II

(Actes dont la publication n'est pas une condition de leur applicabilité)

COMMISSION

DÉCISION DE LA COMMISSION
du 15 février 2000
concernant l'aide d'État que l'Italie envisage de mettre à exécution en faveur de Fiat Auto dans l'usine de Rivalta (Turin)

[notifiée sous le numéro C(2000) 487]

(Le texte en langue italienne est le seul faisant foi.)

(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)

(2000/337/CE)

LA COMMISSION DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES,

vu le traité instituant la Communauté européenne, et notamment son article 88, paragraphe 2, premier alinéa,

vu l'accord sur l'Espace économique européen, et notamment son article 62, paragraphe 1, point a),

après avoir invité les intéressés à présenter leurs observations conformément auxdits articles [1], et vu ces observations,

considérant ce qui suit:

I. PROCÉDURE

(1) L'Italie a notifié à la Commission, conformément à l'article 88, paragraphe 3, du traité, entre octobre et décembre 1997, six projets d'aides d'État à l'entreprise Fiat Auto SpA (ci-après dénommée «Fiat Auto»), parmi lesquels le cas enregistré sous le n° N 834/97 qui concerne des investissements dans une usine d'assemblage de voitures à Rivalta (à proximité de Turin-Piémont) (ci-après dénommée «Fiat Rivalta»). La Commission a adressé des demandes de renseignements complémentaires ainsi que plusieurs rappels aux autorités italiennes pour rassembler les informations indispensables à l'adoption d'une décision. Une réunion s'est tenue en présence de représentants du gouvernement italien le 23 avril 1998 pour évoquer diverses modalités d'examen du dossier. Des réponses partielles aux questions soulevées par la Commission ont finalement été apportées par lettre du 20 novembre 1998.

(2) Par lettre du 9 mars 1999, la Commission a alors informé l'Italie de sa décision du 3 février 1999 d'ouvrir la procédure prévue à l'article 88, paragraphe 2, du traité à l'encontre de ce projet d'aide et a enjoint l'Italie de lui fournir dans un délai d'un mois tous les documents, les informations et les données nécessaires pour apprécier la compatibilité des aides en cause. À défaut de réponse, la Commission adopterait une décision sur la base des éléments dont elle dispose.

(3) La décision de la Commission d'ouvrir la procédure a été publiée au *Journal officiel des Communautés européennes* [2]. La Commission a invité les intéressés à présenter leurs observations. La Commission n'a pas reçu d'observations à ce sujet de la part des intéressés.

(4) Des représentants de la Commission se sont rendus à Mirafiori le 24 février 1999 afin de discuter, entre autres, du cas en question.

(5) Après avoir demandé le 9 avril 1999 un délai supplémentaire de réponse, les autorités italiennes ont transmis à la Commission, par courrier du 16 avril 1999, les informations qu'elles estiment nécessaires à la finalisation de l'examen du dossier.

[1] JO C 120 du 1.5.1999.
JO C 288 du 9.10.1999, p. 37.

[2] JO C 120 du 1.5.1999, p. 6.

(6) De nouvelles analyses ont renforcé les doutes initiaux de la Commission au sujet du cas Fiat Rivalta, notamment à propos de la nécessité de l'aide envisagée. Par lettre du 14 juin 1999, la Commission a alors informé l'Italie de sa décision du 26 mai 1999 d'apporter un complément à l'ouverture de procédure du 3 février 1999 et a enjoint l'Italie de lui fournir dans un délai d'un mois tous les documents, les informations et les données nécessaires pour apprécier la compatibilité des aides en cause. À défaut de réponse, la Commission adopterait une décision sur la base des éléments dont elle dispose.

(7) La décision de la Commission d'apporter un complément à l'ouverture de la procédure a été publiée au *Journal officiel des Communautés européennes* [1]. La Commission a invité les intéressés à présenter leurs observations. La Commission n'a pas reçu d'observations à ce sujet de la part des intéressés.

II. **DESCRIPTION DÉTAILLÉE DE L'AIDE**

(8) L'aide notifiée serait attribuée à l'entreprise Fiat Auto, filiale de Fiat SpA. Le groupe Fiat est présent dans le secteur automobile notamment par l'intermédiaire de trois sociétés: Fiat Auto pour les véhicules de tourisme pour passagers, IVECO pour les véhicules utilitaires et Magneti Marelli pour les composants.

(9) Fiat Auto possède des usines en Italie, en Pologne, en Turquie et en Amérique du Sud. Elle a vendu environ 2,4 millions de véhicules [2] en 1998 au travers des marques Alfa Romeo, Ferrari, Fiat, Lancia et Maserati, dont 38 % en Italie, 29 % dans le reste de l'Europe et 33 % dans les autres pays du monde.

(10) L'investissement prévu par Fiat Auto se situe à Rivalta, dans une zone assistée au titre de l'article 87, paragraphe 3, point c), du traité sur la période mars 1995-1999; le plafond d'intensité maximale des aides était fixé à 10 % en équivalent-subvention net pour les grandes entreprises.

(11) En 1997, l'usine Fiat de Rivalta comptait 4 580 employés et a produit environ 85 000 voitures.

(12) De façon générale, le projet viserait à:

— développer la flexibilité du site afin de permettre notamment la production des modèles Fiat Bravo/Brava et Marea, Lancia Nuova Dedra et Alfa Romeo 166,

— améliorer l'ergonomie des postes de travail,

— répartir de manière plus équilibrée les fonctions robotisées et les tâches manuelles,

— renforcer la protection de l'environnement,

— pour les Bravo/Brava et les Marea, rendre Rivalta capable de faire face aux pics de production que d'autres usines du groupe ne seront pas en mesure d'absorber.

(13) Les investissements sont à considérer dans le contexte de la liaison très forte qui unit les sites de Rivalta et de Mirafiori. Les procédés de fabrication ainsi que des accords sur l'organisation du travail permettent en effet à ces deux usines d'ordonnancer leur production en fonction des besoins techniques et commerciaux. Rivalta et Mirafiori constitue ainsi un ensemble très intégré, que Fiat appelle lui-même le *comprensorio di Rivalta-Mirafiori*.

(14) Le démarrage du programme et des investissements a eu lieu en 1994. Les activités de *spending* ont débuté en septembre 1994. Le démarrage des préséries aurait eu lieu à Rivalta au cours du premier semestre de 1997.

(15) Des aides régionales d'un montant nominal de 46 milliards de lires italiennes (24 millions d'euros) sont envisagées, en vertu du régime approuvé prévu par la loi 488 du 19 décembre 1992. L'intensité de l'aide actualisée était initialement évaluée à 4,2 %.

(16) Dans l'ouverture de la procédure du 3 février 1999, la Commission exprimait de nombreux doutes quant à la compatibilité de l'aide envisagée, en particulier au regard de la mobilité du projet et de la proportionnalité des aides notifiées. Les informations suivantes étaient en particulier réclamées au gouvernement italien:

i) une étude de localisation (ou équivalent) réalisée par Fiat qui démontre avec clarté la mobilité des investissements au sens où le projet aurait pu être réalisé de manière viable au plan économique sur un site alternatif dans l'Union européenne ou un pays d'Europe centrale ou orientale (PECO);

ii) une analyse coûts-bénéfices effectuée en cohérence avec l'étude mentionnée ci-dessus, détaillant les coûts d'exploitation et d'investissement du projet;

iii) l'évolution des capacités de production de Fiat Rivalta.

(17) Plus tard, il est apparu que Fiat Rivalta n'appartenait pas à une zone assistée jusqu'en mars 1995. Or, le projet avait démarré en 1994 et avait été précédé d'études de faisabilité, de localisation, etc., qui avaient dû se dérouler vers 1993. La décision d'investir à Rivalta aurait donc a priori été prise au plus tard en 1993/1994, lorsque l'usine ne se situait pas en région assistée. La Commission a alors décidé d'apporter un complément à l'ouverture de procédure, dans lequel elle exprimait des doutes sérieux sur le fait que l'investisseur ait pu considérer dans le financement du projet l'obtention d'aides régionales. Dès lors, l'aide n'aurait pas été nécessaire à la réalisation des investissements en cause à Rivalta.

[1] JO C 288 du 9.10.1999, p. 37.
[2] *Source*: Fiat, faits et chiffres de 1999.

(18) En outre, et dans l'ouverture de la procédure et dans le complément à l'ouverture, la Commission enjoignait l'Italie de communiquer dans un délai d'un mois toutes les données nécessaires pour apprécier la compatibilité des aides en cause. À défaut de réponse, la Commission adopterait une décision sur la base des éléments dont elle dispose.

III. **COMMENTAIRES DE L'ITALIE**

(19) Après avoir demandé le 9 avril 1999 un délai supplémentaire pour finaliser leur réponse à l'ouverture de procédure du 3 février 1999, les autorités italiennes ont transmis à la Commission, par courrier du 16 avril 1999, les informations qu'elles estimaient nécessaires à la conclusion de l'examen du dossier.

(20) En premier lieu, le gouvernement italien explique que la partie mobile du projet concerne la production de 200 Marea par jour et de 200 Bravo-Brava par jour. La fabrication de ces véhicules aurait pu avoir lieu de manière alternative en Pologne, dans les usines existantes de Tichy ou Biesko-Biala. Cette solution aurait notamment présenté les avantages d'offrir des coûts de main-d'œuvre meilleur marché tout en garantissant un bon niveau de qualité, de limiter l'investissement et de rapprocher la production de véhicules du segment C et D du groupe de certains marchés d'Europe centrale, enfin de permettre le développement d'un réseau de fournisseurs locaux, ce qui constitue par ailleurs un objectif important de Fiat.

(21) En deuxième lieu, une analyse coûts-bénéfices (ACB) a été réalisée par les autorités italiennes. Elle compare les coûts des projets à Rivalta et en Pologne dans l'hypothèse de mobilité expliquée ci-dessus. Les investissements d'un total de 689 milliards de lires italiennes (environ 356 millions d'euros) sont réalisés selon le calendrier suivant:

(en milliards de lires italiennes)

	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	Total
Investissements mobiles	11	43	115	76	49			294
Investissements non mobiles	10	55	190	52	34	33	21	395
Total	21	98	305	128	83	33	21	689

(22) Le handicap net pour l'usine italienne, qui résulte pour l'essentiel de surcoûts de main-d'œuvre et d'investissements, s'établirait ainsi à 65 % alors que l'intensité d'aide s'élèverait à 4,7 %.

(23) Les aides régionales envisagées ne compenseraient pas les surcoûts d'une localisation des investissements à Rivalta, mais elles auraient joué un rôle certain d'incitation dans la décision finale.

(24) En troisième lieu, les autorités italiennes précisent que les capacités de production, initialement de 1 400 véhicules par jour, sont réduites à partir de 1997. Toutefois, aucun chiffre détaillé n'est fourni sur le montant de cette réduction.

(25) En quatrième lieu, l'Italie rappelle de façon générale les conditions spécifiques d'application de la loi n° 488/92, notamment en ce qui concerne les conditions de rétroactivité pour l'éligibilité des investissements.

(26) En réponse au complément à l'ouverture de la procédure décidé par la Commission le 26 mai 1999, l'Italie a adressé une lettre en date du 20 juillet 1999 qui détaille deux éléments principaux: l'historique de l'approbation du nouveau régime d'aides et le lien avec la mise en œuvre des aides en question, puis le respect des exigences formelles dans la demande d'aide.

IV. **APPRÉCIATION DE L'AIDE**

(27) L'aide notifiée en faveur de Fiat Auto est une aide d'État au sens de l'article 87, paragraphe 1, du traité. En effet, elle serait financée par l'État ou aux moyens de ressources d'État. De plus, représentant une part non négligeable du financement du projet, elle menace de fausser la concurrence dans l'Union européenne en favorisant Fiat Auto par rapport à d'autres entreprises ne bénéficiant pas d'aides. Enfin, le marché des véhicules automobiles est marqué par des échanges substantiels entre États membres.

(28) Les aides en cause sont destinées à une entreprise exerçant son activité dans la fabrication et le montage de véhicules automobiles. Elle appartient donc au secteur automobile au sens de l'encadrement communautaire des aides d'État dans le secteur automobile [1] (ci-après dénommé «réglementation communautaire pertinente»).

(29) Les aides envisagées, notifiées le 3 décembre 1997, seraient octroyées en vertu du régime approuvé, prévu par la loi n° 488/92. La réglementation communautaire pertinente précise que les aides que les pouvoirs publics envisagent d'accorder à un projet individuel dans le cadre d'un régime d'aides autorisé en faveur d'une entreprise exerçant son activité dans le secteur automobile doivent être notifiées préalablement à leur octroi sur la base de l'article 88, paragraphe 3, du traité si au moins un des deux seuils suivants est franchi:

[1] JO C 279 du 15.9.1997, p. 1.

i) coût total du projet égal à 50 millions d'euros

ou

ii) montant brut total des aides d'État et des aides provenant des instruments communautaires pour le projet égal à 5 millions d'euros.

(30) Tant le coût total du projet que le montant d'aide dépasse leur seuil de notification respectif. Ainsi, en notifiant les aides envisagées pour le projet de Fiat Auto à Rivalta, les autorités italiennes respectent les conditions de l'article 88, paragraphe 3, du traité.

(31) L'article 87, paragraphe 2, du traité spécifie certaines formes d'aides compatibles avec le traité. Compte tenu de la nature et du but de l'aide, ainsi que de la localisation géographique des investissements, ses points a), b) et c) ne sont pas applicables au projet en question. L'article 87, paragraphe 3, énumère les aides qui peuvent être considérées comme compatibles avec le marché commun. La compatibilité avec le traité doit être appréciée dans le contexte de la Communauté dans son ensemble et non dans un contexte purement national. Afin de préserver le bon fonctionnement du marché commun et vu le principe énoncé à l'article 3, point g), du traité, les exceptions énoncées à l'article 87, paragraphe 3, doivent être interprétées de manière restrictive. En ce qui concerne les dérogations prévues à l'article 87, paragraphe 3, points b) et d), l'aide en cause n'est manifestement pas destinée à un projet d'intérêt commun ni à un projet susceptible de remédier à une perturbation grave de l'économie italienne; elle ne sert pas non plus à promouvoir la culture ou à conserver le patrimoine. Quant aux dérogations prévues à l'article 87, paragraphe 3, points a) et c), seul le point c) pourrait s'avérer pertinent car la région de Rivalta a été assistée au titre de l'article 87, paragraphe 3, point c), mais jamais selon l'article 87, paragraphe 3, point a).

(32) La Commission vérifie alors si les conditions prévues par la réglementation communautaire pertinente sont respectées pour décider de la compatibilité des aides régionales envisagées avec le marché commun au titre des dérogations prévues à l'article 87, paragraphe 3, point c), du traité.

(33) Sur la base de ladite réglementation, la Commission veille dans tous les cas à ce que les aides accordées soient à la fois proportionnées à la gravité des problèmes à résoudre et nécessaires à la réalisation du projet. Le respect simultané de ces deux aspects de proportionnalité et de nécessité [1] s'avère obligatoire pour l'autorisation par la Commission d'une aide d'État dans le secteur automobile.

(34) Si, de manière habituelle, la question de la proportionnalité des aides est traitée à l'aide d'une analyse coûts-bénéfices, dans le cas en objet, la Commission pourra limiter son examen au respect du seul critère de nécessité.

(35) La Commission notait dans l'ouverture de la procédure qu'une situation particulière avait entouré en Italie l'autorisation du régime prévu par la loi 488/92. Dans le prolongement des décisions de la Commission du 18 novembre 1997 [2], du 7 avril 1998 [3] et du 30 septembre 1998 [4], il ressort que des circonstances très spécifiques dans la mise à exécution de la loi 488/92 pouvaient expliquer les délais entre le démarrage du projet, le début de la production en série des véhicules objet du projet, la demande d'aide en 1996 et la notification en décembre 1997. Toutefois, l'examen de la nécessité de l'aide pour l'implantation du projet à Rivalta ne peut pas se résumer à cette seule analyse; la Commission doit vérifier les éléments complémentaires suivants:

i) la prise en compte effective de l'aide régionale dans l'analyse financière du projet, l'étude de localisation dans la sélection du site de Rivalta

et

ii) la mobilité réelle du projet.

(36) De surcroît, pour chaque point, la Commission doit contrôler la suffisance des preuves apportées par l'Italie en vue de soutenir ses affirmations, dans le contexte d'une interprétation restrictive des exceptions énoncées à l'article 87, paragraphe 3, du traité et des injonctions du 3 février 1999 et du 26 mai 1999.

(37) En premier lieu, la lettre des autorités italiennes du 16 avril 1999 rappelle que les investissements ont démarré le 31 mai 1994. Il ressort en outre des informations à la disposition de la Commission que les activités de *spending* ont débuté en septembre 1994 et que la production des modèles Bravo/Brava et Marea (seuls véhicules concernés par une mobilité alléguée et donc seuls véhicules pour lesquels une aide régionale pourrait être autorisée) a commencé respectivement en 1995 et 1996.

(38) La lettre des autorités italiennes du 20 juillet 1999 précise que les commandes d'outillage ont été effectuées en mars/avril 1994 et que les premières livraisons de ces outillages ont eu lieu dans le courant du second semestre de 1994. De plus, il est confirmé que l'éventuelle étude de localisation qui aurait amené Fiat à choisir Rivalta se serait déroulée en 1993 et 1994.

(39) La Commission note alors que Rivalta n'appartenait pas à une zone assistée jusqu'en mars 1995, date à laquelle la circonscription de Rivalta a été classée comme région assistée au titre de l'article 87, paragraphe 3, point c), du traité. En outre, ainsi que rappelé dans la lettre du 20 juillet 1999, l'Italie n'a présenté une première proposition de régions à classer comme régions assistées sur la base de cette disposition qu'en septembre 1994.

(40) La décision d'investissement a été prise à une date à laquelle l'usine de Rivalta ne se situait pas en zone assistée.

[1] Voir à cet égard l'arrêt du 17 septembre 1980 dans l'affaire 730/79, Philip Morris, Recueil p. 2671, point 17.

[2] JO C 70 du 6.3.1998, p. 7.
[3] JO C 240 du 31.7.1998, p. 3.
[4] JO C 409 du 30.12.1998, p. 7.
JO C 384 du 12.12.1998, p. 20.

(41) Ni le fait que Rivalta soit localisée dans une zone de l'objectif nº 2 ni la possibilité alléguée de transférer les outillages d'un site vers un autre au cours des premières phases du projet ne changent cette appréciation.

(42) Le démarrage de la production en série de la Bravo/Brava à Rivalta, intervenu en 1995 selon les données reçues du gouvernement italien, confirme de surcroît qu'une partie substantielle des investissements nécessaires avaient été réalisés jusqu'en 1995, avant la décision de classement en zone assistée.

(43) Dès lors, il s'avère extrêmement douteux que Fiat ait considéré dans le financement de son projet à Rivalta l'obtention d'une aide régionale. Les autorités italiennes n'ont pas apporté d'élément probant de nature à écarter ce doute.

(44) Même si l'entreprise avait intégré dans son raisonnement la possibilité de bénéficier d'une aide régionale, elle acceptait de façon implicite le risque de ne pas la recevoir car une décision de la Commission devait l'autoriser préalablement en vertu de la réglementation communautaire pertinente.

(45) Par ailleurs, au moment de la décision d'investissement de Fiat, et donc de la prise en compte d'une éventuelle aide d'État dans le financement du projet à Rivalta, la pratique de la Commission rendait nécessaire une ACB reposant sur une comparaison entre l'usine régionale et un site alternatif dans une région non assistée de la Communauté, où Fiat aurait le plus probablement réalisé l'investissement en cause. L'Italie et Fiat connaissaient déjà à l'époque cette méthodologie car elles avaient eu à traiter par exemple le cas Fiat Mezzogiorno [1]. La Commission ne dispose d'aucune information quant à la sélection du site de comparaison, mais la possibilité la plus probable aurait été une usine du Centre-Nord de l'Italie. L'expérience de la Commission montre qu'une ACB conduite dans cette hypothèse aurait rendu difficile, voire impossible, la mise en évidence de handicaps pour Rivalta et donc la possibilité d'autorisation d'une aide régionale. Ici encore, les autorités italiennes n'ont pas démontré la prise en compte par Fiat d'une aide régionale dans sa décision d'investir à Rivalta.

(46) De manière superfétatoire, la Commission note que le recours à une usine alternative en Pologne (Biesko-Biala ou Tichy), comme le souhaite l'Italie dans le cas présent, n'a été rendu possible qu'avec la mise en place de l'encadrement automobile entré en vigueur en janvier 1998, quatre ans après la décision d'investissement.

(47) Enfin, la Commission considère qu'aucune confiance légitime ne peut exister dans le chef d'un État membre et a fortiori ou d'une entreprise quant à la classification d'une région selon l'article 87, paragraphe 3, point c), du traité tant que la Commission n'a pas pris une décision en ce sens.

(48) C'est pourquoi la Commission conclut qu'il n'a pas été démontré par le gouvernement italien que Fiat a réellement considéré l'octroi d'une aide régionale comme critère nécessaire à la sélection du site de Rivalta. L'aide régionale notifiée n'est donc pas nécessaire pour atteindre les buts fixés par l'article 87, paragraphe 3, du traité.

(49) En second lieu, selon la réglementation communautaire pertinente, pour démontrer la nécessité d'une aide régionale, la société bénéficiaire de l'aide doit prouver de manière claire qu'elle possède une alternative économiquement viable pour l'implantation de son projet ou de sous-partie(s) de ce projet. En effet, si aucun autre site industriel, nouveau ou préexistant, n'était susceptible, au sein du groupe, d'accueillir l'investissement en question, l'entreprise serait contrainte de mettre en œuvre son projet dans l'unique usine d'accueil possible, même en l'absence d'aide. Cette étude de la mobilité possède une importance encore plus forte aujourd'hui, sous l'encadrement en vigueur, que par le passé. Il ne s'agit plus seulement pour la Commission de valider une mobilité théorique, mais davantage de vérifier que l'investisseur avait à la fois la possibilité et l'intention de localiser son projet sur le site alternatif si les aides régionales ne pouvaient pas être octroyées.

(50) Les informations produites par l'Italie à ce propos, en dépit des injonctions, restent lacunaires. Seule une très brève explication est communiquée à la Commission, qui affirme que le choix de Fiat a été effectué entre les usines de Fiat Auto en Pologne et le pôle d'activité Rivalta/Mirafiori. Il est noté que la solution polonaise possédait de nombreux avantages par rapport à l'Italie, notamment en termes de coûts de main-d'œuvre.

(51) La Commission estime que, au moment de la décision d'investissement, vers 1993/1994, l'opportunité réelle d'une implantation du projet en Pologne n'était pas aussi évidente que ce que les autorités italiennes présentent aujourd'hui. Par exemple, le risque industriel n'était pas négligeable, à un moment où Fiat Auto Pologne était en pleine réorganisation. Les réseaux d'équipementiers locaux n'étaient pas aussi denses qu'aujourd'hui et le succès des implantations des fournisseurs encore hypothétique. De plus, les avantages importants en terme de flexibilité, un des objectifs stratégiques de Fiat, qui résultent de la constitution et du maintien du pôle Rivalta/Mirafiori, sont éludés par les autorités italiennes dans l'analyse de la mobilité du projet.

[1] JO C 37 du 11.2.1993, p. 15.

(52) Ainsi, le gouvernement italien n'a pu fournir à la Commission que des indications trop parcellaires au sujet de la possibilité de produire 200 Bravo/Brava et 200 Marea à Biesko-Biala ou Tichy dans des conditions optimales et presque aucune information quant à la matérialité de l'intention réelle de Fiat de délocaliser l'investissement en cause en Pologne.

(53) Dès lors, la Commission estime que la mobilité du projet n'a pas été démontrée par l'Italie. À défaut d'un site alternatif crédible, l'aide régionale notifiée n'est donc pas nécessaire pour atteindre les buts fixés par l'article 87, paragraphe 3, du traité.

(54) D'autres objectifs d'aides, un moment avancés par le gouvernement italien, comme la protection de l'environnement et l'innovation, n'ont jamais fait l'objet d'explications détaillées, en dépit des injonctions décidées par la Commission. Des aides relatives à d'éventuelles actions innovantes ou de protection de l'environnement n'ont donc pas pu être examinées par la Commission.

V. **CONCLUSION**

(55) L'aide régionale envisagée par les autorités italiennes en faveur de Fiat Rivalta n'est pas nécessaire pour atteindre les buts prévus par l'article 87, paragraphe 3, point c), du traité, en l'espèce faciliter le développement de certaines activités ou de certaines régions économiques. Dès lors, l'aide en question est incompatible avec le marché commun.

(56) Sur la base d'un raisonnement analogue, une décision finale négative a été adoptée par la Commission le 22 décembre 1999 dans le cas C 9/99 — Fiat Mirafiori Meccanica,

A ARRÊTÉ LA PRÉSENTE DÉCISION:

Article premier

L'aide d'État que l'Italie envisage de mettre à exécution en faveur de Fiat Rivalta s'avère incompatible avec le marché commun.

Cette aide ne peut, pour cette raison, être mise à exécution.

Article 2

L'Italie informe la Commission, dans un délai de deux mois à compter de la notification de la présente décision, des mesures prises pour s'y conformer.

Article 3

La République italienne est destinataire de la présente décision.

Fait à Bruxelles, le 15 février 2000.

Par la Commission

Mario MONTI

Membre de la Commission