

ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

της 28ης Ιουλίου 1999

σχετικά με την κρατική ενίσχυση την οποία η Ιταλία προτίθεται να θέσει σε εφαρμογή υπέρ της Fiat Auto SpA στο εργοστάσιο του Pomigliano d' Arco (Νάπολη)

[κοινοποιηθείσα υπό τον αριθμό E(1999) 2916]

(Το κείμενο στην ιταλική γλώσσα είναι το μόνο αυθεντικό)

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

(2000/318/EK)

Η ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ,

Έχοντας υπόψη:

τη συνθήκη για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας, και ιδίως το άρθρο 88 παράγραφος 2 πρώτο εδάφιο,

τη συμφωνία για τον Ευρωπαϊκό Οικονομικό Χώρο, και ιδίως το άρθρο 62 παράγραφος 1 στοιχείο α),

Αφού κάλεσε τους ενδιαφερόμενους να υποβάλλουν τις παρατηρήσεις τους σύμφωνα με τα εν λόγω άρθρα⁽¹⁾,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

I. ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ

- (1) Σύμφωνα με το άρθρο 88 παράγραφος 3 της συνθήκης, η ιταλική κυβέρνηση κοινοποίησε μεταξύ Οκτωβρίου και Δεκεμβρίου 1997 έξι σχέδια κρατικών ενισχύσεων υπέρ της επιχείρησης Fiat Auto SpA (στη συνέχεια «η Fiat»)⁽²⁾, στα οποία συμπεριλαμβάνεται το σχέδιο κρατικής ενίσχυσης υπέρ του εργοστασίου στο Pomigliano d'Arco, στην επαρχία της Νάπολης — περιφέρεια Campania (στη συνέχεια «η Fiat Pomigliano»), που καταχωρίστηκε με τον αριθμό N 727/97 από την Επιτροπή στις 28 Οκτωβρίου 1997. Από τις ιταλικές αρχές ζητήθηκε η αποστολή συμπληρωματικών στοιχείων και παράλληλα απεστάλησαν στις εν λόγω αρχές πολυάριθμες επιστολές υπενθύμισης με σκοπό τη συγκέντρωση πληροφοριακών στοιχείων που είναι απαραίτητα για την έκδοση απόφασης εκ μέρους της Επιτροπής. Στις 23 Απριλίου 1998, πραγματοποιήθηκε συνεδρίαση με εκπροσώπους της Ιταλίας και της Fiat με σκοπό τη συζήτηση διαφόρων λεπτομερειών εξέτασης της εν λόγω υπόθεσης. Τελικά, οι ιταλικές αρχές, με επιστολή της 20ής Νοεμβρίου 1998, απάντησαν εν μέρει στα ερωτήματα της Επιτροπής.
- (2) Στη συνέχεια, η Επιτροπή, με επιστολή της 3ης Μαρτίου 1999, ενημέρωσε την Ιταλία για την απόφασή της να κινήσει

τη διαδικασία του άρθρου 88 παράγραφος 2 της συνθήκης κατά των εν λόγω σχεδίων ενισχύσεων και διέταξε την Ιταλία να της διαβιβάσει, εντός προθεσμίας ενός μηνός, όλα τα έγγραφα, στοιχεία και δεδομένα που είναι απαραίτητα για την εκτίμηση του συμβιβασμού των ενισχύσεων αυτών με την κοινή αγορά. Ελλείψει απάντησης, η Επιτροπή θα εξέδιδε απόφαση με βάση τα διαθέσιμα μόνο πληροφοριακά στοιχεία.

- (3) Η απόφαση της Επιτροπής για κίνηση της διαδικασίας δημοσιεύθηκε στην *Επίσημη Εφημερίδα των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων*⁽³⁾. Η Επιτροπή κάλεσε τους ενδιαφερόμενους να υποβάλουν τις παρατηρήσεις τους.

Η Επιτροπή δεν έλαβε παρατηρήσεις για το θέμα αυτό εκ μέρους των ενδιαφερόμενων.

- (4) Εκπρόσωποι της Επιτροπής μετέβησαν στο Mirafiori στις 24 Φεβρουαρίου 1999 προκειμένου να συζητήσουν, μεταξύ άλλων, την υπόθεση Fiat Pomigliano, ενώ επιτόπιες επισκέψεις πραγματοποιήθηκαν στο Pomigliano στις 18 Μαΐου 1999 και στην Πολωνία, στο Tichy και Biesko-Biala, στις 22 Ιουνίου 1999.

II. ΛΕΠΤΟΜΕΡΗΣ ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΤΗΣ ΕΝΙΣΧΥΣΗΣ

- (5) Η προβλεπόμενη από τις ιταλικές αρχές ενίσχυση επρόκειτο να χορηγηθεί στη Fiat, η οποία διαθέτει εργοστάσια, μεταξύ άλλων, στην Ιταλία, στην Πολωνία, στην Τουρκία και στη Νότια Αμερική. Το 1998, η παραγωγή της ανήλθε σε 2,7 εκατομμύρια αυτοκίνητα με τα σήματα της Alfa Romeo, της Ferrari, της Fiat, της Lancia και της Maserati. Για τις δραστηριότητές της, η εταιρεία απασχολούσε το 1997 περίπου 62 000 εργαζόμενους στην Ιταλία, εκ των οποίων 7 500 στο Pomigliano όπου παράγονται αυτοκίνητα πωλούμενα με το σήμα της Alfa Romeo. Σημαντικό μέρος των πωλήσεων της Fiat, και συγκεκριμένα περίπου το ένα τρίτο, πραγματοποιείται στα άλλα κράτη μέλη.
- (6) Η κοινοποιηθείσα επένδυση πραγματοποιείται στο Pomigliano, σε ενισχυόμενη ζώνη δυνάμει του άρθρου 87 παράγραφος 3 στοιχείο α) της συνθήκης, όπου εφαρμόζεται για τις μεγάλες επιχειρήσεις ανώτατο όριο περιφερειακής ενίσχυσης 40 % καθαρού ισοδυνάμου επιχορήγησης («ΚΙΕ»). Η

⁽¹⁾ ΕΕ C 113 της 24.4.1999, σ. 16.

⁽²⁾ Τέσσερα σχέδια ενισχύσεων αφορούν την παραγωγή αυτοκινήτων: Cas-sino-Piedimonte San Germano, Mirafiori Carrozzeria (C 5/99, ex N 728/97), Pomigliano (C 4/99, ex N 727/97) και Rivalta (C 8/99, ex N 834/97)· δύο σχέδια ενισχύσεων αφορούν την κατασκευή κινητήρων: Termoli (C 7/99, ex N 730/97) και Mirafiori Meccanica (C 9/99, ex N 838/97).

⁽³⁾ Βλέπε υποσημείωση 1.

υλοποίηση της επένδυσης άρχισε στα τέλη Μαρτίου 1995 και αναμένεται να ολοκληρωθεί τον Μάιο του 2000. Σύμφωνα με τις ιταλικές αρχές, το ύψος της ανέρχεται σε 659 δισεκατομμύρια ΙΤΛ (παρούσα αξία: 476 δισεκατομμύρια ΙΤΛ ή περίπου 247 εκατομμύρια ευρώ). Στόχος της επένδυσης είναι η παραγωγή του μοντέλου «Α 156», το οποίο ανήκει στην κατηγορία D, και ενός νέου αυτοκινήτου μάρκας Alfa Romeo κατηγορίας C (κωδικός: «μοντέλο 937»).

(7) Η ενίσχυση, παρούσας αξίας 56,4 δισεκατομμυρίων ΙΤΛ (30,6 εκατομμύρια ευρώ), επρόκειτο να χορηγηθεί — σύμφωνα με δηλώσεις των ιταλικών αρχών — στο πλαίσιο του καθεστώτος που προβλέπεται από το νόμο αριθ. 488⁽⁴⁾ της 19ης Δεκεμβρίου 1992, ο οποίος αφορά την αναχρηματοδότηση του νόμου αριθ. 64/86 (στη συνέχεια «ο νόμος αριθ. 488/92») που εγκρίθηκε με απόφαση της Επιτροπής στις 24 Μαρτίου 1995. Η παρούσα ένταση της ενίσχυσης θα ανερχόταν έτσι σε 12,3% ΚΙΕ ή σε 10,08% ακαθάριστου ισοδύναμου επιχορήγησης («ΑΙΕ»).

(8) Η Επιτροπή ενημέρωσε την ιταλική κυβέρνηση ότι αποφάσισε να κινήσει την τυπική διαδικασία εξέτασης για το κοινοποιηθέν σχέδιο ενίσχυσης, κυρίως διότι διατηρούσε αμφιβολίες σχετικά με:

α) την ανάγκη χορήγησης της ενίσχυσης, και ιδίως το βάσιμο των επιχειρημάτων για την κινητικότητα των επενδύσεων·

β) το ύψος της δυνάμενης να εγκριθεί ενίσχυσης, καθότι οι ιταλικές αρχές δεν διαβίβασαν τα πληροφοριακά στοιχεία που είναι απαραίτητα για την εκπόνηση ανάλυσης κόστους/οφέλους («ΑΚΟ»).

(9) Επιπλέον, η Επιτροπή διέταξε την Ιταλία να κοινοποιήσει, εντός προθεσμίας ενός μηνός, όλα τα στοιχεία που είναι απαραίτητα για την εκτίμηση του συμβιβασμού των εν λόγω ενισχύσεων. Οι υπηρεσίες της Επιτροπής ζήτησαν ορισμένα ειδικά έγγραφα, μεταξύ των οποίων:

α) μελέτη εγκατάστασης από την οποία να προκύπτει η κινητικότητα του σχεδίου·

β) στοιχεία που να αποδεικνύουν ότι οι κοινωνικές και άλλες επιπτώσεις από τυχόν κλείσιμο του εργοστασίου στο Pomigliano δεν θα είχαν παρεμποδίσει την μεταφορά δραστηριοτήτων προς άλλα εργοστάσια·

γ) ανάλυση κόστους/οφέλους που θα βασίζεται στον προσδιορισμό εργοστασίου αναφοράς σε μη ενισχυόμενη περιφέρεια της Κοινότητας· στο πλαίσιο της ανάλυσης αυτής θα συγκρίνεται το λειτουργικό κόστος (έξοδα προσωπικού, εξαρτήματα/υλικά, μισθώματα, κόστος αποθεμάτων, κόστος ενέργειας/ύδρευσης, τηλεπικοινωνιών, μεταφορών εισροών και τελικών προϊόντων, κατάρτισης κ.λπ.), για περίοδο τριών ετών από την έναρξη της παραγωγής, καθώς και το επενδυτικό κόστος (στο οποίο συμπεριλαμβάνονται τα γήπεδα, τα κτίρια/κατασκευές, οι

μηχανές/εγκαταστάσεις, ο εξοπλισμός και οι πρέσες, ο εξοπλισμός που έχει τεθεί στη διάθεση των προμηθευτών κ.λπ.) στις δύο θέσεις εγκατάστασης·

δ) στοιχεία σχετικά με την παραγωγική ικανότητα στο επίπεδο του ομίλου πριν και μετά από την πραγματοποίηση του σχεδίου.

Ελλείψει απάντησης, η Επιτροπή θα εξέδιδε απόφαση με βάση τα διαθέσιμα μόνο πληροφοριακά στοιχεία.

III. ΣΧΟΛΙΑ ΤΗΣ ΙΤΑΛΙΑΣ

(10) Οι ιταλικές αρχές, αφού ζήτησαν στις 9 Απριλίου 1999 συμπληρωματική προθεσμία για την απάντησή τους, διαβίβασαν στην Επιτροπή, με επιστολή της 16ης Απριλίου 1999, τα στοιχεία που εκριναν απαραίτητα για να ολοκληρωθεί η εξέταση των έξι υποθέσεων που κοινοποιήθηκαν μεταξύ Οκτωβρίου και Δεκεμβρίου 1997, και για τις οποίες η Επιτροπή αποφάσισε να κινήσει σχετική διαδικασία στις 3 Φεβρουαρίου 1999.

(11) Η ιταλική κυβέρνηση επιμένει κυρίως στο ότι, κατά την άποψή της, υφίσταται ένα κενό μεταξύ της οικονομικής πραγματικότητας που υπαγόρευσε την απόφαση εγκατάστασης και της εξέτασης που διεξήγαγε η Επιτροπή, ιδίως για τα ζητήματα που συνδέονται με την κινητικότητα και την εκπόνηση της ΑΚΟ. Οι παρατηρήσεις για το θέμα αυτό εξέρχονται του πλαισίου της υπόθεσης Fiat Pomigliano και αφορούν και τις έξι προαναφερθείσες υποθέσεις Fiat.

(12) Όσον αφορά τα εργοστάσια συναρμολόγησης⁽⁵⁾, η Ιταλία σημειώνει ότι η Fiat εκπόνησε πράγματι ένα συνεκτικό πρόγραμμα επενδύσεων για την περίοδο 1993-1998, αφού προηγουμένως εξέτασε δυο εναλλακτικές λύσεις: από την πραγματοποίηση των εν λόγω επενδύσεων να ευνοηθούν είτε τα ιταλικά εργοστάσια είτε τα πολωνικά εργοστάσια (μεγιστοποιώντας τις μεταφορές δραστηριότητας προς το Tichy και το Bielsko-Biala). Από τα διαγράμματα που επισυνάπτονται στην επιστολή της 16ης Απριλίου 1999 προκύπτουν τα στοιχεία σχετικά με την παραγωγική ικανότητα κάθε εργοστασίου, σε συνάρτηση με την εξεταζόμενη εναλλακτική λύση. Από διάφορες αναλύσεις που διεξήγαγε η Fiat προέκυψε ότι εάν, για την παραγωγή αυτοκινήτων των κατηγοριών B, C και D της μάρκας Fiat και της μάρκας Alfa Romeo, επιλεγόταν ως τόπος εγκατάστασης των παραγωγικών μονάδων η Πολωνία, η αποδοτικότητα της επένδυσης θα ήταν υψηλότερη από εκείνη που τελικά πραγματοποιήθηκε η Fiat και η οποία περιορίζει την πολωνική παραγωγή στην κατηγορία A. Με ίδιες ή ελαφρώς ανώτερες επενδύσεις θα είχε επιτευχθεί υψηλότερη αποδοτικότητα χάρη στο μειωμένο κόστος εργασίας, μεταφοράς προς τις αγορές διάθεσης⁽⁶⁾, αλλά και εξαρτημάτων καθότι το δίκτυο τοπικών προμηθευτών της Fiat, ήδη καλά οργανωμένο, θα είχε αναπτυχθεί περαιτέρω.

⁽⁵⁾ Πρόκειται για τα εργοστάσια Cassino, Mirafiori Carrozzeria, Pomigliano και Rivalta.

⁽⁶⁾ Πρόκειται για τις αγορές της κεντρικής Ευρώπης (Γερμανία, Γαλλία, Βέλγιο και Κάτω Χώρες) και της ανατολικής Ευρώπης.

⁽⁴⁾ Επίσημη Εφημερίδα της ιταλικής κυβέρνησης αριθ. 299 της 21.12.1992.

- (13) Η Ιταλία διευκρινίζει ότι η μείωση προσωπικού που κατέστη απαραίτητη λόγω της μεταφοράς παραγωγής προς την Πολωνία, θα μπορούσε να πραγματοποιηθεί από τη Fiat μέσω της κινητικότητας του προσωπικού, ιδίως με τη μη αντικατάσταση των εργαζομένων που αποχωρούν για λόγους συνταξιοδότησης, και οι οποίοι θα ήταν πολυάριθμοι λαμβανομένης υπόψη της ηλικιακής πυραμίδας στις εγκαταστάσεις του ομίλου. Αντίθετα, μια συνέπεια την οποία και η ίδια η Fiat θα θεωρούσε αρνητική θα ήταν η μείωση της απασχόλησης στην Ιταλία, και συγκεκριμένα σε περιφέρειες βιομηχανικής παρακμής ή στη Νότια Ιταλία.
- (14) Οι προβλεπόμενες περιφερειακές ενισχύσεις δεν επαρκούν για να αντισταθμίσουν το επιπλέον κόστος που συνεπάγεται η απόφαση για εγκατάσταση των επενδύσεων στην Ιταλία· ωστόσο, δεν παραγνωρίζεται ότι οι ενισχύσεις αυτές λειτούργησαν ως κίνητρο κατά τη λήψη της απόφασης.
- (15) Η ιταλική κυβέρνηση θεωρεί επομένως ότι τα σχέδια του Fiat Pomigliano, Mirafiori Meccanica, Cassino και Rivalta πληρούν το κριτήριο της γεωγραφικής κινητικότητας.
- (16) Όσον αφορά το σχέδιο στο Fiat Pomigliano, η κινητικότητα αποδεικνύεται από τις ήδη διαβιβασθείσες εξηγήσεις γενικού χαρακτήρα. Η Ιταλία προσθέτει ότι η πραγματική επιλογή την οποία αντιμετώπισε η Fiat για το μοντέλο «Alfa 156» είχε ως εξής: i) να εγκαταστήσει το 100 % της παραγωγικής ικανότητας στο Pomigliano, είτε ii) να αποφασίσει την εγκατάσταση του 60 % της παραγωγικής ικανότητας στο Pomigliano και του 40 % στην Πολωνία.
- (17) Ο νόμος αριθ. 488/92 δεν προέβλεπε, για τις υπό εξέταση υποθέσεις, τη χορήγηση ενισχύσεων στο πλαίσιο ενός ενιαίου οριζόντιου προγράμματος, αλλά έδεξε ως προϋπόθεση την ξεχωριστή υποβολή αιτήσεων επιχορήγησης. Δεδομένου ότι οι δύο πρώτες προσκλήσεις υποβολής προσφορών, οι οποίες χρησιμοποιούν για τον προσδιορισμό των σχεδίων που μπορούν να λάβουν ενίσχυση, αφορούν έξι τόπους εγκατάστασης, η Fiat υπέβαλε έξι χωριστές αιτήσεις επιχορήγησης. Στη συνέχεια, οι έξι υποθέσεις κοινοποιήθηκαν στην Επιτροπή ξεχωριστά. Ένα άλλο πρόβλημα στη διαχείριση των έξι υποθέσεων οφείλεται στο ότι η κοινοποίηση των σχεδίων πραγματοποιήθηκε σε διαφορετικές χρονικές στιγμές, η μια τον Οκτώβριο και η άλλη τον Δεκέμβριο του 1997. Αυτό οδήγησε την Επιτροπή στο να εφαρμόσει τις δύο εκδοχές του κοινοτικού πλαισίου κανόνων για τις κρατικές ενισχύσεις στην αυτοκινητοβιομηχανία (στη συνέχεια «το εφαρμοζόμενο κοινοτικό πλαίσιο κανόνων»), οι οποίες ίσχυαν κατά την στιγμή της κοινοποίησης⁽⁷⁾. Το πρώτο απαιτεί όπως το εργοστάσιο αναφοράς στην ανάλυση κόστους/ωφέλειας είναι εγκατεστημένο σε μη ενισχυόμενη περιφέρεια της Κοινότητας, ενώ το δεύτερο παρέχει τη δυνατότητα χρησιμοποίησης εργοστασίου αναφοράς εγκατεστημένου στην Ευρώπη ή στις χώρες της κεντρικής και ανατολικής Ευρώπης.
- (18) Η τεχνητή, διπλή αυτή διχοτόμηση δεν λαμβάνει υπόψη την οικονομική πραγματικότητα των επενδύσεων. Αγνοεί την παραγωγική αλληλεξάρτηση των εργοστασίων και τις συνέργιες που προκύπτουν από την αλληλεξάρτηση αυτή. Οι ιταλικές αρχές εκτιμούν ότι είναι συνεπώς δύσκολο να εφαρμοστούν ξεχωριστά οι δύο μεθοδολογίες για την ανάλυση κόστους/ωφέλειας, όπως ζήτησε η Επιτροπή, διότι με τον τρόπο αυτό δεν εκφράζεται ο ολοκληρωμένος χαρακτήρας του επενδυτικού προγράμματος και των σχετικών χρηματοοικονομικών υπολογισμών. Η Επιτροπή θα έπρεπε να προβεί σε συνολική εξέταση των αναλύσεων κόστους/ωφέλειας. Η επιστολή της 16ης Απριλίου 1999 περιέχει λεπτομερή στοιχεία που θα μπορούσαν να χρησιμεύσουν ως βάση σε αναλύσεις κόστους/ωφέλειας για τα εργοστάσια του Mirafiori Carrozzeria, της Rivalta, του Cassino και του Pomigliano, σε σχέση με το εργοστάσιο της Bielsko-Biala, στο πλαίσιο μιας άριστης κατανομής της παραγωγής μεταξύ Ιταλίας και Πολωνίας.
- (19) Ωστόσο, λαμβάνοντας υπόψη την απόφαση για κίνηση της διαδικασίας στην υπόθεση Fiat Pomigliano — στην οποία τονίζεται ότι το ισχύον πλαίσιο κανόνων απαγορεύει τη χρησιμοποίηση εργοστασίου αναφοράς εγκατεστημένου σε περιοχή που βρίσκεται σε ενισχυόμενη ζώνη της Κοινότητας — η Ιταλία εκπόνησε ΑΚΟ στην οποία συγκρίνονται τα εργοστάσια του Fiat Pomigliano και του Arese για την κατασκευή οχημάτων των κατηγοριών C και D μάρκας Alfa Romeo. Εξάλλου, η εναλλακτική αυτή λύση, πριν αποκλεισθεί υπέρ της εγκατάστασης στην Πολωνία για λόγους αποδοτικότητας, είχε μελετηθεί από τη Fiat, διότι η επικείμενη παύση παραγωγής του μοντέλου «Lancia Y 10» επρόκειτο να ελευθερώσει χώρο στο εργοστάσιο αυτό. Πραγματοποιήθηκε ΑΚΟ στο πλαίσιο της οποίας συγκρίνονται το Pomigliano και το Arese, με υπόθεση εγκατάστασης παραγωγικής ικανότητας για 500 αυτοκίνητα «Alfa 156» ημερησίως και υπολογισμό των μειονεκτημάτων εκμετάλλευσης για το χρονικό διάστημα 1997-1999. Η εμπορική παραγωγή για το «μοντέλο 937» θα αρχίσει το 2000 και ως εκ τούτου μόνο οι συνδεόμενες με το μοντέλο αυτό επενδύσεις λαμβάνονται υπόψη στην ΑΚΟ. Η Ιταλία σημειώνει ότι το Arese δεν βρισκόταν σε ενισχυόμενη περιφέρεια όταν λήφθηκε η απόφαση σχετικά με την επένδυση.
- (20) Από την ΑΚΟ που πραγματοποίησε η ιταλική κυβέρνηση προκύπτει ότι το συγκριτικό μειονέκτημα του Pomigliano ανέρχεται σε 16,58 %, ποσοστό επαρκές για να εγκριθεί η υπό εξέταση ενίσχυση με ένταση 12,39 % ΑΙΕ.
- (21) Τέλος, διευκρινίζεται ότι η Fiat δεν θα αυξήσει την παραγωγική της ικανότητα στην Ευρώπη κατά την καλυπτόμενη από το σχέδιο περίοδο.

IV. ΕΚΤΙΜΗΣΗ ΤΗΣ ΕΝΙΣΧΥΣΗΣ

- (22) Το κοινοποιηθέν από τις ιταλικές αρχές μέτρο υπέρ της Fiat για το εργοστάσιο Fiat Pomigliano συνιστά κρατική ενίσχυση κατά την έννοια του άρθρου 87 παράγραφος 1 της συνθήκης. Πράγματι, η ενίσχυση αυτή επρόκειτο να χρηματοδοτηθεί από το κράτος ή μέσω κρατικών πόρων. Επιπλέον, καθότι η ενίσχυση αυτή καλύπτει σημαντικό τμήμα της χρηματοδότησης του σχεδίου, υπάρχει κίνδυνος στρέβλωσης του ανταγωνισμού στην Κοινότητα δεδομένου ότι, με τη χορήγηση της εν λόγω ενίσχυσης, η Fiat Auto θα περιέλθει σε πλεονεκτική θέση έναντι των άλλων επιχειρήσεων που δεν λαμβάνουν ενισχύσεις. Τέλος, η αγορά αυτοκινήτων χαρακτη-

⁽⁷⁾ ΕΕ C 123 της 18.5.1989, σ. 3 και ΕΕ C 279 της 15.9.1997, σ. 1.

ρίζεται από ιδιαίτερα υψηλές συναλλαγές μεταξύ των κρατών μελών.

- (23) Η υπό εξέταση κρατική ενίσχυση, η οποία πρόκειται να χορηγηθεί δυνάμει του εγκεκριμένου καθεστώτος του νόμου αριθ. 488/92, αφορά επιχείρηση που δραστηριοποιείται στην παραγωγή και τη συναρμολόγηση αυτοκινήτων οχημάτων. Επομένως, το σχέδιο ενίσχυσης πρέπει να εξεταστεί βάσει του εφαρμοζόμενου στην περίπτωση αυτή κοινοτικού πλαισίου κανόνων. Η ιταλική κυβέρνηση κοινοποίησε το σχέδιο στις 28 Οκτωβρίου 1997. Επομένως, το εφαρμοζόμενο πλαίσιο κανόνων είναι εκείνο του 1989, μετά την τροποποίησή του και την παράταση της ισχύος του. Αυτό επιβεβαιώθηκε από το επόμενο πλαίσιο κανόνων⁽⁸⁾ που τέθηκε σε ισχύ την 1η Ιανουαρίου 1998, όπου, στο σημείο 2.6, αναφέρεται ότι «το προηγούμενο πλαίσιο κανόνων, που τέθηκε σε ισχύ την 1η Ιανουαρίου 1996 για περίοδο δύο ετών, θα χρησιμοποιεί ως βάση για την εκτίμηση των κοινοποιηθέντων σχεδίων ενίσχυσης πριν από την 1η Νοεμβρίου 1997 και για τα οποία η Επιτροπή δεν έχει ακόμη αποφανθεί σχετικά με το συμβιβασμό τους ή για τα οποία κινήθηκε διαδικασία βάσει του άρθρου 93 παράγραφος 3 της συνθήκης πριν από την ημερομηνία αυτή». Την εκτίμηση αυτή δεν αμφισβήτησε η Ιταλία κατά την πορεία της διαδικασίας.
- (24) Η Επιτροπή σημειώνει στη συνέχεια ότι οι ενισχύσεις προβλέπεται να χορηγηθούν βάσει εγκεκριμένου καθεστώτος και ότι το κόστος του σχεδίου υπερβαίνει τα 17 εκατομμύρια ευρώ. Κατά συνέπεια, οι ιταλικές αρχές συμμορφώθηκαν με την υποχρέωση κοινοποίησης. Ωστόσο, η Επιτροπή αποδοκιμάζει το μεγάλο χρονικό διάστημα που μεσολάβησε μεταξύ της υπογραφής της υπουργικής απόφασης για χορήγηση της εξεταζόμενης ενίσχυσης — στις 20 Νοεμβρίου 1996 — και της επίσημης κοινοποίησης στα τέλη Οκτωβρίου 1997.
- (25) Το άρθρο 87 παράγραφος 2 της συνθήκης προσδιορίζει ορισμένα είδη ενισχύσεων συμβιβασίμα με τη συνθήκη. Λόγω όμως του χαρακτήρα και του σκοπού της ενίσχυσης καθώς και της γεωγραφικής τοποθεσίας των επενδύσεων, τα οριζόμενα στην προαναφερθείσα διάταξη δεν εφαρμόζονται στο σχέδιο αυτό. Το άρθρο 87 παράγραφος 3 απαριθμεί τις ενισχύσεις που δύνανται να θεωρηθούν ως συμβιβασίμες με την κοινή αγορά. Το συμβιβασίμο πρέπει να εκτιμάται στο πλαίσιο ολόκληρης της Κοινότητας και όχι σε αμιγώς εθνικό πλαίσιο. Οι παρεκκλίσεις του άρθρου 87 παράγραφος 3 πρέπει να ερμηνεύονται αυστηρά, προκειμένου να διαφυλαχθεί η ομαλή λειτουργία της κοινής αγοράς και να τηρηθεί η αρχή που αναφέρεται στο άρθρο 3 στοιχείο ζ) της συνθήκης. Όσον αφορά τις παρεκκλίσεις που προβλέπονται στο άρθρο 87 παράγραφος 3 στοιχεία β) και δ), είναι προφανές ότι η εν λόγω ενίσχυση δεν προορίζεται για σχέδιο κοινού συμφέροντος ούτε για σχέδιο που αποσκοπεί στην άρση σοβαρής διαταραχής της ιταλικής οικονομίας· δεν αφορά επίσης την προώθηση του πολιτισμού ούτε τη διατήρηση της πολιτιστικής κληρονομιάς. Σχετικά με τις παρεκκλίσεις που προβλέπονται στο άρθρο 87 παράγραφος 3 στοιχεία α) και γ) η Επιτροπή σημειώνει ότι το Pomigliano βρίσκεται σε περιφέρεια ενισχυόμενη δυνάμει του άρθρου 87 παράγραφος 3 στοιχείο α).
- (26) Κατά τη λήψη της απόφασής της σχετικά με το συμβιβασίμο των προβλεπόμενων κρατικών ενισχύσεων με την κοινή αγορά δυνάμει των παρεκκλίσεων του άρθρου 87 παράγραφος 3 στοιχείο α) ή γ) της συνθήκης, η Επιτροπή οφείλει να ελέγξει εάν πληρούνται οι προϋποθέσεις που ορίζονται στο εφαρμοζόμενο κοινοτικό πλαίσιο κρατικών ενισχύσεων.
- (27) Η Επιτροπή αναγνωρίζει ότι η πραγματοποίηση νέων επενδύσεων σε μειονεκτούσες περιοχές μπορεί να συμβάλει στην περιφερειακή ανάπτυξη. Για το λόγο αυτό, η Επιτροπή υιοθετεί εν γένει ευνοϊκή στάση σε περιπτώσεις επενδυτικών ενισχύσεων χορηγούμενων για την άρση των διαρθρωτικών μειονεκτημάτων από τα οποία υποφέρουν οι μειονεκτούσες περιφέρειες της Κοινότητας. Ωστόσο, η Επιτροπή, κατά την εκτίμηση προτάσεων για χορήγηση περιφερειακής ενίσχυσης, πρέπει να έχει τη δυνατότητα να συγκρίνει τα πλεονεκτήματα σε όρους περιφερειακής ανάπτυξης (όπως η συμβολή στη βιώσιμη ανάπτυξη της περιφέρειας μέσω της δημιουργίας ή της διάσωσης σταθερών θέσεων απασχόλησης και η ύπαρξη δεσμών με την τοπική και την κοινοτική οικονομία) με τις τυχόν επιζήμιες επιπτώσεις στο σύνολο του τομέα (όπως η δημιουργία ή η διατήρηση σημαντικής παραγωγικής ικανότητας). Η εκτίμηση αυτή δεν αποσκοπεί στο να αμφισβητήσει την ουσιαστική συμβολή που έχουν οι περιφερειακές ενισχύσεις για τη συνοχή σε κοινοτικό επίπεδο αλλά στο να διασφαλίσει ότι λαμβάνονται υπόψη και άλλα στοιχεία που παρουσιάζουν ενδιαφέρον για την Κοινότητα, όπως η ανάπτυξη του τομέα σε κοινοτικό επίπεδο. Επομένως, κατά την εξέταση μέτρων περιφερειακών ενισχύσεων υπέρ της αυτοκινητοβιομηχανίας (βάσει του εφαρμοζόμενου κοινοτικού πλαισίου κανόνων), η Επιτροπή ενεργεί πάντοτε με τον ακόλουθο τρόπο:
1. καταρχάς, η Επιτροπή ελέγχει εάν η υπό εξέταση περιφερειακή ενίσχυση μπορεί να χορηγηθεί· για το σκοπό αυτό, ερευνά ιδίως εάν η εξεταζόμενη περιφέρεια είναι επιλέξιμη για ενίσχυση βάσει του κοινοτικού δικαίου και εάν ο επενδυτής έχει δυνατότητα επιλογής άλλου τόπου πραγματοποίησης του επενδυτικού του σχεδίου, προκειμένου να καταδειχθεί η αναγκαιότητα της ενίσχυσης, ιδίως με βάση την κινητικότητα του σχεδίου·
 2. η Επιτροπή ελέγχει επίσης την επιλεξιμότητα των δαπανών που αφορούν τα κινητά στοιχεία του σχεδίου·
 3. στη συνέχεια, η Επιτροπή ελέγχει εάν το προβλεπόμενο μέτρο ενίσχυσης είναι κατάλληλο για την επίλυση των περιφερειακών προβλημάτων. Για το σκοπό αυτό, εξετάζεται εάν το σχέδιο ευνοεί τη μακροπρόθεσμη ανάπτυξη της εξεταζόμενης περιφέρειας και, στο πλαίσιο αυτό, η εξέταση βασίζεται συνήθως σε ΑΚΟ·
 4. τέλος, η Επιτροπή εξετάζει το ζήτημα των συμπληρωμάτων ενίσχυσης («top-up») με τα οποία αυξάνεται η ένταση της ενίσχυσης και τα οποία λειτουργούν ως πρόσθετο κίνητρο προς τον επενδυτή ώστε να επενδύσει στην υπό εξέταση περιοχή. Τα συμπληρώματα αυτά επιτρέπονται, εκτός από την περίπτωση κατά την οποία η επένδυση αυξάνει τα προβλήματα παραγωγικής ικανότητας που αντιμετωπίζει η αυτοκινητοβιομηχανία·

⁽⁸⁾ ΕΕ C 284 της 28.10.1995, σ. 3.

5. το άθροισμα των ποσών που καθορίζονται στα δύο τελευταία αυτά στάδια ισοδυναμεί με το συνολικό ποσό της ενίσχυσης που δύναται να εγκρίνει η Επιτροπή εντός του περιφερειακού ανωτάτου ορίου.
- (28) Η διαδικασία αυτή είναι γνωστή στην ιταλική κυβέρνηση και τη Fiat, οι οποίες κατά το παρελθόν χειρίστηκαν πολυάριθμες υποθέσεις ενισχύσεων στην αυτοκινητοβιομηχανία. Εξάλλου, η Επιτροπή παρείχε τις κατάλληλες απαντήσεις στα μεθοδολογικά ζητήματα που ανέκυψαν κατά τις συναντήσεις με τις ιταλικές αρχές, τις οποίες συνόδευαν εκπρόσωποι της Fiat.
- (29) Το υπό εξέταση εργοστάσιο είναι εγκατεστημένο σε ενισχυόμενη περιφέρεια δυνάμει του άρθρου 87 παράγραφος 3 στοιχείο α) της συνθήκης, στην οποία μπορούν κατά κανόνα να χορηγούνται περιφερειακές ενισχύσεις μέχρι ανωτάτου ορίου 40 % ΚΙΕ για τις μεγάλες επιχειρήσεις.
- (30) Για να αποδείξουν την αναγκαιότητα της περιφερειακής ενίσχυσης, οι ιταλικές αρχές οφείλουν ιδίως να τεκμηριώσουν την κινητικότητα του σχεδίου, δηλαδή ότι υφίσταται οικονομικώς βιώσιμη εναλλακτική τοποθέσια εγκατάστασης του σχεδίου ή μερών του σχεδίου. Πράγματι, εφόσον δεν υπάρχει άλλη νέα ή ήδη υφιστάμενη θέση βιομηχανικής εγκατάστασης εντός του ομίλου ικανή να υποδεχθεί την προτεινόμενη επένδυση, η επιχείρηση θα ήταν αναγκασμένη να εκτελέσει το σχέδιο στο μοναδικό διαθέσιμο εργοστάσιο, ακόμη και χωρίς ενίσχυση.
- (31) Η ιταλική κυβέρνηση βεβαιώνει στην επιστολή της της 16ης Απριλίου 1999 ότι η εναλλακτική λύση που εξέτασε η Fiat για το μοντέλο Alfa 156 ήταν η ακόλουθη: i) εγκατάσταση του 100 % της παραγωγικής ικανότητας στο Fiat Pomigliano, δηλαδή παραγωγή 500 αυτοκινήτων ημερησίως, ή ii) εγκατάσταση του 60 % της παραγωγικής ικανότητας στο Fiat Pomigliano (300 αυτοκίνητα ημερησίως) και του 40 % στην Πολωνία. Η κατανομή αυτή της παραγωγικής ικανότητας, η οποία είναι σύμφωνη με μια οικονομική λογική, επιβεβαιώνεται εν μέρει από τα διαγράμματα τα οποία εμφανίζουν i) αφενός, το Fiat Pomigliano με παραγωγική ικανότητα 1 200 αυτοκινήτων ημερησίως χρησιμοποιούμενη πλήρως για την παραγωγή αυτοκινήτων της κατηγορίας C⁽⁹⁾ (700 αυτοκίνητα ημερησίως σύμφωνα με την Επιτροπή) και D⁽¹⁰⁾ (500 αυτοκίνητα ημερησίως σύμφωνα με την Επιτροπή) μάρκας Alfa Romeo, και ένα εργοστάσιο «Polonia» παραγωγικής ικανότητας 2 000 αυτοκινήτων ημερησίως χρησιμοποιούμενη για την ημερήσια παραγωγή 700 αυτοκινήτων μάρκας Fiat κατηγορίας A και, ii) αφετέρου, το Fiat Pomigliano, με παραγωγική ικανότητα 1 200 αυτοκινήτων ημερησίως, χρησιμοποιούμενη για την ημερήσια παραγωγή 1 000 αυτοκινήτων μόνο των κατηγοριών C (700 αυτοκίνητα ημερησίως σύμφωνα με την Επιτροπή) και D (300 αυτοκίνητα ημερησίως σύμφωνα με την Επιτροπή) μάρκας Alfa Romeo, και ένα εργοστάσιο «Polonia» με πλήρως χρησιμοποιούμενη παραγωγική ικανότητα 2 000 αυτοκινήτων ημερησίως, μεταξύ των οποίων αυτοκίνητα της κατηγορίας D μάρκας Alfa Romeo. Κανένα άλλο ιταλικό εργοστάσιο δεν προβλέπεται για την παραγωγή αυτοκινήτων κατηγορίας C της μάρκας Alfa Romeo.
- (32) Εξάλλου, η Επιτροπή θεωρεί ότι, αν και από τα διαβιβασθέντα εκ μέρους των ιταλικών αρχών στοιχεία προκύπτει ότι η Fiat μελέτησε τη συνολική κινητικότητα των σχεδίων Mirafiori Meccanica, Rivalta, Cassino και Pomigliano, η οικονομικώς βιώσιμη εναλλακτική λύση δεν καθιστά υποχρεωτική την ταυτόχρονη μεταφορά παραγωγικής ικανότητας από τα τέσσερα αυτά ιταλικά εργοστάσια. Θα ήταν πράγματι δυνατό να μεταφερθεί μέρος μόνον αυτής της παραγωγικής ικανότητας (ιδίως σε συνάρτηση με τις πλατφόρμες) ενός ή περισσότερων από αυτά τα εργοστάσια. Παραδείγματός χάρη, η Fiat θα μπορούσε να μεταφέρει, κατά τρόπο ορθολογικό από τεχνική και οικονομική άποψη, παραγωγική ικανότητα 200 μόνο αυτοκινήτων ημερησίως για το μοντέλο «Alfa 156» από το Pomigliano στο Biesko-Biala, χωρίς να εγκαταστήσει πρόσθετη παραγωγική ικανότητα στην Πολωνία για τα μοντέλα Fiat «Marea» και «Bravo/Brava».
- (33) Η Επιτροπή ζήτησε τέλος για τα στοιχεία αυτά τη γνώμη ανεξάρτητων εμπειρογνομόνων (IMO-Leuven) και επισκέφθηκε μαζί με τους εμπειρογνώμονες αυτούς τη Fiat Pomigliano, καθώς και τα εργοστάσια του Tichy και του Biesko-Biala.
- (34) Η Επιτροπή κατέληξε επομένως στο συμπέρασμα ότι η επένδυση μπορεί να θεωρηθεί κινητή για παραγωγή 200 αυτοκινήτων «Alfa 156» ημερησίως, ενώ η επένδυση για το «μοντέλο 937» δεν είναι κινητή.
- (35) Το γεγονός ότι η επένδυση στο Fiat Pomigliano ξεκίνησε ένα έτος και πλέον πριν υποβληθεί η αίτηση χορήγησης της ενίσχυσης θα σήμαινε κανονικά, όπως ανέφερε η Επιτροπή κατά την ανακοίνωση της απόφασής της να κινήσει τη διαδικασία, ότι η ενίσχυση αυτή καθεαυτή δεν ήταν απαραίτητη για την εφαρμογή του σχεδίου. Ωστόσο, ευθυγραμμισμένη με το σκεπτικό των αποφάσεων της 18ης Νοεμβρίου 1997⁽¹¹⁾, της 30ής Σεπτεμβρίου 1998⁽¹²⁾ και της 7ης Απριλίου 1998⁽¹³⁾, η Επιτροπή δέχεται ότι οι πολύ ιδιαίτερες συνθήκες που επικρατούσαν κατά την λήξη της ισχύος του νόμου αριθ. 64/86 και τη θέση σε εφαρμογή του νόμου αριθ. 488/92 δύνανται, κατ' εξαίρεση, να εξηγήσουν το χρονικό διάστημα που μεσολάβησε μεταξύ της έναρξης του σχεδίου και της υποβολής αίτησης για χορήγηση ενίσχυσης. Έχει εξάλλου διαπιστωθεί ότι, τον Μάρτιο 1995, όταν ξεκίνησε η επένδυση, η Fiat διατηρούσε ισχυρές προδοκίες ότι θα της χορηγηθεί ενίσχυση βάσει του νόμου αριθ. 488/92. Προφανώς, δεν είχε τη δυνατότητα να γνωρίζει το ακριβές ποσό της ενίσχυσης που θα μπορούσε να χορηγηθεί.
- (36) Επομένως, η Επιτροπή συμπεραίνει ότι η περιφερειακή ενίσχυση ήταν απαραίτητη για την εκτέλεση του επενδυτικού σχεδίου στο Fiat Pomigliano.
- (37) Η Επιτροπή έλεγξε εάν οι δαπάνες ήταν επιλέξιμες στο πλαίσιο του αντίστοιχου προγράμματος ενισχύσεων. Παρότι η επένδυση δεν οδηγεί σε αύξηση της παραγωγικής ικανότητας,

⁽⁹⁾ Το μοντέλο 937 ανήκει στην κατηγορία C.

⁽¹⁰⁾ Το μοντέλο Alfa 156 ανήκει στην κατηγορία D.

⁽¹¹⁾ EE C 70 της 6.3.1998, σ. 7.

⁽¹²⁾ EE C 409 της 30.12.1998, σ. 7 και EE C 384 της 12.12.1998, σ. 20.

⁽¹³⁾ EE C 240 της 31.7.1998, σ. 3.

η Επιτροπή εκτιμά ότι το κοινοποιηθέν σχέδιο αντιστοιχεί σε αρχική επένδυση κατά την έννοια των κατευθυντήριων γραμμών για τις κρατικές ενισχύσεις περιφερειακού χαρακτήρα⁽¹⁴⁾. Δεν πρόκειται για εκσυγχρονισμό των εγκαταστάσεων, αλλά μάλλον για ριζική μετατροπή της παραγωγικής δομής του εργοστασίου.

- (38) Επιπλέον, η Επιτροπή παρατηρεί ότι το υπουργικό διάταγμα αριθ. 527/95 προβλέπει την επιλεξιμότητα επενδυτικών δαπανών που έγιναν μέχρι και δύο έτη πριν από την ημερομηνία υποβολής της αρχικής αίτησης για χορήγηση περιφερειακής ενίσχυσης. Πρόκειται για κατ' εξαίρεση διαδικασία, η οποία τέθηκε σε εφαρμογή ως μεταβατικό μέτρο για την πλήρωση του νομικού κενού που προέκυψε από τη λήξη ισχύος του νόμου αριθ. 64/86 και την καθυστέρηση δημοσίευσης του νόμου αριθ. 488/92. Όσον αφορά το υπό εξέταση σχέδιο, οι επενδύσεις ξεκίνησαν τον Μάρτιο του 1995 και η αίτηση για χορήγηση ενίσχυσης υποβλήθηκε από τη Fiat στις ιταλικές αρχές τον Μάιο του 1996. Η Επιτροπή καταλήγει στο συμπέρασμα ότι επενδύσεις ύψους 659 δισεκατομμυρίων ITL είναι επιλέξιμες για περιφερειακή ενίσχυση δυνάμει του νόμου αριθ. 488/92.
- (39) Ωστόσο, η Επιτροπή δύναται από την πλευρά της να θεωρήσει ως επιλέξιμες μόνο τις κινητές επενδύσεις, των οποίων το ύψος υπολογίζεται με βάση τις ανάγκες σε εξοπλισμό για την παραγωγή 200 αυτοκινήτων Alfa 156 ημερησίως.
- (40) Οι άμεσες επιπτώσεις του σχεδίου, μεταξύ των οποίων η διάσωση θέσεων εργασίας καθώς και οι δευτερογενείς συνέπειες, π.χ. για τους τοπικούς προμηθευτές και τους παρόχους υπηρεσιών, αντιπροσωπεύουν σημαντικά πλεονεκτήματα για την τοπική οικονομία. Η Επιτροπή συμπεραίνει ότι οι προβλεπόμενες ενισχύσεις, με τις οποίες συγχρηματοδοτείται το σχέδιο, διευκολύνουν την μακροπρόθεσμη ανάπτυξη της περιφέρειας του Pomigliano.
- (41) Σύμφωνα με το εφαρμοζόμενο στην υπόθεση αυτή κοινοτικό πλαίσιο κανόνων, το κοινοποιηθέν σχέδιο πρέπει να συγκριθεί με ανάλογο σχέδιο που πραγματοποιήθηκε σε μη ενισχυόμενη περιφέρεια της Κοινότητας προκειμένου να προσδιοριστεί το συμπληρωματικό κόστος που οφείλεται στις διαρθρωτικές ελλείψεις της επιλεγείσας από τον επενδυτή ενισχυόμενης περιφέρειας. Από την πλευρά της, η ιταλική κυβέρνηση θεωρεί ότι η εφαρμογή της αρχής αυτής δεν εκφράζει την οικονομική επιλογή που έπρεπε να πραγματοποιήσει η Fiat. Κατά την άποψή της, η Επιτροπή έπρεπε να εξετάσει την υπόθεση λαμβάνοντας υπόψη τον ολοκληρωμένο χαρακτήρα των σχεδίων· θεωρεί δηλαδή η ιταλική κυβέρνηση ότι η Επιτροπή έπρεπε να λάβει υπόψη τις πραγματικές εγκαταστάσεις αναφοράς που μελέτησε ο επενδυτής, στην προκειμένη περίπτωση την «Polonia» και την Tichy/Bielsko-Biala.
- (42) Εάν η Επιτροπή ενέκρινε, στην υπόθεση Fiat Pomigliano, την χρησιμοποίηση εργοστασίου αναφοράς που δεν είναι εγκατεστημένο σε μη ενισχυόμενη περιοχή της Κοινότητας, θα παραβίαζε την αρχή της ίσης μεταχείρισης. Πράγματι, θα χρησιμοποιούσε μέθοδο εκτίμησης εντελώς διαφορετική από εκείνη που εφαρμόζεται σε άλλες περιπτώσεις που από νομική άποψη εμπίπτουν στην ίδια διαδικασία, δηλαδή σε

όλες τις υποθέσεις που εξετάστηκαν βάσει του σχετικού κοινοτικού πλαισίου που ίσχυε πριν από το 1998, για τις οποίες το εργοστάσιο αναφοράς ήταν εγκατεστημένο σε μη ενισχυόμενη ζώνη, όπως π.χ. στην υπόθεση 96/666/EK της Επιτροπής⁽¹⁵⁾.

- (43) Εξάλλου, κατά τη στιγμή που η Fiat διεξήγαγε τη μελέτη της για τον τόπο εγκατάστασης της επένδυσης, και συνεπώς κατά τη στιγμή που η εταιρεία έλαβε υπόψη της το ενδεχόμενο χορήγησης κρατικής ενίσχυσης, στις αρχές του 1993, η ακολουθούμενη από την Επιτροπή πρακτική καθιστούσε απαραίτητη τη χρησιμοποίηση εργοστασίου αναφοράς σε μη επιλέξιμη ζώνη για περιφερειακές ενισχύσεις. Ήδη από την περίοδο αυτή, η Ιταλία και η Fiat γνώριζαν την εν λόγω μεθοδολογία, παραδείγματος χάρι στην υπόθεση Fiat Mezzogiorno⁽¹⁶⁾, η οποία αποτελεί αντιπροσωπευτική περίπτωση εφαρμογής της ΑΚΟ. Το μοναδικό ποσό ενίσχυσης που μπορούσε να λάβει υπόψη η Fiat κατά τη χρηματοοικονομική ανάλυση για την απόφαση επιλογής του τόπου εγκατάστασης θα ήταν εκείνη που βασίζεται στη σύγκριση μεταξύ του εργοστασίου το οποίο επρόκειτο ενδεχομένως να ωφεληθεί από την περιφερειακή ενίσχυση και ενός εναλλακτικού τόπου εγκατάστασης σε μη ενισχυόμενη περιοχή της Κοινότητας. Η αναφορά σε εναλλακτικό εργοστάσιο στην Πολωνία, όπως επιθυμεί η Ιταλία, κατέστη δυνατή μόνο μετά την έναρξη εφαρμογής του σχετικού κοινοτικού πλαισίου τον Ιανουάριο του 1998, περίπου πέντε έτη μετά τη λήψη της απόφασης για επένδυση.
- (44) Εν κατακλείδι, η Επιτροπή δεν δύναται να αποδεχτεί την άποψη της ιταλικής κυβέρνησης ότι η εξέταση έπρεπε να εστιάζεται στο ολοκληρωμένο επενδυτικό πρόγραμμα της Fiat και να συγκρίνει εναλλακτικές λύσεις στην Ιταλία και στην Πολωνία.
- (45) Από τα στοιχεία που διαβίβασαν οι ιταλικές αρχές προκύπτει ότι το εργοστάσιο του Arese, το οποίο κατά τη λήψη της απόφασης για επένδυση ήταν εγκατεστημένο σε μη ενισχυόμενη ζώνη της Κοινότητας στην οποία η Fiat σχεδίαζε προς στιγμή να αρχίσει την παραγωγή του μοντέλου Alfa 156, μπορεί να χρησιμεύσει ως εργοστάσιο αναφοράς για την ΑΚΟ που πρέπει να εκπονηθεί για να εκτιμηθεί η ένταση της ενίσχυσης που μπορεί να εγκρίνει η Επιτροπή.
- (46) Οι εμπειρογνώμονες της Επιτροπής μελέτησαν επομένως τα διαβιβασθέντα από την Ιταλία στοιχεία ώστε να υπολογίσουν το καθαρό συμπληρωματικό κόστος που συνεπάγεται η υλοποίηση του σχεδίου στο Fiat Pomigliano και όχι στο Arese.
- (47) Στο βαθμό που το υπό εξέταση σχέδιο έχει χαρακτήρα επέκτασης, η πραγματοποιηθείσα εκτίμηση των πλεονεκτημάτων και μειονεκτημάτων κάλυπτε περίοδο τριών ετών από την έναρξη της εμπορικής παραγωγής. Δεδομένου ότι η εμπορική παραγωγή του «Alfa 156» άρχισε το 1997, η τριετής περίοδος αναφοράς για την ΑΚΟ αρχίζει το 1997. Η Ιταλία δεν αμφιβήτησε τις αρχές αυτές.
- (48) Η Επιτροπή οφείλει να αποφασίσει με βάση τα πληροφοριακά στοιχεία που έχει στη διάθεσή της, και ιδίως εκείνα που διαβίβασαν οι ιταλικές αρχές μετά τη διαταγή της 3ης

⁽¹⁴⁾ ΕΕ C 74 της 10.3.1998, σ. 9.

⁽¹⁵⁾ ΕΕ L 308 της 29.11.1996, σ. 46.

⁽¹⁶⁾ ΕΕ C 37 της 11.2.1993, σ. 15.

Φεβρουαρίου 1999 για αποστολή πληροφοριακών στοιχείων. Πρέπει να σημειωθεί ότι η επιστολή της 16ης Απριλίου 1999 περιέχει διαβεβαιώσεις μη αποδεικνυόμενες, ή μη αρκούντως αναλυτικές ή των οποίων οι συνέπειες δεν προσδιορίζονται με ακρίβεια. Η Επιτροπή δεν δύναται να ενσωματώσει τα στοιχεία αυτά στην εκτίμησή της για το μειονέκτημα του Pomigliano σε σχέση με το Arese, καθότι οφείλει να ερμηνεύσει κατά τρόπο περιοριστικό τις παρεκκλίσεις που απαριθμούνται στην παράγραφο 3 του άρθρου 87 της συνθήκης.

(49) Γενικά, όπως προκύπτει από την ΑΚΟ που εκπόνησαν οι ιταλικές αρχές, τα μειονεκτήματα του Fiat Pomigliano απορρέουν από το υψηλότερο κόστος εργατικού δυναμικού, μεταφοράς και επενδύσεων. Ωστόσο, η Επιτροπή διαφείλει σε πολυάριθμα σημεία με την ΑΚΟ που υπέβαλε η Ιταλία:

1. κατά πρώτο λόγο, το χρησιμοποιηθέν από την Επιτροπή επιτόκιο αναφοράς, ιδίως για τους υπολογισμούς αναγωγής στην παρούσα αξία, ανέρχεται σε 11,90 %, δηλαδή πρόκειται για το ισχύον επιτόκιο αναφοράς στην Ιταλία κατά τη στιγμή της μελέτης του σχεδίου (περίπου το 1994). Αντίθετα, η Ιταλία χρησιμοποίησε επιτόκιο αναφοράς 13,08 % χωρίς να αιτιολογήσει επαρκώς την επιλογή της αυτής·
2. δεύτερον, σύμφωνα με το εφαρμοζόμενο κοινοτικό πλαίσιο κανόνων, η σύγκριση του κόστους εκμετάλλευσης και του επενδυτικού κόστους πρέπει να αφορά μόνο το κινητό τμήμα του σχεδίου. Τονίστηκε προηγουμένως ότι μόνον η παραγωγή 200 αυτοκινήτων ημερησίως μπορούσε να θεωρηθεί ως κινητή στο πλαίσιο αυτού του σχεδίου. Οι ιταλικές όμως αρχές εκπόνησαν την ΑΚΟ βάσει υπόθεσης παραγωγής 500 αυτοκινήτων ημερησίως στο Fiat Pomigliano και στο Arese·
3. η Επιτροπή θεωρεί μη ρεαλιστική την εναλλακτική λύση που συνίσταται στην εγκατάσταση παραγωγικής ικανότητας 500 αυτοκινήτων ημερησίως στο Arese. Μια τέτοια απόφαση θα σήμαινε ότι αμφισβητείται η ίδια η αποδοτικότητα του εργοστασίου στο Fiat Pomigliano. Εξάλλου, οι ιταλικές αρχές ποτέ δεν απέδειξαν κατά τρόπο επαρκή ότι η εναλλακτική αυτή λύση είχε πράγματι εξεταστεί σοβαρά από τη Fiat. Αντίθετα, οι εν λόγω αρχές επιβεβαίωναν συνεχώς ότι η πραγματική επιλογή για την επιχείρηση ήταν μεταξύ της μεγιστοποίησης της παραγωγής στην Πολωνία ή της διατήρησης της παραγωγικής ικανότητας στην Ιταλία·
4. επομένως, η Επιτροπή πρέπει να εφαρμόσει συντελεστή 40 % (200 αυτοκίνητα ημερησίως/500 αυτοκίνητα ημερησίως) στο σύνολο των πλεονεκτημάτων/μειονεκτημάτων εκμετάλλευσης που επισημαίνονται στη μελέτη·
5. όσον αφορά τις επενδύσεις, η Επιτροπή υπογραμμίζει προκαταρκτικά ότι αντιμετώπισε μια πρόσθετη δυσκολία κατά την εξέτασή της, η οποία προήλθε από το μεγάλο χρονικό διάστημα που μεσολάβησε μεταξύ της έναρξης της επένδυσης (1995) και της στιγμής κατά την οποία έλαβε χρησιμοποιήσιμα πληροφοριακά στοιχεία (1999). Για να είναι σε θέση να πραγματοποιήσει εμπεριστατωμένη ανάλυση, η Επιτροπή θα έπρεπε να έχει τη δυνατότητα να μεταβεί στο Fiat Pomigliano και στο Arese πριν από την έναρξη του σχεδίου. Αυτό δε συνέβη και

εξηγεί τις όχι ιδιαίτερα ακριβείς εκτιμήσεις που πραγματοποιήσε η Επιτροπή κατά τη μελέτη των επενδυτικών μειονεκτημάτων. Η Επιτροπή δεν είναι υπεύθυνη για το γεγονός αυτό·

6. η Επιτροπή δέχεται ότι η εφαρμογή συντελεστή 40 % στα επενδυτικά πλεονεκτήματα/μειονεκτήματα δεν αντιστοιχεί ακριβώς στη βιομηχανική πραγματικότητα ενός σχεδίου που βασίζεται στη μεταφορά παραγωγικής ικανότητας 200 αυτοκινήτων ημερησίως αντί 500 αυτοκινήτων ημερησίως. Από την άλλη πλευρά, δεδομένου ότι οι ιταλικές αρχές δεν αντέδρασαν στο ζήτημα αυτό παρά τη σχετική διαταγή εκ μέρους των υπηρεσιών της Επιτροπής, και μετά από την επιτόπια επίσκεψη στο Fiat Pomigliano και τη συνεδρίαση που έγινε για το ειδικό αυτό ζήτημα στην Πολωνία, η Επιτροπή, υποστηριζόμενη από τους εμπειρογνώμονές της, εκτιμά ότι η χρησιμοποίηση συντελεστή 40 % είναι αιτιολογημένη για τον υπολογισμό των επενδυτικών μειονεκτημάτων. Συνεπώς, και το ύψος των επενδύσεων που έκρινε ως επιλέξιμες η Επιτροπή περιορίζεται επίσης στο 40 % του ύψους των επενδύσεων που θεωρήθηκαν ως επιλέξιμες βάσει του νόμου αριθ. 488/92, δηλαδή η παρούσα αξία (βάση 1995) των επιλέξιμων επενδύσεων μπορεί να ανέλθει σε 195,6 δισεκατομμύρια ΙΤΛ.

- (50) Οι εν λόγω διορθώσεις εκ μέρους της Επιτροπής έχουν ως αποτέλεσμα την σημαντική τροποποίηση της αρχικής ΑΚΟ. Το μειονέκτημα του Fiat Pomigliano, όπως το υπολογίζει η Επιτροπή, έναντι του Arese ανέρχεται σε 17,3 %.
- (51) Η ονομαστική ενίσχυση ύψους 104,5 δισεκατομμυρίων ΙΤΛ που κοινοποιήθηκε από τις ιταλικές αρχές στις 18 Μαΐου 1999, αντιστοιχεί σε παρούσα αξία ενίσχυσης (υπολογιζόμενη βάσει του επιτοκίου αναφοράς) ύψους 61,9 δισεκατομμυρίων ΙΤΛ. Η προβλεπόμενη ένταση της ενίσχυσης ανέρχεται επομένως σε 31,6 % ΑΙΕ, η οποία είναι κατώτερη από το ισχύον στο Pomigliano περιφερειακό ανώτατο όριο του 40 % ΚΙΕ.
- (52) Λόγω της ευαισθησίας που παρουσιάζει ο κλάδος της αυτοκινητοβιομηχανίας, η Επιτροπή εξετάζει τις επιπτώσεις κάθε επενδυτικού σχεδίου στον ανταγωνισμό, μελετώντας συγκεκριμένα τις επιπτώσεις που θα έχει στη σχετική αγορά η μεταβολή της παραγωγικής ικανότητας του υπό εξέταση ομίλου.

Η σχετική αγορά προϊόντος την οποία αφορά το υλοποιηθέν από τη Fiat Pomigliano σχέδιο, είναι εκείνη των επιβατικών οχημάτων. Σύμφωνα με το εφαρμοζόμενο κοινοτικό πλαίσιο κανόνων, η σχετική γεωγραφική αγορά είναι εκείνη του Ευρωπαϊκού Οικονομικού Χώρου.

Στην επιστολή των ιταλικών αρχών, της 20ής Νοεμβρίου 1998, περιγράφεται η εξέλιξη της παραγωγικής ικανότητας των ευρωπαϊκών εργοστασίων επιβατικών αυτοκινήτων της Fiat πριν και μετά την υλοποίηση του σχεδίου. Από τα σχετικά στοιχεία δεν προκύπτει καμία αύξηση της παραγωγικής ικανότητας. Επομένως, η Επιτροπή θεωρεί ότι στο υπό εξέταση σχέδιο μπορεί να εφαρμοστεί συντελεστής προσαρμογής («top-up») ύψους τριών εκατοστιαίων μονάδων.

- (53) Τέλος, η Επιτροπή παρατηρεί ότι, αν και το Fiat Pomigliano βρίσκεται σε ζώνη του άρθρου 87 παράγραφος 3 στοιχείο α), καμία νέα ενίσχυση στη λειτουργία δεν μπορεί να εγκριθεί για τον τομέα της αυτοκινητοβιομηχανίας.

V. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

- (54) Μετά από την ιδιαίτερα εμπεριστατωμένη εξέταση εκ μέρους της Επιτροπής και των εμπειρογνομόνων της, οι τελικές εντάσεις του μειονεκτήματος και της προβλεπόμενης από την Ιταλία ενίσχυσης ανέρχονται αντίστοιχα σε 17,3% και σε 31,6% ΑΙΕ για τις επενδύσεις που έκρινε επιλέξιμες η Επιτροπή. Λαμβανομένης υπόψη της εφαρμογής του συντελεστή προσαρμογής («top-up») ύψους τριών εκατοστιαίων μονάδων, η Επιτροπή εκτιμά ότι η περιφερειακή ενίσχυση που η ιταλική κυβέρνηση προτιμά να χορηγήσει υπέρ της Fiat Pomigliano είναι συμβίβαστη με την κοινή αγορά βάσει του άρθρου 87 παράγραφος 3 στοιχείο γ) της συνθήκης, μέχρι ανωτάτου ορίου έντασης 20,3% ΑΙΕ.

- (55) Δεδομένου ότι οι επενδύσεις που κρίνει επιλέξιμες η Επιτροπή ανέρχονται σε 195,6 δισεκατομμύρια ΙΤΛ, το ανώτατο ύψος της δυνάμενης να εγκριθεί ενίσχυσης είναι 39,6 δισεκατομμύρια ΙΤΛ σε παρούσα αξία (έτος βάσης 1995, επιτόκιο αναγωγής στην παρούσα αξία 11,90%).

- (56) Οποιαδήποτε συμπληρωματική κρατική ενίσχυση στο εν λόγω επενδυτικό σχέδιο είναι ασυμβίβαστη με την κοινή αγορά.

- (57) Λαμβανομένων υπόψη των χαρακτηριστικών του σχεδίου, η Επιτροπή ζητεί από τις ιταλικές αρχές, κατ' εφαρμογή του άρθρου 2 παράγραφος 3 του εφαρμοζόμενου κοινοτικού πλαισίου κανόνων, την κοινοποίηση εμπεριστατωμένης έκθεσης για τις λεπτομέρειες εκτέλεσης του σχεδίου.

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΑΠΟΦΑΣΗ:

Άρθρο 1

Η κρατική ενίσχυση που η Ιταλία προτιμά να θέσει σε εφαρμογή υπέρ της Fiat Auto SpA για το εργοστάσιό της στο Pomigliano

d'Arco (Νάπολη) είναι συμβίβαστη με την κοινή αγορά δυνάμει του άρθρου 87 παράγραφος 3 στοιχείο γ), με ανώτατη ένταση ενίσχυσης 20,3% ΑΙΕ των επιλέξιμων δαπανών ύψους 195,6 δισεκατομμυρίων ΙΤΛ που έχουν αναχθεί στην παρούσα αξία με επιτόκιο 11,90% και με έτος βάσης το 1995.

Συνεπώς, επιτρέπεται η θέση σε εφαρμογή αυτής της ενίσχυσης ανωτάτου ποσού 39,6 δισεκατομμυρίων ΙΤΛ που έχει αναχθεί στην παρούσα αξία με επιτόκιο 11,90% και με έτος βάσης το 1995.

Άρθρο 2

Κάθε επιπλέον κρατική ενίσχυση που η Ιταλία προτιμά να χορηγήσει, πέραν της αναφερόμενης στο άρθρο 1 στη Fiat Pomigliano είναι ασυμβίβαστη με την κοινή αγορά.

Άρθρο 3

Η Ιταλία ενημερώνει την Επιτροπή, εντός προθεσμίας δύο μηνών από την ημερομηνία κοινοποίησης της παρούσας απόφασης, σχετικά με τα μέτρα που έλαβε για την εφαρμογή της.

Άρθρο 4

Η Ιταλία διαβιβάζει τον Σεπτέμβριο κάθε έτους έκθεση στην οποία περιγράφεται λεπτομερώς η πρόοδος και η χρηματοοικονομική εφαρμογή του σχεδίου, καθώς και η γενική τήρηση των όρων που αναφέρονται στην κοινοποίηση της εν λόγω ενίσχυσης, και αυτό μέχρι την ολοκλήρωση του σχεδίου.

Άρθρο 5

Η παρούσα απόφαση απευθύνεται στην Ιταλική Δημοκρατία.

Βρυξέλλες, 28 Ιουλίου 1999.

Για την Επιτροπή
Karel VAN MIERT
Μέλος της Επιτροπής