II

*(Rättsakter vilkas publicering inte är obligatorisk)*

# KOMMISSIONEN

## KOMMISSIONENS BESLUT

**av den 15 februari 2000**

**om det statliga stöd som Italien planerar att genomföra till förmån för Fiat Auto SpA vid anläggningen i Rivalta (Torino)**

*[delgivet med nr K(2000) 487]*

**(Endast den italienska texten är giltig)**

**(Text av betydelse för EES)**

(2000/337/EG)

EUROPEISKA GEMENSKAPERNAS KOMMISSION HAR FATTAT DETTA BESLUT

med beaktande av Fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen, särskilt artikel 88.2 första stycket i detta,

med beaktande av avtalet om Europeiska ekonomiska samarbetsområdet, särskilt artikel 62.1 a i detta,

efter att i enlighet med nämnda artiklar [1] ha gett berörda parter tillfälle att yttra sig, och efter att ha beaktat de yttranden som inkommit, och

av följande skäl:

### I. FÖRFARANDE

(1) Italien anmälde under perioden oktober till december 1997 sex förslag till statligt stöd till bolaget Fiat Auto SpA (nedan kallat Fiat) enligt artikel 88.3 i EG-fördraget, varav ett, registrerat med nummer N 834/97, avsåg finansiering av investeringar i monteringsanläggningen i Rivalta, Torino, i regionen Piemonte (nedan kallad Fiat Rivalta). För att få tillräckligt beslutsunderlag begärde kommissionen ytterligare upplysningar och sände flera påminnelser till de italienska myndigheterna. Den 23 april 1998 hölls ett möte med de italienska myndigheterna om granskningen av ärendet. Svar på vissa av kommissionens frågor kom slutligen i en skrivelse av den 20 november 1998.

(2) Kommissionen underrättade Italien genom en skrivelse av den 9 mars 1999 om sitt beslut, fattat den 3 februari 1999, att inleda ett förfarande om stödet enligt artikel 88.2 i EG-fördraget. Samtidigt uppmanades landet att inom en månad översända alla handlingar, upplysningar och övriga uppgifter som är nödvändiga för kommissionens bedömning av om stödet är förenligt med den gemensamma marknaden. Om så inte skedde skulle kommissionens beslut grundas på redan lämnade uppgifter.

(3) Kommissionens beslut om att inleda förfarandet har offentliggjorts i *Europeiska gemenskapernas officiella tidning* [2]. Kommissionen har uppmanat berörda parter att inkomma med sina synpunkter. Kommissionen har inte mottagit några synpunkter från berörda parter.

(4) Den 24 februari 1999 besökte kommissionens företrädare Mirafiori, bland annat för att diskutera det aktuella ärendet.

(5) Den 9 april 1999 begärde den italienska regeringen anstånd med svaret och lämnade den 16 april 1999 de upplysningar som ansågs nödvändiga för att slutföra granskningen av ärendet.

[1] EGT C 120, 1.5. 1999 och EGT C 288, 9.10.1999, s. 37.

[2] EGT C 120, 1.5.1999, s. 6.

(6) Nya bedömningar har stärkt kommissionen i dess tvivel i fråga om ärendet Fiat Rivalta, i synnerhet i fråga om det planerade stödets nödvändighet. Genom en skrivelse den 14 juni 1999 informerades Italien om kommissionens beslut av den 26 maj 1999 att utvidga det förfarande som inleddes den 3 februari 1999. Landet uppmanades att inom en månad översända alla handlingar, upplysningar och övriga uppgifter som krävs för att bedöma om stöden är förenliga med den gemensamma marknaden. Om så inte skedde skulle kommissionen fatta ett beslut på grundval av de uppgifter den förfogade över.

(7) Kommissionens beslut att utvidga förfarandet har offentliggjorts i *Europeiska gemenskapernas officiella tidning* ([1]). Kommissionen har gett berörda parter tillfälle att yttra sig. Inga synpunkter har emellertid meddelats kommissionen i ärendet.

## II. DETALJERAD BESKRIVNING AV STÖDET

(8) Det aktuella stödet skulle tilldelas Fiat, som kontrolleras av Fiat SpA Fiat-koncernen är verksam inom fordonsbranschen via de tre bolagen Fiat Auto (passagerarfordon), IVECO (nyttofordon) och Magneti Marelli (reservdelar).

(9) Fiat har fabriker i bland annat Italien, Polen, Turkiet och Sydamerika. 1998 sålde företaget cirka 2,4 miljoner fordon ([2]), under märkesnamnen Alfa Romeo, Ferrari, Fiat, Lancia och Maserati, varav 38 % såldes i Italien, 29 % i resten av Europa och 33 % i övriga världen.

(10) Fiats planerade investering är lokaliserad till Rivalta, ett stödområde enligt artikel 87.3 c i fördraget, under perioden mars 1995–1999. Den högsta tillåtna stödintensiteten för regionen motsvarar en nettobidragsekvivalent på 10 % för stora företag.

(11) Anläggningen i Rivalta, som hade 4 580 anställda under perioden, producerade cirka 85 000 passagerarfordon under 1997.

(12) Det planerade stödet hade främst till syfte att

— göra anläggningen mera flexibel, och därigenom anpassa den för montering av modellerna Fiat Bravo/Brava och Marea, Lancia Nuova Dedra samt Alfa Romeo 166,

— förbättra ergonomin,

— åstadkomma en bättre balans mellan manuella och automatiserade moment i produktionen,

— förbättra miljöskyddsaspekter,

— möjliggöra för Fiat Rivalta att träda in vid produktionstoppar för modellerna Bravo, Brava och Marea som andra fabriker inom koncernen inte har kapacitet att klara.

([1]) EGT C 288, 9.10.1999, s. 37.
([2]) *Källa*: Fiat, fakta och siffror 1999 (inofficiell översättning).

(13) Investeringen måste ses mot bakgrund av de mycket nära förbindelserna mellan Fiat Rivalta och Fiat Mirafiori. Såväl själva produktionsprocessen som de avtal som slutits i fråga om organisationen av arbetet möjliggör i själva verket för de båda fabrikerna att samordna produktionen beroende på tekniska och kommersiella behov. Dessa båda anläggningar utgör således en i högsta grad integrerad enhet, som Fiat-koncernen själv kallar Rivalta-Mirafiori-distriktet (comprensorio di Rivalta-Mirafiori).

(14) Programmet och investeringarna inleddes 1994. Investeringskostnaderna började betalas i september 1994. En provserie vid Fiat Rivalta planerades för första halvåret 1997.

(15) Andra regionala stöd till ett nominellt värde på 46 miljarder italienska lire (24 miljoner euro) planeras enligt den godkända stödordningen i lag nr 488/92. Stödintensiteten bedömdes ursprungligen till 4,2 %, nuvärdesberäknad.

(16) När förfarandet inleddes den 3 februari 1999 ifrågasatte kommissionen stödets förenlighet med den gemensamma marknaden på flera punkter, främst med avseende på projektets rörlighet och de anmälda stödens proportionalitet, och bad de italienska myndigheterna om följande ytterligare dokumentation:

i) En lokaliseringsstudie (eller motsvarande) i Fiats regi som styrker investeringarnas rörlighet, dvs. att den aktuella tillverkningen skulle ha kunnat ske under ekonomiskt lönsamma former med en alternativ lokalisering i gemenskapen eller i Central- eller Östeuropa.

ii) En kostnads- och intäktsanalys genomförd i samordning med ovannämnda studie, med uppgifter om projektets verksamhets- och investeringskostnader.

iii) Uppgifter om hur Fiat Rivalta-anläggningens produktionskapacitet utvecklats.

(17) Senare visade det sig att Fiat Rivalta fram till i mars 1995 inte ingick i något stödområde. Projektet inleddes dock redan 1994 sedan genomförbarhetsstudier och lokaliseringsutredningar utförts, något som måste ha skett kring 1993. Således kan man sluta sig till att beslutet om att investera i Rivalta inte kan ha tagits senare än 1993 eller 1994, då anläggningen alltså inte ingick i något stödområde. När förfarandet utvidgades uttryckte kommissionen därför allvarliga tvivel på att investeraren skulle ha räknat med att få regionalstöd för projektet. Något stöd var således inte nödvändigt för att genomföra de planerade investeringarna i Fiat Rivalta.

(18) Såväl i beslutet om att inleda förfarandet som i beslutet om att utvidga det uppmanade kommissionen Italien att inom en månad översända alla uppgifter som krävdes för att bedöma de aktuella stödens förenlighet med den inre marknaden. Om så inte skedde skulle kommissionens beslut grundas på redan lämnade uppgifter.

## III. KOMMENTARER FRÅN ITALIEN

(19) Den 9 april 1999 begärde Italien anstånd med att svara på beslutet av den 3 februari 1999 om att förfarandet inletts. Den 16 april 1999 lämnade Italien i en skrivelse de upplysningar som ansågs nödvändiga för kommissionens slutliga bedömning av ärendet.

(20) Den italienska regeringen framhåller först och främst att biltillverkningsdelen av projektet gäller produktion av 200 Marea per dag och 200 Bravo/Brava per dag. Alternativet skulle ha varit att tillverka dessa fordon i Polen i någon av de befintliga fabrikerna i Tichy eller Bielsko-Biala. En sådan lösning skulle ha haft flera fördelar, bland annat lägre arbetskraftskostnader med en bibehållen hög kvalitetsnivå, mindre investeringsbehov, kortare avstånd till vissa centraleuropeiska marknader för Fiat-bilar i klasserna C och D, samt en god möjlighet att skapa ett nätverk av lokala underleverantörer, vilket är ett viktigt mål för Fiat.

(21) För det andra har de italienska myndigheterna genomfört en kostnads- och intäktsanalys, där Fiat Rivalta jämförs med Polen-alternativet, för att mäta investeringarnas rörlighet enligt skäl 20. Investeringarna uppgår till totalt 689 miljarder lire (cirka 356 miljoner euro) och har skett enligt följande tidsplan:

*(i miljarder lire)*

| | 1994 | 1995 | 1996 | 1997 | 1998 | 1999 | 2000 | Totalt |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Rörliga tillgångar | 11 | 43 | 115 | 76 | 49 | | | 294 |
| Fasta tillgångar | 10 | 55 | 190 | 52 | 34 | 33 | 21 | 395 |
| Totalt | 21 | 98 | 305 | 128 | 83 | 33 | 21 | 689 |

(22) Nettonackdelen med en investering i fabriken i Italien skulle således uppgå till 65 %, medan stödintensiteten motsvarar 4,7 %.

(23) De planerade regionalstöden kompenserar inte för nackdelarna med att lokalisera investeringarna till Fiat Rivalta, men hade givetvis en viss betydelse för det definitiva beslutet.

(24) För det tredje påpekar Italiens regering att produktionskapaciteten, som ursprungligen låg på 1 400 fordon/dag, minskade från och med 1997. Det anges dock inga exakta siffror för denna minskning.

(25) Den italienska regeringen framhåller för det fjärde att lag nr 488/92 har särskilda tillämpningsvillkor, bland annat när det gäller retroaktiv rätt till investeringsstöd.

(26) Som svar på kommissionens kompletterande beslut av den 26 maj 1999 om att inleda förfarandet lämnade den italienska regeringen den 20 juli 1999 närmare upplysningar dels om bakgrunden till den nya stödordningen och om hur den tillämpats på stöden, dels om hur de formella kraven på stödansökningarna hade iakttagits.

## IV. BEDÖMNING AV STÖDET

(27) Det stöd till förmån för Fiat Auto som anmälts utgör statligt stöd enligt artikel 87.1 i EG-fördraget. Stödet finansieras av staten med offentliga medel. Stödet står för en ej försumbar del av den sammanlagda finansieringen av projektet och kan därför snedvrida konkurrensen inom gemenskapen genom att gynna Fiat Auto i förhållande till andra företag som inte får stöd. På bilmarknaden förekommer en betydande handel mellan medlemsstaterna.

(28) De aktuella stöden går till ett bolag som tillverkar och monterar bilar, och således utgör en del av bilsektorn i den mening som avses i gemenskapens rambestämmelser för statligt stöd till bilindustrin [1] (nedan kallade relevanta rambestämmelser).

(29) De planerade stöden, som anmäldes den 3 december 1997, skulle ges inom ramen för den godkända stödordningen i lag nr 488/92. Enligt rambestämmelserna skall alla stöd som offentliga myndigheter avser att bevilja ett enskilt projekt, inom ramen för en godkänd stödordning som redan godkänts till förmån för ett företag i bilsektorn, anmälas innan de får beviljas, i enlighet med artikel 88.3 i fördraget, om minst ett av följande tröskelvärden överskrids:

[1] EGT C 279, 15.9.1997, s. 1.

i) En totalkostnad för projektet på 50 miljoner euro.

ii) Ett bruttobelopp av statligt stöd och stöd som härrör från gemenskapsinstrument på sammanlagt 5 miljoner euro.

(30) Både projektets totalkostnad och stödbeloppet överstiger i det här fallet ovanstående tröskelvärden. När det planerade stödet till Fiat Rivalta anmäldes följde de italienska myndighetema därför bestämmelserna i artikel 88.3 i fördraget.

(31) I artikel 87.2 i EG-fördraget räknas vissa stöd upp som är förenliga med bestämmelserna i fördraget. Med hänsyn till stödets art och syfte samt till var investeringarna gjordes är punkt a, b och c i nämnda bestämmelse inte tillämpliga på det aktuella projektet. I artikel 87.3 räknas de stöd upp som kan anses vara förenliga med den gemensamma marknaden. När förenligheten bedöms skall man ta hänsyn till hela gemenskapens intresse, inte enbart till nationella intressen. Undantag enligt artikel 87.3 bör beviljas restriktivt för att den gemensamma marknaden skall fungera väl och med hänsyn till principen i artikel 3 g i fördraget. När det gäller undantag enligt artikel 87.3 b eller d är det uppenbart att det aktuella stödet inte avser ett projekt av gemensamt europeiskt intresse eller avhjälper en allvarlig störning av Italiens ekonomi. Stödet avser inte heller att främja landets kultur eller bevara kulturarvet. När det gäller undantag enligt artikel 87.3 a eller c, skulle endast c kunna vara relevant i detta fall, eftersom Rivaltaområdet mottagit stöd enligt den bestämmelsen men aldrig mottagit stöd enligt a.

(32) För att kunna uttala sig om huruvida det planerade stödet kan anses förenligt med den gemensamma marknaden enligt undantaget i artikel 87.3 c i fördraget prövar kommissionen om villkoren i de relevanta rambestämmelserna är uppfyllda.

(33) Enligt rambestämmelserna kontrollerar kommissionen alltid att stöden både står i proportion till de problem som skall avhjälpas och är nödvändiga för att genomföra projektet ([1]). För att kommissionen skall kunna godkänna stöd till bilindustrin krävs att de båda kriterierna om proportionalitet och nödvändighet är uppfyllda.

(34) Även om stödens proportionalitet normalt bedöms i en kostnads- och intäktsanalys kan kommissionen i detta fall begränsa undersökningen till att endast gälla iakttagandet av nödvändighetskriteriet.

([1]) Se dom av den 17 september 1980 i mål 730/79, Philip Morris, Rec. 1979, s. 2671, punkt 17 i skälen.

(35) När förfarandet inleddes tog kommissionen hänsyn till de särskilda omständigheter som rådde i Italien och som föranledde att stödordningen i lag nr 488/92 godkändes. De mycket speciella omständigheterna när lag nr 488/92 antogs kan förklara dröjsmålen mellan det att projektet inleddes, att de aktuella bilarna började serietillverkas, att stödansökan lämnades in 1996 och att stödet anmäldes i december 1997, vilket framgår av kommissionens beslut den 18 november 1997 ([2]), den 7 april 1998 ([3]) och den 30 september 1998 ([4]). En sådan analys räcker dock inte för att bedöma om stöden var nödvändiga för att projektet skulle kunna genomföras i Rivalta. Kommissionen måste även kontrollera

i) hur regionalstöden faktiskt påverkade finansieringsanalysen av projektet och lokaliseringsstudien av anläggningen i Rivalta, samt

ii) hur rörligt projektet i själva verket var.

(36) Kommissionen måste dessutom punkt för punkt kontrollera om Italien lämnat tillräckliga bevis för sina påståenden, eftersom undantagen enligt artikel 87.3 i fördraget skall ges en restriktiv tolkning och med hänsyn till kommissionens föreläggande av den 3 februari 1999 och den 26 maj 1999.

(37) Först och främst framgår det av skrivelsen från de italienska myndigheterna av den 16 april att investeringarna inleddes den 31 maj 1994. Det framgår också av de uppgifter som kommissionen förfogar över att investeringskostnaderna började betalas i september 1994, och att de modeller som frågan om rörlighet gäller – och således de enda för vilka ett regionalstöd skulle kunna komma i fråga, nämligen Marea och Bravo/Brava – började tillverkas 1995 respektive 1996.

(38) Av skrivelsen från de italienska myndigheterna av den 20 juli 1999 framgår det att utrustningen beställdes i mars–april 1994, och att de första leveranserna kom under andra kvartalet 1994. Det bekräftades att den lokaliseringsstudie som föranledde Fiat att investera i Rivalta ägde rum under 1993 och 1994.

(39) Kommissionen noterar att Rivalta ingick i stödområdet först från och med mars 1995 då regionen där Rivalta ligger klassades som stödområde enligt artikel 87.3 c i fördraget. Den italienska regeringen påpekade i sin skrivelse den 20 juli 1999 om att de lämnat förslag på stödområden enligt ovannämnda bestämmelse först i september 1994.

(40) Investeringsbeslutet togs alltså innan Rivalta låg i ett stödområde.

([2]) EGT C 70, 6.3.1998, s. 7.
([3]) EGT C 240, 31.7.1998, s. 3.
([4]) EGT C 409, 30.12.1998, s. 7 och EGT C 384, 12.12.1998, s. 2

(41) Denna bedömning förändras därför inte, vare sig av det faktum att Fiat Rivalta nu ligger i ett stödområde enligt mål 2 eller av påståendet att utrustningen i början av projektet kunde flyttas från en ort till en annan.

(42) Enligt uppgifterna från de italienska myndigheterna började modellerna Bravo och Brava tillverkas i Rivalta 1995, vilket visar att större delen av investeringarna måste ha skett före eller i början av 1995, dvs. innan området klassades som stödområde.

(43) Kommissionen anser det därför mycket osannolikt att Fiat kan ha räknat med att finansiera projektet i Rivalta med regionalstöd. De italienska myndigheterna har inte heller inkommit med några uppgifter som påverkar kommissionens ståndpunkt i denna fråga.

(44) Även om möjligheten att få regionalstöd skulle ha vägts in i bolagets bedömning godtog man implicit att stöd kanske inte skulle beviljas, eftersom förhandstillstånd krävs från kommissionen enligt de relevanta rambestämmelserna.

(45) När Fiat tog sitt investeringsbeslut och enligt uppgift skulle ha räknat med ett eventuellt statligt stöd till Rivalta-projektet borde enligt kommissionens praxis en kostnads- och intäktsanalys ha gjorts för att jämföra den planerade fabriken med en alternativ ort i någon region som inte får stöd från gemenskapen men som låg väl till för en investering från Fiat [1]. Såväl Fiat som de italienska myndigheterna kände vid tidpunkten väl till denna praxis, som redan hade tillämpats i flera fall, bland annat i fråga om Fiat Mezzogiorno. Kommissionen har inga uppgifter om hur den alternativa orten valts ut, men det rimligaste hade varit ett centralt läge i norra Italien. Enligt kommissionens erfarenheter skulle en kostnads- och intäktsanalys knappast ha visat att Rivalta medförde sådana nackdelar som kan ge rätt till regionalstöd. De italienska myndigheterna har i varje fall inte kunnat visa att Fiat faktiskt hade tagit med ett regionalstöd i beräkningen när beslutet om investeringen i Rivalta fattades.

(46) Kommissionen understryker också att den alternativa lokalisering i Polen (Bielsko-Biala eller Tichy) som Italien hänvisar till, blev möjlig först sedan de relevanta rambestämmelserna trädde i kraft i januari 1998, dvs. fyra år efter Fiats investeringsbeslut.

(47) Kommissionen finner slutligen att ingen medlemsstat, och ännu mindre ett företag, rimligen kan räkna med att en viss region skall klassas som stödområde enligt artikel 87.3 c i fördraget innan kommissionen beslutat det.

(48) Den italienska regeringen har enligt kommissionen inte visat att Fiat verkligen räknade med regionalstödet som en nödvändig förutsättning för att välja läget i Rivalta. Det anmälda regionalstödet är därmed inte nödvändigt för att nå de mål som nämns i artikel 87.3 i fördraget.

(49) I de relevanta rambestämmelserna sägs vidare angående stödets nödvändighet att företag som får stöd klart skall kunna visa att det har ett ekonomiskt lönsamt alternativ för genomförandet av projektet eller delar av projektet. Om den ifrågavarande investeringen inte kan göras på någon annan ny eller befintlig industrianläggning inom koncernen som kan ta emot investeringen i fråga måste företaget genomföra projektet på den enda möjliga fabriksanläggningen, även utan stöd. I de nya rambestämmelserna är utredningen av rörlighet ännu viktigare än förut. Kommissionen får nu inte längre bara visa en teoretisk rörlighet, utan måste visa att investeraren både kunnat och velat lägga projektet på annan plats om regionalstöd inte beviljats.

(50) Trots kommissionens förelägganden är den information som de italienska myndigheterna lämnat i frågan otillräcklig. Kommissionen har bara mottagit en mycket kortfattad förklaring, där det framhålls att Fiats val skulle ha stått mellan att investera i fabrikerna i Polen eller i Mirafiori/Rivalta-anläggningarna, och att det polska alternativet skulle ha erbjudit betydande fördelar, i synnerhet i fråga om arbetskraftskostnader.

(51) Kommissionen tror inte att lokaliseringen i Polen när investeringsbeslutet togs 1993–1994 var ett så konkret alternativ som de italienska myndigheterna nu gör gällande. Det fanns till exempel en väsentlig industriell risk, eftersom Fiat Auto Poland befann sig mitt uppe i en omorganisation. Det lokala leverantörsnätet för komponenter var inte så utvecklat som idag och det är inte uppenbart att ett sådant nät kunde ha upprättats framgångsrikt i detta skede. När de italienska myndigheterna bedömer investeringens rörlighet bortser de också från de viktiga fördelar i form av flexibilitet – ett av Fiat-koncernens strategiska mål – som vunnits genom Rivalta/Mirafiori-komplexets) uppbyggnad och upprätthållande.

[1] EGT C 37, 11.2.1993, s. 15.

(52) Den italienska regeringen har endast lämnat mycket ofullständiga uppgifter till kommissionen om möjligheterna att tillverka 200 Bravo/Brava och 200 Marea i Biesko-Biala, och praktiskt taget ingen information om huruvida Fiat faktiskt avsåg att förlägga investeringen till Polen.

(53) Den italienska regeringen har därmed enligt kommissionen inte visat att projektet var rörligt. Eftersom ingen rimlig alternativ lokaliseringsort fanns är det anmälda regionalstödet inte nödvändigt för att uppnå syftet med artikel 87.3 i fördraget.

(54) Den italienska regeringen har i förbigående åberopat andra skäl för att bevilja stöd, till exempel stöd till skydd för miljön och innovationsstöd. Trots att kommissionen begärt ytterligare upplysningar har inga utförliga uppgifter lämnats i dessa avseenden. Därför har kommissionen inte kunnat utreda om stöd för innovationer eller till skydd för miljön har förekommit.

## V. **SLUTSATSER**

(55) Det regionalstöd som Italiens regering planerar till förmån för Fiat Rivalta är inte nödvändigt för att uppnå syftet med artikel 87.3 c i fördraget, nämligen att underlätta viss verksamhet eller stödja vissa ekonomiska områden. Stödet är därför inte förenligt med den gemensamma marknaden.

(56) Av liknande orsaker fattade kommissionen den 22 december 1999 ett slutligt negativt beslut i stödärendet C 9/99 till förmån för Fiat Mirafiori Meccanica.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

*Artikel 1*

Det statliga stöd som Italien planerar att genomföra till förmån för Fiat Auto SpA vid anläggningen i Rivalta (Turin) är inte förenligt med den gemensamma marknaden.

Stödet får därför inte genomföras.

*Artikel 2*

Italien skall inom två månader från delgivningen av detta beslut underrätta kommissionen om vilka åtgärder som har vidtagits för att följa beslutet.

*Artikel 3*

Detta beslut riktar sig till Republiken Italien.

Utfärdat i Bryssel den 15 februari 2000.

*På kommissionens vägnar*

Mario MONTI

*Ledamot av kommissionen*