II

(Rättsakter vilkas publicering inte är obligatorisk)

KOMMISSIONEN

KOMMISSIONENS BESLUT

av den 8 juli 1999

om det statliga stöd som Italien planerar att genomföra till förmån för Fiat Auto SpA. i företagets anläggning i Piedimonte San Germano (Cassino)

[delgivet med nr K(1999) 2267]

(Endast den italienska texten är giltig)

(Text av betydelse för EES)

(2000/317/EG)

EUROPEISKA GEMENSKAPERNAS KOMMISSION HAR FATTAT DETTA BESLUT

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

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

efter att i enlighet med nämnda artiklar ha gett berörda parter tillfälle att yttra sig [1], och

av följande skäl:

I. FÖRFARANDE

(1) Under tiden oktober–december 1997 anmälde den italienska regeringen, enligt artikel 88.3 i EG-fördraget, sex planerade statliga stöd till förmån för Fiat Auto SpA (nedan kallat Fiat) [2], däribland till Fiats anläggning i Piedimonte San Germano (Cassino), Cassino kommun, i regionen Latium (nedan kallad Fiat Cassino). Anmälan registrerades den 29 oktober 1997 under nummer N 729/97. För att få tillräckligt beslutsunderlag begärde kommissionen vid flera tillfällen ytterligare upplysningar från och riktade påminnelser till de italienska myndigheterna. Den 23 april 1998 ägde ett möte rum mellan kommissionen och företrädare för Italiens regering och Fiat, för att fastställa formerna för ärendets handläggning. Genom en skrivelse av den 20 november 1998 besvarade de italienska myndigheterna slutligen kommissionens frågor. Dessa svar var dock ofullständiga.

(2) Genom en skrivelse av den 2 mars 1999 underrättade kommissionen Italien om sitt beslut att inleda det förfarande som anges i artikel 88.2 i EG-fördraget avseende de planerade stöden. Samtidigt förelades landets myndigheter att inom en månad översända alla handlingar, upplysningar och uppgifter som är nödvändiga för bedömningen av stödets förenlighet med den gemensamma marknaden. Om så inte skedde skulle kommissionen fatta ett beslut på grundval av de uppgifter den förfogade över.

(3) Kommissionens beslut om att inleda förfarandet har offentliggjorts i *Europeiska gemenskapernas officiella tidning* [3]. Kommissionen har uppmanat berörda parter att inkomma med sina synpunkter på stödet i fråga.

Kommissionen har inte mottagit några synpunkter från berörda parter.

(4) Företrädare för kommissionen besökte Mirafiori den 24 oktober 1999 för att bland annat diskutera ärendet Fiat Cassino. Den 17 juli 1999 gjordes ett besök vid anläggningen i Cassino.

[1] EGT C 113, 24.4.1999, s. 16.

[2] Fyra gäller fordonstillverkning: Cassino-Piedimonte San Germano, Mirafiori Carrozzeria (C 5/99, ex N 728/97), Pomigliano (C 4/99, ex N 727/97) och Rivalta (C 8/99, ex N 834/97), medan två gäller motortillverkning: Termoli (C 7/99, ex N 730/97) och Mirafiori Meccanica (C 9/99, ex N 838/97).

[3] Se fotnot 1.

II. DETALJERAD BESKRIVNING AV STÖDET

(5) Mottagare av det planerade stödet är Fiat, som har anläggningar i bland annat Italien, Polen, Turkiet och Sydamerika. Under 1997 tillverkade företaget 2,8 miljoner fordon varav 1,8 miljoner i Italien av märkena Alfa Romeo, Ferrari, Fiat, Lancia och Maserati. År 1997 hade företaget cirka 62 000 anställda i Italien, varav 7 000 i Cassino, där bilar av märket Fiat tillverkas. En betydande andel av företagets försäljning, cirka en tredjedel, sker till andra medlemsstater.

(6) Den anmälda investeringen gäller Fiat Cassino, som ligger i ett stödberättigat område enligt artikel 87.3 c i EG-fördraget med möjlighet att erhålla regionalstöd på högst 10 procent nettobidragsekvivalent för stora företag. Investeringen, som gjordes 1993–1997, uppgick till 677,8 miljarder italienska lire (nuvärde 548,7 miljarder lire eller cirka 233 miljoner euro) och avser tillverkning av de nya bilmodellerna Fiat Bravo och Brava. De stora förändringarna av anläggningen, vilka bl.a. innebar att ett halvt arbetslag drogs in, ledde dock till att produktionskapaciteten sjönk från 1 750 till 1 400 bilar per dag.

(7) Stödet, vars nominella värde är 56,4 miljarder lire (29 miljoner euro) enligt de italienska myndigheterna, beviljades inom ramen för den godkända stödordningen i lag nr 488/92 av den 19 december 1992 om omfinansiering enligt lag nr 64/86 (nedan kallad nr 488/92) som godkändes av kommissionen den 24 mars 1995 ([4]). Stödnivån motsvarar 3,52 procent nettobidragsekvivalent eller 4,30 procent bruttobidragsekvivalent.

(8) Kommissionen underrättade Italiens regering om sitt beslut att inleda den formella granskningen av det anmälda stödet. De främsta skälen till att inleda förfarandet var följande:

a) Tvivel om vissa investeringar, som i praktiken skulle kunna innebära att produktionslinjerna moderniseras.

b) Tvivel huruvida de investeringar som gjordes mellan slutet av februari 1993 och den 1 maj 1994 var stödberättigande, enligt den godkända stödordningen.

c) Tvivel om behovet av stöd, särskilt i fråga om investeringarnas påstådda rörlighet.

d) Tvivel om hur hög stödnivå som kunde godkännas, eftersom de italienska myndigheterna inte hade lämnat de uppgifter som behövs för en kostnads- och intäktsanalys.

([4]) Italiens officiella tidning (Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana) nr 299, 21 december 1992.

(9) Kommissionen anmodade dessutom Italien att inom en månad översända alla uppgifter som var av betydelse för att bedöma stödets förenlighet. Ett antal specifika uppgifter krävdes in, bland andra följande:

a) En lokaliseringsstudie som visar projektets rörlighet.

b) En kostnads- och intäktsanalys med utgångspunkt i en referensanläggning i ett icke stödberättigat område i gemenskapen för att kunna jämföra driftskostnaderna (kostnader för arbetskraft, komponenter och material, lokalhyra, lagerhållning, energi och vatten, telekommunikationer, transporter av inkommande material och slutprodukter, utbildning med mera) under en treårsperiod från det att serietillverkningen inleddes och investeringskostnaderna (kostnader för mark, byggnad och infrastruktur, maskiner och utrustning, verktyg och färg, distributionsutrustning med mera).

c) Koncernens produktionskapacitet före och efter investeringen.

Om så inte skedde skulle kommissionen fatta ett beslut på grundval av de uppgifter den förfogade över.

III. KOMMENTARER FRÅN ITALIEN

(10) Efter att den 9 april 1999 ha begärt ytterligare förlängning av tidsfristen översände de italienska myndigheterna genom en skrivelse av den 16 april 1999 de upplysningar som befanns nödvändiga för att slutföra bedömningen av de sex ärenden som anmälts under tiden oktober–november 1997 och för vilka kommissionen den 3 februari 1999 beslutat att inleda det formella granskningsförfarandet.

(11) Den italienska regeringen pekar först och främst på det gap som enligt dess mening föreligger mellan den ekonomiska verkligheten bakom beslutet om anläggningens lokalisering och den undersökning som kommissionen genomfört. Detta gäller särskilt de besläktade frågorna om rörligheten och kostnads- och intäktsanalysen. De iakttagelser som gjorts i detta avseende gäller inte bara det aktuella ärendet Fiat Cassino, utan samtliga sex Fiat-ärenden.

(12) I fråga om monteringsanläggningarna ([5]) meddelar Italien att Fiat har utarbetat ett konkret övergripande investeringsprogram för åren 1993–1998 efter att ha undersökt två alternativ: att investera i anläggningarna i Italien eller

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

i Polen (genom att överföra så mycket som möjligt av verksamheten till Tichy och Bielsko-Biala). De diagram som bifogats skrivelsen av den 16 april 1999 visar hur kapaciteten fördelas mellan de olika anläggningarna enligt de båda alternativen. Av olika analyser som Fiat gjort framgår att alternativet att börja tillverka bilar i segmenten B, C och D av märkena Fiat och Alfa Romeo i Polen skulle ha varit mer inkomstbringande än det alternativ som Fiat slutligen valde, nämligen att enbart tillverka bilar i segment A i Polen. Med lika stora eller obetydligt större investeringar skulle företaget ha haft högre intäkter tack vare lägre kostnader för arbetskraft och transporter till återförsäljarna ([6]), men också för komponenter, eftersom Fiats nät av lokala underleverantörer, som redan är välorganiserat, skulle ha förbättrats ytterligare.

(13) Italien preciserar att Fiat skulle ha kunnat genomföra de personalnedskärningar som blivit nödvändiga vid en överflyttning av tillverkningen till Polen genom naturlig avgång, i synnerhet genom att inte anställa ny personal vid pensionsavgångar, som skulle ha varit många med tanke på åldersstrukturen vid koncernens anläggningar. En konsekvens som däremot även av Fiat uppfattades som negativ skulle ha varit en sänkning av sysselsättningsnivån i Italien i områden där industrin är på tillbakagång eller i Syditalien.

(14) Det planerade regionalstödet är otillräckligt för att täcka de merkostnader som beslutet att genomföra investeringarna i Italien innebär, men det har utan tvivel spelat en avgörande roll för det slutgiltiga beslutet.

(15) Den italienska regeringen anser emellertid att projekten för Fiat Cassino, Mirafiori Meccanica, Pomigliano och Rivalta uppfyller kravet på rörlighet.

När det gäller projektet för Fiat Cassino visas rörligheten genom de allmänna uppgifter som redan lämnats. Den italienska regeringen hävdar vidare att de två alternativ Fiat hade att välja mellan för modellerna Bravo och Brava var att antingen i) producera 1 200 bilar per dag vid Fiat Cassino och 200 i Rivalta eller ii) producera 1 000 bilar per dag hos Fiat Cassino och motsvarande 400 bilar per dag i Bielsko-Biala ([7]).

(16) Lag nr 488/92 var i de aktuella sex fallen till hinder för ett enda övergripande stödprogram, och det krävdes därför att ansökningarna om stöd delades upp. Eftersom sex anläggningar var aktuella för att delta i de två ansökningsomgångar där man skulle välja ut vilka projekt som kunde få stöd, lämnade Fiat in sex olika ansökningar. Därför anmäldes de sex projekten separat till kommissionen. En annan svårighet vid handläggningen av dessa ärenden var att de anmäldes vid två olika tillfällen, i oktober respektive december 1997. Detta ledde i sin tur till att kommissionen blev tvungen att tillämpa gemenskapens rambestämmelser för statligt stöd till bilindustrin (nedan kallade relevanta rambestämmelser) i den lydelse som gällde vid respektive anmälningsdatum ([8]). Enligt den första versionen måste jämförelseanläggningen i kostnads- och intäktsanalysen ligga i ett icke stödberättigat område i gemenskapen, enligt den andra versionen får jämförelseanläggningen ligga inom EES eller i de central- och östeuropeiska länderna.

(17) Denna konstlade uppdelning innebär att hänsyn inte tas till den ekonomiska verkligheten för investeringarna. Inget avseende fästs vid att anläggningarna är beroende av varandra ur tillverkningshänseende och de synergieffekter detta medför. De italienska myndigheterna finner det svårt att tillämpa två olika metoder för kostnads- och intäktsanalysen, så som kommissionen begärt, eftersom detta är oförenligt med den helhetssyn som investeringsprogrammet och beräkningarna bygger på. Kostnads- och intäktsanalyserna borde ha granskats som en helhet av kommissionen. I skrivelsen av den 16 april 1999 anges en rad uppgifter på basis av vilka kostnads- och intäktsanalyser skulle kunna göras för anläggningarna Mirafiori Carrozzeria, Rivalta, Cassino och Pomigliano jämförda med Bielsko-Biala mot bakgrund av en optimal fördelning av tillverkningen mellan Italien och Polen.

(18) För att rätta sig efter beslutet om att inleda det formella granskningsförfarandet i ärendet Fiat Cassino, där kommissionen bekräftade att de relevanta gemenskapsbestämmelserna förbjuder användningen av en jämförelseanläggning som ligger i ett område som inte är ett icke stödberättigat område i gemenskapen, har Italien emellertid låtit göra två kostnads- och intäktsanalyser där man jämför anläggningarna i Cassino och Rivalta med avseende på tillverkning av Bravo och Brava. Den första kostnads- och intäktsanalysen bygger på en rörlig produktionskapacitet på 200 bilar per dag och den andra på 300 bilar per dag. Beräkningarna av driftsmässiga nackdelar gjordes för perioden 1995–1997 för båda analyserna. Italien påpekar att Rivalta inte låg i ett stödberättigat område vid tiden för investeringsbeslutet.

(19) Enligt den italienska regeringens kostnads- och intäktsanalyser uppgår nackdelarna för Cassino till 15,4 procent (vid 200 bilar per dag) respektive till 15,2 procent (vid 300 bilar per dag), vilket är tillräckligt för att stödet på en nivå av 3,52 procent skall vara tillåtet.

([6]) Det gäller marknaderna i Mellaneuropa (Tyskland, Frankrike, Belgien, Nederländerna) och i Österuropa.

([7]) Det rör sig i själva verket om 374 bilar per dag i Polen, eftersom antalet arbetsdagar är högre än i Italien. Under an årsproduktion motsvarar 374 bilar per dag under 246 arbetsdagar 400 bilar per dag under 230 arbetsdagar.

([8]) EGT C 123, 18.5.1989, s. 3 och EGT C 279, 15.9.1997, s. 1.

(20) Vad gäller de investeringar som gjordes mellan februari 1993 och maj 1994 påpekar de italienska myndigheterna att ministerdekret nr 527 av den 20 oktober 1995 med tillämpningsföreskrifter för lag nr 488/92 ([9]) innebär att investeringskostnader kan godkännas retroaktivt upp till 24 månader när det gäller ansökningar som översändes till de behöriga myndigheterna efter den 20 augusti 1992. Eftersom Fiat första gången ansökte om stöd enligt lag nr 64/86 den 11 juli 1994, skulle investeringarna ha kunnat ses som stödberättigande redan i juli 1992. De första investeringarna gjordes i själva verket 1993 och torde således kunna anses vara stödberättigande i sin helhet.

(21) Italien preciserar att investeringarna i anmälan inte skulle leda till en modernisering av tillverkningen av modellerna Tipo eller Tempra. Modellerna hade omnämnts i en skrivelse av den 20 november 1998 som svar på en fråga från kommissionen, men endast för att poängtera skillnaderna mellan den gamla tillverkningen med hög automatiseringsnivå och den nya tillverkningen enligt principen om en integrerad fabrik.

(22) Det anges slutligen att projektet leder till en minskning av produktionskapaciteten vid fabriken i Cassino, och alltså inte märkbart påverkar konkurrensen, eftersom kapaciteten inte ökas.

IV. **BEDÖMNING AV ÅTGÄRDEN**

(23) Det stöd till förmån för Fiat för anläggningen Fiat Cassino som anmälts av de italienska myndigheterna utgör statligt stöd enligt artikel 87.1 i EG-fördraget. Det finansieras av staten eller med hjälp av statliga medel och eftersom statliga medel utgör en inte obetydlig del av projektets finansiering hotar det att snedvrida konkurrensen inom gemenskapen genom att gynna Fiat i förhållande till andra företag som inte erhåller stöd. Bilmarknaden kännetecknas slutligen av omfattande handel mellan medlemsstaterna.

(24) Stödet avser ett företag som tillverkar och monterar motorfordon, och det har beviljats inom ramen för den godkända stödordningen i lag nr 488/92. Stödprojektet skall därför bedömas enligt de relevanta rambestämmelserna. Eftersom den italienska regeringen anmälde projektet den 28 oktober 1997, skall de rambestämmelser tillämpas som gällde 1989, med ändrad lydelse och förlängd giltighetstid ([10]). Detta framgår också av senare rambestämmelser som trädde i kraft den 1 januari 1998, i vilka det i punkt 2.6 sägs att ”de föregående rambestämmelserna, som trädde i kraft den 1 januari 1996 för att gälla i två års tid, kommer att ligga till grund för bedömningen av stödprojekt som anmäls före den 1 november 1997, om kommissionen ännu inte har uttalat sig om deras förenlighet med konkurrensreglerna eller för vilka kommissionen har inlett ett förfarande enligt artikel 93.3 i fördraget före detta datum”. Italien har inte under förfarandets gång invänt mot detta.

(25) Kommissionen noterar för övrigt att stödet skulle beviljas inom ramen för en godkänd stödordning och att kostnaderna för projektet uppgår till mer än 17 miljoner euro, vilket medför anmälningsskyldighet. De italienska myndigheterna har iakttagit denna skyldighet. Kommissionen beklagar dock att så lång tid förflöt mellan undertecknandet av det ministerdekret där stödet godkändes (20 november 1996) och den formella anmälan (slutet av oktober 1997).

(26) I artikel 87.2 i EG-fördraget anges vissa former av stöd som är förenliga med den gemensamma marknaden. Med hänsyn till stödets art och syfte samt investeringarnas geografiska lokalisering är punkterna a, b och c inte tillämpliga på projektet i fråga. I artikel 87.3 räknas stödåtgärder upp som kan anses förenliga med den gemensamma marknaden. Förenligheten skall avgöras med beaktande av hela gemenskapens intresse och inte enbart nationella intressen. För att säkerställa den gemensamma marknadens funktion och med hänsyn till principen i artikel 3 g i fördraget skall undantagen i artikel 87.3 ges en restriktiv tolkning. Vad beträffar undantagen i artikel 87.3 b och d är det uppenbart att stödet inte avser ett projekt av gemensamt europeiskt intresse eller avhjälper en allvarlig störning av Italiens ekonomi och inte heller avser det att främja landets kultur eller att bevara kulturarvet. När det gäller undantagen i artikel 87.3 a och c är endast bestämmelserna i punkt c relevanta eftersom Cassino är beläget i ett stödberättigat område i enlighet med denna punkt.

För att kunna avgöra om de anmälda regionalstödåtgärderna är förenliga med den gemensamma marknaden enligt undantagen i artikel 87.3 c i fördraget, måste kommissionen fastställa huruvida de relevanta rambestämmelserna har följts.

(27) Kommissionen erkänner att nyinvesteringar i eftersatta regioner kan utgöra ett bidrag till den regionala utvecklingen. Det är just av detta skäl som kommissionen har en allmänt positiv inställning till investeringsstöd som syftar till att utjämna de strukturellt betingade nackdelar som gemenskapens eftersatta regioner lider av. I sin bedömning av förslagen till regionalstöd måste kommis-

([9]) Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana nr 292, 15 december 1995.

([10]) EGT C 284, 28.10.1995, s. 3.

sionen dock jämföra fördelarna för den regionala utvecklingen (till exempel att stödet bidrar till en långsiktig utveckling av regionen genom att det skapar eller upprätthåller en stabil sysselsättning och är knutet till den lokala ekonomin och gemenskapens ekonomi) med eventuella nackdelar för sektorn som helhet (till exempel genom att en alltför hög produktionskapacitet skapas eller bibehålls). Denna jämförelse har inte som syfte att förringa regionalstödens viktiga bidrag till sammanhållningen på gemenskapsnivå, utan att säkerställa att även andra inslag som är av intresse för gemenskapen beaktas, till exempel sektorns utveckling på gemenskapsnivå. Det är alltså kommissionens fasta praxis att vid bedömningen av ärenden om regionalstöd till bilindustrin enligt relevanta rambestämmelser gå till väga på följande sätt:

1) Först kontrollerar kommissionen huruvida regionalstöd kan beviljas. I detta syfte undersöks särskilt om den aktuella regionen kan motta stöd enligt gemenskapsreglerna och om investeraren har möjlighet att välja en alternativ lokalisering för sitt projekt. Här gäller det att styrka stödbehovet, särskilt utifrån projektets rörlighet.

2) Därefter undersöker kommissionen om de beräknade kostnaderna för de rörliga inslagen i projektet är stödberättigade eller inte.

3) Därefter kontrollerar kommissionen att den planerade stödåtgärden står i proportion till de regionala problem som den skall bidra till att lösa. För det ändamålet kontrolleras att projektet långsiktigt gynnar regionens utveckling, varvid en kostnads- och intäktsanalys vanligen används.

4) Slutligen undersöker kommissionen frågan om stödjusteringar, det vill säga en nivåhöjning som ytterligare incitament för investeraren att investera i regionen. Dessa justeringar kan godkännas om investeringen inte ökar problemen med överkapacitet inom bilindustrin.

5) Summan av de två sista beräkningarna utgör den totala stödnivå som kommissionen kan godkänna, inom ramen för det regionala stödtaket.

(28) Italiens regering och Fiat är bekanta med detta förfarande tack vare ett stort antal tidigare ärenden om stöd till bilindustrin. De metodfrågor som rests vid möten med de italienska myndigheterna och Fiat har dessutom besvarats på ett uttömmande sätt.

(29) Anläggningen är belägen i ett område som, åtminstone sedan början av 1990-talet, är berättigat till stöd enligt artikel 87.3 c i EG-fördraget. Stora företag i området får beviljas regionalstöd på högst 10 procent nettobidragsekvivalent.

(30) För att styrka behovet av regionalstöd måste de italienska myndigheterna bevisa projektets rörlighet, det vill säga att det finns ett ekonomiskt lönsamt alternativ för genomförande av projektet eller delar av projektet. Om den planerade investeringen inte kan göras vid någon annan ny eller befintlig industrianläggning inom koncernen, måste företaget genomföra sitt projekt på den enda möjliga anläggningen, även utan stöd.

(31) Enligt vad den italienska regeringen framfört (se skäl 15) hade Fiat två alternativ för tillverkningen av Bravo och Brava: i) tillverka 1 200 bilar per dag vid Fiat Cassino och 200 bilar per dag i Rivalta eller ii) tillverka 1 000 bilar per dag vid Fiat Cassino och motsvarande 400 bilar per dag i Bielsko-Biala. Denna fördelning av kapaciteten vore ekonomiskt försvarbar och bekräftas delvis av diagrammen. De visar dels fabriken Fiat Cassino, med en kapacitet på 1 400 bilar per dag som helt utnyttjas för tillverkning av bilar i segment C och D av märket Fiat, en fabrik i Rivalta som tillverkar bilar i segment C och D av märket Fiat, och en fabrik i Polen med en kapacitet på 2 000 bilar per dag, som utnyttjas för tillverkning av 700 bilar per dag i segment A av märket Fiat, dels fabriken Fiat Cassino med en kapacitet på 1 400 bilar per dag som enbart utnyttjas för tillverkning av 1 000 bilar per dag i segment C och D av märket Fiat, fabriken i Rivalta som inte tillverkar några bilar i segment C och D av märket Fiat samt en fabrik i Polen med en kapacitet på 2 000 bilar per dag som utnyttjas fullt ut, bland annat för att tillverka Fiat-bilar i segment C och D.

(32) Kommissionen har i denna fråga konsulterat oberoende experter (IMO-Leuven), vilka har besökt fabrikerna Fiat Cassino.

(33) Av de italienska myndigheternas uppgifter framgår att Fiat visserligen har undersökt den totala rörligheten för projekten Mirafiori Meccanica, Rivalta, Cassino och Pomigliano, men kommissionen anser likväl att det realistiska ekonomiska alternativet inte tvingade företaget att samtidigt överföra produktionskapacitet från de fyra italienska fabrikerna. Tekniskt och ekonomiskt sett hade det

varit rationellt att bara överföra en del av kapaciteten (särskilt med hänsyn till produktionsplattformarna) från en eller flera av fabrikerna.

(34) Det skall nämnas att produktionskapaciteten vid Fiat Cassino för närvarande ligger på 1 200 bilar per dag. En kapacitet på 1 400 bilar per dag innebär ytterligare ett deltidsskift.

(35) Kommissionen finner därför att den rörliga delen av investeringen i Cassino begränsas till 200 bilar per dag, det vill säga skillnaden mellan alternativ i och ii i skäl 31, endast för fabriken Fiat Cassino.

(36) Investeringen vid Fiat Cassino inleddes mer än ett år innan den ursprungliga ansökan om stöd lämnades in, något som normalt skulle tyda på att stödet inte är nödvändigt för projektets genomförande, vilket även påpekades i samband med att förfarandet inleddes. I enlighet med besluten av den 18 november 1997 ([11]), 30 september 1998 ([12]) och den 7 april 1998 ([13]) har kommissionen emellertid godtagit att mycket speciella omständigheter i samband med att lag nr 64/86 genomfördes och lag nr 488/92 antogs, i undantagsfall kan motivera en viss tidsförskjutning mellan projektets inledande och ansökan om stöd. Det har dessutom kunnat fastställas att Fiat, när investeringen inleddes i februari 1993, hyste stora förväntningar om att längre fram beviljas regionalstöd. Vad det exakta stödbeloppet skulle kunna bli kunde man naturligtvis inte känna till.

(37) Kommissionens slutsats är alltså att regionalstöd är nödvändigt för genomförandet av investeringsprojektet vid Fiat Cassino.

(38) Kommissionen har vidare granskat huruvida kostnaderna berättigar till stöd enligt den tillämpade stödordningen. Även om investeringen inte leder till en ökning av produktionskapaciteten, anser kommissionen att det anmälda stödet innebär en nyinvestering enligt riktlinjerna för statligt stöd för regionala ändamål ([14]), eftersom den medför en genomgripande förändring av anläggningens produktionsstruktur. Någon modernisering tycks det inte vara tal om.

(39) Kommissionen noterar dessutom att ministerdekret nr 527/95 innebär att investeringskostnader kan godkännas retroaktivt upp till två år från den tidpunkt då ansökan om regionalstöd inlämnades. Det rör sig om en undantagsbestämmelse avsedd att under en övergångsperiod fylla det rättsliga vakuum som uppstod när lag nr 64/86 upphörde att gälla samtidigt som lag nr 488/92 var försenad. Investeringarna i det aktuella projektet inleddes i februari 1993 och ansökan om stöd inlämnades av Fiat till de italienska myndigheterna i juli 1994. Kommissionens slutsats är att investeringarna på 677,8 miljarder lire är berättigade till regionalstöd enligt lag nr 488/92.

(40) Kommissionen anser dock att endast de rörliga investeringarna kan godkännas.

(41) Projektets direkta effekter (en nominell investering på 677,8 miljarder lire och bevarande av 1 100 arbetstillfällen vid Fiat) och indirekta effekter innebär betydande fördelar för den lokala ekonomin. Kommissionen finner således att medfinansieringen av projektet på långt sikt gynnar utvecklingen av Cassino med omnejd.

(42) Enligt de relevanta rambestämmelserna skall det anmälda projektet jämföras med ett liknande projekt i ett icke stödberättigat område i gemenskapen, för att man på så sätt skall kunna identifiera de merkostnader som uppstår på grund av strukturbrister i det stödberättigade område där investeringen görs. Enligt den italienska regeringen avspeglar denna princip inte det ekonomiska val som Fiat har stått inför. Den italienska regeringen anser i stället att kommissionen bör granska projekten som en helhet. Kommissionen bör med andra ord begagna sig av de verkliga jämförelseanläggningar som investeraren har använt sig av, det vill säga Polen och närmare bestämt Tichy och Bielsko-Biala.

(43) Om kommissionen i ärendet Fiat Cassino godkänner valet av en jämförelseanläggning som inte är belägen i ett icke stödberättigat område i gemenskapen innebär det att principen om likabehandling åsidosätts. Det skulle i praktiken innebära ett stort avsteg från praxis i liknande ärenden som varit föremål för rättslig bedömning, det vill säga alla ärenden som bedömts enligt relevanta rambestämmelser i kraft före år 1998, där det krävts att jämförelseanläggningen varit belägen i ett icke stödberättigat område, som till exempel i kommissionens beslut 96/666/EG ([15]).

(44) När Fiat genomförde lokaliseringsundersökningen i början av 1993 (då man också tog med i beräkningen möjligheten till statligt stöd), var kommissionens praxis att jämförelseanläggningen måste vara belägen i ett område som inte var berättigat till regionalstöd. Italien och Fiat kände redan då till denna praxis, till exempel från ärendet Fiat Mezzogiorno ([16]) – ett typexempel på tillämpning av en kostnads- och intäktsanalys. Det enda stödbelopp som

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

Fiat kunde ha beaktat i den finansiella analysen av lokaliseringsbeslutet var det som grundades på en eventuell jämförelse mellan en anläggning som var berättigad till regionalstöd och en anläggning i ett icke stödberättigat område i gemenskapen. Användningen av en jämförelseanläggning i Polen, som Italien förespråkar, blev möjlig först när de relevanta rambestämmelser antogs som trädde i kraft i januari 1998, det vill säga nästan fem år efter investeringsbeslutet.

(45) Avslutningsvis kan kommissionen inte godkänna den italienska regeringens argument, nämligen att kommissionen bör undersöka Fiats investeringsprogram i dess helhet och jämföra italienska och polska lösningar.

(46) Kommissionen menar att man enligt relevanta rambestämmelser skall jämföra drifts- och investeringskostnader enbart för den rörliga delen av projektet. Om man hade kunnat använda en jämförelseanläggning i Polen (vilket inte var fallet) hade kommissionen kunnat göra en mer övergripande jämförelse för att mer exakt kunna fastställa merkostnaderna för beslutet att lägga en högre kapacitet i Cassino.

(47) Av de italienska myndigheternas uppgifter framgår att fabriken i Rivalta ([17]), som vid tiden för investeringsbeslutet låg i ett icke stödberättigat område i gemenskapen och där även Fiat Bravo tillverkas, kan användas som jämförelseanläggning för den kostnads- och intäktsanalys som måste göras för att beräkna hur stort stöd kommissionen kan godkänna.

(48) Italien har emellertid till kommissionen lämnat två olika kostnads- och intäktsanalyser: i den första analysen, som Italien anser realistisk, har man utgått från en rörlig tillverkning av 200 bilar per dag och i den andra av 300 bilar per dag. När det gäller nackdelar för Fiat Cassino är resultaten av de båda analyserna mycket lika, nämligen 15,4 procent respektive 15,2 procent. Med hänsyn till vad som konstaterats ovan, det vill säga att en rörlig produktionskapacitet begränsas till 200 bilar per dag, anser kommissionen att kostnads- och intäktsanalysen skall grunda sig på det första alternativet. Kommissionens konsulter har granskat de uppgifter som Italien lämnat, i syfte att beräkna de merkostnader det skulle medföra att genomföra projektet i Fiat Cassino i stället för i Rivalta med en maximal tillverkning av 200 bilar per dag under normala förhållanden. Bedömningen av för- och nackdelar skall ske under de tre år efter det att serietillverkning inleddes. Modellerna Bravo och Brava började serietillverkas 1995 och den treåriga jämförelseperioden för kostnads- och intäktsanalysen börjar alltså 1995. Italien har inte ifrågasatt denna princip.

([17]) Det tycks förekomma ett fel på sidan 17 i beskrivningen av projektet i Cassino. Det gäller det stycke där Arese nämns som jämförelseanläggning.

(49) Kommissionen måste fatta sitt beslut på grundval av de uppgifter den förfogar över, i synnerhet de uppgifter som de italienska myndigheterna lämnat efter anmodan att lämna uppgifter av den 3 februari 1999. För övrigt bör nämnas att skrivelsen av den 16 april 1999 innehåller påståenden som inte har underbyggts, som är otillräckligt motiverade och som inte stöds av exakta beräkningar. Kommissionen kan inte beakta sådana påståenden vid bedömningen av de nackdelar som Fiat Cassino har jämfört med Rivalta, eftersom kommissionen är tvungen att tolka undantagen i artikel 87.3 restriktivt.

(50) Kommissionen har konstaterat följande avvikelser i den kostnads- och intäktsanalys som tillhandahållits av Italien:

För det första verkar det som om kostnaderna för inkommande material innehåller ett räknefel i beräkningarna av de totala kostnaderna för nackdelarna under referensperioden.

För det andra bidrog de mycket ingående undersökningar som kommissionen gjort och de uppgifter som samlats in, särskilt under besöket i Cassino, till att man kunde konstatera viss osäkerhet när det gäller den finansiella tolkningen av villkoren i samband med tillverkarens val mellan att använda arbetskraft eller att investera i automatisering.

Ett av Fiats grundläggande problem är svårigheten att hitta kvalificerad personal som kan hantera dagens moderna produktionsteknik (till exempel robotar). Kommissionen noterar att projektet minskar automatiseringsnivån i fabriken Fiat Cassino. Vid en närmare granskning av de investeringar som skulle göras vid Fiat Cassino och Rivalta visade det sig att de italienska myndigheterna hade angivit två olika siffror för bedömningarna av nackdelarna med investeringarna vid Fiat Cassino vid en rörlig tillverkning av 200 bilar per dag. Kommissionen uppskattar att den rörliga investering som skall beaktas för Rivalta uppgår till 130 miljarder lire i nominellt värde eller 107,1 miljarder lire omräknat till nuvärde, enligt de senaste detaljerade bedömningarna från de italienska myndigheterna.

Enligt kommissionens konsulter hade de investeringar som skulle genomföras vid Fiat Cassino och Rivalta resulterat i större skillnader i monteringstider än dem som Fiat angivit. Med tanke på arten av de investeringar som angivits för Rivalta, skulle tillverkningstiden per bil emellertid inte överstiga 28 timmar. Kommissionen har därför korrigerat behovet av arbetskraft i Rivalta för tillverkning av 200 bilar per dag.

För det tredje måste nackdelarna och stödnivån beräknas mot bakgrund av de investeringar som kommissionen anser stödberättigande, särskilt med hänsyn till rörligheten. Dessa investeringar uppgår till 208,6 miljarder lire (nuvärde).

(51) Kommissionens korrigeringar leder till en väsentlig förändring av kostnads- och intäktsanalysens resultat jämfört med de italienska myndigheternas beräkningar. Enligt kommissionen uppgår nackdelarna för Fiat Cassino jämfört med Rivalta till mer än 40 procent.

(52) Det nominella stödet på 56,4 miljarder lire motsvarar omräknat till nuvärde ett stödbelopp på 23,6 miljarder lire med en omräkningskurs på 14 procent. Den planerade stödnivån uppgår således till 11,3 procent bruttobidragsekvivalent eller 9,5 procent nettobidragsekvivalent. Den högsta tillåtna regionala stödnivån är 10 procent nettobidragsekvivalent för stora företag.

(53) Med hänsyn till att bilindustrin är en känslig sektor undersöker kommissionen normalt varje investeringsprojekts inverkan på konkurrensen, i synnerhet förändringar i den berörda koncernens produktionskapacitet på den relevanta marknaden. Enligt relevanta rambestämmelser leder analysen till en tillämpning av en justeringsfaktor på 0 till 3 procentenheter.

Kostnads- och intäktsanalysens resultat gör en sådan granskning onödig i detta ärende.

V. **SLUTSATS**

Nivån på det av Italien anmälda stödet är lägre än nivån på den nackdel som konstaterats i kostnads- och intäktsanalysen och det regionala stödtaket. Det regionalstöd som den italienska regeringen planerar att genomföra till förmån för Fiat Cassino är följaktligen förenligt med den gemensamma marknaden enligt artikel 87.3 c i EG-fördraget.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

Det statliga stöd som Italien planerar att genomföra till förmån för Fiat Auto SpA, vid företagets anläggning i Piedimonte San Germano (Cassino), till ett belopp av högst 23,6 miljarder italienska lire, enligt referensräntan 14 procent (grundad på 1993 års styrränta), är förenligt med den gemensamma marknaden enligt artikel 87.3 c i EG-fördraget.

Genomförandet av stödet godkänns följaktligen.

Artikel 2

Italien skall i juni varje år till dess att projektet har avslutats lämna in en rapport i vilken anges projektets framskridande, dess finansiella genomförande och det allmänna iakttagandet av de villkor under vilka stödet anmälts.

Artikel 3

Detta beslut riktar sig till Republiken Italien.

Utfärdat i Bryssel den 8 juli 1999.

På kommissionens vägnar

Karel VAN MIERT

Ledamot av kommissionen