II

(Säädökset, joita ei tarvitse julkaista)

KOMISSIO

KOMISSION PÄÄTÖS,

tehty 8 päivänä heinäkuuta 1999,

valtiontuesta, jonka Italia aikoo myöntää Fiat Auto SpA:n Piedimonte San Germanon (Cassino) tuotantolaitoksille

(tiedoksiannettu numerolla K(1999) 2267)

(Ainoastaan italiankielinen teksti on todistusvoimainen)

(ETA:n kannalta merkityksellinen teksti)

(2000/317/EY)

EUROOPAN YHTEISÖJEN KOMISSIO, joka

ottaa huomion Euroopan yhteisön perustamissopimuksen ja erityisesti sen 88 artiklan 2 kohdan ensimmäisen alakohdan,

ottaa huomioon sopimuksen Euroopan talousalueesta ja erityisesti sen 62 artiklan 1 kohdan a alakohdan,

on mainittujen artiklojen mukaisesti kehottanut [1] asianomaisia esittämään huomautuksensa,

sekä katsoo seuraavaa:

I MENETTELY

(1) Italian viranomaiset ovat ilmoittaneet vuoden 1997 lokajoulukuussa EY:n perustamissopimuksen 88 artiklan 3 kohdan mukaisesti yhteensä kuudesta Fiat Auto SpA -nimisen yrityksen (jäljempänä 'Fiat') hyväksi tarkoitetusta valtiontukisuunnitelmasta [2]. Niihin kuului mm. Piedimonte San Germanossa (Cassino) Lazion alueella sijaitsevalle Fiatin tehtaalle (jäljempänä 'Fiat Cassino') tarkoitettu valtiontuki, joka on kirjattu komissiossa 29 päivänä lokakuuta 1997 numerolla N 729/97. Komissio on pyytänyt Italian viranomaisilta useaan otteeseen lisätietoja voidakseen tehdä asiassa päätöksen. Italian viranomaiset ja Fiat ovat neuvotelleet 23 päivänä huhtikuuta 1998 pidetyssä kokouksessa tapauksen tutkimiseen liittyvistä yksityiskohdista. Italian viranomaiset ovat vastanneet lopulta 20 päivänä marraskuuta 1998 päivätyllä kirjeellä osaan komission esittämistä kysymyksistä.

(2) Komissio on ilmoittanut Italian viranomaisille 2 päivänä maaliskuuta 1999 päivätyllä kirjeellä päätöksestään aloittaa edellä mainittujen suunniteltujen tukitoimenpiteiden osalta EY:n perustamissopimuksen 88 artiklan 2 kohdassa tarkoitettu menettely ja on määrännyt Italian viranomaiset toimittamaan sille kuukauden kuluessa kaikki asiakirjat ja tiedot, joita se tarvitsee voidakseen arvioida tuen soveltuvuuden yhteismarkkinoille.

(3) Jos komissio ei olisi saanut vastausta, se olisi tehnyt päätöksen käytössään olevien tietojen perusteella. Komission päätös menettelyn aloittamisesta on julkaistu *Euroopan yhteisöjen virallisessa lehdessä* [3]. Komissio on kehottanut asianomaisia esittämään huomautuksensa tästä tuesta.

Komissio ei ole saanut huomautuksia asianomaisilta.

(4) Komission edustajat ovat käyneet Mirafiorissa 24 päivänä helmikuuta 1999 keskustelemassa mm. Fiat Cassinon asiasta. Cassinon tuotantolaitoksiin komission edustajat ovat käyneet tutustumassa 17 päivänä toukokuuta 1999.

[1] EYVL C 113, 24.4.1999.

[2] Kyseisistä valtiontuista neljä koskee ajoneuvojen valmistusta: Cassino-Piedimonte San Germano, Mirafiori Carrozzeria (C 5/99, ex N 728/97), Pomigliano (C 4/99, ex N 727/97) ja Rivalta (C 8/99, ex N 834/97), ja kaksi moottorien valmistusta: Termoli (C 7/99, ex N 730/97) ja Mirafiori Meccanica (C 9/99, ex N 838/97).

[3] Ks. alaviite 1.

II YKSITYISKOHTAINEN KUVAUS TUESTA

(5) Italian viranomaisten suunnittelema tuki on tarkoitettu Fiatille, jolla on tuotantolaitoksia mm. Italiassa, Puolassa, Turkissa ja Etelä-Amerikassa. Vuonna 1997 Fiat valmisti 2,8 miljoonaa ajoneuvoa, joista 1,8 miljoonaa Italiassa ja jotka edustavat seuraavia merkkejä: Alfa Romeo, Ferrari, Fiat, Lancia ja Maserati. Vuonna 1997 yhtiön palveluksessa oli Italiassa noin 62 000 työntekijää, joista 7 000 Cassinossa, missä valmistetaan Fiat-merkkisiä ajoneuvoja. Fiatin myynnistä huomattava osa, noin kolmannes, suuntautuu muihin EU:n jäsenvaltioihin.

(6) Komissiolle ilmoitettu investointi toteutetaan Fiat Cassinon tuotantolaitoksilla, perustamissopimuksen 87 artiklan 3 kohdan c alakohdan mukaisella tukialueella, missä aluetuen enimmäisintensiteetti on suuryritysten osalta 10 prosenttia nettoavustusekvivalentti (NAE). Investointi aloitettiin vuonna 1993, ja se päättyi vuonna 1997. Sen arvo oli 677,8 miljardia Italian liiraa (nykyarvo: 548,7 miljardia liiraa eli noin 233 miljoonaa euroa). Investoinnin ansiosta tuotantolaitoksilla voidaan valmistaa uusia Fiat Bravon ja Fiat Bravan malleja. Tehtaan tuotantokapasiteetti on kuitenkin laskenut 1 750 autosta 1 400 autoon päivässä, kun puoli työvuoroa on täytynyt lopettaa perusteellisten muutostöiden vuoksi.

(7) Tuki, jonka nimellisarvo on 56,4 miljardia Italian liiraa (29 miljoonaa euroa), on Italian viranomaisten mukaan tarkoitus myöntää 19 päivänä joulukuuta 1992 annetussa laissa nro 488 (jäljempänä 'laki nro 488/92') säädetyn tukijärjestelmän ([4]) perusteella, jonka komissio on hyväksynyt 24 päivänä maaliskuuta 1995 tekemällään päätöksellä. Kyseinen laki koskee lain nro 64/86 uudelleenrahoitusta. Tuen intensiteetti olisi näin ollen nykyarvoltaan 3,52 prosenttia nettoavustusekvivalentti (NAE) eli 4,30 prosenttia bruttoavustusekvivalentti (BAE).

(8) Komissio on ilmoittanut Italian viranomaisille päätöksestään aloittaa ilmoitetun tukisuunnitelman osalta virallinen tutkimusmenettely, koska se suhtautuu epäillen lähinnä seuraaviin seikkoihin:

a) eräiden investointien luonne, jotka todellisuudessa saattavat muodostua tuotantolinjojen nykyaikaistamisesta;

b) helmikuun 1993 lopun ja 1 päivän toukokuuta 1994 välisenä aikana toteutettujen investointien tukikelpoisuus sovelletun tukijärjestelmän perusteella;

c) tuen välttämättömyys ja erityisesti siihen liittyvien investointien liikuteltavuus; ja

d) hyväksyttävän tuen määrä; Italian viranomaiset eivät ole toimittaneet kustannus-hyötyanalyysin laatimiseen tarvittavia tietoja.

(9) Lisäksi komissio on määrännyt Italian viranomaiset toimittamaan kuukauden kuluessa kaikki tiedot, joiden avulla voidaan arvioida kyseisten tukien soveltuvuus yhteismarkkinoille. Komissio on pyytänyt mm. seuraavia asiakirjoja:

a) sijaintipaikkatutkimus, josta käy ilmi hankkeen liikuteltavuus;

b) kustannus-hyötyanalyysi, joka perustuu vertailuun yhteisössä tukialueiden ulkopuolella sijaitsevan vaihtoehtoisen sijaintipaikan kanssa, jotta voidaan vertailla toimintakustannuksia (työvoima, osat/materiaalit, vuokrat, varastointi, sähkö/vesi, tietoliikenne, kuljetuskustannukset (ostot ja valmiit tuotteet), koulutus jne.) kolmen vuoden ajalta kaupallisen tuotannon aloittamisesta sekä investointikustannuksia (tontit, rakennukset/rakennustyöt, koneet/laitteet ja työkalut, tavarantoimittajien koneistus jne.); ja

c) konsernin tuotantokapasiteetin muutokset ennen investointia ja sen jälkeen.

Jos komissio ei olisi saanut vastausta, se olisi tehnyt päätöksen käytössään olevien tietojen perusteella.

III ITALIAN HUOMAUTUKSET

(10) Italian viranomaiset ovat pyytäneet 9 päivänä huhtikuuta 1999 lisäaikaa vastaamiseen ja ovat toimittaneet 16 päivänä huhtikuuta 1999 päivätyllä kirjeellä komissiolle tietoja, joiden perusteella ne arvelivat komission voivan saattaa päätökseen niiden kuuden tapauksen tutkimuksen, joista oli ilmoitettu komissiolle loka-joulukuussa 1997 ja joiden osalta komissio on 3 päivänä helmikuuta 1999 päättänyt aloittaa virallisen tutkimusmenettelyn.

(11) Ensinnäkin Italian viranomaiset väittävät, että komission suorittama tutkimus ei vastaa niitä taloudellisia tosiseikkoja, joihin tuotantolaitoksen sijoittamispäätös perustuu. Tämä koskee erityisesti investoinnin liikuteltavuutta ja kustannus-hyötyanalyysiä, jotka ovat yhteydessä toisiinsa. Tähän liittyvät huomautukset eivät koske ainoastaan Fiat Cassinon tapausta vaan kaikkia kuutta edellä mainittua Fiatin tapausta.

(12) Italian viranomaiset toteavat, että Fiat on laatinut kokoonpanotehtailleen ([5]) vuosiksi 1993—1998 johdonmukaisen investointisuunnitelman, jota varten se on tutkinut kahta eri vaihtoehtoa. Niissä vertaillaan investointien toteuttamista suosimalla tuotantoa joko Italiassa sijaitsevilla tuotantolaitoksilla tai Puolan tuotantolaitoksilla (siirtämällä mahdollisimman suuri osa toiminnasta Tichyyn ja Bielsko-Bialaan). Huhtikuun 16 päivänä 1999 päivätyn kirjeen liitteenä olevista kaavioista käy ilmi kunkin tuotantolaitoksen oletettu kapasiteetti eri vaihtoehtojen

([4]) Italian virallinen lehti nro 299, 21.12.1992.

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

mukaan arvioituna. Fiatin toteuttamien analyysien perusteella vaihtoehto, jonka mukaan Fiat- ja Alfa Romeo -automerkkien B-, C- ja D-segmenttien tuotanto olisi sijoitettu Puolaan, olisi ollut kannattavampi kuin lopulta toteutettu vaihtoehto, jonka mukaan Puolassa valmistetaan ainoastaan A-segmentin autoja. Yhtä suurilla tai vain hieman suuremmilla investoinneilla Puolan toiminta olisi saatu nyt toteutettua vaihtoehtoa kannattavammaksi, koska työvoimakustannukset ja kuljetuskustannukset kohdemarkkinoille ([6]) olisivat olleet alhaisemmat. Myös komponenttikustannuksissa olisi voitu säästää kehittämällä edelleen Fiatin paikallisten alihankkijoiden verkostoa, joka on jo nyt hyvin järjestäytynyt.

(13) Italian viranomaiset täsmentävät, että henkilöstövähennykset, joita tuotannon Puolaan siirtäminen olisi edellyttänyt, olisi voitu toteuttaa luonnollisen poistuman avulla. Erityisesti eläkkeelle siirtymisiä olisi ollut konsernin tuotantolaitosten ikärakenteen vuoksi runsaasti, eikä eläkkeelle jäävien työntekijöiden tilalle olisi otettu uusia. Toisaalta seurauksena olisi ollut työllisyyden heikkeneminen Italian taantuneilla teollisuusalueilla ja maan eteläosassa, mikä myös Fiatin mielestä olisi ollut valitettavaa.

(14) Suunniteltu aluetuki ei riitä korvaamaan niitä ylimääräisiä kustannuksia, jotka aiheutuvat päätöksestä toteuttaa investoinnit Italiassa, mutta se on varmasti ollut kannustimena lopullista päätöstä tehtäessä.

(15) Italian viranomaiset katsovat näin ollen, että Fiat Cassinon, Mirafiori Meccanican, Pomiglianon ja Rivaltan hankkeet ovat liikuteltavia.

Fiat Cassinon hankkeen liikuteltavuus voidaan osoittaa jo aiemmin esitettyjen yleisten perustelujen nojalla. Italian viranomaiset lisäävät, että Fiatin oli valittava Fiat Bravon ja Fiat Bravan osalta seuraavista vaihtoehdoista: i) sijoittaako 1 200 auton päivätuotanto Fiat Cassinoon ja 200 auton päivätuotanto Rivaltaan vai ii) 1 000 auton päivätuotanto Fiat Cassinoon ja noin 400 auton päivätuotanto ([7]) Bielsko-Bialaan.

(16) Toiseksi on todettava, että yhdessäkään tutkittavana olevista kuudesta tapauksesta ei lain nro 488/92 perusteella ole ollut mahdollista myöntää tukea laaja-alaiselle tukijärjestelmälle, koska laki edellyttää erillisten tukihakemusten esittämistä. Koska kahdessa ensimmäisessä tarjouskilpailussa, joiden perusteella tukea saavat hankkeet määritellään, on kohteena kuusi sijaintipaikkaa, Fiat on esittänyt kuusi erillistä hakemusta. Kyseiset kuusi tapausta on näin ollen ilmoitettu komissiolle uudelleen, tällä kertaa erillisinä. Toinen asioiden käsittelyyn liittyvä hankaluus johtuu siitä, että hankkeet on ilmoitettu kahtena eri ajankohtana: ensimmäiset lokakuussa 1997 ja toiset joulukuussa 1997. Ilmoitusajankohtien perusteella komissio soveltaa tutkimuksissaan moottoriajoneuvoalan valtion tukia koskevan yhteisön puitesäännön (jäljempänä 'asiaa koskevat yhteisön säännöt') kahta eri versiota ([8]). Vanhemman version mukaan kustannus-hyötyanalyysissä käytettävän vaihtoehtoisen sijaintipaikan on oltava yhteisössä tukialueiden ulkopuolella, kun taas uudemman version mukaan vertailukohteena voidaan käyttää Euroopassa tai KIE-maissa sijaitsevaa paikkaa.

(17) Tämä keinotekoinen kahtiajako ei ole investointien taustalla olevien taloudellisten realiteettien mukainen, koska siinä ei oteta huomioon tuotantopaikkojen keskinäistä riippuvuutta ja siihen perustuvia etuja. Italian viranomaiset toteavat, että on hankalaa noudattaa komission vaatimusta, jonka mukaan näitä kahta kustannus-hyötyanalyysimenetelmää on sovellettava erikseen, koska tämä ei vastaa investointiohjelmien yhtenäistä luonnetta ja sen perusteella tehtyjä laskelmia. Komission olisi pitänyt tutkia kustannus-hyötyanalyysit kokonaisuutena. Huhtikuun 16 päivänä 1999 päivätyssä kirjeessä esitetään runsaasti tietoja, joiden perusteella voitaisiin laatia Mirafiori Carrozzerian, Rivaltan, Cassinon ja Pomiglianon tuotantolaitoksia koskevat kustannus-hyötyanalyysit suhteessa Bielsko-Bialaan ja selvittää siten ihanteellinen tapa jakaa tuotanto Italian ja Puolan kesken.

(18) Jotta voitaisiin kuitenkin ottaa huomioon Fiat Cassinon tapausta koskevan menettelyn aloittamista koskeva päätös, jossa todetaan, että asiaa koskevien yhteisön puitesääntöjen mukaan vertailukohteeksi valittavan vaihtoehtoisen sijaintipaikan on oltava yhteisössä tukialueiden ulkopuolella, Italian viranomaiset laativat kaksi kustannus-hyötyanalyysia, joissa vertaillaan Fiat Bravon ja Fiat Bravan valmistusta Cassinossa ja Rivaltassa. Ensimmäinen kustannus-hyötyanalyysi perustuu oletukseen, jonka mukaan hankkeen liikuteltavan osuuden tuotanto olisi 200 autoa päivässä, ja toinen 300 auton päivätuotantoon. Tuotantoon liittyvät haitat on laskettu samalta ajalta eli vuosilta 1995—1997. Italian viranomaisten mukaan Rivalta ei investointipäätöstä tehtäessä sijainnut yhteisön tukialueella.

(19) Italian viranomaisten tekemän kustannus-hyötyanalyysin mukaan Cassinon haitta olisi 15,4 prosenttia (tuotannon ollessa 200 autoa päivässä) tai 15,2 prosenttia (tuotannon ollessa 300 autoa päivässä). Tämän perusteella tutkittavana oleva tuki voitaisiin hyväksyä, sillä sen intensiteetti on 3,52 prosenttia.

([6]) Kohdemarkkinat ovat tässä tapauksessa Keski-Euroopan (Saksa, Ranska, Belgia ja Alankomaat) ja Itä-Euroopan markkinat.

([7]) Päivää kohti laskettuna tuotanto olisi Puolassa 374 autoa, koska työpäiviä on enemmän kuin Italiassa. Vuositasolla 374 autoa päivässä 246 työpäivän ajan vastaa 400 auton päivätuotantoa 230 työpäivän ajan.

([8]) EYVL C 123, 18.5.1989, s. 3, ja EYVL C 279, 15.9.1997, s. 1.

(20) Kolmanneksi Italian viranomaiset huomauttavat helmikuun 1993 ja toukokuun 1994 välisenä aikana toteutettujen investointien osalta, että lain nro 488/92 soveltamisesta 20 päivänä lokakuuta 1995 annetun ministeriön asetuksen nro 527/95 ([9]) mukaan kustannusten tukikelpoisuus voidaan hyväksyä takautuvasti enintään 24 kuukauden ajalta niiden investointien osalta, joita koskeva ensimmäinen tukihakemus on osoitettu toimivaltaisille viranomaisille elokuun 20:nnen päivän 1992 jälkeen. Koska Fiat on esittänyt ensimmäisen tukihakemuksen 11 päivänä heinäkuuta 1994 lain nro 64/86 nojalla, investoinnit olisi voitu katsoa tukikelpoisiksi takautuvasti heinäkuuhun 1992 asti. Koska investoinnit aloitettiin todellisuudessa vasta vuonna 1993, niitä on pidettävä kokonaisuudessaan tukikelpoisina.

(21) Neljänneksi Italian viranomaiset huomauttavat, ettei mikään tutkittavana olevaan ilmoitukseen sisältyvistä investoinneista koske Fiat Tipon tai Fiat Tempran tuotantolinjojen nykyaikaistamista. Kyseiset automallit on mainittu 20 päivänä marraskuuta 1998 päivätyssä vastauksessa komission kyselyyn vain, koska haluttiin osoittaa eroavuudet vanhan, korkeasti automatisoidun tuotantolinjan ja ns. integroidun valmistuksen periaatetta noudattavan uuden tuotantolinjan välillä.

(22) Lopuksi Italian viranomaiset täsmentävät, että hankkeeseen liittyy tuotantokapasiteetin vähentäminen Cassinon tuotantolaitoksilla, jolloin vaikutus kilpailuun jää vähäiseksi, koska tuotantokapasiteetti ei lisäänny.

IV **ARVIOINTI TUESTA**

(23) Italian viranomaisten ilmoittama, Fiat Cassinon hyväksi suunniteltu toimenpide on perustamissopimuksen 87 artiklan 1 kohdassa tarkoitettua valtiontukea. Toimenpiteestä on tarkoitus tulla valtion rahoittama, tai rahoitukseen on suunniteltu käytettävän valtion varoja; lisäksi valtiolta saatava rahoitus muodostaa huomattavan osan hankkeen kokonaisrahoituksesta, minkä vuoksi toimenpide uhkaa vääristää kilpailua yhteisössä, koska se suosii Fiatia muihin yrityksiin nähden, jotka eivät saa tukea. Lisäksi moottoriajoneuvojen markkinoilla käydään yhteisön jäsenvaltioiden välillä laajaa kauppaa.

(24) Kyseinen valtiontuki, joka on tarkoitus myöntää lakiin nro 488/92 perustuvan tukijärjestelmän mukaisesti, on tarkoitettu yritykselle, joka harjoittaa moottoriajoneuvojen valmistusta ja kokoamista. Näin ollen tukihanke on tutkittava asiaa koskevien yhteisön sääntöjen perusteella. Koska Italian viranomaiset ovat ilmoittaneet tukisuunnitelmasta 28 päivänä lokakuuta 1997, asiaa koskevat yhteisön säännöt ovat vuonna 1989 annetut muutetut säännöt, joiden voimassaoloaikaa on jatkettu. Tämä vahvistetaan seuraavissa yhteisön säännöissä ([10]), joita sovelletaan 1 päivästä tammikuuta 1998. Kyseisten sääntöjen 2.6 kohdassa todetaan, että "aikaisempaa puitesääntöä, joka tuli voimaan 1 päivänä tammikuuta 1996 kahden vuoden ajaksi, käytetään perustana arvioitaessa ennen 1 päivää marraskuuta 1997 ilmoitettuja tukihankkeita sekä niitä tukihankkeita, joiden soveltuvuudesta komissio ei ole esittänyt mielipidettään tai joiden osalta komissio on aloittanut perustamissopimuksen 93 artiklan 3 kohdan mukaisen menettelyn ennen tätä päivämäärää". Italia ei ole vastustanut tätä näkemystä menettelyn kuluessa.

(25) Komissio toteaa lisäksi, että tuki on tarkoitus myöntää osana hyväksyttyä tukijärjestelmää ja että hankkeen kustannukset ovat yli 17 miljoonaa euroa. Italian viranomaiset ovat siis noudattaneet velvollisuuttaan ilmoittaa hankkeesta. Komissio pitää kuitenkin valitettavana sitä, että tuesta ilmoitettiin virallisesti vasta lokakuun 1997 lopulla, vaikka ministeriön asetus, jolla kyseisen tuen myöntäminen hyväksyttiin, allekirjoitettiin jo 20 päivänä marraskuuta 1996.

(26) Perustamissopimuksen 87 artiklan 2 kohdassa määritellään tukimuodot, jotka ovat perustamissopimuksen määräysten mukaisia. Tuen luonne ja tarkoitus sekä investointien maantieteellinen sijainti huomioon ottaen kyseisen artiklan a, b ja c alakohtaa ei voida soveltaa kyseiseen tukihankkeeseen. Kyseisen artiklan 3 kohdassa määritellään tuet, joita voidaan pitää yhteismarkkinoille soveltuvina. Soveltuvuutta on arvioitava koko yhteisön kannalta eikä vain kansalliset näkökohdat huomioon ottaen. Jotta voidaan varmistaa yhteismarkkinoiden moitteeton toiminta ja perustamissopimuksen 3 artiklan g alakohdassa mainitun periaatteen huomioon ottaminen, on 87 artiklan 3 kohdassa tarkoitettuja poikkeuksia tulkittava suppeasti. Perustamissopimuksen 87 artiklan 3 kohdan b ja d alakohdassa mainittujen poikkeuksien osalta voidaan todeta, että kyseinen tuki ei selvästikään ole tarkoitettu Euroopan yhteistä etua koskevan tärkeän hankkeen edistämiseen tai Italian taloudessa olevan vakavan häiriön poistamiseen eikä liioin kulttuurin ja kulttuuriperinnön edistämiseen. Sen sijaan 87 artiklan a ja c alakohdissa mainituista poikkeuksista ainoastaan c alakohta liittyy asiaan, koska Cassino sijaitsee alueella, jolle voidaan myöntää tukea kyseisen määräyksen perusteella.

Jotta komissio voisi päättää, soveltuuko suunniteltu aluetuki yhteismarkkinoille perustamissopimuksen 87 artiklan 3 kohdan c alakohdassa mainitun poikkeuksen nojalla, sen on tarkastettava, onko moottoriajoneuvoalan valtion tukia koskevassa yhteisön puitesäännössä annettuja ehtoja noudatettu.

(27) Komissio myöntää, että uudet investoinnit voivat edistää jälkeen jääneiden alueiden kehitystä. Tästä syystä komissio suhtautuukin yleensä myönteisesti investointitukiin, jotka myönnetään yhteisön alikehittyneille alueille rakenteellisten heikkouksien korjaamiseksi. Arvioidessaan aluetuen myöntämistä koskevia ehdotuksia komission on verrattava alueellisen kehityksen tasolla saatavaa hyötyä

([9]) Italian virallinen lehti nro 292, 15.12.1995.
([10]) EYVL C 284, 28.10.1995, s. 3.

(kuten alueen kestävän kehityksen edistämistä luomalla uusia pysyviä työpaikkoja ja huolehtimalla olemassa olevien työpaikkojen säilymisestä sekä vahvistamalla siteitä paikalliseen ja yhteisön talouteen) mahdollisiin koko alalle aiheutuviin haittavaikutuksiin (esimerkiksi huomattavan ylikapasiteetin syntymiseen tai ylläpitämiseen). Kyseisen arvioinnin tarkoituksena ei ole kieltää aluetukien huomattavaa merkitystä alueiden väliselle koheesiolle yhteisön tasolla, vaan varmistaa, että huomioon otetaan myös muut yhteisön edun kannalta merkittävät tekijät, kuten alan kehitys yhteisössä. Vakiintuneen käytännön mukaisesti komissio näin ollen tutkii moottoriajoneuvoalan aluetuen asiaa koskevien yhteisön sääntöjen perusteella.

1) Komission tehtävänä on ensinnäkin tarkistaa, voidaanko aluetukea myöntää. Tätä varten se tutkii erityisesti, voidaanko kyseiselle alueelle myöntää tukea yhteisön oikeuden nojalla ja onko investoinnin suorittajalla mahdollisuus toteuttaa hankkeensa jossakin toisessa paikassa; näin selvitetään tuen välttämättömyys erityisesti hankkeen liikuteltavuuden perusteella.

2) Komissio tarkistaa hankkeen liikuteltavuuteen liittyvien kustannusten tukikelpoisuuden.

3) Tämän jälkeen komissio tarkistaa, että suunnitellun tuen myöntäminen on suhteessa niihin alueellisiin ongelmiin, jotka tuen avulla on tarkoitus ratkaista. Tätä varten se tarkistaa, että hanke edistää kyseisen alueen kehitystä pitkällä aikavälillä, ja tekee yleensä kustannus-hyötyanalyysin.

4) Lopuksi komissio tutkii täydentävän tuen (ns. *top-up*), joka muodostuu intensiteetin korotuksesta ja jonka tarkoituksena on toimia lisäkannustimena siksi, että investointi toteutetaan nimenomaan kyseisellä alueella. Tällainen täydentävä tuki voidaan hyväksyä edellyttäen, että investointi ei lisää moottoriajoneuvoteollisuuden kapasiteettiongelmia.

5) Kahdessa viimeisessä kohdassa määriteltyjen lukujen yhteissumma on se tuen enimmäismäärä, jonka komissio voi hyväksyä aluetukien enimmäismäärien rajoissa.

(28) Menettely on tuttu sekä Italian viranomaisille että Fiatille moottoriajoneuvoteollisuuden alalla esiintyneiden lukuisten aiempien tukitapausten vuoksi. Lisäksi Italian viranomaisten kanssa pidetyissä kokouksissa, joihin myös Fiatin edustajat ovat osallistuneet, on esitetty menettelytapaa koskevia kysymyksiä, joihin on annettu asianmukaiset vastaukset.

(29) Kyseinen tuotantolaitos sijaitsee alueella, jolle on ainakin 1990-luvun alusta lähtien voitu myöntää tukea perustamissopimuksen 87 artiklan 3 kohdan c alakohdan perusteella; aluetuen enimmäismäärä on suuryritysten osalta 10 prosenttia nettoavustusekvivalentti (NAE).

(30) Osoittaakseen aluetuen välttämättömyyden Italian viranomaisten on osoitettava mm. hankkeen liikuteltavuus eli todistettava, että hanke tai sen osa olisi taloudellisesti mahdollista toteuttaa myös jossakin muualla. Jos sen sijaan suunniteltua investointia ei olisi mahdollista toteuttaa kyseisen yrityksen muissa, jo olemassa olevissa tai uusissa toimipaikoissa, yrityksen olisi joka tapauksessa toteutettava se ainoaksi mahdolliseksi todetussa paikassa, vaikka tähän ei myönnettäisikään tukea.

(31) Kuten 15 kohdassa jo mainittiin, Italian viranomaiset toteavat 16 päivänä huhtikuuta 1999 päivätyssä kirjeessä, että Fiatin oli valittava Fiat Bravon ja Fiat Bravan valmistuksen osalta kahdesta vaihtoehdosta: i) sijoitetaanko 1 200 auton päivätuotanto Fiat Cassinoon ja 200 auton päivätuotanto Rivaltaan vai ii) 1 000 auton päivätuotanto Fiat Cassinoon ja noin 400 auton päivätuotanto Bielsko-Bialaan. Tällainen tuotantokapasiteetin jako on taloudelliselta kannalta katsoen johdonmukainen, minkä tuotantoluvut osittain vahvistavat: a) ensimmäisen vaihtoehdon mukaan Fiat Cassinon tuotantolaitosten kapasiteetti, 1 400 autoa päivässä, käytetään kokonaan C- ja D-segmentteihin kuuluvien Fiatien valmistukseen, kun taas Rivaltan tuotantolaitoksilla valmistetaan C- ja D-segmentteihin kuuluvia Fiateja ja Puolan tuotantolaitoksilla, joiden kapasiteetti on 2 000 autoa päivässä, valmistetaan päivässä 700 A-segmenttiin kuuluvaa Fiatia; b) toisen vaihtoehdon mukaan Fiat Cassinon tuotantolaitoksilla, joiden kapasiteetti on 1 400 autoa päivässä, valmistetaan päivässä vain 1 000 C- ja D-segmentteihin kuuluvaa Fiatia, Rivaltassa ei valmisteta lainkaan C- ja D-segmentteihin kuuluvia Fiateja ja Puolan tuotantolaitoksilla valmistetaan koko 2 000 auton päiväkapasiteetin mukaan C- ja D-segmentteihin kuuluvia Fiateja.

(32) Komissio on kuullut näissä kysymyksissä riippumattomia asiantuntijoita (IMO-Leuven) ja käynyt näiden kanssa Fiat Cassinon tehtailla.

(33) Lisäksi komissio toteaa, että vaikka Italian viranomaisten toimittamien tietojen mukaan Fiat on selvittänyt liikuteltavuuden sekä Mirafiori Meccanican ja Rivaltan että Cassinon ja Pomiglianon hankkeiden osalta, taloudellisesti realistinen vaihtoehto ei välttämättä edellyttäisi kaikkien Italiassa sijaitsevien neljän tuotantolaitoksen tuotantokapasiteetin siirtämistä muualle samanaikaisesti. Olisi myös

ollut mahdollista siirtää muualle vain osa yhden tai useamman tuotantolaitoksen kapasiteetista (niiden erityispiirteiden perusteella) tekniseltä ja taloudelliselta kannalta mahdollisimman järkevästi.

(34) Todettakoon, että Fiat Cassinon tuotantokapasiteetti on tällä hetkellä 1 200 autoa päivässä. Sen lisääminen 1 400 autoon päivässä edellyttäisi lisävuoron käyttöönottoa. Näin ollen komissio katsoo, että Fiat Cassinon investointihankkeen liikuteltavan osan kapasiteetti on ainoastaan 200 autoa päivässä eli yhtä suuri kuin edellä 31 kohdassa esitettyjen vaihtoehtojen i) ja ii) erotus pelkästään Fiat Cassinon tuotantolaitosten osalta.

(35) Sitä, että investoinnin toteuttaminen aloitettiin Fiat Cassinossa yli vuosi ennen tukihakemuksen tekemistä, pidettäisiin yleensä merkkinä siitä, että tuki ei ole välttämätön hankkeen toteuttamiseksi, ja näin menettelyn aloittamista koskevassa päätöksessä todettiinkin.

(36) Niiden päätösten mukaisesti, jotka komissio on tehnyt 18 päivänä marraskuuta 1997 ([11]), 30 päivänä syyskuuta 1998 ([12]) ja 7 päivänä huhtikuuta 1998 ([13]), voidaan hankkeen aloittamisen ja tukihakemuksen välistä aikaeroa kuitenkin pitää perusteltuna lain nro 64/86 hyväksymiseen ja lain nro 488/92 soveltamiseen liittyvien poikkeuksellisten olosuhteiden vuoksi. Lisäksi on käynyt ilmi, että kun investoinnin toteuttaminen helmikuussa 1993 alkoi, Fiatissa suhtauduttiin toiveikkaasti aluetuen myöntämiseen. Mahdollisen aluetuen määrä ei tietenkään ollut tiedossa.

(37) Komissio katsoo näin ollen, että aluetuki on välttämätön Fiat Cassinon investointihankkeen toteuttamiseksi.

(38) Komissio on tutkinut, ovatko hankkeen kustannukset tukikelpoisia käytetyn tukijärjestelmän nojalla. Vaikka investointi ei lisääkään tuotantokapasiteettia, komissio katsoo, että ilmoitetussa hankkeessa on kyse alkuinvestoinnista sellaisena kuin se määritellään alueellisia valtiontukia koskevissa suuntaviivoissa ([14]), koska hanke muuttaa perusteellisesti kyseisen tuotantolaitoksen tuotantorakennetta. Hankkeeseen ei liity tuotantolinjojen nykyaikaistamista.

(39) Komissio myös huomauttaa, että Italian ministeriön asetuksen nro 527/95 mukaan kustannukset voidaan hyväksyä tukikelpoisiksi takautuvasti enintään kahden vuoden ajalta ennen ensimmäisen aluetukihakemuksen päiväystä. Kyseessä on poikkeusmenettely, jonka tarkoituksena on täyttää siirtymäkauden ajan oikeudellinen tyhjiö, joka syntyy, kun lain (nro 64/86) voimassaolo lakkaa ennen kuin seuraava laki (nro 488/92) tulee voimaan viivästymisen jälkeen. Tutkittavaan hankkeeseen liittyvät investoinnit aloitettiin helmikuussa 1993, ja Fiat esitti Italian viranomaisille aluetukihakemuksen heinäkuussa 1994. Komissio katsoo näin ollen, että aluetukea voidaan lain nro 488/92 perusteella myöntää yhteensä 677,8 miljardin Italian liiran investointeihin.

(40) Komissio voi kuitenkin hyväksyä tukikelpoisiksi ainoastaan liikuteltavat investoinnit.

(41) Hankkeen välittömät vaikutukset (nimellisarvoltaan 677,8 miljardin liiran investointi ja noin 1 100 työpaikan säilyttäminen Fiatin tuotantolaitoksilla) samoin kuin sen välilliset vaikutukset merkitsevät paikalliselle talouselämälle huomattavaa etua. Komissio onkin sitä mieltä, että tutkittavana olevan hankkeen osarahoitukseksi suunniteltu tuki edistää pitkällä aikavälillä Cassinon alueen kehitystä.

(42) Asiaa koskevien yhteisön sääntöjen mukaan ilmoitettua hanketta on verrattava vastaavaan hankkeeseen, joka on toteutettu yhteisön tukialueiden ulkopuolella; näin voidaan selvittää lisäkustannukset, jotka aiheutuvat investointia varten valitun tukialueen rakenteellisista puutteista. Italian viranomaiset puolestaan katsovat, ettei tämän periaatteen soveltaminen ilmennä sitä taloudellista tilannetta, jossa Fiatin oli tehtävä investointipäätöksensä. Italian viranomaisten mielestä komission olisi otettava tutkimuksissaan huomioon hankkeiden yhteisvaikutus: toisin sanoen komission pitäisi käyttää vertailussa sijoittajan todellisuudessa analysoimia vaihtoehtoisia sijaintipaikkoja, jotka tässä tapauksessa ovat Puola ja Tichy/Bielsko-Biala.

(43) Komissio ei voi hyväksyä Fiat Cassinon tapauksessa sellaisia vaihtoehtoisia sijaintipaikkoja, jotka eivät sijaitse yhteisössä tukialueiden ulkopuolella, koska se olisi tasapuolisen kohtelun periaatteen vastaista. Arvioperusteet olisivat tällöin hyvin erilaiset kuin muissa oikeudellisesti saman käytännön alaisissa tapauksissa eli kaikissa ennen vuotta 1998 voimassa olleiden yhteisön sääntöjen mukaan tutkituissa tapauksissa, joiden osalta vaihtoehtoinen sijaintipaikka sijaitsi yhteisössä tukialueiden ulkopuolella. Esimerkkinä voidaan mainita komission päätös 96/666/EY ([15]).

(44) Fiatin suorittaessa sijaintipaikkatutkimuksensa ennen vuoden 1993 alkua, jolloin oli olemassa mahdollisuus saada valtiontukea, vaihtoehtoisen sijaintipaikan oli komission käytännön mukaan sijaittava yhteisössä aluetukikelpoisten alueiden ulkopuolella. Italian viranomaiset ja Fiat tunsivat jo tuolloin kyseisen menettelyn mm. Fiat Mezzogiornon tapauksen ([16]) perusteella, joka oli edustava kustannushyötyanalyysin soveltamisen kannalta. Ainoa tukimäärä,

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

jonka Fiat on voinut ottaa huomioon sijoituspäätöstä koskevassa taloudellisessa analyysissään, muodostuu mahdollisesti aluetukea saavan sijaintipaikan ja yhteisön tukialueiden ulkopuolella sijaitsevan vaihtoehtoisen sijaintipaikan välisestä erosta. Vaihtoehtoisen sijaintipaikan osoittaminen Puolasta, mitä Italian viranomaiset toivovat, on ollut mahdollista vasta tammikuussa 1998 voimaan tulleiden yhteisön sääntöjen perusteella eli noin viisi vuotta investointipäätöksen tekemisen jälkeen.

(45) Lopuksi komissio toteaa, ettei se voi hyväksyä Italian viranomaisten väitettä, jonka mukaan Fiatin integroitua investointiohjelmaa pitäisi tutkia vertaamalla Italiassa sijaitsevia vaihtoehtoja puolalaisiin vaihtoehtoihin.

(46) Komissio katsoo, että asiaa koskevien yhteisön sääntöjen mukaan toimintakustannuksia on verrattava investointikustannuksiin ainoastaan hankkeen liikuteltavan osan suhteen. Jos vertailussa olisi mahdollista käyttää todellista vaihtoehtoista sijaintipaikkaa (mikä ei siis ole mahdollista), komission tutkimusten kannalta ihanteellisin ratkaisu olisi se, että kustannuksia voitaisiin verrata laajemmin ja selvittää siten täsmällisemmin, mitä lisäkustannuksia aiheutuu päätöksestä sijoittaa suurempi osa tuotantokapasiteetista Fiat Cassinoon.

(47) Italian viranomaisten toimittamien tietojen perusteella voidaan todeta, että Rivaltan tuotantolaitosta ([17]), joka investointipäätöksen tekemisajankohtana sijaitsi yhteisössä tukialueen ulkopuolella ja jossa valmistetaan myös Fiat Bravoa, voidaan käyttää vaihtoehtoisena sijaintipaikkana kustannus-hyötyanalyysissä, joka on tehtävä komission hyväksyttävissä olevan tuen intensiteetin määrittämistä varten.

(48) Italian viranomaiset ovat kuitenkin toimittaneet komissiolle kaksi kustannus-hyötyanalyysiä: ensimmäinen, Italian mukaan pätevä analyysi perustuu oletukseen, jonka mukaan hankkeen liikuteltavan osan tuotantokapasiteetti olisi 200 autoa päivässä, kun taas toinen analyysi perustuu oletukseen 300 auton päivätuotannosta. Fiat Cassinon haitta on kummankin analyysin tulosten perusteella lähes yhtä suuri, 15,4 tai 15,2 prosenttia. Edellä esitetyn perusteella ainoastaan 200 auton päivätuotantokapasiteetti on todellisuudessa liikuteltava, minkä vuoksi komissio katsoo, että kustannus-hyötyanalyysi on tehtävä ensimmäisen oletuksen perusteella. Komission asiantuntijat ovat tutkineet Italian viranomaisten toimittamat tiedot ja laskeneet niiden perusteella ne nettomääräiset lisäkustannukset, joita hankkeen toteuttaminen Rivaltan sijasta Fiat Cassinossa aiheuttaisi, jos oletetaan, että tuotantokapasiteetti olisi normaalioloissa enintään 200 autoa päivässä. Edut ja haitat on arvioitu kolmen vuoden ajalta kaupallisen tuotannon aloittamisesta. Koska Fiat Bravon ja Fiat Bravan kaupallinen tuotanto on alkanut vuonna 1995, kustannus-hyötyanalyysissä käytettävä kolmen vuoden viiteajanjakso alkaa vuodesta 1995. Italian viranomaiset eivät kiistä näitä periaatteita.

(49) Komission on tehtävä päätös käytettävissään olevien tietojen perusteella ja erityisesti niiden tietojen perusteella, jotka Italian viranomaiset ovat toimittaneet komission 3 päivänä helmikuuta 1999 antaman määräyksen jälkeen. Tässä yhteydessä on syytä todeta, että 16 päivänä huhtikuuta 1999 päivätyssä kirjeessä esitetään kokonaan perustelemattomia tai riittämättömästi perusteltuja väitteitä tai väitteitä, joiden seurauksia ei ole laskettu täsmällisesti. Komissio ei voi ottaa näitä tietoja huomioon arvioidessaan Fiat Cassinon haittoja Rivaltaan verrattuna, koska sen on tulkittava perustamissopimuksen 87 artiklan 3 kohdassa mainittuja poikkeuksia suppeasti.

(50) Komissio on havainnut useita poikkeamia Italian viranomaisten toteuttamassa kustannus-hyötyanalyysissä.

Ensinnäkin hankintojen kuljetuskustannuksiin näyttää sisältyvän laskentavirhe, joka liittyy yksikkökohtaisen haitan laskemiseen viiteajanjakson kuluessa.

Toiseksi komission suorittamien yksityiskohtaisten tutkimusten ja etenkin Cassinon-vierailun yhteydessä kerättyjen tietojen perusteella on voitu yksilöidä epäselvyyksiä, jotka liittyvät siihen, miten rakentaja on arvioinut taloudellisesti sitä, käyttääkö työvoimaa vai investoidako automatisointiin.

Fiatin kannalta keskeinen ongelma on vaikeus saada ammattitaitoista työvoimaa, joka pystyy huolehtimaan nykyaikaisten tuotantovälineiden, mm. robottien, teknisestä huollosta. Komissio toteaa, että tutkittavana oleva hanke alentaa näin ollen Fiat Cassinon tuotantolaitosten automaatiotasoa. Lisäksi Fiat Cassinossa ja Rivaltassa toteutettavaksi suunniteltujen investointihankkeiden huolellinen tutkimus on osoittanut, että Italian viranomaiset olivat arvioineet Fiat Cassinon investoinnin haittaa 200 auton päivätuotannon liikuteltavan osan kohdalla kahden eri luvun perusteella. Komissio arvioi, että Rivaltan osalta investoinnin liikuteltavan osuuden nimellisarvo on 130 miljardia Italian liiraa (nykyarvoltaan 107,1 miljardia Italian liiraa), mikä vastaa Italian viranomaisten toimittamia viimeisimpiä erittelyjä.

Komission asiantuntijoiden mukaan investoinnit, joita Fiat Cassinossa ja Rivaltassa aiottiin toteuttaa, olisivat johtaneet tuotantolinjojen valmistusajoissa Fiatin ilmoittamia lukuja suurempiin eroihin. Rivaltaan suunniteltujen investointien luonteen perusteella yhden auton valmistusaika olisi kuitenkin ollut enintään 28 tuntia. Komissio on näin ollen oikaissut Rivaltan työvoimatarvetta koskevia lukuja 200 auton päivätuotannon mukaisesti.

([17]) Kirjeeseen, jossa täsmennetään Cassinon hanketta koskevia yksityiskohtia, näyttää pujahtaneen virhe; 17 kappaleessa mainitaan vaihtoehtoiseksi sijaintipaikaksi Arese.

Kolmanneksi sekä haitan että tuen intensiteetti on erityisesti liikuteltavuuden osalta laskettava komission tukikelpoisiksi katsomien investointien perusteella; tällaisten investointien nykyarvo on 208,6 miljardia Italian liiraa.

(51) Komission tekemät oikaisut muuttavat ratkaisevasti Italian viranomaisten toteuttaman kustannus-hyötyanalyysin tuloksia. Komission mukaan Fiat Cassinon haitan intensiteetti Rivaltaan nähden on todellisuudessa yli 40 prosenttia.

(52) Nimellisarvoltaan 56,4 miljardin Italian liiran tuki vastaa nykyarvoltaan 23,6 miljardin Italian liiran tukea, kun nykyarvo lasketaan 14 prosentin koron mukaan. Suunnitellun tuen lopullinen intensiteetti on 11,3 prosenttia BAE eli 9,5 prosenttia NAE. Aluetukien hyväksytty enimmäismäärä on suuryritysten osalta 10 prosenttia NAE.

(53) Koska moottoriajoneuvoala on altis suhdannevaihteluille, komissio tutkii yleensä kaikkien investointihankkeiden vaikutukset kilpailuun, erityisesti kyseisen konsernin tuotantokapasiteetin muutokset asianomaisilla markkinoilla. Asiaa koskevien yhteisön sääntöjen mukaan analyysin perusteella on sovellettava 0—3 prosenttiyksikön mukautustekijää (*top-up*).

Kustannus-hyötyanalyysin tulosten perusteella tämä tutkimus ei ole tarpeen tässä kyseessä olevassa tapauksessa.

V **PÄÄTELMÄT**

Italian ilmoittaman tuen intensiteetti on alempi kuin kustannus-hyötyanalyysin tulosten perusteella määritelty haitta ja aluetuen enimmäismäärä. Aluetuki, jonka Italian viranomaiset aikovat myöntää Fiat Cassinolle, soveltuu näin ollen yhteismarkkinoille perustamissopimuksen 87 artiklan 3 kohdan c alakohdan perusteella,

ON TEHNYT TÄMÄN PÄÄTÖKSEN:

1 artikla

Valtiontuki, jonka Italia aikoo myöntää Fiat Auto SpA:n Piedimonte San Germanon (Cassino) tuotantolaitoksille ja jonka enimmäismäärä on nykyarvoltaan 23,6 miljardia Italian liiraa 14 prosentin koron mukaan laskettuna (vuoden 1993 määrästä), soveltuu yhteismarkkinoille Euroopan yhteisön perustamissopimuksen 87 artiklan 3 kohdan c alakohdan nojalla.

Näin ollen hyväksytään kyseinen tuki.

2 artikla

Italian on laadittava hankkeen päättymiseen saakka vuosittain kesäkuussa kertomus, jossa esitetään yksityiskohtaiset tiedot hankkeen edistymisestä ja taloudellisesta toteutuksesta sekä luodaan yleiskatsaus edellytyksiin, joilla kyseisestä tuesta on ilmoitettu.

3 artikla

Tämä päätös on osoitettu Italian tasavallalle.

Tehty Brysselissä 8 päivänä heinäkuuta 1999.

Komission puolesta

Karel VAN MIERT

Komission jäsen