II

(Retsakter hvis offentliggørelse ikke er obligatorisk)

KOMMISSIONEN

KOMMISSIONENS BESLUTNING

af 8. juli 1999

om den støtte, som Italien påtænker at yde Fiat Auto SpA til virksomheden i Piedimonte San Germano (Cassino)

(meddelt under nummer K(1999) 2267)

(Kun den italienske udgave er autentisk)

(EØS-relevant tekst)

(2000/317/EF)

KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER HAR —

under henvisning til aftalen om Det Europæiske Fællesskab, særlig artikel 88, stk. 2, første afsnit,

under henvisning til aftalen om Det Europæiske Økonomiske Samarbejdsområde, særlig artikel 62, stk. 1, litra a),

efter at have opfordret interesserede parter til at fremsætte deres bemærkninger i overensstemmelse med disse artikler [1], og

ud fra følgende betragtninger:

I. SAGSFORLØB

(1) I tidsrummet oktober-december 1997 anmeldte den italienske regering under henvisning til traktatens artikel 88, stk. 3, seks forslag til statsstøtte til Fiat Auto SpA (i det følgende benævnt »Fiat«) [2], herunder støtten til virksomheden i Piedimonte San Germano, Cassino-kommunen, i Lazio-regionen (i det følgende benævnt »Fiat Cassino«), der blev registreret under nr. N 729/97 den 29. oktober 1997. De italienske myndigheder blev anmodet om yderligere oplysninger, som der måtte rykkes for flere gange, for at Kommissionen kunne få de oplysninger, der var nødvendige, for at den kunne træffe en beslutning. Den 23. april 1998 blev der afholdt et møde med repræsentanter for Italien og Fiat, hvor der blev gjort rede for, hvilke procedurer der gælder for behandlingen af denne sag. Ved brev af 20. november 1998 gav de italienske myndigheder en delvis besvarelse på Kommissionens spørgsmål.

(2) Ved brev af 2. marts 1999 underrettede Kommissionen Italien om, at den havde besluttet at indlede proceduren i traktatens artikel 88, stk. 2, over for nævnte støtteforanstaltninger, og den pålagde samtidig Italien pligt til inden for en måned at fremsende alle de dokumenter og oplysninger, som var nødvendige, for at Kommissionen kunne vurdere, om den påtænkte støtte var forenelig med fællesmarkedet. I tilfælde af manglende svar ville Kommissionen vedtage en beslutning på grundlag af de oplysninger, den var i besiddelse af.

(3) Kommissionens beslutning om at indlede proceduren blev offentliggjort i *De Europæiske Fællesskabers Tidende* [3] sammen med en opfordring fra Kommissionen til berørte parter om at fremsætte deres bemærkninger.

Kommissionen har ikke modtaget bemærkninger fra berørte parter.

(4) Repræsentanter for Kommisionen rejste til Mirafiori den 24. februar 1999 for bl.a. at drøfte Fiat Cassino-sagen. Den 17. maj 1999 blev der aflagt besøg på virksomheden i Cassino.

([1]) EFT C 113 af 24.4.1999, s. 19.

([2]) Fire af disse vedrørte produktion af automobiler: Cassino-Piedimonte San Germano, Mirafori Carrozzeria (C 5/99, ex N 728/97), Pomigliano (C 4/99, ex N 727/97) og Rivalta (C 8/99, ex N 834/97); og to produktion af motorer: Termoli (C 7/99, ex N 730/97) og Mirafiori Meccanica (C 9/99, ex N 838/97).

([3]) Se fodnote 1.

II. UDFØRLIG BESKRIVELSE AF STØTTEN

(5) Den af de italienske myndigheder påtænkte støtte skulle ydes til Fiat, som ejer virksomheder i bl.a. Italien, Polen, Tyrkiet og Sydamerika. I 1997 fremstillede Fiat 2,8 mio. automobiler, heraf 1,8 mio. i Italien, under følgende mærker: Alfa Romeo, Ferrari, Fiat, Lancia og Maserati. I 1997 havde selskabet ca. 62 000 ansatte i Italien, heraf 7 000 i Cassino, hvor der fremstilles automobiler, der sælges under Fiat-mærket. En stor del af Fiats produktion, ca. en tredjedel, sælges til de øvrige medlemsstater.

(6) Den anmeldte investering foretages i Fiat Cassino, i et område, der er støtteberettiget i henhold til traktatens artikel 87, stk. 3, litra c), med en regionalstøttemaksimumsgrænse på 10% nettosubventionsækvivalent (NSÆ) for større virksomheder. Investeringen, der blev påbegyndt i 1993 og afsluttet i 1997, omfattede et beløb på 677,8 mia. ITL (nutidsværdi: 548,7 mia. ITL, svarende til ca. 233 mio. EUR), og tog sigte på produktion af nye Fiat Bravo/Brava-modeller. Efter store omlægninger — bl.a. med eliminering af et halvt arbejdsskift — er virksomhedens produktionskapacitet faldet fra 1 750 til 1 400 automobiler om dagen.

(7) Støtten, der ifølge de italienske myndigheders oplysninger er på nominelt 56,4 mia. ITL (29 mio. EUR), skulle ydes som led i den ordning, der omhandles i lov nr. 488/92 ([4]) af 19. december 1992 om refinansiering af lov nr. 64/86 (i det følgende benævnt »lov nr. 488/92«), som var blevet godkendt af Kommissionen den 24. marts 1995. Den diskonterede støtteintensitet blev således på 3,52% NSÆ, svarende til 4,30% BSÆ.

(8) Kommissionen underrettede den italienske regering om, at den havde besluttet at indlede den formelle undersøgelsesprocedure over for den anmeldte støtte hovedsagelig af følgende årsager:

a) der herskede tvivl om visse investeringers art, idet der reelt kunne være tale om modernisering af produktionslinjer

b) der herskede tvivl om, hvorvidt de investeringer, der er foretaget mellem udgangen af februar 1993 og den 1. maj 1994, kunne tillades på baggrund af den ordning, der blev gjort brug af

c) der herskede tvivl om, hvorvidt støtten var nødvendig, særlig i betragtning af hvad der var oplyst om investeringens mobilitet

d) der herskede tvivl om, hvor højt et støtteniveau der kunne tillades, da de italienske myndigheder ikke havde fremsendt de oplysninger, der var nødvendige for at kunne foretages en lønsomhedsanalyse.

(9) Kommissionen pålagde Italien pligt til inden for en måned at fremsende alle oplysninger, der krævedes for at kunne foretage en vurdering af, om den pågældende støtte var forenelig med fællesmarkedet. Der blev specifikt anmodet om følgende dokumenter:

a) en beliggenhedsundersøgelse til godtgørelse af projektets mobilitet

b) en lønsomhedsanalyse, med udgangspunkt i et referencested i et område, hvortil Fællesskabet ikke yder bistand, med henblik på en sammenligning af driftsomkostninger (lønomkostninger, komponenter/materialer, lejeomkostninger, lageromkostninger, energi/vand, telekommunikation, transport af rå- og hjælpestoffer samt færdigvarer, uddannelse mv.) i en treårsperiode regnet fra den kommercielle produktions start, samt investeringsomkostninger (herunder jord, huse/bygninger, maskiner/anlæg og udstyr samt presser, brugslån mv.)

c) undersøgelse af, hvordan gruppens produktionskapacitet ville udvikle sig før og efter investeringen.

I tilfælde af manglende svar ville Kommissionen træffe beslutning på grundlag af de oplysninger, den er i besiddelse af.

III. BEMÆRKNINGER FRA ITALIEN

(10) Efter den 9. april 1999 at have anmodet om en forlængelse af svarfristen sendte de italienske myndigheder ved brev af 16. april 1999 Kommissionen de oplysninger, der ansås for nødvendige for at kunne afslutte behandlingen af de seks sager, der var blevet anmeldt mellem oktober og december 1997, og som Kommissionen den 3. februar 1999 havde besluttet at indlede den formelle undersøgelsesprocedure over for.

(11) Den italienske regering henledte for det første opmærksomheden på, hvad der efter dens mening er en mangel, nemlig at den undersøgelse, Kommissionen havde foretaget, ikke afspejler den økonomiske virkelighed, som danner grundlag for beslutningen om virksomhedens placering, herunder den nære sammenhæng mellem mobiliteten og udarbejdelsen af lønsomhedsanalysen. De herom fremsatte bemærkninger vedrører ikke blot Fiat Cassino-sagen, men samtlige seks nævnte Fiat-sager.

(12) For så vidt angår ovennævnte samlefabrikker ([5]), meddelte Italien, at Fiat havde opstillet et konkret helhedsprogram for investeringerne i tidsrummet 1993–1998 efter at have overvejet to løsningsmodeller: hvorvidt de pågældende investeringer burde anvendes til at fremme produktionen i de italienske virksomheder eller i de polske virksomheder (med den størst mulige overførsel af arbejdet til Tichy

([4]) Italiens statstidende nr. 299 af 21. december 1992.

([5]) Cassino, Mirafiori Carrozzeria, Pomigliano og Rivalta.

og Bielsko-Biala). De diagrammer, der er vedlagt brevet af 16. april 1999, viser, hvor stor kapacitet virksomhederne har i henhold til løsningsmodellerne. En række undersøgelser foretaget af Fiat viser, at den løsningsmodel, der indebærer, at produktionskapaciteten lægges i Polen for så vidt angår automobiler af mærkerne Fiat og Alfa Romeo henhørende under segment B, C og D, ville have været mere rentabel end den løsningsmodel, som Fiat faktisk valgte, hvor produktionen i Polen kun omfatter segment A. Ved at investere det samme eller et lidt større beløb i Polen kunne Fiat have fået en bedre rentabilitet takket være lavere arbejdsomkostninger, billigere transport til afsætningsmarkederne ([6]) og lavere komponentomkostninger, idet Fiats allerede velorganiserede lokalleverandørnet kunne være blevet yderligere udviklet.

(13) Der blev gjort opmærksom på fra italiensk side, at Fiat kunne have foretaget den nedskæring af arbejdskraften, der ville have været nødvendig for at flytte produktionen til Polen, ved hjælp af naturlig afgang, dvs. ved ikke at ansætte nyt personale til afløsning af de mange arbejdstagere, der stod for at skulle pensioneres, således som det fremgår af alderspyramidens form i gruppens forskellige virksomheder. Det ville imidlertid — også af Fiat — være blevet anset for en negativ følge, hvis der var sket et fald i beskæftigelsen i italienske områder med industriel tilbagegang eller i landets sydlige del.

(14) Den påtænkte regionalstøtte var ikke tilstrækkelig til at udligne de yderligere udgifter, der måtte afholdes som følge af beslutningen om at foretage investeringerne i Italien, men de bidrog afgjort til vedtagelsen af den endelige beslutning.

(15) Den italienske regering fandt derfor, at projekterne i Fiat Cassino, Mirafori Meccanica, Pomigliano og Rivalta opfyldte mobilitetskravet.

Fiat Cassino-projektet opfyldte mobilitetskravet af de allerede oplyste årsager. Italien tilføjede, at det egentlige valg, som Fiat stod over for med hensyn til Bravo/Brava-modellerne, var, om man skulle: 1) allokere 1 200 automobiler pr. dag til Cassino og 200 til Rivalta, eller 2) allokere 1 000 automobiler pr. dag til Fiat Cassino og et ækvivalent antal ([7]) på 400 automobiler pr. dag til Bielsko-Biala.

(16) For det andet er der den omstændighed, at lov nr. 488/92 ikke åbner mulighed for at yde støtte til et tværgående program for så vidt angår de seks tilfælde, men tværtimod kræver, at der indsendes særskilte støtteansøgninger. Fiat forelagde seks særskilte ansøgninger, idet de første to ansøgningsindkaldelser, der tjente til at afgøre, hvilke projekter var støtteberettigede, vedrørte seks etableringssteder. De seks sager blev derpå anmeldt til Kommissionen hver for sig. En anden vanskelighed i forbindelse med behandlingen er, at projekterne blev anmeldt på to forskellige tidspunkter, i oktober 1997 og i december 1997. Dette medførte, at EF's rammebestemmelser for statsstøtte til motorkøretøjsindustrien (i det følgende benævnt »EF's rammebestemmelser«) blev anvendt af Kommissionen i to forskellige versioner, afhængigt af hvad der var gældende på anmeldelsesdatoen ([8]). I henhold til den første version skal det referencested, der anvendes i lønsomhedsanalysen, ligge i en ikke-støtteberettiget region i Fællesskabet; i henhold til den anden version er det derimod muligt at gøre brug af et referencested, der ligger enten i Fællesskabet eller i de mellem- og østeuropæiske lande.

(17) Dette kunstige skel tager ikke hensyn til den økonomiske virkelighed bag investeringerne, idet forbindelsen mellem produktionsvirksomhedernes placering og de heraf resulterende positive samspilsvirkninger herved ignoreres. De italienske myndigheder fandt det vanskeligt at anvende to separate metoder til analyse af lønsomheden, således som det krævedes af Kommissionen, idet integrationsaspektet i investeringsprogrammet og de heraf resulterende finansielle beregninger herved ville blive tilsidesat. Lønsomhedsanalyserne burde have været behandlet under ét af Kommissionen. Med brevet af 16. april 1999 blev der forelagt en række data, på grundlag af hvilke der kunne foretages lønsomhedsanalyser vedrørende virksomhederne Mirafiori Carrozzeria, Rivalta, Cassino og Pomigliano, og virksomhederne i Bielsko-Biala for så vidt angår en optimal produktionsfordeling mellem Italien og Polen.

(18) På baggrund af Kommissionens beslutning om at igangsætte proceduren over for Fiat Cassino-projektet, og da det fremgik af denne beslutning, at det ikke var tilladt at sammenligne med et alternativt produktionssted i et ikke-støtteberettiget område i Fællesskabet på grund af EF's rammebestemmelser, udarbejdede Italien alligevel to lønsomhedsanalyser med en sammenligning af produktionen af Bravo/Brava-modellen på Cassino-virksomheden og på Rivalta-virksomheden. Den ene lønsomhedsanalyse tog udgangspunkt i en mobil produktion på 200 automobiler om dagen og den anden i 300 automobiler om dagen. Virksomhedernes driftshandicap blev i begge tilfælde beregnet for perioden 1995–1997. Italien gjorde opmærksom på, at Rivalta ikke var beliggende i en støtteberettiget region på det tidspunkt, hvor der blev truffet beslutning om investeringen.

(19) Den italienske regerings lønsomhedsanalyser viser, at Cassino har et handicap på 15,4% (når der regnes med 200 automobiler om dagen) og på 15,2% (når der regnes med 300 automobiler om dagen), hvilket er tilstrækkeligt til at tillade den anmeldte støtte (3,52% i intensitet).

([6]) Dvs. markederne i Centraleuropa (Tyskland, Frankrig, Belgien og Nederlandene) samt Østeuropa.

([7]) Der er reelt tale om 374 automobiler om dagen i Polen, da antallet af arbejdsdage er højere end i Italien. Taget over et år får man samme resultat, hvis man i 246 arbejdsdage producerer 374 automobiler om dagen, og hvis man i 230 arbejdsdage producerer 400 automobiler om dagen.

([8]) EFT C 123 af 18.5.1989, s. 3 og EFT C 279 af 15.9.1997, s. 1.

(20) For det tredje påpegede de italienske myndigheder, for så vidt angår investeringerne i perioden mellem februar 1993 og maj 1994, at det i henhold til ministerialdekret nr. 527 ([9]) af 20. oktober 1995 om gennemførelsesbestemmelser til lov nr. 488/92 var tilladt at anvende denne lov med tilbagevirkende kraft i et tidsrum på 24 måneder for investeringer, for hvilke det gjaldt, at den oprindelige støtteansøgning var indsendt til myndighederne efter den 20. august 1992. Da Fiat indsendte den første ansøgning om støtte på grundlag af lov nr. 64/86 af 11. juli 1994, kunne investeringerne betragtes som tilladelige med tilbagevirkende kraft tilbage til juli 1992. De blev reelt påbegyndt i 1993 og må dermed anses for tilladelige i deres helhed.

(21) For det fjerde oplyste Italien, at ingen af de investeringer, der omhandledes i anmeldelsen, vedrører foranstaltninger til modernisering af produktionen af Tipo- og Tempra-modellerne. Disse modeller blev kun nævnt i brevet af 20. november 1998, som svar på en forespørgsel fra Kommissionen, med det formål at illustrere forskellen mellem den gamle produktionsteknik, der involverer høj automatiseringsgrad, og den nye, der bygger på integreret produktion.

(22) Det fremhævedes, at projektet involverede en nedskæring af produktionskapaciteten på Cassino-virksomheden, og at projektet ikke havde nogen væsentlig indflydelse på konkurrencen, da det ikke indebar nogen forøgelse af kapaciteten.

IV. **VURDERING AF STØTTEN**

(23) Den af de italienske myndigheder anmeldte støtte til Fiats virksomhed Fiat Cassino er statsstøtte i den forstand, der er defineret i traktatens artikel 87, stk. 1. Den finansieres nemlig af staten eller ved hjælp af statsmidler; den udgør en ikke ubetydelig del af finansieringen af projektet og truer derfor med at fordreje konkurrencen i Fællesskabet ved at stille Fiat Auto bedre end andre virksomheder, der ikke modtager støtte. Hertil kommer, at der er en meget stor samhandel mellem medlemsstaterne på markedet for automobiler.

(24) Den pågældende statsstøtte, der ydes som led i den i lov nr. 488/92 omhandlede godkendte ordning, tager sigte på en virksomhed i sektoren for fremstilling og samling af automobiler. Støtteforslaget må derfor vurderes på grundlag af EF's rammebestemmelser. Den italienske regering anmeldte forslaget den 28. oktober 1997, og det er således EF's rammebestemmelser af 1989, i ændret og godkendt form, der må lægges til grund. Dette bekræftes af de efterfølgende rammebestemmelser ([10]), der trådte i kraft den 1. januar 1998, idet det udtrykkeligt fastslås i punkt 2, stk. 6, i disse, at de foregående rammebestemmelser, der var trådt i kraft den 1. januar 1996 for en toårs periode, lægges til grund ved behandlingen af støtteprojekter, som er blevet anmeldt inden den 1. november 1997, og hvorom Kommissionen endnu ikke har afgivet udtalelse, eller for hvilke proceduren i artikel 93, stk. 3, i EF-traktaten ikke er blevet igangsat inden nævnte dato. Italien har ikke under proceduren anfægtet denne tolkning.

(25) Kommissionen skal desuden anføre, at støtten ydes i henhold til en godkendt ordning, og at udgifterne til foranstaltningen overstiger 17 mio. EUR. De italienske myndigheder har således overholdt deres pligt til at anmelde foranstaltningen. Kommissionen skal imidlertid udtrykke sin beklagelse over, at der forløb så lang tid mellem undertegnelsen af ministerialdekretet om ydelse af støtten, der fandt sted den 20. november 1996, og den officielle anmeldelse, der først indløb i slutningen af oktober 1997.

(26) I traktatens artikel 87, stk. 2, er det anført, hvilke former for støtte der er forenelige med traktaten. Støttens art og formål samt investeringernes geografiske placering gør, at nævnte artikels litra a), b) og c), ikke kan finde anvendelse på foranstaltningen. Artikel 87, stk. 3, indeholder en definition af, hvilke støtteforanstaltninger der kan betragtes som forenelige med fællesmarkedet. Spørgsmålet om foreneligheden skal vurderes under hensyntagen til Fællesskabet som helhed og ikke ud fra et rent nationalt synspunkt. For at sikre, at det fælles marked fungerer korrekt, og at det i traktatens artikel 3, litra g), fastsatte princip overholdes, må man anlægge en snæver fortolkning af de i artikel 87, stk. 3, fastsatte undtagelsesbestemmelser. For så vidt angår undtagelsesbestemmelserne i artikel 87, stk. 3, litra b) og d), er det klart, at den påtænkte støtte ikke tager sigte på et projekt af fælleseuropæisk interesse eller et projekt, der kan afhjælpe en alvorlig forstyrrelse i den italienske økonomi. Den tager heller ikke sigte på at fremme kulturen eller bevare kulturarven. Med hensyn til undtagelsesbestemmelserne i artikel 87, stk. 3, litra a) og c), er kun litra c) relevant, eftersom Cassino ligger i en region, der ifølge nævnte bestemmelser er støtteberettiget.

For at tage stilling til om den påtænkte regionale støtte er forenelig med fællesmarkedet i henhold til undtagelsesbestemmelserne i traktatens artikel 87, stk. 3, litra c), må Kommissionen således kontrollere, om de betingelser, der er opstillet i EF's rammebestemmelser, er opfyldt.

(27) Kommissionen erkender, at nye investeringer i dårligt stillede regioner kan sætte et vist skub i regionaludviklingen. Kommissionen er derfor i almindelighed gunstigt indstillet over for støtte til investeringer, der skal afhjælpe strukturelle svagheder i Fællesskabets ugunstigt stillede regioner. Ved vurderingen af regionalstøtteforslag må Kommissionen dog sammenholde de fordele, der opnås med hensyn til udvikling af regionen (for eksempel at der

([9]) Italiens Statstidende nr. 292, 15. december 1995.
([10]) EFT C 284 af 28.10.1995, s. 3.

opnås en mere bæredygtig udvikling i en region ved, at der skabes/bevares faste arbejdspladser, eller en tættere sammenknytning til den lokale fællesskabsøkonomi) med eventuelle skadelige følger for sektoren som helhed (som for eksempel at foranstaltninger er anledning til kapacitetsoverskud). Tanken med denne vurdering er ikke at afvise, at regionalstøtte har stor betydning for den indbyrdes samhørighed i Fællesskabet, men at sikre, at der også tages hensyn til andre forhold, der er af interesse for Fællesskabet, såsom sektorens udvikling på fællesskabsplan. Kommissionen lægger således følgende faste praksis til grund, når den skal undersøge, om regionalstøtte til automobilindustrien opfylder EF's rammebestemmelser:

1) Kommissionen undersøger først, om der må ydes regionalstøtte. I denne forbindelse undersøger den bl.a., om regionen er berettiget til at modtage støtte i henhold EF-bestemmelserne, og om investor har mulighed for at lægge projektet et andet sted, med det formål at vurdere, om støtten er nødvendig, bl.a. for så vidt angår projektets mobilitet.

2) Kommissionen undersøger derpå, om de forventede omkostninger i forbindelse med projektets mobile dele er støtteberettigede.

3) Derefter kontrollerer Kommissionen, om støtteforanstaltningens omfang står i forhold til de regionale problemer, den skal bidrage til at løse. Med henblik herpå undersøger den, om projektet fremmer den langsigtede udvikling i den pågældende region, almindeligvis på grundlag af en lønsomhedsanalyse.

4) Endelig undersøger den, om der bør ske en regulering, dvs. en forhøjelse af intensiteten som yderligere tilskyndelse for investor til at investere i den pågældende region. Sådanne intensitetsforhøjelser tillades, forudsat at investeringen ikke øger de kapacitetsproblemer, motorkøretøjsindustrien allerede kæmper med.

5) Den sum, der fremkommer ved de to sidste beregninger, er bestemmende for, hvor stort et samlet støttebeløb Kommissionen kan tillade inden for de grænser, der fastsættes af det regionale maksimum.

(28) Den italienske regering og Fiat er bekendt med denne procedure, da de har været involveret i flere af de tidligere støttesager inden for automobilsektoren. Desuden har de italienske myndigheder og Fiats repræsentanter fået fyldestgørende svar på de spørgsmål vedrørende fremgangsmåden, som de fremsatte på møderne.

(29) Den virksomhed, sagen drejer sig om, ligger i en region, der siden begyndelsen af 90'erne har været støtteberettiget i henhold til traktatens artikel 87, stk. 3, litra c), og hvor der kan tillades regionalstøtte op til en maksimumsgrænse på 10 % NSÆ for større virksomheder.

(30) For at vise, at regionalstøtte er nødvendig, må de italienske myndigheder bl.a. godtgøre projektets mobilitet, dvs. føre bevis for, at der findes et andet sted, hvor projektet eller dele heraf kan realiseres med økonomisk udbytte. Hvis den påtænkte investering ikke kan placeres på et andet — nyt eller allerede bestående — produktionssted i den pågældende koncern, vil virksomheden nemlig under alle omstændigheder skulle gennemføre projektet på det eneste mulige produktionssted, dvs. også selv om der ikke ydes støtte.

(31) Som det fremgår af betragtning 15, havde Fiat i henhold til den italienske regering følgende alternativer med hensyn til Bravi/Brava-modellerne: 1) at allokere 1 200 automobiler pr. dag til Fiat Cassino og 200 til Rivalta, eller 2) allokere 1 000 automobiler pr. dag til Fiat Cassino og et ækvivalent antal på 400 automobiler pr. dag til Bielsko-Biala. Denne kapacitetsfordelnig, der giver økonomisk god mening, bekræftes delvis af diagrammerne, som viser følgende: på den ene side Fiat Cassino-virksomheden, der har en kapacitet på 1 400 automobiler om dagen, og som udelukkende anvendes til produktion af automobiler af segment C og D under Fiat-mærket, Rivalta-virksomheder, der producerer modeller af segment C og D, og en polsk virksomhed, med en kapacitet på 2 000 automobiler om dagen, hvor der produceres 700 automobiler af segment A under Fiat-mærket om dagen; og på den anden side Fiat Cassino-virksomheden, med en kapacitet på 1 400 automobiler om dagen, hvor der kun produceres 1 000 automobiler af segment C og D under Fiat-mærket om dagen, Rivalta-virksomheden, hvor der ikke produceres modeller af segment C og D, og en polsk virksomhed, med en kapacitet på 2 000 automobiler om dagen, som kører på fuld kapacitet med produktion af automobiler bl.a. af segment C og D under Fiat-mærket.

(32) Kommissionen har rådført sig med de uafhængige sagkyndige (IMO-Leuven), der ledsagede Kommissionen på besøget i Fiat Cassino-virksomheden.

(33) Kommissionen bemærker endvidere, at det reelle økonomiske alternativ — også selv om det fremgår af de italienske myndigheders dokumentation, at Fiat havde undersøgt projekternes generelle mobilitet (dvs. Mirafiori Meccanica, Rivalta, Cassino og Pomigliano) — ikke ville have

nødvendiggjort en samtidig flytning af produktionskapaciteten fra alle de fire nævnte italienske virksomheder. Det ville have været muligt at foretage en teknisk og økonomisk forsvarlig flytning af blot en del af kapaciteten (bl.a. afhængigt af hvilken platform der er involveret) bort fra en eller flere af nævnte virksomheder.

(34) Fiat Cassino-virksomhedens reelle kapacitet er i dag på 1 200 automobiler om dagen. En kapacitet på 1 400 automobiler om dagen ville forudsætte, at der indsættes et skiftehold på deltid.

(35) Kommissionen konkluderer heraf, at den mobile andel af Fiat Cassino-investeringen kun er på 200 automobiler om dagen, dvs. forskellen mellem løsningsmodel 1 og 2 i ovenstående betragtning 31, for så vidt angår Fiat Cassino-virksomheden alene.

(36) Den omstændighed, at investeringen i Fiat Cassino blev iværksat mere end et år før ansøgningen om støtte, ville normalt blive opfattet på den måde — således som det blev anført ved procedurens iværksættelse — at støtten ikke var nødvendig for projektets gennemførelse. På baggrund af de beslutninger, som blev truffet af Kommissionen den 18. november 1997 ([11]), den 30. september 1998 ([12]) og den 7. april 1998 ([13]), kan det dog hævdes, at der foreligger meget specifikke forhold i forbindelse med opfølgningen af lov nr. 64/86 og iværksættelsen af lov nr. 488/92, der undtagelsesvis kan accepteres som forklaring på, hvorfor ansøgningen om støtte indløb så lang tid efter projektets start. Det kan også konstateres, at Fiat, da investeringen startede i februar 1993, havde klar forventning om, at der ville blive ydet regionalstøtte. Det er klart, at virksomheden ikke kunne have kendskab til denne eventuelle støttes nøjagtige omfang.

(37) Kommissionen konkluderer derfor, at regionalstøtte var nødvendig for gennemførelsen af investeringsprojektet i Fiat Cassino.

(38) Kommissionen har kontrolleret, om omkostningerne var støtteberettigede i henhold til den anvendte støtteordning. Kommissionen konstaterer, at det anmeldte forslag — også selv om investeringen ikke har medført en forøgelse af produktionskapaciteten — vedrører en startinvestering i den betydning, der er omhandlet i retningslinjerne for statsstøtte med regionalt sigte ([14]), idet forslaget indebærer en fundamental ændring af virksomhedens produktionsanlæg. Der er ikke fundet moderniseringselementer.

(39) Kommissionen skal endvidere bemærke, at investeringsudgifter ifølge dekret nr. 527/95 er støtteberettigede med tilbagevirkende kraft i op til to år bagud regnet fra datoen for den første regionalstøtteansøgning. Der er tale om en ekstraordinær midlertidig procedure, der skal udfylde det retlige tomrum, der opstod ved, at lov nr. 64/86 trådte ud af kraft, samtidig med at iværksættelsen af lov nr. 488/92 blev forsinket. Med hensyn til det undersøgte projekt indledtes investeringerne i februar 1993, og Fiat indsendte ansøgning om støtte til de italienske myndigheder i juli 1994. Kommissionen konkluderer, at hele investeringen på 677,8 mia. ITL kan komme i betragtning med hensyn til regionalstøtte, jf. lov nr. 488/92.

(40) Kommissionen finder dog, at kun de mobile investeringer er støtteberettigede.

(41) De umiddelbare følger af projektet (en nominel investering på 677,8 mia. ITL samt bevarelse af ca. 1 100 arbejdspladser hos Fiat) samt de sekundære virkninger heraf udgør betydelige fordele for den lokale økonomi. Kommissionen konkluderer, at den påtænkte støtte, der dækker en del af finansieringen af det pågældende projekt, fremmer den langsigtede udvikling i Cassino-regionen.

(42) I henhold til de rammebestemmelser, der finder anvendelse på denne sag, skal det anmeldte projekt sammenlignes med et lignende projekt i en ikke-støtteberettiget region i Fællesskabet, for at det kan beregnes, hvor store ekstraudgifter der skyldes strukturmangler i den støtteberettigede region, investeringen skal foretages i. Den italienske regering finder, at anvendelsen af dette princip ikke afspejler det økonomiske valg, som Fiat stod over for. Efter den italienske regerings mening bør Kommissionen foretage en undersøgelse, der tager hensyn til, at projekterne er integrerede: den mener med andre ord, at Kommissionen bør lægge de referencesteder til grund, som investor rent faktisk har undersøgt, dvs. Polen og Tichy/Bielsko-Biala.

(43) Kommissionen ville overtræde ligebehandlingsprincippet, hvis den skulle tillade, at der anvendes referencesteder, der ligger i en støtteberettiget region i Fællesskabet, for så vidt angår Fiat Cassino. Herved vil den nemlig basere sig på en ganske anden vurderingsmetode end den, der har fundet anvendelse i andre sager, for hvilke der gælder samme procedure, dvs. samtlige de sager, hvori der er foretaget en vurdering af, om de opfylder de rammebestemmelser, der var i kraft indtil 1998, i henhold til hvilke referencestedet skulle ligge i et område, der ikke var støtteberettiget, for eksempel Kommissionens beslutning 96/666/EF ([15]).

(44) På det tidspunktet, hvor Fiat foretog sin undersøgelse af placeringsmulighederne og af mulighederne for at modtage statsstøtte, dvs. inden 1993, var det Kommissionens praksis at kræve, at der skulle anvendes et referencested i et område, der ikke var berettiget til regionalstøtte. Italien og Fiat var allerede på daværende tidspunkt bekendt med denne praksis, f.eks. fra sagen vedrørende Fiat Mezzogiorno ([16]), der er en udmærket illustration af, hvordan

([11]) EFT C 70 af 6.3.1998, s. 7.
([12]) EFT C 409 af 30.12.1998, s. 7 og EFT C 384 af 12.12.1998, s. 20.
([13]) EFT C 240 af 31.7.1998, s. 3.
([14]) EFT C 74 af 10.3.1998, s. 9.
([15]) EFT L 308 af 29.11.1996, s. 46.
([16]) Sag C 45/91 (ex N 255/91).

lønsomhedsanalyserne anvendes. Det eneste støttebeløb, Fiat kan have taget i betragtning i den finansielle analyse i forbindelse med beslutningen om placeringen, er det beløb, der fremkommer ved en sammenligning af den virksomhed, der muligvis ville modtage regionalstøtte, med et alternativt produktionssted i en ikke-støtteberettiget region i Fællesskabet. Først med gennemførelsen af de EF-bestemmelser, der trådte i kraft i januar 1998, dvs. ca. fem år efter investeringsbeslutningen, er der åbnet mulighed for at foretage denne sammenligning med en alterantiv virksomhed i Polen, således som Italien ønsker.

(45) Konklusionen er, at Kommissionen ikke kan godtage den italienske regerings argument om, at man bør fokusere på Fiats integrerede investeringsprogram og sammenligne de italienske og polske løsningsmodeller.

(46) Kommissionen mener, at det følger af de gældende rammebestemmelser, at drifts- og investeringsomkostninger kun må sammenlignes for så vidt angår de mobile dele af projektet. Hvis det havde været muligt at lægge det faktiske alternative produktionssted til grund — hvilket det som sagt ikke er — ville den bedste løsning for Kommissionens undersøgelse have været at foretage en mere generel sammenligning for på denne måde at fastslå mere præcist, hvor store ekstraomkostninger beslutningen om at lægge en større del af kapaciteten i Fiat Cassino har medført.

(47) Det fremgår af oplysningerne fra de italienske myndigheder, at virksomheden i Rivalta ([17]), der på det tidspunkt, hvor investeringsbeslutningen blev truffet, lå i et ikke-støtteberettiget område i Fællesskabet, hvor også Fiat Bravo produceres, kan tjene som referencested for den lønsomhedsanalyse, der er nødvendig for at vurdere, hvor høj en støtteintensitet Kommissionen kan godkende.

(48) Italien har sendt Kommissionen to lønsomhedsanalyser: den første lønsomhedsanalyse — som Italien betragter som gyldig — tog udgangspunkt i en mobil produktion på 200 automobiler om dagen og den anden i en produktion på 300 automobiler om dagen. For Fiat Cassinos vedkommende resulterer dette i handicap, der ligger meget tæt på hinanden, nemlig 15,4% og 15,2%. I betragtning af ovenstående bemærkninger hvoraf det fremgår, at mobilitetskravet kun er opfyldt for en kapacitet på 200 automobiler om dagen, er Kommissionen af den mening, at lønsomhedsanalysen bør baseres på den førstnævnte løsningsmodel. Kommissionens sagkyndige foretog derpå en gennemgang af oplysningerne fra Italien for at beregne, hvor store nettoekstraomkostninger der er forbundet med at gennemføre projektet i Fiat Cassino i stedet for i Rivalta, idet man baserede sig på en maksimal normalproduktion på 200 automobiler om dagen. Beregningen af fordele og handicap dækker en treårig periode, fra starten af den kommercielle produktion. Den kommercielle produktion af Brava/Bravo-modellerne startede i 1995, og den treårige referenceperiode for lønsomhedsanalyserne begynder dermed også i 1995. Italien har ikke anfægtet disse principper.

(49) Kommissionen må træffe beslutning på grundlag af de oplysninger, der har adgang til, nærmere betegnet de oplysninger, der blev indsendt af de italienske myndigheder som reaktion på brevet af 3. februar 1999, hvori Kommissionen udbad sig en nærmere redegørelse. Brevet af 16. april 1999 indeholder udsagn, som ikke er underbyggede eller ikke tilstrækkeligt detaljerede, eller hvis konsekvenser ikke er beregnet med den fornødne præcision. Kommissionen kan ikke medtage disse oplysninger i sin vurdering af, hvor store handicap Fiat Cassino har i forhold til Rivalta, da den må anlægge en snæver fortolkning af de undtagelser, der er omhandlet i artikel 87, stk. 3.

(50) Kommissionen er på en række punkter uenig i den lønsomhedsanalyse, der er fremsendt af Italien.

For det første er der, for så vidt angår omkostningerne ved transport af rå- og hjælpevarer, en fejl i beregningen af virksomhedens handicap pr. enhed gennem referenceperioden.

For det andet har man i de grundige undersøgelser, som Kommissionen har gennemført, og de oplysninger, der er indsamlet bl.a. ved besøget i Casino, konstateret, at der er usikkerhed med hensyn til den finansielle tolkning af vilkårene i forbindelse med Fiats valg mellem arbejdstagere og investering i automatisering.

Et af Fiats fundamentale problemer er nemlig vanskeligheden ved at finde kvalificeret arbejdskraft, der kan varetage den tekniske pasning af moderne produktionsmidler (robotter osv.). Kommissionen noterer sig, at projektet medfører et fald i automatiseringsgraden i Fiat Cassino-virksomheden. Hertil kommer, at en omhyggelig undersøgelse af de investeringer, der planlagdes for Fiat Cassino og Rivalta, viser, at de italienske myndigheder var nået frem til to forskellige tal ved vurderingen af, hvor store investeringshandicap Fiat Cassino-virksomheden ville have med en mobil produktion på 200 automobiler om dagen. Kommissionen anlægger i denne forbindelse det synspunkt, at det beløb, der skal lægges til grund for så vidt angår den mobile investering i Rivalta, er på 130 mia. ITL i nominel værdi (nutidsværdi 107,1 mia.), hvilket svarer til den seneste detaljerede vurdering, de italienske myndigheder har indsendt.

Ifølge Kommissionens eksperter ville de investeringer, der skulle have været gennemført i Fiat Cassino og Rivalta, have medført en større forskel med hensyn til samletid end oplyst af Fiat. Produktionstiden pr. køretøj ville dog ikke have været længere end 28 timer som følge af den særlige investering, der var planlagt for Rivalta. Kommissionen har i overensstemmelse hermed justeret Rivaltas behov for arbejdskraft, så det svarer til en produktion på 200 automobiler om dagen.

([17]) Det ser ud til, at der har indsneget sig en fejl i brevet med oplysninger om Cassino-projektet, nærmere betegnet i det punkt i betragtning 17, hvor Arese omtales som referencested.

For det tredje skal handicapintensiteten og støtteintensiteten beregnes på grundlag af investeringer, der er godkendt af Kommissionen, navnlig for så vidt angår mobilitetskravet. Efter tilbagediskontering er der tale om et beløb på 208,6 mia. ITL.

(51) De rettelser, som Kommissionen har foretaget, resulterer i lønsomhedsanalyser, der afviger kraftigt fra de italienske myndigheders. Kommissionen finder således, at Fiat Cassino-virksomhedens handicapintensitet ender med at blive på over 40 %.

(52) Det nominelle støttebeløb på 56,4 mia. ITL svarer til en nutidsværdi på 23,6 mia., med en diskonteringssats på 14 %. Støtteintensiteten ender således med at blive på 11,3 BSÆ, eller 9,5 % NSÆ. Det regionale maksimum er på 10 % NSÆ for større virksomheder.

(53) I betragtning af motorkøretøjssektorens følsomhed undersøger Kommissionen sædvanligvis, hvor stor en virkning en påtænkt investering kan få på konkurrencen, idet den bl.a. ser på variationerne i den pågældende gruppes produktionskapacitet på markedet. I henhold til EF's rammebestemmelser kan intensiteten derpå tillades forhøjet med en reguleringsprocent på 0-3 point.

I det foreliggende tilfælde gør lønsomhedsanalysens resultater en sådan undersøgelse overflødig.

V. **KONKLUSIONER**

Den af Italien anmeldte støttes intensitet er lavere end det handicap, som lønsomhedsanalysen resulterer i, og ligger også under det regionale maksimum. Den regionalstøtte, den italienske regering påtænker at yde Fiat til Fiat Cassino, er derfor forenelig med fællesmarkedet, jf. traktatens artikel 87, stk. 3, litra c) —

VEDTAGET FØLGENDE BESLUTNING:

Artikel 1

Den statsstøtte på op til 23,6 mia. ITL, som Italien påtænker at yde Fiat Auto SpA til virksomheden i Piedimonte San Germano (Cassino), og som neddiskonteres med 14 % (basisår 1993), er forenelig med fællesmarkedet i medfør af traktatens artikel 87, stk. 3, litra c).

Støtten er følgelig tilladt.

Artikel 2

Italien fremsender hvert år i juni, indtil projektet er afsluttet, en rapport over, hvordan projektet forløber, hvilke finansielle følger det har, og hvor godt de betingelser, hvorunder projektet er anmeldt, generelt overholdes.

Artikel 3

Denne beslutning er rettet til Den Italienske Republik.

Udfærdiget i Bruxelles, den 8. juli 1999.

På Kommissionens vegne

Karel VAN MIERT

Medlem af Kommissionen