KOMISSION PÄÄTÖS,

tehty 28 päivänä heinäkuuta 1999,

valtiontuesta, jonka Italia aikoo myöntää Fiat Auto SpA:n Pomigliano d'Arcon (Napoli) tuotantolaitoksille

(tiedoksiannettu numerolla K(1999) 2916)

(Ainoastaan italiankielinen teksti on todistusvoimainen)

(ETA:n kannalta merkityksellinen teksti)

(2000/318/EY)

EUROOPAN YHTEISÖJEN KOMISSIO, joka

ottaa huomionn 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 loka—joulukuussa EY:n perustamissopimuksen 88 artiklan 3 kohdan mukaisesti yhteensä kuudesta Fiat Auto SpA -nimisen yrityksen (jäljempänä 'Fiat') hyväksi tarkoitetusta valtiontukisuunnitelmasta [2]. Niihin kuului mm. Pomigliano d'Arcossa Napolin maakunnassa Campanian alueella sijaitsevalle Fiatin tehtaalle (jäljempänä 'Fiat Pomigliano') tarkoitettu valtiontuki, joka on kirjattu komissiossa 28 päivänä lokakuuta 1997 numerolla N 727/97. 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 3 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. 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* [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 Pomiglianon asiasta. Pomiglianon tuotantolaitoksiin komission edustajat ovat käyneet tutustumassa 18 päivänä toukokuuta 1999 ja Fiatin Puolan tuotantolaitoksiin Tichyssä ja Bielsko-Bialassa 22 päivänä kesäkuuta 1999.

II YKSITYISKOHTAINEN KUVAUS TUESTA

(5) Italian viranomaisten suunnittelema tuki on tarkoitettu Fiatille, jolla on tuotantolaitoksia mm. Italiassa, Puolassa, Turkissa ja Etelä-Amerikassa. Vuonna 1998 Fiat valmisti 2,7 miljoonaa autoa, jotka edustavat seuraavia merkkejä: Alfa Romeo, Ferrari, Fiat, Lancia ja Maserati. Vuonna 1997 yhtiön palveluksessa oli Italiassa noin 62 000 työntekijää, joista 7 500 Pomiglianossa, missä valmistetaan Alfa Romeo -merkkisiä autoja. Fiatin myynnistä huomattava osa, noin kolmannes, suuntautuu muihin EU:n jäsenvaltioihin.

(6) Komissiolle ilmoitettu investointi toteutetaan Pomiglianossa, perustamissopimuksen 87 artiklan 3 kohdan a alakohdan mukaisella tukialueella, missä aluetuen enimmäis-

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

[2] Kyseisistä valtiontukijärjestelmistä neljä koskee autojen 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.

intensiteetti on suuryritysten osalta 40 prosenttia nettoavustusekvivalentti (NAE). Investointi aloitettiin maaliskuussa 1995, ja sen on määrä päättyä toukokuussa 2000. Sen suunniteltu arvo on Italian viranomaisten mukaan 659,0 miljardia Italian liiraa (nykyarvo: 476 miljardia Italian liiraa eli noin 247 miljoonaa euroa). Investointi koskee D-segmenttiin kuuluvan Alfa 156 -mallin sekä uuden C-segmenttiin kuuluvan Alfa Romeon (koodinimi: "malli 937") tuotantoa.

(7) Tuki, jonka nykyarvo on 56,4 miljardia Italian liiraa (30,6 miljoonaa euroa), on Italian viranomaisten mukaan tarkoitus myöntää 19 päivänä joulukuuta 1992 annetussa laissa nro 488/92 (jäljempänä 'laki nro 488/92') säädetyn tukijärjestelmän ([4]) perusteella, jonka komissio on hyväksynyt 24 päivänä maaliskuuta 1995 tekemällään päätöksellä. Kyseinen laki koskee lain nro 64/96 uudelleenrahoitusta. Tuen intensiteetti olisi näin ollen nykyarvoltaan 12,3 prosenttia nettoavustusekvivalentti (NAE) eli 10,08 prosenttia bruttoavustusekvivalentti (BAE).

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

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

b) 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) todistus siitä, että Fiat Pomiglianon tehtaan mahdollisesta sulkemisesta aiheutuvat sosiaaliset ym. seuraukset eivät olisi estäneet toiminnan siirtämistä muualle;

c) 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 tuotannon aloittamisesta sekä investointikustannuksia (tontit, rakennukset/rakennustyöt, koneet/laitteet ja työkalut, tavarantoimittajien koneistus jne.); ja

d) 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 Pomiglianon 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 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.

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

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

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

(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 kyseistä päätöstä tehtäessä.

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

(16) Fiat pomiglianon hankkeen liikuteltavuus voidaan osoittaa jo aiemmin esitettyjen yleisten perustelujen nojalla. Italian viranomaiset lisäävät, että Fiatin oli valittava Alfa 156 -mallin osalta seuraavista vaihtoehdoista: 1) sijoittaako koko tuotantokapasiteetti Pomiglianoon vai 2) 60 prosenttia Pomiglianoon ja 40 prosenttia Puolaan.

(17) 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 ([7]). 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.

(18) 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.

(19) Jotta voitaisiin kuitenkin ottaa huomioon Fiat Pomiglianon 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 ovat laatineet kaksi kustannus-hyötyanalyysia, joissa vertaillaan C- ja D-segmentteihin kuuluvien Alfa Romeoiden tuotantoa Pomiglianossa ja Aresessa. Koska Lancia Y 10- ja Alfa 164 -mallien tuotannon lakkauttaminen vapautti Aresen tuotantolaitoksilta runsaasti kapasiteettia, Fiat tutki tätä vaihtoehtoa ennen kuin luopui siitä kannattavuussyistä puolalaisen vaihtoehdon hyväksi. Tätä varten on laadittu kustannus-hyötyanalyysi, jossa vertaillaan Pomiglianon ja Aresen tehtaita keskenään olettaen, että niihin asennettavan tuotantokapasiteetin avulla voitaisiin valmistaa päivässä 500 Alfa 156 -autoa. Tuotantoon liittyvät haitat on laskettu ajalta 1997—1999. Koska mallin 937 sarjatuotanto aloitetaan vuonna 2000, kustannus-hyötyanalyysissä otetaan huomioon ainoastaan siihen liittyvät investointikustannukset. Italian viranomaisten mukaan Arese ei investointipäätöstä tehtäessä sijainnut yhteisön tukialueella.

(20) Italian viranomaisten tekemän kustannus-hyötyanalyysin mukaan Fiat Pomiglianon haitta olisi 16,58 prosenttia. Tämän perusteella tutkittavana oleva tuki voitaisiin hyväksyä, sillä sen intensiteetti on 12,39 prosenttia BAE.

(21) Italian viranomaiset täsmentävät lopuksi, että Fiat ei aio lisätä tuotantokapasiteettiaan Euroopassa hankkeen toteuttamisaikana.

IV **ARVIOINTI TUESTA**

(22) Italian viranomaisten ilmoittama, Fiat Pomiglianon 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.

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

Lisäksi moottoriajoneuvojen markkinoilla käydään yhteisön jäsenvaltioiden välillä laajaa kauppaa.

(23) 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 ([8]), 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.

(24) 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.

(25) Perustamissopimuksen 87 artiklan 2 kohdassa määritellään tukimuodot, jotka ovat sopimuksen määräysten mukaisia, mutta tuen luonne ja tarkoitus sekä investointien maantieteellinen sijainti huomioon ottaen kyseistä artiklaa ei voida soveltaa tutkittavana 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 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 komissio toteaa, että Pomigliano sijaitsee alueella, jolle voidaan myöntää tukea a alakohdan perusteella.

([8]) EYVL C 284, 28.10.1995, s. 3.

(26) Jotta komissio voisi päättää, soveltuuko suunniteltu aluetuki yhteismarkkinoille perustamissopimuksen 87 artiklan 3 kohdan a tai 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 (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 komissio 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) Pomiglianon tuotantolaitos sijaitsee alueella, jolle voidaan myöntää tukea perustamissopimuksen 87 artiklan 3 kohdan a alakohdan perusteella; aluetuen enimmäismäärä on suuryritysten osalta 40 prosenttia 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) Italian viranomaiset toteavat 16 päivänä huhtikuuta 1999 päivätyssä kirjeessä, että Fiatin oli valittava Alfa 156 -mallin valmistuksen osalta kahdesta vaihtoehdosta: 1) sijoitetaanko koko tuotantokapasiteetti (500 autoa päivässä) Fiat Pomiglianoon vai 2) 60 prosenttia (300 autoa päivässä) Fiat Pomiglianoon ja jäljelle jäävä 40 prosenttia Puolaan. Tällainen tuotantokapasiteetin jako on taloudelliselta kannalta katsoen johdonmukainen, minkä tuotantoluvut osittain vahvistavat: 1) ensimmäisen vaihtoehdon mukaan Fiat Pomiglianon tuotantolaitosten kapasiteetti, 1 200 autoa päivässä, käytetään kokonaan C-segmenttiin ([9]) (komission mukaan 700 autoa päivässä) ja D-segmenttiin ([10]) (komission mukaan 500 autoa päivässä) kuuluvien Alfa Romeoiden valmistukseen, ja Puolan tuotantolaitoksilla, joiden kapasiteetti on 2 000 autoa päivässä, valmistetaan päivässä 700 A-segmenttiin kuuluvaa Fiatia; ja 2) toisen vaihtoehdon mukaan Fiat Pomiglianon tuotantolaitoksilla, joiden kapasiteetti on 1 200 autoa päivässä, valmistetaan päivässä vain 1 000 C-segmenttiin (komission mukaan 700 autoa päivässä) ja D-segmenttiin (komission mukaan 300 autoa päivässä) kuuluvaa Alfa Romeota ja Puolan tuotantolaitoksilla valmistetaan koko 2 000 auton päiväkapasiteetin verran mm. D-segmenttiin kuuluvia Alfa-henkilöautoja. C-segmenttiin kuuluvia Alfa-henkilöautoja ei ole tarkoitus valmistaa missään muussa Italian tuotantolaitoksessa.

([9]) Malli 937 kuuluu C-segmenttiin.
([10]) Alfa 156 kuuluu D-segmenttiin.

(32) 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 kokonaisuutena, 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. Komission mukaan Fiatin olisi ollut tekniseltä ja taloudelliselta kannalta järkevää siirtää ainoastaan Alfa 156 -mallin 200 auton päivätuotanto Pomiglianosta Bielsko-Bialaan siirtämättä samalla Puolaan lisäkapasiteettia Fiat Marean, Fiat Bravon ja Fiat Bravan tuotantoa varten.

(33) Komissio on kuullut näissä kysymyksissä riippumattomia asiantuntijoita (IMO-Leuven) ja käynyt näiden kanssa Fiat Pomiglianon, Tichyn ja Bielsko-Bialan tehtailla.

(34) Näin ollen komissio katsoo, että hankkeen liikuteltava osa kattaa ainoastaan Alfa 156 -mallin 200 auton päivätuotannon. Sen sijaan mallia 937 koskeva investointi ei ole liikuteltava.

(35) Sitä, että investoinnin toteuttaminen aloitettiin Fiat Pomiglianossa yli vuosi ennen tukihakemuksen tekemistä, pidettäisiin yleensä merkkinä siitä, että tuki ei ole välttämätön hankkeen toteuttamiseksi, ja näin menettelyn aloittamista koskevassa päätöksessä todettiinkin. 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 1995 alkoi, Fiatissa suhtauduttiin toiveikkaasti aluetuen myöntämiseen lain nro 488/92 nojalla. Mahdollisen aluetuen määrä ei tietenkään ollut tiedossa.

(36) Komissio katsoo näin ollen, että aluetuki on välttämätön Fiat Pomiglianon investointihankkeen toteuttamiseksi.

(37) 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 valtion-

([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.

tukia koskevissa suuntaviivoissa ([14]), koska hanke muuttaa perusteellisesti kyseisen tuotantolaitoksen tuotantorakennetta eikä siihen liity tuotantolinjojen nykyaikaistamista.

(38) 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. Tutkittavana olevaan hankkeeseen liittyvät investoinnit aloitettiin maaliskuussa 1995, ja Fiat esitti tukihakemuksensa Italian viranomaisille toukokuussa 1996. Komissio katsoo näin ollen, että aluetukea voidaan lain nro 488/92 perusteella myöntää 659,0 miljardin Italian liiran investointeihin.

(39) Komissio pitää kuitenkin tukikelpoisina ainoastaan liikuteltavia investointeja, jotka tässä päätöksessä on arvioitu Alfa 156 -mallin 200 auton päivätuotantoon tarvittavien laitteiden kustannusten perusteella.

(40) Hankkeen välittömät vaikutukset, joihin kuuluu työpaikkojen säilyttäminen, sekä sen välilliset vaikutukset, esimerkiksi paikallisten tavarantoimittajien ja palveluntarjoajien kannalta, tuovat paikalliselle talouselämälle huomattavaa etua. Komissio onkin sitä mieltä, että tutkittavana olevan hankkeen osarahoitukseksi suunniteltu tuki edistää pitkällä aikavälillä Pomiglianon alueen kehitystä.

(41) 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.

(42) Komissio ei voi hyväksyä Fiat Pomiglianon 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]).

(43) Fiatin suorittaessa sijaintipaikkatutkimuksensa eli viimeistään vuosina 1993—1994, 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 kustannus-hyötyanalyysin soveltamisen kannalta. Ainoa tukimäärä, jonka Fiat on voinut ottaa huomioon sijoituspäätöstä koskevassa taloudellisessa analyysissaan, 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 neljä vuotta investointipäätöksen tekemisen jälkeen.

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

(45) Italian viranomaisten toimittamien tietojen perusteella voidaan todeta, että Aresen tuotantolaitosta, joka investointipäätöksen tekemisajankohtana sijaitsi yhteisössä tukialueen ulkopuolella ja jossa Fiat välillä suunnitteli ryhtyvänsä valmistamaan Alfa 156 -mallia, voidaan käyttää vaihtoehtoisena sijaintipaikkana kustannus-hyötyanalyysissa, joka on tehtävä komission hyväksyttävissä olevan tuen intensiteetin määrittämistä varten.

(46) Komission asiantuntijat ovat tutkineet Italian viranomaisten toimittamat tiedot ja laskeneet niiden perusteella ne nettomääräiset lisäkustannukset, joita hankkeen toteuttaminen Aresen sijasta Fiat Pomiglianossa aiheuttaisi.

(47) Koska hankkeessa on kyse eräänlaisesta tuotannon laajentamisesta, edut ja haitat on arvioitu kolmen vuoden ajalta kaupallisen tuotannon aloittamisesta. Koska Alfa 156 -mallin kaupallinen tuotanto on alkanut vuonna 1997, myös kustannus-hyötyanalyysissa käytettävä kolmen vuoden viiteajanjakso alkaa vuodesta 1997. Italian viranomaiset eivät kiistä näitä periaatteita.

(48) Komissio toteaa näin ollen, että sen 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 kir-

([14]) EYVL C 74, 10.3.1998, s. 9.

([15]) EYVL L 308, 29.11.1996, s. 46.

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

jeessä esitetään kokonaan perustelemattomia tai riittämättömästi perusteltuja väitteitä tai väitteitä, joiden seurauksia ei ole laskettu täsmällisesti. Komissio ei voi ottaa näitä tietoja huomioon arvioidessaan Pomiglianon haittoja Areseen verrattuna, koska sen on tulkittava perustamissopimuksen 87 artiklan 3 kohdassa mainittuja poikkeuksia suppeasti.

(49) Kuten Italian viranomaisten laatimasta kustannus-hyötyanalyysista käy ilmi, Fiat Pomiglianon haitta muodostuu yleensä ottaen korkeammista työvoima-, kuljetus- ja investointikustannuksista. Komissio on kuitenkin havainnut useita poikkeamia Italian viranomaisten toteuttamaan kustannus-hyötyanalyysiin nähden.

1) Ensinnäkin komission käyttämä viitekorko, jota on sovellettu etenkin nykyarvon määrittämistä koskevissa laskelmissa, on 11,90 prosenttia eli viitekorko, joka Italiassa oli voimassa hanketta koskevien selvitysten laatimisajankohtana (noin vuonna 1994). Italian viranomaiset sen sijaan ovat määrittäneet nykyarvon 13,08 prosentin koron mukaan antamatta tähän riittäviä perusteluja.

2) Toiseksi, moottoriajoneuvoalan valtiontukia koskevan yhteisön puitesäännön mukaan toimintakustannuksia on verrattava investointikustannuksiin ainoastaan hankkeen liikuteltavan osan suhteen. Edellä on jo todettu, että kyseisen hankkeen osalta liikuteltavuus koskee ainoastaan 200 auton päivätuotantoa. Italian viranomaiset sen sijaan ovat käyttäneet kustannus-hyötyanalyysissaan perusoletuksena sitä, että päivätuotanto olisi sekä Fiat Pomiglianossa että Aresessa 500 autoa.

3) Komissio pitää epärealistisena vaihtoehtoa, jonka mukaan Areseen olisi voitu perustaa 500 autoa päivässä valmistava tuotantolaitos. Tällainen päätös olisi asettanut kyseenalaiseksi koko Fiat Pomiglianon tuotantolaitoksen kannattavuuden. Lisäksi Italian viranomaiset eivät missään vaiheessa ole osoittaneet kyllin perusteellisesti, että Fiat olisi todella vakavasti harkinnut tällaista vaihtoehtoa. Sen sijaan ne ovat toistuvasti todenneet, että Fiatin oli valittava, lisäisikö se tuotantoaan Puolassa vai säilyttäisikö tuotantokapasiteettinsa Italiassa.

4) Komission on näin ollen sovellettava kaikkiin selvityksen perusteella laskettuihin etuihin ja haittoihin 40 prosentin korjauskerrointa (= 200 auton päivätuotanto suhteessa 500 auton päivätuotantoon).

5) Investointien osalta komissio korostaa ensinnäkin, että niiden tutkimista vaikeuttaa muiden seikkojen ohella se, että komissio sai niistä käyttökelpoisia tietoja vasta vuonna 1999, vaikka ne aloitettiin jo vuonna 1995. Jotta komissio olisi voinut analysoida investointeja perusteellisesti, sen olisi pitänyt päästä tutustumaan Fiat Pomiglianon ja Aresen tuotantolaitoksiin ennen kuin hankkeen toteuttaminen alkoi. Koska tällaisia tutkimuksia on mahdotonta suorittaa jälkikäteen, komissio on voinut tehdä investointiin liittyviä haittoja koskevassa tutkimuksessaan vain varsin epätäsmällisiä arvioita. Komissio ei kuitenkaan ole vastuussa tästä tilanteesta.

6) Komissio myöntää, ettei 40 prosentin korjauskertoimen soveltaminen investoinnin etuihin ja haittoihin vastaa täysin teollisessa tuotannossa vallitsevaa todellisuutta silloin, kun hanke perustuu 200 auton päivätuotannon siirtämiseen 500 auton päivätuotannon sijasta. Koska Italian viranomaiset toisaalta eivät ole toimittaneet lisätietoja määräyksistä huolimatta, komissio katsoo Fiat Pomiglianon tuotantolaitoksille tehdyn käynnin ja Puolassa nimenomaan tästä kysymyksestä pidetyn kokouksen sekä asiantuntijoidensa neuvojen perusteella, että 40 prosentin korjauskertoimen soveltaminen investoinnin haittoihin on perusteltua. Johdonmukaisuuden vuoksi on myös komission tukikelpoisiksi katsomien investointien määrä rajoitettu 40 prosenttiin niistä investoinneista, jotka voitaisiin hyväksyä lain nro 488/92 nojalla. Tukikelpoisten investointien nykyarvo on näin ollen 195,6 miljardia Italian liiraa (vuoden 1995 perusta).

(50) Komission suorittamat oikaisut vaikuttavat merkittävästi alkuperäiseen kustannus-hyötyanalyysiin. Fiat Pomiglianon haitta Areseen verrattuna on komission mukaan 17,3 prosenttia.

(51) Italian viranomaisten 18 päivänä toukokuuta 1999 ilmoittama tuki, jonka nimellisarvo oli tuolloin 104,5 miljardia Italian liiraa, vastaa nykyarvoltaan asianomaisen viitekoron mukaan laskettuna 61,9 miljardia Italian liiraa. Suunnitellun tuen intensiteetti on näin ollen 31,6 prosenttia bruttoavustusekvivalentti, mikä on vähemmän kuin Pomiglianon tapaukseen sovellettavien aluetukien osalta voimassa oleva enimmäismäärä, 40 prosenttia nettoavustusekvivalentti.

(52) Koska moottoriajoneuvoala on altis suhdannevaihteluille, komissio tutkii yleensä kaikkien investointihankkeiden vaikutukset kilpailuun, erityisesti kyseisen konsernin tuotantokapasiteetin muutokset asianomaisilla markkinoilla.

Fiat Pomiglianossa toteutetun hankkeen vaikutukset koskevat tuotteen ominaisuuksien perusteella moottoriajoneuvojen markkinoita. Moottoriajoneuvoalan valtiontukia koskevan yhteisön puitesäännön mukaan merkitykselliset maantieteelliset markkinat ovat Euroopan talousalueen markkinat.

Italian viranomaiset kuvailevat 20 päivänä marraskuuta 1998 päivätyssä kirjeessä tuotantokapasiteettien kehitystä Fiatin moottoriajoneuvojen tuotantolaitoksilla ennen hankkeen toteuttamista ja sen jälkeen. Havaittavissa ei ole tuotantokapasiteetin lisääntymistä. Komissio katsoo näin ollen, että tutkittavana olevaan hankkeeseen voidaan soveltaa kolmen prosenttiyksikön mukautustekijää (*top-up*).

(53) Lopuksi komissio katsoo, että vaikka Fiat Pomigliano sijaitseekin perustamissopimuksen 87 artiklan 3 kohdan a alakohdan mukaisella tukialueella, moottoriajoneuvoteollisuuden alalla ei missään tapauksessa voida hyväksyä uusia toimintatukia.

V **PÄÄTELMÄT**

(54) Komissio on suorittanut asiantuntijoidensa avustamana perusteellisen tutkimuksen, jonka perusteella Italian suunnitteleman tuen lopullinen intensiteetti on 31,6 prosenttia BAE ja siihen liittyvien haittojen lopullinen intensiteetti 17,3 prosenttia BAE komission hyväksymistä tukikelpoisista investoinneista. Kun otetaan huomioon kolmen prosenttiyksikön mukautustekijän vaikutus, komissio katsoo, että aluetuki, jonka Italian viranomaiset aikovat myöntää Fiatin Pomiglianon tuotantolaitoksille, soveltuu yhteismarkkinoille perustamissopimuksen 87 artiklan 3 kohdan c alakohdan nojalla, jos tuen intensiteetti on enintään 20,3 prosenttia BAE.

(55) Koska tukikelpoisten investointien määrä on komission laskelmien mukaan 195,6 miljardia Italian liiraa, hyväksytyn tuen enimmäismäärä on nykyarvoltaan 39,6 miljardia Italian liiraa (vuoden 1995 perusta, johon sovelletaan 11,90 prosentin diskonttokorkoa).

(56) Jos kyseiselle investointihankkeelle myönnettävä valtiontuki ylittää tämän määrän, se ei sovellu yhteismarkkinoille.

(57) Hankkeen luonteen vuoksi komissio kehottaa Italian viranomaisia toimittamaan sille moottoriajoneuvoalan valtiontukia koskevan yhteisön puitesäännön 2.3 kohdan mukaisesti yksityiskohtaiset tiedot hankkeen toteuttamisesta,

ON TEHNYT TÄMÄN PÄÄTÖKSEN:

1 artikla

Valtiontuki, jonka Italia aikoo myöntää Fiat Auto SpA:n Pomigliano d'Arcon (Napoli) tuotantolaitoksille, soveltuu yhteismarkkinoille Euroopan yhteisön perustamissopimuksen 87 artiklan 3 kohdan c alakohdan nojalla, jos sen intensiteetti, joka lasketaan 195,6 miljardin Italian liiran tukikelpoisten investointien perusteella (vuoden 1995 perustasta 11,90 prosentin koron mukaan laskettu nykyarvo), on enintään 20,3 prosenttia bruttoavustusekvivalentti.

Näin ollen hyväksytään kyseinen tuki, jonka nykyarvo voi olla enintään 39,6 miljardia Italian liiraa (vuoden 1995 perusta, johon sovelletaan 11,90 prosentin diskonttokorkoa).

2 artikla

Jos Italian Fiat Pomiglianolle myöntämä valtiontuki ylittää 1 artiklassa mainitun määrän, se ei sovellu yhteismarkkinoille.

3 artikla

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

4 artikla

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

5 artikla

Tämä päätös on osoitettu Italian tasavallalle.

Tehty Brysselissä 28 päivänä heinäkuuta 1999.

Komission puolesta

Karel VAN MIERT

Komission jäsen