II

(Säädökset, joita ei tarvitse julkaista)

KOMISSIO

KOMISSION PÄÄTÖS,

tehty 22 päivänä joulukuuta 1999,

valtiontuesta, jonka Italia aikoo myöntää Fiat Auto SpA:n Mirafiori Meccanican (Torino) tuotantolaitoksille

(tiedoksiannettu numerolla K(1999) 5211)

(Ainoastaan italiankielinen teksti on todistusvoimainen)

(ETA:n kannalta merkityksellinen teksti)

(2000/514/EY)

EUROOPAN YHTEISÖJEN KOMISSIO, joka

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

ottaa huomioon Euroopan talousalueesta tehdyn sopimuksen 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 komissiolle vuoden 1997 loka—joulukuussa EY:n perustamissopimuksen 88 artiklan 3 kohdan mukaisesti yhteensä kuudesta Fiat Auto SpA -nimisen yrityksen (jäljempänä 'Fiat') hyväksi tarkoitetusta valtiontukisuunnitelmasta. Niihin kuului mm. Torinossa Piemonten alueella sijaitsevalle Fiat Mirafiori Meccanican tehtaalle (jäljempänä 'Fiat Mirafiori') tarkoitettu valtiontuki, joka koskee moottorien valmistukseen tehtäviä investointeja ja joka on kirjattu komissiossa numerolla 838/97. Komissio on pyytänyt Italian viranomaisilta useaan otteeseen lisätietoja voidakseen tehdä asiassa päätöksen. Italian viranomaiset ja komissio ovat neuvotelleet 23 päivänä huhtikuuta 1998 pidetyssä kokouksessa tapausten tutkimiseen liittyvistä yksityiskohdista. Italian viranomaiset ovat vastanneet lopulta 20 päivänä marraskuuta 1998 päivätyllä kirjeellä osaan komission esittämistä kysymyksistä.

(2) Komissio on ilmoittanut 2 päivänä maaliskuuta 1999 päivätyllä kirjeellä Italian viranomaisille 3 päivänä helmikuuta 1999 tekemästään päätöksestä aloittaa edellä mainitun tukihankkeen 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. Jos komissio ei olisi saanut vastausta, se olisi tehnyt päätöksen käytössään olevien tietojen perusteella.

(3) Komission päätös menettelyn aloittamisesta on julkaistu *Euroopan yhteisöjen virallisessa lehdessä* ([2]). 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. tässä käsiteltävänä olevasta asiasta.

(5) Italian viranomaiset ovat pyytäneet 9 päivänä huhtikuuta 1999 lisäaikaa vastaamiseen ja ovat toimittaneet komissiolle 16 päivänä huhtikuuta 1999 tiedot, joita ne pitivät tarpeellisina asioiden tutkinnan päättämiseksi.

([1]) EYVL C 120, 1.5.1999, s. 6, ja EYVL C 288, 9.10.1999, s. 37.

([2]) Ks. alaviite 1.

(6) Uudet tutkimukset ovat vahvistaneet komission alun perin esittämiä epäilyjä, jotka koskivat erityisesti suunnitellun valtiontuen välttämättömyyttä. Komissio onkin ilmoittanut 14 päivänä kesäkuuta 1999 päivätyllä kirjeellä Italian viranomaisille 26 päivänä toukokuuta 1999 tekemästään päätöksestä laajentaa 3 päivänä helmikuuta 1999 aloitettua menettelyä ja on määrännyt Italian viranomaiset toimittamaan sille kuukauden kuluessa kaikki asiakirjat ja tiedot, joita se tarvitsee voidakseen arvioida tuen soveltuvuuden yhteismarkkinoille. Jos komissio ei olisi saanut vastausta, se olisi tehnyt päätöksen käytössään olevien tietojen perusteella.

(7) Komission päätös menettelyn laajentamisesta on julkaistu *Euroopan yhteisöjen virallisessa lehdessä* ([3]). Komissio on kehottanut asianomaisia esittämään huomautuksensa tästä tuesta. Komissio ei ole saanut huomautuksia asianomaisilta.

II **Yksityiskohtainen kuvaus tuesta**

(8) Suunniteltu tuki oli tarkoitettu Fiat-nimiselle yritykselle, joka on Fiat SpA:n tytäryritys. Fiat-yhtymä toimii moottoriajoneuvoteollisuudessa, ja sen toiminnasta vastaa kolme yritystä: henkilöautoja valmistava Fiat Auto, hyötyajoneuvoja valmistava IVECO ja varaosia valmistava Magneti Marelli.

(9) Fiatilla on tehtaita Italiassa, Puolassa, Turkissa ja Etelä-Amerikassa. Vuonna 1998 yhtiö valmisti merkeillä Alfa Romeo, Ferrari, Fiat, Lancia ja Maserati 2,9 miljoonaa ajoneuvoa ([4]), joista 1,6 miljoonaa Euroopassa. Noin puolet yrityksen liikevaihdosta on peräisin kotimaan markkinoilta, kolmasosa muista Euroopan unionin jäsenvaltioista ja jäljelle jäävä osa EU:n ulkopuolelta.

(10) Komissiolle ilmoitettu investointi toteutetaan Fiat Mirafiorin tuotantolaitoksilla, perustamissopimuksen 87 artiklan 3 kohdan c alakohdan mukaisella tukialueella, jossa aluetuen enimmäisintensiteetti on suuryritysten osalta 10 prosenttia nettoavustusekvivalentti (NAE).

(11) Suunniteltu tuki koskee B- ja C-segmenttien Fiat-ajoneuvoihin tarkoitettujen Torque-moottorien tuotantoa. Moottoreita valmistetaan sekä Italiassa että yhteisön ulkopuolisissa maissa. Investoinnit, joiden arvo on yhteensä 468,4 miljardia Italian liiraa (noin 242 miljoonaa euroa), on toteutettu seuraavan aikataulun mukaisesti:

(miljardia Italian liiraa)

1994	1995	1996	1997	1998
84,7	65,9	43,3	97,2	177,3

(12) Torque-moottoreissa on toteutettu useita sekä itse tuotteeseen että valmistusmenetelmiin liittyviä innovaatioita. Fiat Mirafiori valittiin tuotantopaikaksi siksi, että siellä on mahdollista käyttää hyväksi osaa olemassa olevista tuotantolinjoista tekemällä niihin tarvittavat muutokset, mikä vähentää hankkeeseen tarvittavia investointeja.

(13) Hankkeelle suunnitellaan nimellisarvoltaan 30,3 miljardin Italian liiran (16 miljoonan euron) aluetukia, jotka aiotaan myöntää lakiin nro 488/92 perustuvan, komission hyväksymän tukijärjestelmän mukaisesti. Tuen intensiteetti nykyarvossa olisi 4,6 prosenttia.

(14) Hankkeelle ei aiota myöntää muuta tukea.

(15) Päättäessään menettelyn aloittamisesta 3 päivänä helmikuuta 1999 komissio ilmaisi epäilevänsä suunnitellun tuen soveltuvuutta yhteismarkkinoille erityisesti hankkeen liikuteltavuuden ja ilmoitetun tuen tarpeellisuuden osalta. Lisäksi komissio ei tuolloin katsonut, että asiaan olisi liittynyt seikkoja, joilla olisi voitu perustella tuen myöntäminen innovaatioihin tai ympäristönsuojeluun liittyviin investointeihin. Komission käytettävissä olevien tietojen perusteella vaikutti siltä, ettei kyseisiin tukiin voitu soveltaa EY:n perustamissopimuksen 87 artiklan 3 kohdassa mainittuja poikkeuksia.

(16) Sen jälkeen kun menettely aloitettiin 3 päivänä helmikuuta 1999, on käynyt ilmi, että Fiat Mirafiori on kuulunut yhteisön tukialueeseen vasta maaliskuusta 1995. Hankkeen toteuttaminen alkoi kuitenkin jo vuonna 1994, mitä ennen (oletettavasti vuonna 1993) on tutkittu hankkeen toteutettavuutta, sijaintipaikkaa ja muita vastaavia seikkoja. Päätös investoinnin toteuttamisesta Fiat Mirafiorissa on näin ollen pitänyt tehdä viimeistään vuonna 1993 tai 1994, jolloin alue ei vielä ollut yhteisön tukialue. Tutkintamenettelyn laajentamista koskevassa päätöksessä komissio ilmaiseekin epäilevänsä vakavasti sitä, että sijoittaja olisi hankkeen rahoitusta harkitessaan voinut olla varma aluetuen saamisesta. Näin ollen tuki ei olisi ollut välttämätöntä Fiat Mirafiorin investointien toteuttamiseksi.

(17) Lisäksi komissio on sekä menettelyn aloittamista että sen laajentamista koskevissa päätöksissä määrännyt Italian viranomaiset toimittamaan kuukauden kuluessa kaikki tiedot, joiden avulla voidaan arvioida kyseisten tukien soveltuvuus yhteismarkkinoille. Jos komissio ei olisi saanut vastausta, se olisi tehnyt päätöksen käytössään olevien tietojen perusteella.

III **Italian huomautukset**

(18) Italian viranomaiset ovat pyytäneet 9 päivänä huhtikuuta 1999 lisäaikaa viimeistelläkseen vastauksensa menettelyn aloittamisesta 3 päivänä helmikuuta 1999 tehtyyn päätökseen, minkä jälkeen ne ovat toimittaneet komissiolle 16 päivänä huhtikuuta 1999 päivätyllä kirjeellä tiedot, joita ne pitivät tarpeellisina asiaa koskevan tutkinnan päättämiseksi.

([3]) Ks. alaviite 1.
([4]) *Lähde*: Automotive News Europe.

(19) Italian viranomaiset ovat toimittaneet lisätietoja erityisesti sijaintipaikkatutkimuksesta, jonka Fiat teki vuosina 1993—1994, ennen kuin hankkeen toteuttamispaikaksi valittiin Fiat Mirafiori. Vaihtoehtoisia sijaintipaikkoja olivat Puolassa sijaitseva Bielsko-Biala, Tofas-nimisen yrityksen tuotantolaitos Turkissa ja Cormec-yhtymän tuotantolaitos Argentiinassa. Näiden sijaintipaikkojen etuna olisivat olleet Italiaa alemmat työvoimakustannukset samalla kun tuotantokyky ja työn laatu olivat hyvät. Koska Tofas ja Cormec eivät olleet yksinomaan Fiatin omistuksessa, mihin sisältyi Torque-moottorien tuotannon kaltaisen strategisen hankkeen kannalta huomattava riski, tuotantolaitos oli mahdollista sijoittaa ainoastaan Fiat Mirafioriin tai Bielsko-Bialaan.

(20) Vaikka suunniteltu aluetuki ei korvaa lisäkustannuksia, jotka aiheutuvat investoinnin toteuttamisesta Fiat Mirafiorissa, se on epäilemättä vaikuttanut ratkaisevasti lopullisen sijaintipäätöksen tekemiseen.

(21) Toiseksi Italian viranomaiset mainitsevat lain nro 488/92 soveltamista koskevat erityissäännöt, jotka koskevat erityisesti investointien tukikelpoisuuden hyväksymistä takautuvasti.

(22) Kolmanneksi Italian viranomaiset täsmentävät, että investoinnin toteuttaminen on alkanut touko—kesäkuussa 1994. Tätä aiemmat toimet, mm. vanhojen tuotantolaitosten purkaminen tammikuussa 1993 ja ns. investointimenot toukokuussa 1993, koskivat vanhan tuotantolinjan raivaamista Torque-moottorien tuotantolinjan tieltä. Italian viranomaisten mukaan nämä kustannukset eivät liity tutkittavana olevaan hankkeeseen, koska vanhat tuotantolaitokset olisi joka tapauksessa tyhjennetty riippumatta siitä, mihin Torque-moottorien tuotantoon liittyvä investointi olisi päätetty sijoittaa.

(23) Neljänneksi Italian viranomaiset ovat toimittaneet lisätietoja kustannus-hyötyanalyysista ja markkinatutkimuksesta.

(24) Italian viranomaiset ovat vastanneet tutkintamenettelyn laajentamisesta 26 päivänä toukokuuta 1999 tehtyyn komission päätökseen 20 päivänä heinäkuuta 1999 päivätyllä kirjeellä, jossa selvitetään yksityiskohtaisesti kahta keskeistä seikkaa: ensinnäkin uuden tukijärjestelmän hyväksymistä ja siihen liittyvää tutkittavana olevien tukien toteuttamista ja toiseksi sitä, onko tukihakemukset laadittu muodollisesti oikein.

IV **Arviointi tuesta**

(25) Italian viranomaisten ilmoittama, Fiatin hyväksi suunniteltu tuki on perustamissopimuksen 87 artiklan 1 kohdassa tarkoitettua valtiontukea. Toimenpide on tarkoitus rahoittaa valtion varoista, tai rahoitukseen on suunniteltu käytettävän valtion varoja. Koska tuki muodostaa huomattavan osan hankkeen kokonaisrahoituksesta, se uhkaa vääristää kilpailua yhteisössä, koska se suosii Fiatia muihin yrityksiin nähden, jotka eivät saa tukea. Lisäksi moottoriajoneuvojen moottorien markkinoilla, kuten moottoriajoneuvomarkkinoillakin, käydään yhteisön jäsenvaltioiden välillä laajaa kauppaa.

(26) Kyseinen tuki on tarkoitettu yritykselle, joka harjoittaa moottoriajoneuvojen ja niiden moottorien valmistusta ja kokoonpanoa. Yritys toimii näin ollen moottoriajoneuvoalalla, siinä merkityksessä kuin se on määritelty moottoriajoneuvoalan valtiontukia koskevassa yhteisön puitesäännössä ([5]) (jäljempänä 'asiaa koskevat yhteisön säännöt').

(27) Suunnitellut tuet, joista on ilmoitettu 1 päivänä joulukuuta 1997, oli tarkoitus myöntää lakiin nro 488/92 perustuvan, komission hyväksymän tukijärjestelmän mukaisesti. Asiaa koskevissa yhteisön säännöissä täsmennetään, että tuista, joita julkinen valta aikoo myöntää osana hyväksyttyä tukiohjelmaa ajoneuvoteollisuudessa toimivan yrityksen yksittäiselle hankkeelle, on ilmoitettava ennen niiden myöntämistä perustamissopimuksen 88 artiklan 3 kohdan nojalla, jos vähintään yksi seuraavista rajoista ylittyy:

— hankkeen kokonaiskustannukset: 50 miljoonaa euroa, tai

— hankkeelle myönnettyjen valtiontukien ja yhteisön tukien kokonaismäärä: 5 miljoonaa euroa.

(28) Sekä hankkeen kokonaiskustannukset että tukien määrä ylittävät ilmoittamiselle asetetut ylärajat. Italian viranomaiset ovat näin ollen noudattaneet 88 artiklan 3 kohdan määräyksiä ilmoittaessaan Fiat Mirafiorin tuotantolaitoksille suunnitelluista tuista.

(29) Perustamissopimuksen 87 artiklan 2 kohdassa luetellaan yhteismarkkinoille soveltuvat tuet. Tuen luonteen ja laajuuden sekä investointikohteiden maantieteellisen sijainnin vuoksi edellä mainitun määräyksen a, b ja c alakohtaa ei voida soveltaa kyseessä olevaan hankkeeseen. 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 noudattaminen, on 87 artiklan 3 kohdassa mainittuja poikkeuksia tulkittava suppeasti. Perustamissopimuksen 87 artiklan 3 kohdan b ja d alakohdassa mainittujen poikkeusten osalta voidaan todeta, että kyseistä tukea ei ilmeisestikään ole tarkoitettu yhteistä etua koskevaan hankkeeseen, Italian taloudessa olevan vakavan häiriön poistamiseen eikä kulttuurin ja kulttuuriperinnön edistämiseen. Perustamissopimuksen 87 artiklan 3 kohdan a ja c alakohdasta voidaan mahdollisesti soveltaa vain c alakohtaa, sillä Mirafiori kuuluu tätä nykyä 87 artiklan 3 kohdan c alakohdassa tarkoitettuihin tukialueisiin, mutta sille ei ole koskaan myönnetty tukea 87 artiklan 3 kohdan a alakohdan nojalla.

(30) Jotta komissio voisi tehdä päätöksen siitä, soveltuuko suunniteltu aluetuki yhteismarkkinoille perustamissopimuksen 87 artiklan 3 kohdan c alakohdassa mainitun poikkeuksen nojalla, sen on tarkastettava, onko moottoriajoneuvoalan valtiontukia koskevassa yhteisön puitesäännössä annettuja ehtoja noudatettu.

([5]) EYVL C 279, 15.9.1997.

(31) Tämän jälkeen komissio varmistaa kaikissa tapauksissa edellä mainitun yhteisön puitesäännön perusteella, että myönnetty tuki on suhteutettu niihin ongelmiin, joita sillä pyritään ratkaisemaan, ja että se on hankkeen toteuttamisen kannalta välttämätön. Tuen suhteellisuutta ja tarpeellisuutta koskevien edellytysten on täytyttävä samanaikaisesti, jotta komissio voisi hyväksyä valtiontuen myöntämisen moottoriajoneuvoalalla ([6]).

(32) Vaikka tuen suhteellisuutta tarkastellaan yleensä kustannus-hyötyanalyysin avulla, komissio voi nyt tutkittavana olevassa asiassa rajoittua tarkastelemaan ainoastaan tuen välttämättömyyttä.

(33) Tehdessään päätöksen menettelyn aloittamisesta komissio on ottanut huomioon erityistilanteen, jonka vuoksi Italian lakiin nro 488/92 perustuva tukijärjestelmä hyväksyttiin. Komissio on kuitenkin myöntänyt niiden päätösten mukaisesti, jotka se on tehnyt 18 päivänä marraskuuta 1997 ([7]), 30 päivänä syyskuuta 1998 ([8]) ja 7 päivänä huhtikuuta 1998 ([9]), että lain nro 488/92 soveltamiseen liittyvien erityisolosuhteiden vuoksi voidaan pitää perusteltuina pitkiä aikaeroja hankkeen aloittamisen, Torque-moottorien sarjatuotannon aloittamisen (vuonna 1995), tukihakemuksen esittämisen (toukokuussa 1996) ja hankkeen ilmoittamisen (joulukuussa 1997) välillä. Tuen tarpeellisuuden tutkimiseksi ei kuitenkaan riitä, että tarkastellaan pelkästään syitä, joiden perusteella hanke päätettiin toteuttaa Fiat Mirafiorissa, vaan komission on tarkistettava tätä varten myös seuraavat seikat:

— otettiinko hankkeen rahoitusanalyysissa huomioon aluetuen saamisen mahdollisuus, sijaintipaikkatutkimuksen vaikutus päätökseen sijoittaa investointi Mirafioriin, ja

— hankkeen liikuteltavuus.

(34) Lisäksi komission on tarkistettava kunkin kohdan osalta erikseen, ovatko Italian viranomaisten väitteidensä tueksi esittämät todisteet riittäviä, kun perustamissopimuksen 87 artiklan 3 kohdassa mainittuja poikkeuksia tulkitaan suppeasti ja kun otetaan huomioon komission 3 päivänä helmikuuta 1999 ja 26 päivänä toukokuuta 1999 esittämät määräykset tietojen toimittamisesta.

(35) Italian viranomaiset täsmentävät 16 päivänä huhtikuuta 1999 päivätyssä kirjeessään, että hankkeen toteuttaminen alkoi touko—kesäkuussa 1994, koneet tilattiin maalis—huhtikuussa 1994 ja ensimmäiset tavaratoimitukset tulivat vuoden 1994 jälkipuoliskon aikana. Tämän perusteella komissio päättelee, että mahdollinen sijaintipaikkatutkimus, jonka perusteella Fiat on valinnut hankkeen sijaintipaikaksi Fiat Mirafiorin, on tehty vuoden 1993 ja huhtikuun 1994 välisenä aikana. Italian viranomaiset vahvistavat tämän arvion 20 päivänä heinäkuuta 1999 päivätyssä kirjeessä.

([6]) Ks. Asia 730/79, Philip Morris, tuomio 17. heinäkuuta 1980 (Kok. 1980, s. 2671, 17 kohta).
([7]) EYVL C 70, 6.3.1998, s. 7.
([8]) EYVL C 409, 30.12.1998, s. 7, ja EYVL C 384, 12.12.1998, s. 20.
([9]) EYVL C 240, 31.7.1998, s. 3.

(36) Komissio toteaa näin ollen, ettei Fiat Mirafiori kuulunut yhteisön tukialueisiin ennen maaliskuuta 1995, jolloin eräät Torinon alueet, mm. Mirafiori, määriteltiin perustamissopimuksen 87 artiklan 3 kohdan c alakohdan mukaisiksi tukialueiksi. Lisäksi Italian viranomaiset vahvistavat 20 päivänä heinäkuuta 1999 päivätyssä kirjeessä esittäneensä ensimmäisen ehdotuksen perustamissopimuksen 87 artiklan 3 kohdan c alakohdan mukaisista tukialueista vasta syyskuussa 1994.

(37) Päätös kyseisen investoinnin toteuttamisesta oli siis tehty jo ennen kuin Fiat Mirafiori kuului yhteisön tukialueisiin.

(38) Komission arvioon ei vaikuta se, että Fiat Mirafiori sijaitsee tavoitteen 2 mukaisella tukialueella, eikä oletettu mahdollisuus siirtää koneet paikasta toiseen hankkeen alkuvaiheessa. Sitä paitsi sarjatuotannon esiasteet on toteutettu tammi—helmikuussa 1995 eli ennen kuin päätös Mirafiorin hyväksymisestä tukialueeksi tehtiin. Lisäksi komissio toteaa, että 20 päivänä marraskuuta 1998 päivätyn Italian viranomaisten kirjeen liitteen 3b mukaan Mirafiorissa toteutettiin jo vuonna 1993 Torque-moottorin tuotantoon liittyviä töitä. Ne koskivat mm. kampikammion, akselin, kiertokangen, ohjauspyörän ja öljypumpun ohjausakselin tuotantolinjojen muutoksia.

(39) Komissio katsoo näin ollen, ettei Fiat ole ottanut huomioon aluetuen mahdollisuutta Mirafioria koskevan hankkeen rahoittamisessa. Italian viranomaiset eivät ole muuta väittäneetkään.

(40) Vaikka yritys myöntäisikin ottaneensa huomioon aluetuen saamisen mahdollisuuden, se on ottanut samalla riskin, ettei saisi sitä, koska moottoriajoneuvoalan valtiontukia koskevan puitesäännön mukaan sen olisi pitänyt saada päätökselleen komission ennakkohyväksyntä.

(41) Silloin kun Fiat teki investointipäätöksensä ja otti huomioon mahdollisen aluetuen saamisen Fiat Mirafiorin hankkeen rahoittamisessa, sen olisi komission vakiintuneen käytännön mukaisesti pitänyt laatia kustannus-hyötyanalyysi, jossa olisi vertailtu aluetukea saavaa sijaintipaikkaa sellaiseen yhteisön tukialueiden ulkopuolella sijaitsevaan vaihtoehtoiseen sijaintipaikkaan, jossa Fiat erittäin todennäköisesti olisi voinut toteuttaa kyseisen investoinnin. Sekä Italian viranomaiset että Fiat tunsivat jo tuolloin komission käytännön muun muassa Fiat Mezzogiornon tapauksen perusteella ([10]). Komissiolla ei ole tietoja vaihtoehtoisen sijaintipaikan valinnasta, mutta todennäköisin vaihto olisi ollut eräs Keski-Italian pohjoisosassa sijaitseva tuotantolaitos. Komission kokemuksen mukaan tällaiseen oletukseen perustuvan kustannus-hyötyanalyysin avulla olisi ollut vaikeaa tai peräti mahdotonta osoittaa Fiat Mirafiorin haittoja ja siten hyväksyä aluetuen myöntäminen. Italian viranomaiset eivät edelleenkään ole esittäneet todisteita siitä, että Fiat olisi ottanut huomioon aluetuen saamisen mahdollisuuden päättäessään sijoittaa investoinnin Fiat Mirafioriin.

([10]) EYVL C 37, 11.2.1993, s. 15.

(42) Komissio huomauttaa lisäksi, että vaihtoehtoisen sijaintipaikan osoittaminen Puolasta (Bielsko-Bialasta), mitä Italian viranomaiset tässä tapauksessa toivovat, on ollut mahdollista vasta tammikuussa 1998 voimaan tulleen moottoriajoneuvoalan valtiontukia koskevan yhteisön puitesäännön perusteella eli neljä vuotta sen jälkeen kun Fiat teki investointipäätöksensä.

(43) Lopuksi komissio huomauttaa, ettei mikään jäsenvaltio, saati yksityinen yritys, voi millään perusteella laskelmoida sillä mahdollisuudella, että jokin tietty alue määritellään perustamissopimuksen 87 artiklan 3 kohdan c alakohdan mukaiseksi tukialueeksi, ennen kuin komissio on tehnyt tällaisen päätöksen.

(44) Tämän vuoksi komissio katsoo, etteivät Italian viranomaiset ole esittäneet riittäviä perusteluja sille, että Fiat olisi todella ottanut mahdollisen aluetuen huomioon välttämättömänä perusteena Fiat Mirafiorin valinnassa. Ilmoitettu aluetuki ei siis ole välttämätön niiden tavoitteiden toteuttamiseksi, joista määrätään perustamissopimuksen 87 artiklan 3 kohdassa.

(45) Toiseksi tuensaajayrityksen on edellä mainitun yhteisön puitesäännön mukaan osoitettava aluetuen välttämättömyys todistamalla selkeästi, että se olisi voinut toteuttaa hankkeen tai ainakin osan siitä taloudellisesti elinkelpoisessa vaihtoehtoisessa sijaintipaikassa. 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 hankkeen toteuttamiseen ei myönnettäisikään tukea. Liikuteltavuuden osoittaminen on tällä hetkellä voimassa olevan puitesäännön mukaan tärkeämpää kuin aiemmin. Komissiolle ei enää riitä, että hankkeen liikuteltavuus osoitetaan teoriassa. Nyt halutaan varmistua siitä, että yrityksellä olisi ollut sekä mahdollisuus että aikomus toteuttaa hanke vaihtoehtoisessa sijaintipaikassa siinä tapauksessa, ettei aluetukea olisi voitu myöntää.

(46) Italian viranomaiset ovat edelleen toimittaneet tästä aiheesta vain niukasti tietoja. Komissio on saanut ainoastaan lyhyen selvityksen, jonka mukaan kolmesta valitusta vaihtoehdosta (Cormec Argentiinassa, Tofas Turkissa ja Fiat Auto Puolassa) kaksi (Cormec ja Tofas) jätettiin huomiotta, koska niihin liittyi liian monia riskejä ([11]); sen sijaan Puolassa sijaitsevaan vaihtoehtoon olisi liittynyt Fiat Mirafioriin verrattuna huomattavia etuja etenkin työvoimakustannusten osalta.

(47) Komissio katsoo, että investointipäätöksen tekemisajankohtana, vuonna 1993 tai 1994, mahdollisuudet toteuttaa hanke Puolassa eivät todellisuudessa olleet niin hyvät kuin Italian viranomaiset nyt väittävät. Esimerkiksi teollinen riski oli huomattava, koska Fiat Auton Puolan tuotantolaitoksilla suoritettiin tuolloin laajoja uudelleenjärjestelyjä. Italian viranomaiset mainitsevat tämän seikan vain ohimennen ja kieltävät sen paikkansapitävyyden, mutta sitä ei ole syytä aliarvioida, kun otetaan huomioon Torque-moottorien tuotantoa koskevan hankkeen strateginen merkitys. Tuotannon organisointi olisi ollut hankalaa, koska helposti särkyviä osia olisi pitänyt kuljettaa Italian ja Puolan välillä ([12]); paikallisten tavarantoimittajien jakeluverkostot eivät olleet yhtä kehittyneitä kuin nykyään. Sitä paitsi Puolassa valmistetaan tällä hetkellä vain kahta, suhteellisen vanhaa Fiat-moottorimallia: 652 cm^3 ja 900 cm^3.

(48) Italian viranomaiset ovat toimittaneet komissiolle vain joitakin hajanaisia tietoja siitä, millaiset tekniset mahdollisuudet Fiatilla olisi ollut valmistaa Torque-moottoreita Bielsko-Bialassa. Fiatin aikomuksista siirtää kyseinen investointi Puolaan Italian viranomaiset eivät ole toimittaneet juuri mitään tietoja.

(49) Komissio toteaa näin ollen, että Italian viranomaiset eivät ole osoittaneet hankkeen liikuteltavuutta. Koska hankkeen toteuttamiselle ei ole voitu osoittaa uskottavaa vaihtoehtoista sijaintipaikkaa, ilmoitettu aluetuki ei ole välttämätön niiden tavoitteiden toteuttamiseksi, joista määrätään perustamissopimuksen 87 artiklan 3 kohdassa.

(50) Tuen muista tavoitteista kuten ympäristönsuojelusta ja innovaation tukemisesta, jotka Italian viranomaiset mainitsevat ohimennen, ei ole missään vaiheessa toimitettu yksityiskohtaisia perusteluja, vaikka komissio on määrännyt Italian viranomaiset toimittamaan sille kaikki tarvittavat tiedot. Komissio ei näin ollen ole voinut tutkia mahdollisia innovatiivisen toiminnan tukemiseen tai ympäristönsuojeluun tarkoitettuja tukia.

V **Päätelmät**

(51) Italian viranomaisten Fiat Mirafiorin tuotantolaitoksille suunnittelema aluetuki ei ole välttämätöntä EY:n perustamissopimuksen 87 artiklan 3 kohdan c alakohdassa tarkoitettujen tavoitteiden saavuttamiseksi eli tietyn taloudellisen toiminnan helpottamiseksi tai talousalueen kehityksen edistämiseksi. Kyseinen tuki ei näin ollen sovellu yhteismarkkinoille,

ON TEHNYT TÄMÄN PÄÄTÖKSEN:

1 artikla

Valtiontuki, jonka Italia aikoo myöntää Fiat Auto SpA:n Mirafiori Meccanican (Torino) tuotantolaitoksille, ei sovellu yhteismarkkinoille.

Tämän vuoksi tätä tukea ei saa myöntää.

2 artikla

Italian on ilmoitettava komissiolle kahden kuukauden kuluessa tämän päätöksen tiedoksiantamisesta sen noudattamiseksi toteuttamansa toimenpiteet.

3 artikla

Tämä päätös on osoitettu Italian tasavallalle.

Tehty Brysselissä 22 päivänä joulukuuta 1999.

Komission puolesta

Mario MONTI

Komission jäsen

([11]) Koska Fiat ei ollut näiden yritysten ainoa osakkeenomistaja.
([12]) Torque-moottorissa on samoja osia kuin mallissa 138, jonka valmistuksen oli tarkoitus jäädä Mirafioriin.