

## II

(Retsakter hvis offentliggørelse ikke er obligatorisk)

## KOMMISSIONEN

## KOMMISSIONENS BESLUTNING

af 28. februar 2001

om Italiens påtænkte statsstøtte til Fiat-Sata SpA, Melfi

(meddelt under nummer K(2001) 683)

(Kun den italienske udgave er autentisk)

(EØS-relevant tekst)

(2001/489/EF)

KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER HAR —

under henvisning til traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab, særlig artikel 88, stk. 2, første afsnit,

under henvisning til aftalen om Det Europæiske Økonomiske Samarbejdsområde, særlig artikel 62, stk. 1, litra a),

under henvisning til Rådets forordning (EF) nr. 659/1999 af 22. marts 1999 om fastlæggelse af regler for anvendelse af EF-traktatens artikel 93 <sup>(1)</sup>, særlig artikel 7, stk. 3,

efter at have opfordret interesserede parter til at fremsætte deres bemærkninger i overensstemmelse med disse artikler <sup>(2)</sup>, under hensyntagen til disse bemærkninger, og

ud fra følgende betragtninger:

## I. SAGSFORLØB

(1) Ved brev af 17. marts og 16. april 1999 anmeldte de italienske myndigheder til Kommissionen en påtænkt regionalstøtte til fordel for virksomheden Sata SpA. til en investering i automobilfabrikken i Melfi (Basilicata). Den 22. marts 1999 opførte Kommissionen sagen i registret over anmeldt støtte under N 167/99. Den 19. maj 1999 sendte Kommissionen de italienske myndigheder en anmodning om oplysninger, som Italien besvarede ved brev af 24. juni 1999. Der blev aflagt et besøg i Polen og i Melfi, hvorefter Kommissionen ved brev af 27. juli 1999 anmodede de italienske myndigheder om yderligere forklaringer. Efter at have bedt om forlængelse

af svarfristen afgav de italienske myndigheder delvise besvarelser ved brev af 11. oktober 1999.

(2) Ved brev af 25. januar 2000 <sup>(3)</sup> underrettede Kommissionen Italien om sin beslutning om at indlede proceduren efter EF-traktatens artikel 88, stk.2, over for ovennævnte støtte.

(3) Kommissionens beslutning om at indlede proceduren blev offentliggjort i *Europæiske Fællesskabers Tidende* <sup>(4)</sup>. Kommissionen opfordrede interesserede parter til at fremsætte deres bemærkninger.

(4) Efter et møde den 1. marts i Rom med repræsentanter for Kommissionen fremsatte Italien ved brev af 18. april 2000, der indgik den 25. april 2000, sine bemærkninger og gav de oplysninger, som ansås for nødvendige for vurderingen af sagen.

(5) Kommissionen har ikke modtaget bemærkninger fra interesserede parter.

## II. DETALJERET BESKRIVELSE AF STØTTEN

(6) Modtageren af støtten er Sata SpA, et datterselskab af »Fiat Auto SpA«, som ejer 100 % af aktierne. Fiat-koncernen er til stede i automobilektoren hovedsagelig med tre selskaber: Fiat Auto for personbiler, Iveco for varevogne og Magneti Marelli for komponenter. Fiat Auto driver fabrikker i Italien, Polen, Tyrkiet og Sydamerika og sælger automobiler under mærkerne Alfa Romeo, Ferrari, Fiat, Lancia og Maserati.

<sup>(1)</sup> EFT L 83 af 27.3.1999, s. 1.

<sup>(2)</sup> EFT C 110 af 15.4.2000, s. 27.

<sup>(3)</sup> SG(2000) D/100810.

<sup>(4)</sup> Se fodnote 3.

- (7) I øjeblikket fremstiller fabrikken i Melfi køretøjer i klasse B, nemlig Fiat Punto og Lancia Y, og har en samlet kapacitet på 1 600 biler pr. dag (i seks dage om ugen med to skift), der er fordelt således: 1 200 Punto og 400 Lancia Y. Det anmeldte projekt, der ikke indebærer nogen ændring af kapaciteten, tager hovedsagelig sigte på udvikling af nye og smidige karrosseri- og montage-linjer i forbindelse med søsætningen af den nye Punto (som Fiat har givet kodenavnet »modello 188«), hvis kommercielle produktion indledtes i 1999.
- (8) Følgende investeringer på i alt 436 mia. ITL blev foretaget i tidsrummet 1997-2000 (i mio. ITL):

Investeringstype	Beløb
Ledelse af arbejdet	308
Indretning af bygninger	6 150
Maskiner og udstyr	429 450
<b>I alt</b>	<b>435 908</b>

- (9) De italienske myndigheder hævdede, at investeringen også kunne være foretaget i Fiat-koncernens fabrik i Tychy i Polen med henblik på en mobil produktion af 400 køretøjer om dagen. Italien havde imidlertid foretaget en lønsomhedsanalyse for at sammenligne udgifterne i forbindelse med fremstilling af 1 200 køretøjer model 188 om dagen i Melfi med udgifterne i forbindelse med en produktion, der fordeles mellem Melfi (800 køretøjer om dagen) og Tychy (400 køretøjer om dagen). Ifølge de italienske myndigheder fremgik det af analysen, at Melfi havde et handicap på 27,3 %, hvilket var tilstrækkeligt til at tillade en støtteintensitet på 15,3 %. Den anmeldte støtte, der skal ydes i medfør af lov nr. 488 af 19. december 1992, har form af en regionalstøtte på 78 mia. ITL (40 mio. EUR).

### III. BEMÆRKNINGER FRA INTERESSEREDE PARTER

- (10) Kommissionen har ikke modtaget nogen bemærkninger fra interesserede parter.

### IV. BEMÆRKNINGER FRA ITALIEN

- (11) Efter at have anmodet om forlængelse af fristen for fremsættelse af bemærkninger om procedurens iværksættelse og i forlængelse af et møde med repræsentanter for de italienske myndigheder, Fiat og Generaldirektoratet for Konkurrence den 1. marts 2000 sendte Italien ved skrivelse af 18. april 2000, der indgik i

Kommissionen den 25. april 2000, Kommissionen sine bemærkninger om procedurens iværksættelse, som er taget i betragtning.

- (12) Med hensyn til den eventuelle ydelse af støtte til leverandører til industriudviklingsområdet i Melfi svarede Italien for det første, at der ikke har været ansøgninger om støtte på grundlag af lov nr. 488/92 i regionen Basilicata til projekter, der kan henføres til virksomhed i forbindelse med Fiat-Sata.
- (13) For det andet anfører Italien, at Fiat for tiden ikke agter at øge sin strukturelle kapacitet i Europa. I tilfælde af en beslutning om, at fremstillingen af model 188 delvis skulle forlægges til Polen, skulle fremstillingen af samme model derfor nedskæres tilsvarende i Melfi uden forøgelse af produktionen af den anden model, Lancia Y, der fremstilles dér i tilstrækkeligt omfang til at tilfredsstille efterspørgslen.
- (14) For det tredje forklarede Italien udførligt, hvilke tekniske forandringer der er nødvendige i produktionsstrukturerne de to steder. I tilfælde af, at produktionen af model 188 forlægges til Polen, vil det være muligt i fabrikken i Melfi at standse og ved hjælp af mindre kostbare teknologiske løsninger at omdanne en produktionslinje med nedsat kapacitet og samtidig fortsætte produktionen for fuld hastighed på den anden. Beslutes det derimod at fremstille alle modellerne i Melfi, er det nødvendigt at vælge teknologisk nye og dyrere løsninger med henblik på at afbøde de afbræk i de igangværende anlægs drift, som er nødvendige for at foretage ændringerne.
- (15) Italien jorde gældende, at projektet virkelig er mobilt, og fremsendte yderligere dokumentation for at påvise, at det på et vist tidspunkt virkelig var under overvejelse at foretage investeringerne på det alternative sted.
- (16) Endelig fremsatte Italien bemærkninger og afgav yderligere forklaringer vedrørende de forudsætninger og de udgiftsposter, der anvendes i lønsomhedsanalysen.

### V. VURDERING AF STØTTEN

- (17) Den af de italienske myndigheder anmeldte foranstaltning til fordel for Fiat-Sata SpA udgør statsstøtte i henhold til traktatens artikel 87, stk. 1, eftersom den finansieres af staten eller ved statsmidler. Da støtten desuden udgør en ikke ubetydelig del af projektets finansiering, truer den med at forvride konkurrencen i Fællesskabet, idet den tilgodeser Fiat-Sata SpA på bekostning af konkurrenterne, der ikke modtager støtte. Endelig præges motorkøretøjssektoren af en betydelig samhandel inden for Fællesskabet.

- (18) Støtten er bestemt for en virksomhed, der arbejder i sektoren for fremstilling og montering af motorkøretøjer og således henhører under motorkøretøjssektoren som omhandlet i EF-rammebestemmelserne for statsstøtte til motorkøretøjsindustrien (EF-rammebestemmelserne) <sup>(5)</sup>.
- (19) Den pågældende støtte, der blev anmeldt den 17. marts og den 16. april 1999, vil blive ydet i medfør af lov nr. 488/92, der blev godkendt af Kommissionen den 12. juli 2000 som led i det nye regionalstøttekort for Italien. Lov nr. 488/92 har to års tilbagevirkende kraft for så vidt angår de støtteberettigede investeringer.
- (20) I de gældende EF-rammebestemmelser står der, at støtte, som de offentlige myndigheder planlægger at yde til et individuelt projekt inden for rammerne af støtteordninger, Kommissionen har godkendt, til fordel for en virksomhed, der arbejder i motorkøretøjsindustrien, i henhold til traktatens artikel 88, stk. 3, skal anmeldes, før støtten ydes, hvis en af de følgende to tærskler overskrides: i) de samlede projektkostninger er lig med 50 mio. EUR, ii) den samlede bruttostatsstøtte og støtte fra fællesskabsinstrumenter til projektet er lig med 5 mio. EUR.
- (21) Såvel de samlede projektkostninger som den samlede bruttostatsstøtte overskrider de pågældende anmeldelsestærskler. Ved at anmelde den påtænkte støtte til fordel for Fiat-Sata SpA overholdte de italienske myndigheder således de i traktatens artikel 88, stk. 3, fastsatte betingelser.
- (22) I traktatens artikel 87, stk. 2, står der, hvilke former for støtte der er forenelige med traktaten. Under hensyn til støttens art og formål samt modtagerens geografiske beliggenhed finder artikel 87, stk. 2, litra a), b) og c), ikke anvendelse. I artikel 87, stk. 3, står der, hvilke andre støtteformer der kan anses for at være forenelige med fællesmarkedet. Foreneligheden med traktaten skal vurderes ud fra Fællesskabet som helhed og ikke i en ren national sammenhæng. For at bevare fællesmarkedets rette virkemåde og under hensyn til det i traktatens artikel 3, litra g), knæsatte princip, skal de i artikel 87, stk. 3, fastsatte undtagelsesbestemmelser fortolkes strengt. Med hensyn til de i artikel 87, stk. 3, litra b) og d), fastsatte modtagelsesbestemmelser er det klart, at den pågældende støtte ikke skal fremme virkeliggørelsen af et vigtigt projekt af fælleseuropæisk interesse eller afhjælpe en alvorlig forstyrrelse i Italiens økonomi. Med hensyn til de i artikel 87, stk. 3, litra a) og c), fastsatte undtagelsesbestemmelser skal Kommissionen anføre, at fabrikken er beliggende i Melfi, i Basilicata, i en region, der er støtteberettiget i henhold til litra a).
- (23) For at kunne udtale sig om den påtænkte regionalstøttes forenelighed med fællesmarkedet på grundlag af den i traktatens artikel 87, stk. 3, litra a), fastsatte undtagelsesbestemmelse må Kommissionen eftervise, om de i EF-rammebestemmelserne for statsstøtte til motorkøretøjsindustrien fastsatte betingelser er opfyldt.
- (24) For på grundlag af ovennævnte rammebestemmelser at kunne tillade en støtte undersøger Kommissionen efter at have sikret sig, at regionen kan modtage støtte i medfør af fællesskabsretten, om investorer kan vælge et andet sted til gennemførelse af sit projekt, hvorved det påvises, om støtten er nødvendig under særlig hensyntagen til projektets geografiske mobilitet. På grundlag af det nye regionalstøttekort for Italien, som Kommissionen godkendte den 1. marts 2000 <sup>(6)</sup> for de i artikel 87, stk. 3, litra a), omhandlede regioner, er automobilfabrikken i Melfi (Basilicata) beliggende i et område, der er støtteberettiget i henhold til artikel 87, stk. 3, litra a), og hvor der kan tillades regionalstøtte på op til 35 % NSÆ (svarende til 50,67 % BSÆ) til fordel for større virksomheder.
- (25) Kommissionen og den af denne udpegede automobilsagkyndige har undersøgt projektets geografiske mobilitet. Den anser, at det virkelig er teknisk muligt at fremstille 400 køretøjer om dagen i fabrikken i Tychy i Polen, og at denne fabrik udgør et gyldigt alternativ. Dette er blevet bekræftet ved et besøg på fabrikken i Polen samt af den af Italien tilvejebragte dokumentation med oplysninger fra før indledningen af investeringerne, hvoraf det fremgår, at Fiat virkelig har taget delproduktion af model 188 i Tychy i betragtning. Projektet er derfor mobilt og kan betragtes som berettiget til regionalstøtte, eftersom støtten er nødvendig for at trække investeringen til den støtteberettigede region.
- (26) I motorkøretøjsindustrien tillades ikke regionalstøtte til modernisering og rationalisering, der sædvanligvis ikke er mobile. En omlægning, der indebærer en radikal ændring af produktionsstrukturene i den bestående fabrik, vil dog kunne være berettiget til regionalstøtte. Kommissionens uvildige sagkyndige har bekræftet, at de pågældende investeringer vedrører en radikal fornyelse af et bestående anlæg, der indebærer en samlet investering på 436 mia. ITL i forbindelse med den fuldstændige modelfornyelse. Talrige transferlinjer er blevet forlænget med henblik på anbringelse af nyt værktøj. På grundlag af de af Italien tilvejebragte projekter, rapporter fra de uvildige automobilsagkyndige samt besøget på stedet kan Kommissionen anføre, at investeringerne i forbindelse med søsætningen af den nye model 188 udgør en omlægning.

<sup>(5)</sup> EFT C 279 af 15.9.1997, s. 1.

<sup>(6)</sup> EFT C 175 af 24.6.2000, s. 11.

(27) Kommissionen kan dog kun anse omkostningerne i forbindelse med projektets mobile aspekter for støtteberettigede. Italien har opdelt investeringerne i to dele: »mobile støtteberettigede investeringer« svarende til 149,1 mia. ITL, og »øvrige støtteberettigede investeringer« svarende til 287 mia. ITL. Kommissionen finder, at sidstnævnte ikke er mobile, eftersom de kan henføres til den faste del af de 800 køretøjer model 188, der daglig fremstilles i Melfi, ud fra den af Fiat valgte løsning. Kommissionen har derfor udelukkende anset investeringerne på 149,1 mia. ITL for støtteberettigede, hvilket i væsentlig grad ændrer støttens intensitet og intensiteten af projektets regionale handicap.

(28) Med bistand fra de uvildige sagkyndige har Kommissionen gennemgået lønsomhedsanalysen for at eftervise, om regionalstøtten står i rimeligt forhold til de regionale problemer, den skal løse. Kulegravningen af lønsomhedsanalysen har afklaret visse punkter, der var blevet bragt på bane ved procedurens iværksættelse. Den vigtigste årsag til det forholdsmæssige handicap i Melfi skyldes de betydelig højere lønudgifter i Italien i forhold til Polen. For så vidt angår investeringsomkostningerne, der er en smule højere i tilfælde af, at alle de 1 200 køretøjer »typo 188« fremstilles i Melfi, er de forskellige tekniske løsninger, der skal vedtages i de to tilfælde, blevet taget i betragtning, hvilket indebærer en investering med højere kapitalintensitet i Melfi i forhold til Polen. Andre elementer, såsom transportudgifter for reservedele og færdige køretøjer, er taget i betragtning i analysen. På baggrund af de yderligere oplysninger, der blev fremsendt af Italien efter procedurens iværksættelse, er lønsomhedsanalysen blevet ændret med hensyn til visse elementer.

— For så vidt angår startudgifterne erkendte Italien i sit svar på procedurens iværksættelse, at det var betimeligt at ændre størrelsen af disse udgifter, og det fremlagde nye, berigtigede tal. Kommissionen har for den løsning, der går ud på delproduktion af køretøjerne i Polen, taget hensyn til et handicap på 2,4 mia. ITL i modsætning til det handicap på 4 mia. ITL, der oprindeligt blev anmeldt. Som følge heraf er handicappet i forbindelse med Melfi i lønsomhedsanalysen, for så vidt angår startudgifterne, blevet nedsat med 1,6 mia. ITL.

— For så vidt angår medregningen i lønsomhedsanalysen af udgifter i forbindelse med afskedigelser i Melfi skal det bemærkes, at Italien i sin lønsomhedsanalyse ikke har medregnet de yderligere udgifter til dækning af byrder i forbindelse med afskedigelser som følge af en flytning af produktionen til Polen. I den forbindelse henviser Italien til, at der i regionen er mangel på faglært arbejdskraft med passende erhvervs erfaring. I tilfælde af en nedskæring af arbejdsstyrken i Melfi ville de afskedigede arbejdere stå til rådighed i regionen for underleverandører og

andre industrivirksomheder. Nedskæringen af arbejdsstyrken i Melfi ville let kunne gennemføres ved naturlig afgang og ved ansættelse af de fritstillede arbejdere hos leverandører i regionen. Kommissionen finder dog, at en kapacitetsnedskæring i fabrikken i Melfi på 400 køretøjer om dagen og dermed en produktionsnedskæring som følge af produktionens flytning til Polen også ville indvirke på beskæftigelsesniveauet hos de leverandører af Fiat-komponenter, der findes i Melfi-området. Som følge af afhængigheden af produktionen i Melfi ville også de, i stedet for at antage nye arbejdstagere, blive tvunget til at afskedige personale. De italienske myndigheder har ikke tilvejebragt noget bevis, der kan bortveje den tvivl, Kommissionen nærer desangående. Den finder derfor, at der i lønsomhedsanalysen skal tages hensyn til udgifterne i forbindelse med afskedigelser med henblik på vurdering af Melfis handicap i forhold til Polen. Kommissionen har været nødt til at træffe denne beslutning på grundlag af de oplysninger, den er i besiddelse af, navnlig dem, Italien fremsendte i svaret på procedurens iværksættelse. Da de italienske myndigheder ikke har sat tal på dette element, har Kommissionen anslået udgifterne i forbindelse med afskedigelser i fabrikken i Melfi som følge af flytning af fremstillingen af 400 model 188 til Polen til 19 415 mio. ITL. Kommissionen har medregnet disse udgifter i vurderingen af Melfis handicap i forhold til Polen.

— Som tidligere nævnt har Kommissionen udelukkende anset udgifterne i forbindelse med projektets mobile aspekter, der andrager 149,1 mia. ITL, for støtteberettigede, hvilket øger såvel støtteintensiteten som intensiteten af det regionale handicap for projektet væsentligt.

(29) Ovennævnte ændringer af analysen giver lønsomhedsresultater, der afviger fra dem, der oprindeligt blev anmeldt af Italien. Den neddiskonterede nettoværdi af den støtteberettigede investering er på 134,1 mia. ITL, og den neddiskonterede værdi af støtten er på 60 mia. ITL, således at støtteintensiteten for projektet bliver på 44,7 % BSÆ (i forhold til de 15,3 % BSÆ, der oprindeligt blev anmeldt). Projektets handicap er på 89 366 mio. ITL, og handicappets intensitet er på 66,6 % (i forhold til de 27,3 %, der oprindeligt blev anmeldt).

(30) Endelig har Kommissionen undersøgt spørgsmålet om en eventuel forhøjelse af den tilladte støtteintensitet for bedre at kunne tilskynde investor til at investere i den pågældende region. Sådanne forhøjelser tillades, dersom investeringen ikke forværrer de bestående kapacitetsproblemer i motorkøretøjsindustrien. Resultaterne af lønsomhedsanalysen viser imidlertid, at det ikke er nødvendigt at tage en sådan forhøjelse i betragtning i den foreliggende sag.

## VI. KONKLUSION

- (31) Støtteintensiteten for projektet ligger under såvel det handicap, der fremgår af lønsomhedsanalysen, som tærsklen for regionalstøtte. Den regionalstøtte, Italien påtænker at yde Fiat-Sata SpA, er derfor forenelig med fællesmarkedet i henhold til traktatens artikel 87, stk. 3, litra a) —

VEDTAGET FØLGENDE BESLUTNING:

*Artikel 1*

Den af Italien påtænkte statsstøtte til Fiat Auto i Melfi på 78 mia. ITL er forenelig med fællesmarkedet efter traktatens artikel 87, stk. 3, litra a).

Støtten på 78 mia. ITL er følgelig tilladt.

*Artikel 2*

Denne beslutning er rettet til Den Italienske Republik.

Udfærdiget i Bruxelles, den 28. februar 2001.

*På Kommissionens vegne*

Mario MONTI

*Medlem af Kommissionen*