II

(Πράξεις για την ισχύ των οποίων δεν απαιτείται δημοσίευση)

ΕΠΙΤΡΟΠΗ

ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

της 8ης Ιουλίου 2000

σχετικά με την κρατική ενίσχυση την οποία η Ιταλία προτίθεται να θέσει σε εφαρμογή υπέρ της Fiat Auto SpA στο εργοστάσιο του Piedimonte San Germano (Cassino)

[κοινοποιηθείσα υπό τον αριθμό Ε(1999) 2267]

(Το κείμενο στην ιταλική γλώσσα είναι το μόνο αυθεντικό)

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

(2000/317/ΕΚ)

Η ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ,

Έχοντας υπόψη:

τη συνθήκη για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας, και ιδίως το άρθρο 88 παράγραφος 2 πρώτο εδάφιο,

τη συμφωνία για τον Ευρωπαϊκό Οικονομικό Χώρο, και ιδίως το άρθρο 62 παράγραφος 1 στοιχείο α),

αφού κάλεσε τους ενδιαφερόμενους να υποβάλλουν τις παρατηρήσεις τους σύμφωνα με τα εν λόγω άρθρα [1],

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

I. ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ

(1) Σύμφωνα με το άρθρο 88 παράγραφος 3 της συνθήκης, η ιταλική κυβέρνηση κοινοποίησε μεταξύ Οκτωβρίου και Δεκεμβρίου 1997 έξι σχέδια κρατικών ενισχύσεων υπέρ της επιχείρησης Fiat Auto SpA (στη συνέχεια «η Fiat») [2], στα οποία συμπεριλαμβάνεται το σχέδιο που αφορά το εργοστάσιο του Piedimonte San Germano, τμήμα Cassino, στην περιφέρεια του Lazio (στη συνέχεια «Fiat Cassino»), το οποίο καταχωρίστηκε με τον αριθμό Ν 729/97 από την Επιτροπή στις 29 Οκτωβρίου 1997. Από τις ιταλικές αρχές ζητήθηκε η αποστολή συμπληρωματικών στοιχείων και παράλληλα απεστάλησαν στις εν λόγω αρχές πολυάριθμες επιστολές υπενθύμισης με σκοπό τη συγκέντρωση πληροφοριακών στοιχείων που είναι απαραίτητα για την έκδοση απόφασης εκ μέρους της Επιτροπής. Στις 23 Απριλίου 1998, πραγματοποιήθηκε συνεδρίαση με εκπροσώπους της Ιταλίας και της Fiat με σκοπό τη διευκρίνιση διαφόρων λεπτομερειών εξέτασης της εν λόγω υπόθεσης. Τελικά, οι ιταλικές αρχές, με επιστολή της 20ής Νοεμβρίου 1998, απάντησαν εν μέρει στα ερωτήματα της Επιτροπής.

(2) Στη συνέχεια, η Επιτροπή, με επιστολή της 2ας Μαρτίου 1999, ενημέρωσε την Ιταλία για την απόφασή της να κινήσει τη διαδικασία του άρθρου 88 παράγραφος 2 της συνθήκης κατά των εν λόγω σχεδίων ενισχύσεων και διέταξε την Ιταλία να της διαβιβάσει, εντός προθεσμίας ενός μηνός, όλα τα έγγραφα, στοιχεία και δεδομένα που είναι απαραίτητα για την εκτίμηση του συμβιβάσιμου των ενισχύσεων αυτών. Ελλείψει απάντησης, η Επιτροπή θα εξέδιδε απόφαση με βάση τα διαθέσιμα μόνο πληροφοριακά στοιχεία.

(3) Η απόφαση της Επιτροπής για κίνηση της διαδικασίας δημοσιεύθηκε στην *Επίσημη Εφημερίδα των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων* [3]. Η Επιτροπή κάλεσε τους ενδιαφερόμενους να υποβάλουν τις παρατηρήσεις τους για την εν λόγω ενίσχυση.

Η Επιτροπή δεν έλαβε παρατηρήσεις για το θέμα αυτό εκ μέρους των ενδιαφερόμενων.

(4) Εκπρόσωποι της Επιτροπής μετέβησαν στο Mirafiori στις 24 Φεβρουαρίου 1999 προκειμένου να συζητήσουν, μεταξύ άλλων, την υπόθεση Fiat Cassino. Τέλος, στις 17 Μαΐου 1999 πραγματοποιήθηκε επίσκεψη στις εγκαταστάσεις στο Cassino.

([1]) ΕΕ C 113 της 24.4.1999.

([2]) Τέσσερα σχέδια ενισχύσεων αφορούν την παραγωγή αυτοκινήτων: Cassino-Piedimonte San Germano, Mirafiori Carrozzeria (C 5/99, ex N 728/97), Pomigliano (C 4/99, ex N 727/97) και Rivalta (C 8/99, ex N 834/97)· δύο σχέδια ενισχύσεων αφορούν την κατασκευή κινητήρων: Termoli (C 7/99, ex N 730/97) και Mirafiori Meccanica (C 9/99, ex N 838/97).

([3]) Βλέπε υποσημείωση 1.

II. ΛΕΠΤΟΜΕΡΗΣ ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΤΗΣ ΕΝΙΣΧΥΣΗΣ

(5) Η προβλεπόμενη από τις ιταλικές αρχές ενίσχυση επρόκειτο να χορηγηθεί στην επιχείρηση Fiat, η οποία διαθέτει εργοστάσια, μεταξύ άλλων, στην Ιταλία, στην Πολωνία, στην Τουρκία και στη Νότια Αμερική. Το 1997, η παραγωγή της ανήλθε σε 2,8 εκατομμύρια αυτοκίνητα από τα οποία τα 1,8 εκατομμύρια στην Ιταλία με τα σήματα της Alfa Romeo, της Ferrari, της Fiat, της Lancia και της Maserati. Για τις δραστηριότητές της, η εταιρεία απασχολούσε το 1997 περίπου 62 000 εργαζόμενους στην Ιταλία, εκ των οποίων 7 000 στο Cassino όπου παράγονται αυτοκίνητα πωλούμενα με το σήμα της Fiat. Σημαντικό μέρος των πωλήσεων της Fiat, και συγκεκριμένα περίπου το ένα τρίτο, πραγματοποιείται σε άλλα κράτη μέλη.

(6) Η κοινοποιηθείσα επένδυση πραγματοποιείται στο εργοστάσιο Fiat Cassino, σε ζώνη ενισχυόμενη βάσει του άρθρου 87 παράγραφος 3 στοιχείο γ) της συνθήκης, όπου μπορούν να χορηγηθούν στις μεγάλες επιχειρήσεις περιφερειακές ενισχύσεις ύψους 10 % καθαρού ισοδυνάμου επιχορήγησης («ΚΙΕ») κατ' ανώτατο όριο. Η επένδυση άρχισε το 1993 και ολοκληρώθηκε το 1997. Το ύψος της ανέρχεται σε 677,8 δισεκατομμύρια ITL (παρούσα αξία: 548,7 δισεκατομμύρια ITL, δηλαδή περίπου 233 εκατομμύρια ευρώ). Με την επένδυση αυτή μπορούν να παράγονται τα νέα μοντέλα Fiat Bravo/Brava. Ωστόσο, οι ιδιαίτερα σημαντικές μετατροπές του εργοστασίου είχαν ως αποτέλεσμα την μείωση της παραγωγικής ικανότητας, από 1 750 σε 1 400 αυτοκίνητα ημερησίως, με την κατάργηση μισής βάρδιας.

(7) Η ενίσχυση, ονομαστικής αξίας 56,4 δισεκατομμυρίων ITL (29 εκατομμύρια ευρώ), επρόκειτο να χορηγηθεί — σύμφωνα με δηλώσεις των ιταλικών αρχών — στο πλαίσιο του καθεστώτος που προβλέπεται από το νόμο αριθ. 488 ([4]) της 19ης Δεκεμβρίου 1992, ο οποίος αφορά την αναχρηματοδότηση του νόμου αριθ. 64/86 (στη συνέχεια «ο νόμος αριθ. 488/92») που εγκρίθηκε με απόφαση της Επιτροπής στις 24 Μαρτίου 1995. Η παρούσα ένταση της ενίσχυσης θα ανερχόταν έτσι σε 3,52 % ΚΙΕ ή σε 4,30 % ακαθάριστου ισοδύναμου επιχορήγησης («ΑΙΕ»).

(8) Η Επιτροπή ενημέρωσε την ιταλική κυβέρνηση ότι αποφάσισε να κινήσει την τυπική διαδικασία εξέτασης για το κοινοποιηθέν σχέδιο ενίσχυσης, κυρίως διότι διατηρούσε αμφιβολίες σχετικά με:

α) τη φύση ορισμένων επενδύσεων, οι οποίες ενδέχεται να συνιστούν εκσυγχρονισμό των γραμμών παραγωγής·

β) λαμβανομένου υπόψη του εγκεκριμένου καθεστώτος που εφαρμόστηκε στην περίπτωση αυτή, το επιλέξιμο των επενδύσεων που πραγματοποιήθηκαν από τα τέλη Φεβρουαρίου 1993 μέχρι την 1η Μαΐου 1994·

γ) την ανάγκη χορήγησης της ενίσχυσης, και ιδίως το βάσιμο των επιχειρημάτων για την κινητικότητα των επενδύσεων·

δ) το ύψος της δυνάμενης να εγκριθεί ενίσχυσης, καθότι οι ιταλικές αρχές δεν διαβίβασαν τα πληροφοριακά στοιχεία που είναι απαραίτητα για την εκπόνηση ανάλυσης κόστους/οφέλειας («ΑΚΟ»).

(9) Επιπλέον, η Επιτροπή διέταξε την Ιταλία να κοινοποιήσει, εντός προθεσμίας ενός μηνός, όλα τα στοιχεία που είναι απαραίτητα για την εκτίμηση του συμβιβάσιμου των εν λόγω ενισχύσεων. Οι υπηρεσίες της Επιτροπής ζήτησαν ορισμένα ειδικά έγγραφα, μεταξύ των οποίων τα ακόλουθα:

α) μελέτη εγκατάστασης από την οποία να προκύπτει η γεωγραφική κινητικότητα του σχεδίου·

β) ανάλυση κόστους/οφέλειας που θα βασίζεται στον προσδιορισμό εργοστασίου αναφοράς σε μη ενισχυόμενη περιφέρεια της Κοινότητας· στο πλαίσιο της ανάλυσης αυτής θα συγκρίνεται το λειτουργικό κόστος (έξοδα προσωπικού, εξαρτήματα/υλικά, μισθώματα, κόστος αποθεμάτων, κόστος ενέργειας/ύδρευσης, τηλεπικοινωνιών, μεταφορών εισροών και τελικών προϊόντων, κατάρτισης κ.λπ.), για περίοδο τριών ετών από την έναρξη της εμπορικής παραγωγής, καθώς και το επενδυτικό κόστος (στο οποίο συμπεριλαμβάνονται τα γήπεδα, τα κτίρια/κατασκευές, οι μηχανές/εγκαταστάσεις, ο εξοπλισμός και οι πρέσες, ο εξοπλισμός που έχει τεθεί στη διάθεση των προμηθευτών κ.λπ.) στις δύο θέσεις εγκατάστασης·

γ) στοιχεία σχετικά με την παραγωγική ικανότητα στο επίπεδο του ομίλου πριν και μετά από την πραγματοποίηση του σχεδίου.

Ελλείψει απάντησης, η Επιτροπή θα εξέδιδε απόφαση με βάση τα διαθέσιμα μόνο πληροφοριακά στοιχεία.

III. ΣΧΟΛΙΑ ΤΗΣ ΙΤΑΛΙΑΣ

(10) Οι ιταλικές αρχές, αφού ζήτησαν στις 9 Απριλίου 1999 συμπληρωματική προθεσμία απάντησης, διαβίβασαν στην Επιτροπή, με επιστολή της 16ης Απριλίου 1999, τα στοιχεία που έκριναν απαραίτητα για να ολοκληρωθεί η εξέταση των έξι υποθέσεων που κοινοποιήθηκαν μεταξύ Οκτωβρίου και Δεκεμβρίου 1997, και για τις οποίες η Επιτροπή αποφάσισε να κινήσει σχετική διαδικασία στις 3 Φεβρουαρίου 1999.

(11) Κατά πρώτο λόγο, η ιταλική κυβέρνηση επιμένει στο ότι, κατά την άποψή της, υφίσταται ένα κενό μεταξύ της οικονομικής πραγματικότητας που υπαγόρευσε την απόφαση εγκατάστασης και της εξέτασης που διεξήγαγε η Επιτροπή, ιδίως για τα ζητήματα που συνδέονται με την κινητικότητα και την εκπόνηση των ΑΚΟ. Οι παρατηρήσεις για το θέμα αυτό εξέρχονται του πλαισίου της υπόθεσης Fiat Cassino και αφορούν και τις έξι προαναφερθείσες υποθέσεις Fiat.

(12) Όσον αφορά τα υπό εξέταση εργοστάσια συναρμολόγησης ([5]), η Ιταλία σημειώνει ότι η Fiat εκπόνησε πράγματι ένα συνεκτικό πρόγραμμα επενδύσεων για την περίοδο 1993-1998, αφού προηγουμένως εξέτασε δύο εναλλακτικές λύσεις: από την πραγματοποίηση των εν λόγω επενδύσεων να ευνοηθούν είτε τα ιταλικά εργοστάσια είτε τα πολωνικά εργοστάσια (μεγιστοποιώντας τις μεταφορές δραστηριότητας προς το Tichy και το Bielsko-Biala). Από τα διαγράμματα που επισυνάπτονται στην επιστολή της 16ης Απριλίου 1999 προκύπτουν τα στοιχεία σχετικά με την παραγωγική ικανότητα κάθε εργοστασίου, σε συνάρτηση με την εξεταζόμενη

([4]) Επίσημη Εφημερίδα της ιταλικής κυβέρνησης αριθ. 229 της 21.12.1992.

([5]) Πρόκειται για τα εργοστάσια Cassino, Mirafiori Carrozzeria, Pomigliano και Rivalta.

εναλλακτική λύση. Από διάφορες αναλύσεις που διεξήγαγε η Fiat προέκυψε ότι εάν, για την παραγωγή αυτοκινήτων των κατηγοριών B, C και D της μάρκας Fiat και της μάρκας Alfa Romeo, επιλεγόταν ως τόπος εγκατάστασης των παραγωγικών μονάδων η Πολωνία, η αποδοτικότητα της επένδυσης θα ήταν υψηλότερη από εκείνη που τελικά πραγματοποίησε η Fiat και η οποία περιορίζει την πολωνική παραγωγή στην κατηγορία A. Με ίδιες ή ελαφρώς ανώτερες επενδύσεις θα είχε επιτευχθεί υψηλότερη αποδοτικότητα χάρη στο μειωμένο κόστος εργασίας, μεταφοράς προς τις αγορές διάθεσης ([6]), αλλά και εξαρτημάτων καθότι το δίκτυο τοπικών προμηθευτών της Fiat, ήδη καλά οργανωμένο, θα είχε αναπτυχθεί περαιτέρω.

(13) Η Ιταλία διευκρινίζει ότι η μείωση προσωπικού που κατέστη απαραίτητη λόγω της μεταφοράς παραγωγής προς την Πολωνία, θα μπορούσε να πραγματοποιηθεί από τη Fiat μέσω της κινητικότητας του προσωπικού, ιδίως μέσω της αντικατάστασης των εργαζομένων που αποχωρούν για λόγους συνταξιοδότησης, και οι οποίοι θα ήταν πολυάριθμοι λαμβανομένης υπόψη της ηλικιακής πυραμίδας στις εγκαταστάσεις του ομίλου. Αντίθετα, μια συνέπεια την οποία και η ίδια η Fiat θα θεωρούσε αρνητική θα ήταν η μείωση της απασχόλησης στην Ιταλία, και συγκεκριμένα σε περιφέρειες βιομηχανικής παρακμής ή στη Νότια Ιταλία.

(14) Οι προβλεπόμενες περιφερειακές ενισχύσεις δεν επαρκούν για να αντισταθμίσουν το επιπλέον κόστος που συνεπάγεται η απόφαση για εγκατάσταση των επενδύσεων στην Ιταλία· ωστόσο, δεν παραγνωρίζεται ότι οι ενισχύσεις αυτές λειτούργησαν ως κίνητρο κατά τη λήψη της απόφασης.

(15) Η ιταλική κυβέρνηση θεωρεί επομένως ότι τα σχέδια του Fiat Cassino, Mirafiori Meccanica, Pomigliano και Rivalta πληρούν το κριτήριο της γεωγραφικής κινητικότητας.

Όσον αφορά το σχέδιο για το Fiat Cassino, η κινητικότητα αποδεικνύεται από τις ήδη διαβιβασθείσες εξηγήσεις γενικού χαρακτήρα. Η Ιταλία προσθέτει ότι η πραγματική επιλογή την οποία αντιμετώπισε η Fiat για τα μοντέλα Bravo/Brava ήταν η ακόλουθη: i) να εγκαταστήσει παραγωγική ικανότητα 1 200 αυτοκινήτων στο Fiat Cassino και 200 στο εργοστάσιο της Rivalta, είτε ii) να αποφασίσει την εγκατάσταση παραγωγικής ικανότητας 1 000 αυτοκινήτων ημερησίως στο Fiat Cassino και ισοδύναμο ([7]) 400 αυτοκινήτων ημερησίως στο εργοστάσιο της Bielsko-Biala.

(16) Κατά δεύτερο λόγο, σύμφωνα με το νόμο αριθ. 488/92 δεν ήταν δυνατή η χορήγηση ενισχύσεων και στα έξι σχέδια βάσει ενιαίου οριζόντιου προγράμματος ενισχύσεων, αλλά μόνον μέσω ξεχωριστής υποβολής αιτήσεων επιχορήγησης. Δεδομένου ότι οι δύο πρώτες προσκλήσεις υποβολής προσφορών, οι οποίες χρησιμεύουν για τον προσδιορισμό των σχεδίων που μπορούν να λάβουν ενίσχυση, αφορούν έξι τόπους εγκατάστασης, η Fiat υπέβαλε έξι χωριστές αιτήσεις επιχορήγησης. Στη συνέχεια, οι έξι υποθέσεις κοινοποιήθηκαν στην Επιτροπή, επίσης ξεχωριστά. Ένα άλλο πρόβλημα στη διαχείριση των έξι υποθέσεων οφείλεται στο ότι η κοινοποίηση των σχεδίων πραγματοποιήθηκε σε διαφορετικές χρονικές στιγμές, η μια τον Οκτώβριο και η άλλη τον Δεκέμβριο του 1997. Αυτό οδήγησε την Επιτροπή στο να εφαρμόσει τις δύο εκδοχές του κοινοτικού πλαισίου κανόνων για τις κρατικές ενισχύσεις στην αυτοκινητοβιομηχανία (στη συνέχεια «το εφαρμοζόμενο κοινοτικό πλαίσιο κανόνων»), οι οποίες ίσχυαν κατά την στιγμή της κοινοποίησης ([8]). Το πρώτο απαιτεί όπως το εργοστάσιο αναφοράς στην ανάλυση κόστους/οφέλειας είναι εγκατεστημένο σε μη ενισχυόμενη περιφέρεια της Κοινότητας, ενώ το δεύτερο παρέχει τη δυνατότητα χρησιμοποίησης εργοστασίου αναφοράς εγκατεστημένου στην Ευρώπη ή στις Χώρες της κεντρικής και ανατολικής Ευρώπης.

(17) Η τεχνητή, διπλή αυτή διχοτόμηση δεν λαμβάνει υπόψη την οικονομική πραγματικότητα των επενδύσεων. Αγνοεί την παραγωγική αλληλεξάρτηση των εργοστασίων και τις συνέργειες που προκύπτουν από την αλληλεξάρτηση αυτή. Οι ιταλικές αρχές εκτιμούν ότι είναι συνεπώς δύσκολο να εφαρμοστούν ξεχωριστά οι δύο μεθοδολογίες για την ανάλυση κόστους/ωφέλειας, όπως ζήτησε η Επιτροπή, διότι με τον τρόπο αυτό δεν εκφράζεται ο ολοκληρωμένος χαρακτήρας του επενδυτικού προγράμματος και των σχετικών χρηματοοικονομικών υπολογισμών. Η Επιτροπή θα έπρεπε να προβεί σε συνολική εξέταση των ΑΚΟ. Η επιστολή της 16ης Απριλίου 1999 περιέχει λεπτομερή στοιχεία που θα μπορούσαν να χρησιμεύσουν ως βάση σε αναλύσεις κόστους/ωφέλειας για τα εργοστάσια του Mirafiori Carrozzeria, της Rivalta, του Cassino και του Pomigliano, σε σχέση με το εργοστάσιο της Bielsko-Biala, στο πλαίσιο μιας άριστης κατανομής της παραγωγής μεταξύ Ιταλίας και Πολωνίας.

(18) Ωστόσο, για να ληφθεί υπόψη η απόφαση κίνησης της διαδικασίας στην υπόθεση Fiat Cassino, στην οποία βεβαιώνεται ότι βάσει του εφαρμοζόμενου κοινοτικού πλαισίου κανόνων το εργοστάσιο αναφοράς πρέπει απαραιτήτως να είναι εγκατεστημένο σε μια μη ενισχυόμενη ζώνη της Κοινότητας, η Ιταλία προετοίμασε δύο ΑΚΟ, στις οποίες συγκρίνονται τα εργοστάσια του Cassino και της Rivalta για την παραγωγή του μοντέλου Bravo/Brava. Η πρώτη ΑΚΟ βασίζεται σε υπόθεση κινητής παραγωγής 200 αυτοκινήτων ημερησίως, ενώ η δεύτερη σε παραγωγή 300 αυτοκινήτων ημερησίως. Η περίοδος υπολογισμού των λειτουργικών μειονεκτημάτων παραμένει ή ίδια: 1995-1997. Η Ιταλία σημειώνει ότι η Rivalta δεν βρισκόταν σε ενισχυόμενη περιοχή κατά τη στιγμή που λήφθηκε η απόφαση πραγματοποίησης της επένδυσης.

(19) Από τις ΑΚΟ που πραγματοποίησε η ιταλική κυβέρνηση προκύπτει ότι το συγκριτικό μειονέκτημα του Cassino ανέρχεται σε 15,4 % (για παραγωγή 200 αυτοκινήτων ημερησίως) και σε 15,2 % (για παραγωγή 300 αυτοκινήτων), ποσοστό επαρκές για την έγκριση χορήγησης της υπό εξέταση ενίσχυσης με ένταση 3,52 %.

([6]) Πρόκειται για τις αγορές της κεντρικής Ευρώπης (Γερμανία, Γαλλία, Βέλγιο και Κάτω Χώρες) και της ανατολικής Ευρώπης.

([7]) Πρόκειται πράγματι για 374 αυτοκίνητα ημερησίως στην Πολωνία, καθότι ο αριθμός εργάσιμων ημερών είναι υψηλότερος απ' ό, τι στην Ιταλία. Από άποψη ετήσιας παραγωγής, 374 αυτοκίνητα ημερησίως επί 246 εργάσιμες ημέρες αντιστοιχούν σε 400 αυτοκίνητα ημερησίως επί 230 εργάσιμες ημέρες.

([8]) ΕΕ C 123 της 18.5.1989, σ. 3 και ΕΕ C 279 της 15.9.1997, σ. 1.

(20) Κατά τρίτο λόγο, όσον αφορά τις επενδύσεις που πραγματοποιήθηκαν μεταξύ Φεβρουαρίου 1993 και Μαΐου 1994, οι ιταλικές αρχές σημειώνουν ότι το υπουργικό διάταγμα αριθ. 527 ([9]) της 20ής Οκτωβρίου 1995, το οποίο καθορίζει τις λεπτομέρειες εφαρμογής του νόμου αριθ. 488/92, επιτρέπει την αναδρομική εφαρμογή του νόμου αυτού, για περίοδο 24 μηνών, σε επενδύσεις για τις οποίες η αρχική αίτηση χορήγησης ενίσχυσης είχε κατατεθεί στον αρμόδιο οργανισμό μετά την 20ή Αυγούστου 1992. Δεδομένου ότι η Fiat είχε υποβάλει την πρώτη αίτηση ενίσχυσης σύμφωνα με το νόμο αριθ. 64/86 της 11ης Ιουλίου 1994, οι επενδύσεις θα μπορούσαν να θεωρηθούν αναδρομικώς ως επιλέξιμες μέχρι τον Ιούλιο του 1992. Πράγματι, οι εν λόγω επενδύσεις άρχισαν να υλοποιούνται το 1993 και πρέπει να θεωρηθούν στο σύνολό τους ως επιλέξιμες.

(21) Τέταρτον, η Ιταλία διευκρινίζει ότι καμία επένδυση που περιλαμβάνεται στην υπό εξέταση κοινοποίηση δεν αφορά εργασίες εκσυγχρονισμού της παραγωγής των μοντέλων Fiat Tipo ή Tempra. Η αναφορά των μοντέλων αυτών στην επιστολή της 20ής Νοεμβρίου 1998, η οποία απεστάλη ως απάντηση σε ερώτημα της Επιτροπής, είχε ως αποκλειστικό σκοπό να αναδείξει τις διαφορές μεταξύ της παλαιάς παραγωγής, με υψηλό βαθμό αυτοματισμού, και της νέας, η οποία ανταποκρίνεται στην αρχή της «ολοκληρωμένης παραγωγής».

(22) Τέλος, διευκρινίζεται ότι το σχέδιο συνοδεύεται από μείωση της παραγωγικής ικανότητας στο εργοστάσιο του Cassino και ότι συνεπώς η επίπτωση στον ανταγωνισμό είναι ασήμαντη καθότι δεν αυξάνει την παραγωγική ικανότητα.

IV. **ΕΚΤΙΜΗΣΗ ΤΗΣ ΕΝΙΣΧΥΣΗΣ**

(23) Το κοινοποιηθέν από τις ιταλικές αρχές μέτρο υπέρ της Fiat για το εργοστάσιο Fiat Cassino συνιστά κρατική ενίσχυση κατά την έννοια του άρθρου 87 παράγραφος 1 της συνθήκης. Πράγματι, η ενίσχυση αυτή επρόκειτο να χρηματοδοτηθεί από το κράτος ή μέσω κρατικών πόρων. Επιπλέον, καθότι η ενίσχυση αυτή καλύπτει σημαντικό τμήμα της χρηματοδότησης του σχεδίου, υπάρχει κίνδυνος στρέβλωσης του ανταγωνισμού στην Κοινότητα δεδομένου ότι, με τη χορήγηση της εν λόγω ενίσχυσης, η Fiat θα περιέλθει σε πλεονεκτική θέση έναντι των άλλων επιχειρήσεων που δεν λαμβάνουν ενισχύσεις. Τέλος, η αγορά αυτοκινήτων χαρακτηρίζεται από ιδιαίτερα υψηλές εμπορικές συναλλαγές μεταξύ των κρατών μελών.

(24) Η υπό εξέταση κρατική ενίσχυση, η οποία πρόκειται να χορηγηθεί δυνάμει του εγκεκριμένου καθεστώτος του νόμου αριθ. 488/92, αφορά επιχείρηση που δραστηριοποιείται στην παραγωγή και τη συναρμολόγηση αυτοκινήτων οχημάτων. Επομένως, το σχέδιο ενίσχυσης πρέπει να εξεταστεί βάσει του εφαρμοζόμενου στην περίπτωση αυτή κοινοτικού πλαισίου κανόνων. Η ιταλική κυβέρνηση κοινοποίησε το σχέδιο στις 28 Οκτωβρίου 1997. Επομένως, το εφαρμοζόμενο πλαίσιο κανόνων είναι εκείνο του 1989, μετά την τροποποίησή του και την παράταση της ισχύος του. Αυτό επιβεβαιώθηκε από το επόμενο πλαίσιο κανόνων ([10]) που τέθηκε σε ισχύ την 1η Ιανουαρίου 1998, όπου, στο σημείο 2.6, αναφέρεται ότι «το προηγούμενο πλαίσιο κανόνων, που τέθηκε σε ισχύ την 1η Ιανουαρίου 1996 για περίοδο δύο ετών, θα χρησιμεύσει ως βάση για την εκτίμηση των κοινοποιηθέντων σχεδίων ενίσχυσης πριν από την 1η Νοεμβρίου 1997, και για τα οποία η Επιτροπή δεν έχει ακόμη αποφανθεί σχετικά με το συμβιβάσιμό τους ή για τα οποία κινήθηκε διαδικασία βάσει του άρθρου 93 παράγραφος 3 της συνθήκης πριν από την ημερομηνία αυτή». Την εκτίμηση αυτή δεν αμφισβήτησε η Ιταλία κατά την πορεία της διαδικασίας.

(25) Η Επιτροπή σημειώνει στη συνέχεια ότι οι ενισχύσεις προβλέπεται να χορηγηθούν βάσει εγκεκριμένου καθεστώτος και ότι το κόστος του σχεδίου υπερβαίνει τα 17 εκατομμύρια ευρώ. Κατά συνέπεια, οι ιταλικές αρχές συμμορφώθηκαν με την υποχρέωση κοινοποίησης. Ωστόσο, η Επιτροπή αποδοκιμάζει το μεγάλο χρονικό διάστημα που μεσολάβησε μεταξύ της υπογραφής της υπουργικής απόφασης για χορήγηση της εξεταζόμενης ενίσχυσης — στις 20 Νοεμβρίου 1996 — και της επίσημης κοινοποίησης στα τέλη Οκτωβρίου 1997.

(26) Το άρθρο 87 παράγραφος 2 της συνθήκης προσδιορίζει ορισμένα είδη ενισχύσεων συμβιβάσιμα με τη συνθήκη. Λόγω του χαρακτήρα και του σκοπού της ενίσχυσης καθώς και της γεωγραφικής τοποθεσίας της επένδυσης, τα οριζόμενα στα στοιχεία α), β) και γ) του εν λόγω άρθρου δεν εφαρμόζονται στο σχέδιο αυτό. Το άρθρο 87 παράγραφος 3 απαριθμεί τις ενισχύσεις που δύνανται να θεωρηθούν ως συμβιβάσιμες με την κοινή αγορά. Το συμβιβάσιμο πρέπει να εκτιμάται στο πλαίσιο ολόκληρης της Κοινότητας και όχι σε αμιγώς εθνικό πλαίσιο. Οι παρεκκλίσεις που ορίζονται στο άρθρο 87 παράγραφος 3 πρέπει να ερμηνεύονται αυστηρά, προκειμένου να διαφυλαχθεί η ομαλή λειτουργία της κοινής αγοράς και να τηρηθεί η αρχή που αναφέρεται στο άρθρο 3 στοιχείο ζ) της συνθήκης. Όσον αφορά τις παρεκκλίσεις που προβλέπονται στο άρθρο 87 παράγραφος 3 στοιχεία β) και δ), είναι προφανές ότι η εν λόγω ενίσχυση δεν προορίζεται για σχέδιο κοινού συμφέροντος ούτε για σχέδιο που αποσκοπεί στην άρση σοβαρής διαταραχής της ιταλικής οικονομίας· δεν αφορά επίσης την προώθηση του πολιτισμού ούτε τη διατήρηση της πολιτιστικής κληρονομιάς. Σχετικά με τις παρεκκλίσεις που προβλέπονται στο άρθρο 87 παράγραφος 3 στοιχεία α) και γ), μπορούν να εφαρμοστούν μόνο τα οριζόμενα στο στοιχείο γ), διότι το Cassino βρίσκεται σε περιφέρεια ενισχυόμενη δυνάμει της διάταξης αυτής.

Κατά τη λήψη της απόφασής της σχετικά με το συμβιβάσιμο των προβλεπόμενων κρατικών ενισχύσεων με την κοινή αγορά δυνάμει της παρέκκλισης του άρθρου 87 παράγραφος 3 στοιχείο γ) της συνθήκης, η Επιτροπή οφείλει να ελέγξει εάν πληρούνται οι προϋποθέσεις που ορίζονται στο εφαρμοζόμενο κοινοτικό πλαίσιο κανόνων.

(27) Η Επιτροπή αναγνωρίζει ότι η πραγματοποίηση νέων επενδύσεων σε μειονεκτούσες περιοχές μπορεί να συμβάλει στην περιφερειακή ανάπτυξη. Για το λόγο αυτό, η Επιτροπή υιοθετεί μια γενικώς ευνοϊκή στάση σε περιπτώσεις επενδυτικών ενισχύσεων χορηγούμενων για την άρση των διαρθρωτικών μειονεκτημάτων από τα οποία υποφέρουν οι μειονεκτούσες περιφέρειες της Κοινότητας. Ωστόσο, η Επιτροπή, κατά την εκτίμηση προτάσεων για χορήγηση περιφερειακής

([9]) Επίσημη Εφημερίδα της ιταλικής κυβέρνησης αριθ. 292 της 15.12.1995.

([10]) ΕΕ C 284 της 28.10.1995, σ. 3.

ενίσχυσης, πρέπει να έχει τη δυνατότητα να συγκρίνει τα πλεονεκτήματα σε όρους περιφερειακής ανάπτυξης (όπως η συμβολή στη βιώσιμη ανάπτυξη της περιφέρειας μέσω της δημιουργίας ή της διάσωσης σταθερών θέσεων απασχόλησης και η ύπαρξη δεσμών με την τοπική και την κοινοτική οικονομία) με τις τυχόν επιζήμιες επιπτώσεις στο σύνολο του τομέα (όπως η δημιουργία ή η διατήρηση σημαντικής παραγωγικής ικανότητας). Η εκτίμηση αυτή δεν αποσκοπεί στο να αμφισβητήσει την ουσιαστική συμβολή που έχουν οι περιφερειακές ενισχύσεις για τη συνοχή σε κοινοτικό επίπεδο, αλλά στο να διασφαλίσει ότι λαμβάνονται υπόψη και άλλα στοιχεία που παρουσιάζουν ενδιαφέρον για την Κοινότητα, όπως η ανάπτυξη του τομέα σε κοινοτικό επίπεδο. Επομένως, κατά την εξέταση μέτρων περιφερειακών ενισχύσεων υπέρ της αυτοκινητοβιομηχανίας (βάσει του εφαρμοζόμενου κοινοτικού πλαισίου κανόνων), η Επιτροπή ενεργεί πάντοτε με τον ακόλουθο τρόπο:

1. καταρχάς, η Επιτροπή ελέγχει εάν η υπό εξέταση περιφερειακή ενίσχυση μπορεί να χορηγηθεί· για το σκοπό αυτό, ερευνά ιδίως εάν η εξεταζόμενη περιφέρεια είναι επιλέξιμη για ενίσχυση βάσει του κοινοτικού δικαίου και εάν ο επενδυτής έχει δυνατότητα επιλογής άλλου τόπου πραγματοποίησης του επενδυτικού του σχεδίου, προκειμένου να καταδειχθεί η αναγκαιότητα της ενίσχυσης, ιδίως με βάση την κινητικότητα του σχεδίου·

2. η Επιτροπή ελέγχει επίσης την επιλεξιμότητα των δαπανών που αφορούν τα κινητά στοιχεία του σχεδίου·

3. στη συνέχεια, η Επιτροπή ελέγχει εάν το προβλεπόμενο μέτρο ενίσχυσης είναι κατάλληλο για την επίλυση των περιφερειακών προβλημάτων. Για το σκοπό αυτό, εξετάζεται εάν το σχέδιο ευνοεί τη μακροπρόθεσμη ανάπτυξη της εξεταζόμενης περιφέρειας και, στο πλαίσιο αυτό, η εξέταση βασίζεται συνήθως σε ΑΚΟ·

4. τέλος, η Επιτροπή εξετάζει το ζήτημα των συμπληρωμάτων ενίσχυσης («top-up») με τα οποία αυξάνεται η ένταση της ενίσχυσης και τα οποία λειτουργούν ως πρόσθετο κίνητρο προς τον επενδυτή ώστε να επενδύσει στην υπό εξέταση περιοχή. Τα συμπληρώματα αυτά επιτρέπονται, εκτός από την περίπτωση κατά την οποία η επένδυση αυξάνει τα προβλήματα παραγωγικής ικανότητας που αντιμετωπίζει η αυτοκινητοβιομηχανία·

5. το άθροισμα των ποσών που καθορίζονται στα δύο τελευταία αυτά στάδια ισοδυναμεί με το συνολικό ποσό της ενίσχυσης που δύναται να εγκρίνει η Επιτροπή εντός του περιφερειακού ανωτάτου ορίου.

(28) Η διαδικασία αυτή είναι γνωστή στην ιταλική κυβέρνηση και τη Fiat, οι οποίες κατά το παρελθόν χειρίστηκαν πολυάριθμες υποθέσεις ενισχύσεων στην αυτοκινητοβιομηχανία. Εξάλλου, η Επιτροπή παρείχε τις κατάλληλες απαντήσεις στα μεθοδολογικά ζητήματα που ανέκυψαν κατά τις συναντήσεις με τις ιταλικές αρχές, τις οποίες συνόδευαν εκπρόσωποι της Fiat.

(29) Το υπό εξέταση εργοστάσιο είναι εγκατεστημένο σε ενισχυόμενη περιφέρεια δυνάμει του άρθρου 87 παράγραφος 3 στοιχείο γ) της συνθήκης, τουλάχιστον από τις αρχές τις δεκαετίας 1990, στην οποία μπορούν κατά κανόνα να χορηγούνται περιφερειακές ενισχύσεις μέχρι ανωτάτου ορίου 10 % ΚΙΕ για τις μεγάλες επιχειρήσεις.

(30) Για να αποδείξουν την αναγκαιότητα της περιφερειακής ενίσχυσης, οι ιταλικές αρχές οφείλουν ιδίως να καταδείξουν την κινητικότητα του σχεδίου, δηλαδή ότι υφίσταται οικονομικώς βιώσιμη εναλλακτική τοποθεσία εγκατάστασης του σχεδίου ή μερών του σχεδίου. Πράγματι, εφόσον δεν υπάρχει άλλη νέα ή ήδη υφιστάμενη θέση βιομηχανικής εγκατάστασης εντός του ομίλου ικανή να υποδεχθεί την προτεινόμενη επένδυση, η επιχείρηση θα ήταν αναγκασμένη να εκτελέσει το σχέδιο στο μοναδικό διαθέσιμο εργοστάσιο, ακόμη και χωρίς ενίσχυση.

(31) Όπως αναφέρεται στην αιτιολογική σκέψη 15, η εναλλακτική λύση την οποία εξέτασε η Fiat για την παραγωγή των μοντέλων Bravo/Brava ήταν η ακόλουθη: i) να παράγονται 1 200 αυτοκίνητα ημερησίως στο Fiat Cassino και 200 αυτοκίνητα ημερησίως στη Rivalta, είτε ii) να παράγονται 1 000 αυτοκίνητα ημερησίως στο Fiat Cassino και ισοδύναμο 400 αυτοκινήτων ημερησίως στη Bielsko-Biala. Αυτή η κατανομή παραγωγικής ικανότητας, η οποία ανταποκρίνεται σε οικονομική λογική, επιβεβαιώνεται εν μέρει από τα διαγράμματα που δείχνουν, αφενός, το εργοστάσιο του Fiat Cassino, με παραγωγική ικανότητα 1 400 αυτοκινήτων ημερησίως χρησιμοποιούμενη πλήρως για την παραγωγή αυτοκινήτων των κατηγοριών C και D μάρκας Fiat, το εργοστάσιο της Rivalta, το οποίο παράγει μοντέλα Fiat των κατηγοριών C και D και ένα εργοστάσιο «Polonia» με παραγωγική ικανότητα 2 000 αυτοκινήτων ημερησίως, χρησιμοποιούμενη για ημερήσια παραγωγή 700 αυτοκινήτων Fiat της κατηγορίας A και, αφετέρου, το εργοστάσιο του Fiat Cassino με παραγωγική ικανότητα 1 400 αυτοκινήτων ημερησίως, χρησιμοποιούμενη για την ημερήσια παραγωγή μόνο 1 000 αυτοκινήτων των κατηγοριών C και D μάρκας Fiat, το εργοστάσιο της Rivalta χωρίς παραγωγή μοντέλων των κατηγοριών C και D μάρκας Fiat και ένα εργοστάσιο «Polonia» με παραγωγική ικανότητα 2 000 αυτοκινήτων ημερησίως, χρησιμοποιούμενη πλήρως, μεταξύ άλλων για την παραγωγή αυτοκινήτων Fiat των κατηγοριών C και D.

(32) Η Επιτροπή ζήτησε για τα στοιχεία αυτά τη γνώμη ανεξάρτητων εμπειρογνωμόνων (IMO-Leuven) και επισκέφθηκε μαζί με τους εμπειρογνώμονες αυτούς το εργοστάσιο της Fiat Cassino.

(33) Εξάλλου, η Επιτροπή θεωρεί ότι, αν και από τα διαβιβασθέντα εκ μέρους των ιταλικών αρχών στοιχεία προκύπτει ότι η Fiat μελέτησε τη συνολική κινητικότητα των σχεδίων Mirafiori Meccanica, Rivalta, Cassino και Pomigliano, η οικονομικώς βιώσιμη εναλλακτική λύση δεν καθιστά υποχρεωτική την ταυτόχρονη μεταφορά παραγωγικής ικανότητας από τα τέσσερα αυτά ιταλικά εργοστάσια· θα ήταν δυνατό να μεταφερθεί ένα μόνο μέρος αυτής της παραγωγικής ικανό-

τητας (ιδίως σε συνάρτηση με τις πλατφόρμες) ενός ή περισσοτέρων από αυτά τα εργοστάσια, κατά τρόπο ορθολογικό από τεχνική και οικονομική άποψη.

(34) Επισημαίνεται ότι η παραγωγική ικανότητα του Fiat Cassino ανέρχεται σήμερα σε 1 200 αυτοκίνητα ημερησίως. Η παραγωγική ικανότητα 1 400 αυτοκινήτων ημερησίως θα συνεπαγόταν την καθιέρωση συμπληρωματικής μερικής βάρδιας.

(35) Η Επιτροπή καταλήγει επομένως στο συμπέρασμα ότι το κινητό τμήμα της επένδυσης στο Fiat Cassino περιορίζεται σε 200 αυτοκίνητα ημερησίως, δηλαδή στη διαφορά μεταξύ των υποθέσεων i) και ii) που περιγράφονται στην αιτιολογική σκέψη 31, όσον αφορά μόνο το εργοστάσιο του Fiat Cassino.

(36) Το γεγονός ότι η επένδυση στο Fiat Cassino ξεκίνησε ένα έτος και πλέον πριν υποβληθεί η αίτηση χορήγησης της ενίσχυσης θα σήμαινε κανονικά, όπως ανέφερε η Επιτροπή κατά την ανακοίνωση της απόφασής της να κινήσει τη διαδικασία, ότι η ενίσχυση δεν ήταν απαραίτητη για την εφαρμογή του σχεδίου. Ωστόσο, ευθυγραμμιζόμενη με το σκεπτικό των αποφάσεων της 18ης Νοεμβρίου 1997 ([11]), της 30ής Σεπτεμβρίου 1998 ([12]) και της 7ης Απριλίου 1998 ([13]), η Επιτροπή δέχεται ότι οι πολύ ιδιαίτερες συνθήκες που επικρατούσαν κατά την λήξη της ισχύος του νόμου αριθ. 64/86 και τη θέση σε εφαρμογή του νόμου αριθ. 488/92 δύνανται, κατ' εξαίρεση, να εξηγήσουν το χρονικό διάστημα που μεσολάβησε μεταξύ της έναρξης του σχεδίου και της υποβολής αίτησης για χορήγηση ενίσχυσης. Έχει εξάλλου διαπιστωθεί ότι, τον Φεβρουάριο του 1993, όταν ξεκίνησε η επένδυση, η Fiat διατηρούσε μεγάλες προσδοκίες για τη χορήγηση περιφερειακής ενίσχυσης. Προφανώς, δεν είχε τη δυνατότητα να γνωρίζει το ακριβές ποσό της ενίσχυσης που θα μπορούσε να χορηγηθεί.

(37) Επομένως, η Επιτροπή συμπεραίνει ότι η περιφερειακή ενίσχυση ήταν απαραίτητη για την εκτέλεση του επενδυτικού σχεδίου στο Fiat Cassino.

(38) Η Επιτροπή έλεγξε εάν οι δαπάνες ήταν επιλέξιμες στο πλαίσιο του αντίστοιχου προγράμματος ενισχύσεων. Παρότι η επένδυση δεν οδηγεί σε αύξηση της παραγωγικής ικανότητας, η Επιτροπή εκτιμά ότι το κοινοποιηθέν σχέδιο αντιστοιχεί σε αρχική επένδυση κατά την έννοια των κατευθυντήριων γραμμών για τις κρατικές ενισχύσεις περιφερειακού χαρακτήρα ([14]), διότι οδηγεί σε ριζική μετατροπή της παραγωγικής δομής του εργοστασίου. Δεν επισημαίνεται κανένα στοιχείο εκσυγχρονισμού των εγκαταστάσεων.

(39) Επιπλέον, η Επιτροπή παρατηρεί ότι το υπουργικό διάταγμα αριθ. 527/95 προβλέπει την επιλεξιμότητα επενδυτικών δαπανών που έγιναν μέχρι και δύο έτη πριν από την ημερομηνία υποβολής της αρχικής αίτησης για χορήγηση περιφερειακής ενίσχυσης. Πρόκειται για κατ' εξαίρεση διαδικασία, η οποία τέθηκε σε εφαρμογή ως μεταβατικό μέτρο για την πλήρωση του νομικού κενού που προέκυψε από τη λήξη ισχύος του νόμου αριθ. 64/86 και την καθυστέρηση δημοσίευσης του νόμου αριθ. 488/92. Όσον αφορά το υπό εξέταση σχέδιο, οι επενδύσεις ξεκίνησαν τον Φεβρουάριο του 1993 και η αίτηση για χορήγηση ενίσχυσης υποβλήθηκε από τη Fiat στις ιταλικές αρχές τον Ιούλιο του 1994. Η Επιτροπή καταλήγει στο συμπέρασμα ότι το σύνολο των επενδύσεων ύψους 677,8 δισεκατομμυρίων ITL είναι επιλέξιμες για περιφερειακή ενίσχυση δυνάμει του νόμου αριθ. 488/92.

(40) Ωστόσο, η Επιτροπή δύναται από την πλευρά της να θεωρήσει ως επιλέξιμες μόνο τις κινητές επενδύσεις.

(41) Οι άμεσες επιπτώσεις του σχεδίου (ονομαστική επένδυση ύψους 677,8 δισεκατομμυρίων ITL και διάσωση 1 100 θέσεων εργασίας στη Fiat), καθώς και οι δευτερογενείς συνέπειες, αντιπροσωπεύουν σημαντικά πλεονεκτήματα για την τοπική οικονομία. Η Επιτροπή συμπεραίνει ότι οι προβλεπόμενες ενισχύσεις, με τις οποίες συγχρηματοδοτείται το σχέδιο, διευκολύνουν την μακροπρόθεσμη ανάπτυξη της περιφέρειας του Cassino.

(42) Σύμφωνα με το εφαρμοζόμενο κοινοτικό πλαίσιο κανόνων, το κοινοποιηθέν σχέδιο πρέπει να συγκριθεί με ανάλογο σχέδιο που πραγματοποιήθηκε σε μη ενισχυόμενη περιφέρεια της Κοινότητας, προκειμένου να προσδιοριστεί το συμπληρωματικό κόστος που οφείλεται στις διαρθρωτικές ελλείψεις της επιλεγείσας από τον επενδυτή ενισχυόμενης περιφέρειας. Η ιταλική κυβέρνηση θεωρεί ότι η εφαρμογή της αρχής αυτής δεν εκφράζει την οικονομική επιλογή που έπρεπε να πραγματοποιήσει η Fiat. Κατά την άποψή της, η Επιτροπή έπρεπε να εξετάσει την υπόθεση λαμβάνοντας υπόψη τον ολοκληρωμένο χαρακτήρα των σχεδίων· θεωρεί, δηλαδή, η ιταλική κυβέρνηση ότι η Επιτροπή έπρεπε να λάβει υπόψη τις πραγματικές εγκαταστάσεις αναφοράς που μελέτησε ο επενδυτής, στην προκειμένη περίπτωση ένα εργοστάσιο «Polonia» και το Tichy/Bielsko-Biala.

(43) Εάν η Επιτροπή ενέκρινε, στην υπόθεση Fiat Cassino, τη χρησιμοποίηση εργοστασίου αναφοράς που δεν είναι εγκατεστημένο σε μη ενισχυόμενη περιοχή της Κοινότητας, θα παραβίαζε την αρχή της ίσης μεταχείρισης. Πράγματι, θα χρησιμοποιούσε μέθοδο εκτίμησης εντελώς διαφορετική από εκείνη που εφαρμόζεται σε άλλες περιπτώσεις που από νομική άποψη εμπίπτουν στην ίδια διαδικασία, δηλαδή σε όλες τις υποθέσεις που εξετάστηκαν βάσει του εφαρμοζόμενου κοινοτικού πλαισίου που ίσχυε πριν από το 1998, και για τις οποίες το εργοστάσιο αναφοράς ήταν εγκατεστημένο σε μη ενισχυόμενη ζώνη, όπως π.χ. στην υπόθεση 96/666/ΕΚ της Επιτροπής ([15]).

(44) Εξάλλου, κατά τη στιγμή που η Fiat διεξήγαγε τη μελέτη της για τον τόπο εγκατάστασης της επένδυσης, και συνεπώς κατά τη στιγμή που η εταιρεία έλαβε υπόψη της το ενδεχόμενο χορήγησης κρατικής ενίσχυσης, στις αρχές του 1993, η ακολουθούμενη από την Επιτροπή πρακτική καθιστούσε απαραίτητη τη χρησιμοποίηση εργοστασίου αναφοράς σε μη επιλέξιμη ζώνη για περιφερειακές ενισχύσεις. Ήδη από την περίοδο αυτή, η Ιταλία και η Fiat γνώριζαν την εν λόγω μεθοδολογία, παραδείγματος χάρη στην υπόθεση Fiat Mezzogiorno ([16]), η οποία αποτελεί αντιπροσωπευτική περίπτωση

([11]) ΕΕ C 70 της 6.3.1998, σ. 7.
([12]) ΕΕ C 409 της 30.12.1998, σ. 7 και ΕΕ C 384 της 12.12.1998, σ. 20.
([13]) ΕΕ C 240 της 31.7.1998, σ. 3.
([14]) ΕΕ C 74 της 10.3.1998, σ. 9.
([15]) ΕΕ L 308 της 29.11.1996, σ. 46.
([16]) Υπόθεση C 45/91 (ex N 255/91).

εφαρμογής της ΑΚΟ. Το μοναδικό ποσό ενίσχυσης που μπορούσε να λάβει υπόψη η Fiat κατά τη χρηματοοικονομική ανάλυση για την απόφαση επιλογής του τόπου εγκατάστασης θα ήταν εκείνη που βασίζεται στη σύγκριση μεταξύ του εργοστασίου το οποίο επρόκειτο ενδεχομένως να ωφεληθεί από την περιφερειακή ενίσχυση και ενός εναλλακτικού τόπου εγκατάστασης σε μη ενισχυόμενη περιοχή της Κοινότητας. Η αναφορά σε εναλλακτικό εργοστάσιο στην Πολωνία, όπως επιθυμεί η Ιταλία, κατέστη δυνατή μόνο μετά την έναρξη εφαρμογής του σχετικού κοινοτικού πλαισίου τον Ιανουάριο του 1998, περίπου πέντε έτη μετά τη λήψη της απόφασης για επένδυση.

(45) Εν κατακλείδι, η Επιτροπή δεν δύναται να αποδεχτεί την άποψη της ιταλικής κυβέρνησης ότι η εξέταση έπρεπε να εστιάζεται στο ολοκληρωμένο επενδυτικό πρόγραμμα της Fiat, και να συγκρίνει εναλλακτικές λύσεις στην Ιταλία και στην Πολωνία.

(46) Η Επιτροπή εκτιμά ότι οι περιορισμοί που επιβάλει το εφαρμοζόμενο κοινοτικό πλαίσιο κανόνων καθιστούν απαραίτητη τη σύγκριση του κόστους εκμετάλλευσης και του επενδυτικού κόστους μόνο για το κινητό μέρος του σχεδίου. Εάν ήταν δυνατή η χρησιμοποίηση πραγματικώς εναλλακτικού τόπου εγκατάστασης (quod non), η άριστη λύση για την εξέταση της Επιτροπής θα ήταν η σφαιρικότερη σύγκριση των δύο εναλλακτικών λύσεων προκειμένου να προσδιοριστεί με περισσότερη ακρίβεια το επιπλέον κόστος που συνεπάγεται η απόφαση εγκατάστασης μεγαλύτερης παραγωγικής ικανότητας στο Fiat Cassino.

(47) Από τα στοιχεία που διαβίβασαν οι ιταλικές αρχές προκύπτει ότι το εργοστάσιο της Rivalta [17], το οποίο κατά τη λήψη της απόφασης για επένδυση ήταν εγκατεστημένο σε μη ενισχυόμενη ζώνη της Κοινότητας όπου παράγεται επίσης το μοντέλο Fiat Bravo, μπορεί να χρησιμεύσει ως εργοστάσιο αναφοράς για την ΑΚΟ που πρέπει να εκπονηθεί για να εκτιμηθεί η ένταση της ενίσχυσης που μπορεί να εγκρίνει η Επιτροπή.

(48) Ωστόσο, η Ιταλία κοινοποίησε στην Επιτροπή δύο ξεχωριστές ΑΚΟ· η πρώτη, την οποία η Ιταλία θεωρεί ισχύουσα, βασίζεται σε υπόθεση κινητής παραγωγής 200 αυτοκινήτων ημερησίως, ενώ η δεύτερη σε παραγωγή 300 αυτοκινήτων ημερησίως. Τα αποτελέσματα σε όρους μειονεκτημάτων για το Fiat Cassino είναι ιδιαίτερα παρεμφερή και ανέρχονται σε 15,4 και 15,2 %. Λαμβανομένων υπόψη των προαναφερθεισών παρατηρήσεων, σύμφωνα με τις οποίες μόνον η παραγωγική ικανότητα ύψους 200 αυτοκινήτων ημερησίως αποδεικνύεται πραγματικά κινητή, η Επιτροπή θεωρεί ότι η ΑΚΟ πρέπει να γίνει με βάση την πρώτη υπόθεση. Οι εμπειρογνώμονες της Επιτροπής μελέτησαν επομένως τα διαβιβασθέντα από την Ιταλία στοιχεία ώστε να υπολογίσουν το καθαρό συμπληρωματικό κόστος που συνεπάγεται η υλοποίηση του σχεδίου στο Fiat Cassino και όχι στη Rivalta, για ανώτατη παραγωγή, σε συνθήκες πλήρους λειτουργίας, ύψους 200 αυτοκινήτων ημερησίως. Η πραγματοποιηθείσα εκτίμηση των πλεονεκτημάτων και μειονεκτημάτων κάλυπτε περίοδο τριών ετών από την έναρξη της εμπορικής παραγωγής. Δεδομένου ότι η εμπορική παραγωγή των μοντέλων Bravo/Brava άρχισε το 1995, η τριετής περίοδος αναφοράς για την ΑΚΟ αρχίζει το 1995. Η Ιταλία δεν αμφισβήτησε τις αρχές αυτές.

(49) Η Επιτροπή οφείλει να αποφασίσει με βάση τα πληροφοριακά στοιχεία που έχει στη διάθεσή της, και ιδίως εκείνα που διαβίβασαν οι ιταλικές αρχές μετά τη διαταγή της 3ης Φεβρουαρίου 1999 για αποστολή πληροφοριακών στοιχείων. Πρέπει να σημειωθεί ότι η επιστολή της 16ης Απριλίου 1999 περιέχει διαβεβαιώσεις μη αποδεικνυόμενες, ή μη αρκούντως αναλυτικές ή των οποίων οι συνέπειες δεν προσδιορίζονται με ακρίβεια. Η Επιτροπή δεν δύναται να ενσωματώσει τα στοιχεία αυτά στην εκτίμησή της για το μειονέκτημα του Fiat Cassino σε σχέση με τη Rivalta, καθότι οφείλει να ερμηνεύσει κατά τρόπο περιοριστικό τις παρεκκλίσεις που απαριθμούνται στην παράγραφο 3 του άρθρου 87.

(50) Όσον αφορά την ΑΚΟ που διαβίβασε η Ιταλία, η Επιτροπή διαφωνεί με τα ακόλουθα σημεία:

Κατά πρώτο λόγο, το κόστος μεταφοράς των εισροών φαίνεται να περιέχει μαθηματικό σφάλμα στον υπολογισμό του μειονεκτήματος του κόστους ανά μονάδα προϊόντος κατά την περίοδο αναφοράς.

Κατά δεύτερο λόγο, οι ιδιαίτερα εμπεριστατωμένες έρευνες της Επιτροπής και τα συλλεγέντα πληροφοριακά στοιχεία, ιδίως κατά την επίσκεψη στο Cassino, έδωσαν τη δυνατότητα να επισημανθούν στοιχεία αβεβαιότητας αναφορικά με τις χρηματοοικονομικές επιπτώσεις της επιλογής που πραγματοποίησε η Fiat μεταξύ της προσφυγής στο εργατικό δυναμικό και των επενδύσεων αυτοματοποίησης της παραγωγικής διαδικασίας.

Πράγματι, ένα θεμελιώδες πρόβλημα για τη Fiat παραμένει η δυσχέρεια πρόσληψης ειδικευμένου προσωπικού, ικανού ιδίως να αναλάβει την τεχνική συντήρηση των σύγχρονων μέσων παραγωγής (όπως τα ρομπότ). Η Επιτροπή σημειώνει επίσης ότι το υπό εξέταση σχέδιο μειώνει το βαθμό αυτοματισμού του εργοστασίου στο Fiat Cassino. Εξάλλου, από μια προσεκτική μελέτη των επενδύσεων που επρόκειτο να πραγματοποιηθούν στο Fiat Cassino και στη Rivalta προκύπτει ότι οι ιταλικές αρχές κατέληξαν σε δύο διαφορετικές εκτιμήσεις των επενδυτικών μειονεκτημάτων στο Fiat Cassino για κινητή παραγωγή 200 αυτοκινήτων ημερησίως. Σχετικά με το θέμα αυτό, η Επιτροπή θεωρεί ότι το ύψος της κινητής επένδυσης που πρέπει να ληφθεί υπόψη για τη Rivalta ανέρχεται στο ονομαστικό ποσό των 130 δισεκατομμυρίων ITL (παρούσα αξία: 107,1 δισεκατομμύρια ITL), σύμφωνα με τις πλέον πρόσφατες και λεπτομερείς εκτιμήσεις των ιταλικών αρχών.

Οι εμπειρογνώμονες της Επιτροπής εκτιμούν ότι οι επενδύσεις που θα είχαν πραγματοποιηθεί στο Fiat Cassino και στη Rivalta θα είχαν οδηγήσει σε μεγαλύτερες διαφορές, όσον αφορά τους χρόνους συναρμολόγησης, σε σχέση με τους αντίστοιχους υπολογισμούς της Fiat. Ωστόσο, λαμβανομένης υπόψη της φύσης των επενδύσεων που έπρεπε να γίνουν στη Rivalta, η διάρκεια κατασκευής δεν θα υπερέβαινε τις 28 ώρες ανά αυτοκίνητο. Η Επιτροπή προσάρμοσε ανάλογα την ανάγκη εργατικού δυναμικού της Rivalta για την παραγωγή 200 αυτοκινήτων ημερησίως.

[17] Στην επιστολή με την αναλυτική περιγραφή των στοιχείων του σχεδίου Cassino (αιτιολογική σκέψη 17), αναφέρεται, μάλλον εσφαλμένως, το Arese ως εγκατάσταση/εργοστάσιο αναφοράς.

Τρίτον, οι εντάσεις του μειονεκτήματος και της ενίσχυσης θα πρέπει να υπολογιστούν σε συνάρτηση με τις επενδύσεις που η Επιτροπή θα θεωρήσει ως επιλέξιμες, ιδίως σε σχέση με την κινητικότητα. Οι επενδύσεις αυτές ανέρχονται σε 208,6 δισεκατομμύρια ITL (παρούσα αξία).

(51) Οι διορθώσεις της Επιτροπής έχουν ως αποτέλεσμα τη ριζική αλλαγή των αποτελεσμάτων της ΑΚΟ σε σχέση με τις εκτιμήσεις των ιταλικών αρχών. Σύμφωνα με την Επιτροπή, η τελική ένταση του μειονεκτήματος του Fiat Cassino σε σχέση με τη Rivalta υπερβαίνει το 40 %.

(52) Η ονομαστική ενίσχυση ύψους 56,4 δισεκατομμυρίων ITL αντιστοιχεί σε παρούσα αξία ενίσχυσης 23,6 δισεκατομμυρίων, βάσει του εφαρμοζόμενου επιτόκιου αναγωγής στην παρούσα αξία, δηλαδή 14 %. Η ένταση της προβλεπόμενης ενίσχυσης ανέρχεται τελικά σε 11,3 % ΑΙΕ, ή σε 9,5 % ΚΙΕ. Για τις μεγάλες επιχειρήσεις, το ανώτατο όριο περιφερειακής ενίσχυσης έχει καθοριστεί σε 10 % ΚΙΕ.

(53) Λόγω της ευαισθησίας που παρουσιάζει ο κλάδος της αυτοκινητοβιομηχανίας, η Επιτροπή εξετάζει συνήθως τις επιπτώσεις κάθε επενδυτικού σχεδίου επί του ανταγωνισμού, μελετώντας συγκεκριμένα τις επιπτώσεις που θα έχει στη σχετική αγορά η μεταβολή της παραγωγικής ικανότητας του υπό εξέταση ομίλου. Βάσει των όρων του σχετικού κοινοτικού πλαισίου, από την ανάλυση προκύπτει ότι πρέπει να εφαρμοστεί συντελεστής προσαρμογής («top-up») 0 ή 3 εκατοστιαίων μονάδων.

Στη συγκεκριμένη περίπτωση, τα αποτελέσματα της ΑΚΟ καθιστούν περιττή την ανάγκη μιας τέτοιας εξέτασης.

V. **ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ**

Η ένταση της ενίσχυσης που κοινοποίησε η Ιταλία είναι χαμηλότερη και από το μειονέκτημα που προσδιορίστηκε μέσω της ΑΚΟ και από το ανώτατο περιφερειακό όριο. Η περιφερειακή ενίσχυση που προτίθεται να χορηγήσει η ιταλική κυβέρνηση στο εργοστάσιο Fiat Cassino συμβιβάζεται συνεπώς με την κοινή αγορά δυνάμει του άρθρου 87 παράγραφος 3 στοιχείο γ) της συνθήκης.

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΑΠΟΦΑΣΗ:

Άρθρο 1

Η κρατική ενίσχυση που προτίθεται να θέσει σε εφαρμογή η Ιταλία υπέρ της Fiat Auto SpA για το εργοστάσιό της στο Piedimonte San Germano (Cassino), μέχρι ανωτάτου ποσού 23,6 δισεκατομμυρίων ITL (παρούσα αξία με επιτόκιο 14 %, έτος βάσης 1993), συμβιβάζεται με την κοινή αγορά βάσει του άρθρου 87 παράγραφος 3 στοιχείο γ) της συνθήκης.

Κατά συνέπεια, επιτρέπεται η εφαρμογή της εν λόγω ενίσχυσης.

Άρθρο 2

Η Ιταλία διαβιβάζει τον Ιούνιο κάθε έτους έκθεση στην οποία περιγράφεται λεπτομερώς η πρόοδος και η χρηματοοικονομική εφαρμογή του σχεδίου, καθώς και η γενική τήρηση των όρων που αναφέρονται στην κοινοποίηση της εν λόγω ενίσχυσης, και αυτό μέχρι την ολοκλήρωση του σχεδίου.

Άρθρο 3

Η παρούσα απόφαση απευθύνεται στην Ιταλική Δημοκρατία.

Βρυξέλλες, 8 Ιουλίου 1999.

Για την Επιτροπή
Karel VAN MIERT
Μέλος της Επιτροπής