DÉCISION DE LA COMMISSION

du 31 mai 1989

concernant les aides accordées par le gouvernement italien à l'entreprise Alfa Romeo (secteur automobile)

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

(89/661/CEE)

LA COMMISSION DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES,

vu le traité instituant la Communauté économique européenne, et notamment son article 93 paragraphe 2 premier alinéa,

après avoir, conformément à l'article susmentionné, mis les intéressés en demeure de lui présenter leurs observations,

considérant ce qui suit:

I.

Par lettre datée du 1er octobre 1986, la Commission a demandé au gouvernement italien des informations concernant des aides que, d'après des informations parues dans la presse, le gouvernement italien aurait accordées en 1985 à Alfa Romeo, entreprise du secteur automobile, sous forme d'un apport de capitaux d'un montant de 209 milliards de lires italiennes.

Par lettre datée du 21 novembre 1986 émanant de sa représentation permanente, le gouvernement italien a confirmé qu'en 1985, une somme de 206,2 milliards de lires italiennes avait été versée à l'entreprise Alfa Romeo sur la base de la décision de ses actionnaires Finmeccanica et IRI sous la forme d'un apport de capitaux destinés à couvrir les pertes subies par la société en 1984 et au cours du premier semestre de 1985. Il a de plus indiqué que les informations concernant la compensation des pertes subies jusqu'à la fin de 1986 ne pouvaient pas encore être fournies parce que les négociations relatives à l'acquisition d'Alfa Romeo par Fiat venaient seulement de s'achever.

Par télex daté du 18 décembre 1988, la Commission a demandé au gouvernement italien des informations concernant toutes aides supplémentaires envisagées en faveur d'Alfa Romeo ou de Fiat ou déjà accordées à ces sociétés dans le cadre de l'achat d'Alfa Romeo par Fiat.

Par télex de la représentation permanente italienne, en date du 30 janvier 1987, le gouvernement italien a fait savoir à la Commission qu'aucune intervention financière publique n'était en cours ni prévue dans le cadre de l'opération d'achat. L'acquisition d'Alfa Romeo par Fiat a été fondée sur l'évaluation par une société d'experts conseils indépendante des deux offres rivales de Ford et de Fiat et a été par conséquent conforme aux pratiques normales du marché. Le gouvernement italien a enfin indiqué que les données financières demandées par la Commission n'étaient pas encore disponibles mais qu'elles lui seraient envoyées en temps utile.

La Commission ayant demandé un supplément d'informations, le gouvernement italien a, par télex du 27 mars 1987, indiqué que les experts indépendants avaient conclu que les deux offres étaient acceptables sur le plan économique, mais que la proposition de Fiat était préférable parce qu'elle prévoyait un renouvellement plus rapide de la gamme des produits d'Alfa Romeo, qu'elle incluait les associés italiens de cette entreprise, qu'elle évitait en partie de nouvelles pertes pour Finmeccanica et qu'elle contenait une description plus précise des objectifs en matière d'emploi. De plus, le gouvernement italien a fourni des informations concernant le prix d'achat d'Alfa Romeo par Fiat, qui consiste en la reprise partielle des dettes d'Alfa Romeo jusqu'à concurrence de 700 milliards de lires italiennes (y compris les prêts accordés au titre de la loi 675/77) et le paiement d'un montant de 1 050 milliards de lires italiennes qui sera effectué par Fiat en cinq versements annuels à compter de la sixième année suivant le 1er janvier 1987, date du rachat. En ce qui concerne les dettes d'Alfa Romeo, il a déclaré que le reliquat des dettes d'Alfa Romeo que Fiat n'avait pas repris était resté à la charge de Finmeccanica (y compris le prêt obtenu au titre de la loi 46/82).

Bien que la Commission ait demandé à plusieurs reprises des informations précises sur les conditions de la vente d'Alfa Romeo à Fiat et sur l'offre rivale de Ford, la lettre du gouvernement italien datée du 2 juillet 1987 ne contenait aucun renseignement supplémentaire.

Le 29 juillet 1987, la Commission a décidé d'engager la procédure prévue à l'article 93 paragraphe 2 du traité CEE à l'égard de l'apport à Alfa Romeo de capitaux d'un montant de 206,2 milliards de lires italiennes effectué en 1985, ainsi qu'à l'égard d'une subvention supposée contenue dans les conditions auxquelles Fiat a acheté Alfa Romeo. Sur la base des informations dont elle disposait, la Commission craignait que le gouvernement italien n'ait aidé Fiat, en ce sens qu'il a pu lui conférer un avantage concurrentiel en acceptant un prix inférieur à celui qui aurait pu être obtenu du second offrant, à savoir Ford, pour les éléments d'actif d'Alfa Romeo repris par Fiat à la fin de 1986. De plus, elle avait l'intention d'évaluer dans quelle mesure l'apport de capitaux de 1985 a été pris en considération dans le prix d'achat.

Par lettre du 6 août 1987, la Commission a donc mis le gouvernement italien en demeure de lui présenter ses observations et de répondre aux questions précises posées dans la lettre. Conformément à l'article 93 paragraphe 2 du traité CEE, les autres États membres et les tiers ont également été mis en demeure de présenter leurs observations.

II.

Dans le cadre de la procédure, le gouvernement italien a présenté ses observations par lettre datée du 7 octobre 1987. Il a confirmé dans cette lettre qu'à son avis les conditions de la vente d'Alfa Romeo au groupe Fiat ne contenaient pas d'éléments d'aide tombant sous le coup de l'article 92 du traité CEE. Il a aussi fourni certaines données qui ont fait

apparaître qu'un apport supplémentaire de capitaux d'un montant de 408,9 milliards de lires italiennes avait été accordé à Alfa Romeo en 1986. Le groupe subissait des pertes depuis 1978 et ces pertes s'élevaient à 313,3 milliards de lires italiennes en 1986. Le gouvernement italien a de plus indiqué que le montant des dettes d'Alfa Romeo Auto non reprises par Fiat était de 291 milliards de lires italiennes.

Il a aussi déclaré que Finmeccanica aurait fourni les informations requises sur les conditions d'achat ainsi que sur la comparaison entre les deux offres rivales, et ce, directement.

La Commission a reçu de Finmeccanica des observations envoyées par lettres du 20 octobre 1987, du 29 décembre 1987 et du 8 mars 1988.

Quatre autres États membres ont présenté leurs observations dans le cadre de la procédure mentionnée ci-dessus.

III.

Les informations fournies par le gouvernement italien et Finmeccanica dans le cadre de la procédure ont fait apparaître que l'apport de capitaux frais d'un montant de 408,9 milliards de lires italiennes réalisé en 1986 avait servi à réduire d'autant l'endettement financier net du groupe Alfa Romeo. Cet apport de capitaux émanant de Finmeccanica avait été en partie réalisé par l'intermédiaire de la filiale Saige dont les actions sont entièrement détenues par Finmeccanica. Par conséquent, le nouvel apport de capitaux avait considérablement amélioré la situation financière du groupe Alfa Romeo. Il faut observer que cet apport avait été décidé en juin 1986, alors que les négociations de vente entre Finmeccanica et Ford, qui se sont déroulées de mai à septembre 1986, étaient en cours.

Par conséquent, la Commission a décidé le 10 mai 1988 d'étendre la procédure engagée le 29 juillet 1987 aux aides sous la forme d'un apport de nouveaux capitaux d'un montant de 408,9 milliards de lires italiennes. De plus, la Commission a de nouveau demandé au gouvernement italien de lui fournir toutes les précisions concernant la vente d'Alfa Romeo ainsi que les termes exacts des deux offres rivales.

Par lettre datée du 19 mai 1988, la Commission a mis le gouvernement italien en demeure de lui présenter ses observations. Elle a posé à Finmeccanica et au gouvernement italien, par lettres du 25 mai 1988, des questions plus spécifiques sur l'évaluation des offres rivales. Conformément à l'article 93 paragraphe 2 du traité CEE, les autres États membres et les tiers ont également été mis en demeure de présenter leurs observations.

IV.

Les autorités italiennes ont présenté leurs observations par lettre datée du 21 juillet 1988. Les annexes à cette lettre, la lettre de Finmeccanica datée du 15 juillet 1988 ainsi que la lettre des autorités italiennes datée du 17 novembre 1988 et ses annexes, donnaient des informations précises sur:

— la situation financière d'Alfa Romeo à la fin de 1986,

— de calendrier des négociations qui ont eu lieu entre Finmeccanica et les deux sociétés offrantes en 1986,

— les termes du contrat de vente conclu entre Fiat et Finmeccanica,

— les arrangements financiers concernant les éléments d'actif d'Alfa Romeo qui auraient été conservés par Finmeccanica et les conditions de leur vente aux banques publiques, ainsi que le remboursement des dettes financières par Finmeccanica,

— la création du groupe Alfa-Lancia par Fiat et les résultats qu'il a obtenus en 1987,

— les investissements réalisés dans les établissements Alfa Romeo en 1986 et 1987 et les aides obtenues pour ces investissements.

En ce qui concerne l'injection de capitaux d'un montant de 408,9 milliards de lires italiennes en faveur d'Alfa Romeo qui a été décidée et réalisée en juin 1986 par les actionnaires Finmeccanica et sa filiale Siage le gouvernement italien a déclaré qu'il n'y a pas de raison objective d'établir un lien entre cet apport de capitaux et les décisions ultérieures concernant la vente d'Alfa Romeo: contrairement à l'injection de capitaux d'un montant de 206,2 milliards de lires italiennes effectuée en 1985, le nouvel apport de capitaux n'a pas été réalisé pour compenser des pertes attendu que cet objectif avait été atteint grâce à une diminution du capital actions, mais il était lié à un programme d'investissements triennal (1986 - 1988) et à la nécessité de maintenir la société dans une situation financière saine, eu égard aux choix stratégiques à faire pour trouver une solution radicale à sa crise structurelle. Par conséquent, le gouvernement italien estime que l'apport de capitaux devrait être considéré comme compatible avec le traité. De plus, étant donné le prestige d'Alfa Romeo et le rôle éminent que cette société joue sur le marché international des voitures de sport, un programme de restructuration économique de grande envergure qui contribuerait également à valoriser son potentiel technologique pourrait très bien présenter des attraits pour des actionnaires privés. L'opération a été également considérée comme conforme à la politique du gouvernement, qui consiste à privatiser les secteurs dans lesquels une participation de l'État ne revêt pas une importance stratégique.

Il a également été indiqué qu'au moment où l'assemblée générale d'Alfa Romeo a pris la décision d'augmenter le capital de 408,9 milliards de lires italiennes et où les actionnaires ont versé ces nouveaux capitaux, seule la société Ford était en lice; cela suffirait en soi à prouver que cette opération n'était d'aucune manière destinée à favoriser Fiat. Par ailleurs, les autorités italiennes estiment que l'argument avancé dans la lettre de la Commission, selon lequel l'augmentation du capital a permis à Fiat d'acquérir Alfa Romeo sans supporter toute la charge de ses dettes, n'est pas fondé.

En ce qui concerne la comparaison entre les offres respectives de Fiat et de Ford, les autorités italiennes ont répété que la décision favorable à Fiat a été fondée sur l'évaluation financière des deux offres par une société d'experts conseils indépendante, dont les conclusions ont abouti à un «Fairness Opinion» émis le 3 novembre 1986. Sur la base de ces conclusions, le montant offert à Finmeccanica, selon la proposition de Ford et selon celle de Fiat, était acceptable sur

le plan économique et se situait dans la fourchette jugée équitable. Les experts conseils ont cependant conclu que la proposition de Fiat était préférable pour Finmeccanica du point de vue financier. Selon les autorités italiennes, le conseil d'administration de Finmeccanica a accepté l'offre de Fiat parce que, outre les avantages financiers que présentait cette offre, elle était de surcroît plus intéressante que celle de Ford pour les raisons suivantes:

— elle dispensait Finmeccanica de l'obligation de partager les pertes d'Alfa Romeo après de 1er janvier 1987 et de contribuer à la restructuration requise pour éliminer les causes structurelles de ces pertes,

— elle permettait un renouvellement plus rapide de la gamme des produits d'Alfa Romeo et offrait une meilleure garantie que cette dernière atteindrait un degré de compétitivité raisonnable sur le marché européen dans des délais assez brefs,

— elle incluait toutes les sociétés d'Alfa Romeo en activité,

— elle comportait des engagements plus fermes concernant la poursuite des objectifs en matière d'emploi.

Les considérations exposées ci-dessus ont amené le conseil d'administration de Finmeccanica et celui d'IRI à opter pour l'offre de Fiat, ce que le gouvernement italien a approuvé par décision du 7 novembre 1986.

Deux autres États membres ont présenté leurs observations sur l'extension de la procédure.

V.

Alfa Romeo est le deuxième constructeur automobile d'Italie. La société, qui a été créée en 1910, fait partie du holding public IRI depuis 1933. Comme cela a été le cas pour la plupart des constructeurs automobiles, la première flambée des prix du pétrole en 1973/1974, qui a engendré une crise sans précédent sur le marché de l'automobile, s'est traduite par des pertes pour Alfa Romeo. Alfa Romeo n'a jamais redressé sa situation financière et a continué sans interruption à subir des pertes au cours de quatorze années suivantes.

Les problèmes de la société ont initialement été dus aux décisions stratégiques prises au cours des années précédentes. À la fin des années 1960, la société a décidé d'élargir la gamme de ses modèles et a commencé à produire des voitures de petite cylindrée. C'est à cette fin qu'elle a créé les usines de construction et de montage Alfa Sud près de Naples. Grâce à ces installations, qui sont devenues opérationnelles en 1972, la capacité annuelle de montage d'Alfa Romeo a pratiquement doublé et est passée à 400 000 automobiles. Toutefois, ces usines ont toujours connu des excédents de capacité, des conflits sociaux, et la productivité de la main-d'œuvre y a toujours été médiocre. La charge financière qu'a représenté Alfa Sud a empêché le renouvellement des produits des installations milanaises d'Alfa Romeo ainsi que la modernisation de ces installations de production. À la fin des années 1970, la direction d'Alfa Romeo a suivi une stratégie commerciale défensive en renonçant à ses activités et à ses entreprises communes à l'étranger et en adoptant une programmation annuelle.

L'année 1980 a vu un revirement de la stratégie de la société. Celle-ci a adopté un plan stratégique de dix ans comportant des investissements importants destinés à accroître le volume de la production et à rendre celle-ci compétitive, assortis d'une politique de commercialisation agressive. Alfa Romeo et Alfa Sud ont notamment fusionné en un société unique (Alfa Romeo Auto) tandis que les activités dans le domaine des moteurs d'avion et des véhicules industriels ont été reprises par deux nouvelles personnes morales (AVIO et ARVECO). Le nouveau plan de production visant à atteindre un seuil de rentabilité d'environ 300 000 véhicules par an était essentiellement caractérisé par: le renouvellement de la gamme des modèles et la réduction de leur durée de production, la conclusion d'un accord avec le groupe Fiat pour la production de composants communs et la création d'une entreprise commune avec la société japonaise Nissan pour construire une nouvelle petite cylindrée (ARNA) dans l'usine de Naples. Alfa Romeo aurait fourni les moteurs utilisés dans la production d'Alfa Sud et les composants mécaniques, et Nissan la carrosserie. L'augmentation substantielle de la production et de l'utilisation des installations prévue par le plan ne s'est jamais produite. Cette prévision était trop optimiste puisque ARNA a été un échec. Au contraire, Alfa Romeo a enregistré une réduction constante de sa part de marché et sa production a diminué au cours de la période 1981 - 1984.

Étant donnée l'excédent considérable des capacités de production qui existait au niveau européen en 1983/1984, Alfa Romeo a revu ses objectifs en définissant de nouvelles structures organisationnelles, non plus sur la base d'une amélioration du marché en termes de volume et de prix, ce qui n'était plus réaliste, mais sur celle d'une réduction radicale des coûts de production, des coûts d'exploitation et d'une restructuration de ses ressources en général. La société a revu son programme d'investissements en vue d'atteindre un seuil de rentabilité beaucoup plus bas (220 000 véhicules par an) grâce au renouvellement complet du processus de production et à l'optimisation de la gamme des modèles produits (en utilisant les mêmes macrocomposants pour différents modèles), ce qui a entraîné des coupes sombres dans la main-œuvre, qui ont été entièrement couvertes par l'intervention de la Cassa Integrazione.

Alfa Romeo a bénéficié d'aides publiques pour une partie de ces investissements au titre des lois 675/77 et 46/82. La Commission a, en novembre 1983 et juillet 1984, approuvé l'octroi à Alfa Romeo d'aides aux investissements sous la forme de subventions d'un montant de 88 milliards de lires italiennes ainsi que de prêts à taux d'intérêt réduit et de bonifications d'intérêt d'un montant de 363 milliards de lires italiennes destinés à soutenir le transfert de certaines activités aux usines du Mezzogiorno et pour promouvoir la production de composants communs avec Fiat. La Commission a aussi approuvé en décembre 1984 l'octroi de prêts à taux d'intérêt réduit d'un montant de 81,6 milliards de lires italiennes et d'aides d'un montant de 39,6 milliards de lires italiennes destinés à financer des investissements innovateurs et des dépenses de recherche et développement. On ne peut établir un lien entre ces investissements ayant bénéficié d'une aide et l'injection ultérieure de capitaux de 1985. Ces investissements n'ont pas été présentés comme faisant partie intégrante d'une opération de restructuration plus large comprenant la restructuration technique ou financière du groupe, mais comme une opération plus limitée portant spécifiquement sur le transfert de certaines activités de production dans le Mezzogiorno. Les autorités italiennes

n'ont à aucun moment au cours de ces années notifié ni déclaré à la Commission leur intention de fournir de nouveaux capitaux ou d'octroyer des aides à Alfa Romeo pour financer des investissements supplémentaires, une restructuration financière ou pour compenser des pertes d'exploitation subies par le groupe.

Comme le programme d'investissement n'a pas apporté les améliorations prévues de la productivité au niveau de la main-d'œuvre et de la qualité des produits, les résultats financiers d'Alfa Romeo se sont fortement dégradés en 1984 et 1985.

La décision de céder les activités du groupe Alfa Romeo dans le secteur automobile a été le résultat d'une série d'évaluations de la future stratégie à adopter après l'échec du plan de restructuration élaboré en 1980. Ces évaluations ont été effectuées en 1985 et 1986, tant directement par Finmeccanica et l'IRI que par les organismes gouvernementaux et parlementaires compétents. Elles ont montré que le groupe ne pouvait pas devenir rentable en tant que constructeur indépendant et que le seul moyen de remédier à la crise financière et commerciale croissante d'Alfa Romeo était de fusionner la société avec un gros constructeur automobile.

Au début de 1986, des démarches ont été effectuées auprès des principaux constructeurs automobiles du monde pour savoir s'ils étaient intéressés par l'acquisition des actions des sociétés Alfa Romeo, ou simplement par la reprise des activités de construction de moteurs de celui-ci. Seules les sociétés Ford et Fiat ont fait une proposition.

À la suite d'études techniques approfondies et de négociations intensives entre Finmeccanica/Alfa Romeo et Ford, Ford a soumis le 30 septembre 1986 une offre d'acquisition d'Alfa Romeo valable jusqu'au 7 novembre 1986. Selon la proposition de Ford, Alfa Romeo devait continuer à être une société unique dans laquelle Ford aurait pris une participation minoritaire (environ 20 %) assortie du droit d'acquérir une participation majoritaire au cours des trois années suivantes. Ford devait préserver l'identité, la marque et les caractéristiques distinctives d'Alfa Romeo et augmenter progressivement le volume de la production pour atteindre la capacité maximale en 1994, en conservant les effectifs actuels. La proposition comprenait aussi des options d'achat pour l'acquisition du reste des actions au cours des cinq années suivantes, ce qui devait permettre à Ford de racheter toutes les actions en huit ans. Cette société devait acquérir le capital actions d'Alfa Romeo Auto, de ses filiales Alfa Romeo Crédit et Leasing, ainsi que des sociétés de distribution nationales établies dans quinze pays. À un stade ultérieur, Ford devait aussi acquérir ARNA, SPICA et ARVECO. La proposition de Ford incluait également un programme d'investissements portant sur les quelques années suivantes, dont le coût était estimé à 4 000 milliards de lires italiennes. Le coût de ces investissements devait être réparti entre les actionnaires (c'est-à-dire Finmeccanica et Ford) porportionnellement à leur participation du moment. Les pertes d'exploitation devaient, elles aussi, être partagées selon le même principe. Ford prévoyait de rétablir la rentabilité d'Alfa Romeo d'ici 1990.

Le 1er octobre 1986, la société Fiat a informé Finmeccanica qu'elle désirait coopérer à la restructuration et à la relance d'Alfa Romeo; elle a exposé les principaux points de sa proposition et s'est engagée à fournir des précisions supplémentaires dans les meilleurs délais. Le 24 octobre, la société Fiat a fait parvenir à Finmeccanica une proposition à étudier et lui a envoyé des précisions supplémentaire par lettre du 1er novembre. Elle a déclaré qu'elle offrait d'acquérir le capital investi net du groupe Alfa Romeo, qui était estimé à 1 750 milliards de lires italiennes sur la base des informations fournies par Finmeccanica. Fiat proposait de prendre en charge au moment de l'acquisition, l'endettement financier net du groupe Alfa Romeo pour un montant qui ne pouvait être supérieur ni inférieur à 700 milliards de lires italiennes. Les 1 050 milliards de lires italiennes restants seraient payés, après vérification des comptes, en cinq versements annuels dont le premier serait effectué à la fin du sixième exercice suivant la date de l'acquisition et le dernier à la fin de la dixième année suivant cette date.

L'objectif de l'acquisition de Fiat était de créer une nouvelle personne morale par la fusion des activités d'Alfa Romeo et de Lancia pour produire des voitures de prestige. La nouvelle société, qui devait s'appeler Alfa Lancia, devait atteindre d'ici 1992 une capacité de production de 620 000 véhicules par an, dont 300 000 Alfa Romeo. La capacité existante d'Alfa Romeo, soit 400 000 automobiles, devait être maintenue et pleinement utilisée en vue d'augmenter la part de marché des véhicules Alfa et Lancia. Entre 1987 et 1995, Fiat devait investir quelque 5 000 milliards de lires italiennes dans la nouvelle société, dont environ 75 % devaient être affectés aux usines Alfa Romeo. Avant la fin de 1990, l'usine Alfa Romeo devait employer 28 000 travailleurs. Jusqu'en 1990, le licenciement de la main-d'œuvre excédentaire devait être assumé par la Cassa Integrazione, ou réalisé grâce à des systèmes de préretraite. La nouvelle société devait intégrer les éléments suivants du groupe Alfa Romeo: les immobilisations et l'actif circulant, le passif jusqu'à concurrence de 700 milliards de lires italiennes net, le fonds de roulement et les actions d'Alfa Romeo Spa et d'Alfa Romeo Auto ainsi que les participations dans ses filiales italiennes et étrangères à l'exception d'Alfa Romeo international.

Le 6 novembre 1986, le conseil d'administration de Finmeccanica a décidé d'accepter l'offre de Fiat en précisant que cette acceptation incluait sa décision de transférer à Fiat la totalité de la participation qui pourrait lui revenir dans la nouvelle société, que ce soit directement ou par l'intermédiaire des sociétés qu'elle contrôlait.

À la suite de la conclusion de l'accord de vente entre Finmeccanica et Fiat, Alfa Romeo Auto et Alfa Romeo Spa ont, au début de décembre 1986, transféré au groupe Fiat leurs éléments d'actif pour leur valeur comptable.

À partir du 1er janvier 1987, Fiat a assumé la responsabilité totale et effective de la gestion des éléments d'actifs transférés. Le 2 janvier 1987, Fiat a acquis tous les éléments d'actif d'Alfa Romeo Spa et d'Alfa Romeo Auto ainsi que la participation mentionnée ci-dessus dans les filiales d'Alfa, pour une valeur totale de 1 024,6 milliards de lires italiennes qui a été déterminée ultérieurement sur la base des bilans vérifiés au 31 décembre 1986. À la même date, le nouveau groupe Alfa-Lancia a été créé et est devenu opérationnel. À cette date également, la nouvelle société est devenue responsable du passif financier net de l'ancien groupe Alfa Romeo jusqu'à concurrence de 700 milliards de lires italiennes.

En mai 1987, Alfa Romeo Spa et Alfa Romeo Auto ont changé leur raison sociale pour s'appeler respectivement

Finmilano et Sofinpar. En juin 1987, Finmilano et Sofinpar ont été vendues respectivement à la Banco di Roma et au Credito Italiano, contrôlé par l'IRI, pour une somme totale de 198,9 milliards de lires italiennes. Avant leur vente, le reliquat de l'actif et du passif de ces sociétés non repris par Fiat avait été transféré à Finmeccanica. Il n'est resté à Finmilano et à Sofinpar que des crédits financiers d'un montant de 212,2 milliards de lires italiennes, qui représentaient les fonds obtenus par ces sociétés à la suite du transfert à Finmeccanica du reste de l'actif d'Alfa Romeo. Ces sociétés «boîte aux lettres» ont conservé les crédits d'impôts accumulés du fait des pertes du groupe Alfa Romeo, ce qui a été la raison essentielle de leur acquisition par les deux banques.

Le groupe Alfa Lancia a été rentable dès la première année de son existence en dépit des pertes subies par sa composante Alfa Romeo. Fiat a pu parvenir à un accord avec les syndicats du personnel d'Alfa Romeo, ce qui lui a permis d'améliorer rapidement ses résultats financiers. Le groupe Alfa Lancia a continué à recevoir des aides au titre des lois 675/77, 1089/68 et 219/81 pour les investissements réalisés dans les usines de l'ancien groupe Alfa Romeo. Pour 1987, ces aides ont consisté en des subventions s'élevant à 12,4 milliards de lires italiennes et en des prêts bonifiés d'un montant de 87,7 milliards de lires italiennes destinés à financer des investissements d'un montant de 207 milliards de lires italiennes.

VI.

Au moment de sa vente, la structure du groupe Alfa Romeo était la suivante:

— Alfa Romeo Spa: société holding du groupe Alfa Romeo (actionnaires: Finmeccanica 84 %, IRI 16 %, divers 0,002 %),

— Alfa Romeo Auto: construction automobile (actionnaires: Finmeccanica 49 %, Alfa Romeo Spa 33,4 %, Saige 17,6 %),

— ARNA: montage d'automobiles (actionnaires: Alfa Romeo 50 %, Nissan 50 %),

— ARVECO: véhicules commerciaux, composants (Alfa Romeo 100 %),

— SPICA: composants et accessoires (Alfa Romeo 100 %),

— Merisinter, MC, Autodelta: sociétés de production moins importantes (Alfa Romeo 100 %),

— Alfa Romeo Credit, Alfa Romeo International, Alfa Romeo Leasing: sociétés de financement,

— quinze sociétés de distribution établies dans différents pays.

En 1986, dernière année de son existence, le groupe Alfa Romeo a construit 168 100 véhicules, dont 86 500 automobiles produites dans son usine de Milan et 81 800 dans son usine de Naples. Le groupe a vendu 180 200 véhicules, dont 104 700 en Italie et 75 500 exportés, soit une augmentation de 6,3 % et 49,2 % respectivement par rapport à 1985. En 1986, la part du marché italien détenue par Alfa Romeo a représenté 14,6 % des segments concernés et sa part totale du marché de la Communauté économique européenne environ 1,6 %. Le chiffre d'affaires du groupe s'est élevé en 1986 à environ 3 000 milliards de lires italiennes dont 28 % ont été réalisés à l'exportation. La capacité de production de 400 000 automobiles par an a été maintenue tout au long des années 1980. Pour conséquent, le taux d'utilisation de la capacité a été de 42 % en 1986. La même année, l'effectif du groupe Alfa Romeo était d'environ 32 500 personnes. De plus, environ 13 000 travaillleurs se sont trouvés temporairement sans emploi et ont été inscrits à la Cassa Integrazione. Le résultat financier du groupe a été de moins 313,3 milliards de lires italiennes en 1986, alors qu'en 1985 il avait enregistré une perte record de 465,5 milliards de lires italiennes.

Fiat est une entreprise privée ayant pour activités principales la construction et la commercialisation de voitures de tourisme, de véhicules commerciaux, de véhicules industriels et de machines agricoles (environ 75 % des activités de la société). Le reste de ses activités porte entre autres sur les équipements industriels, les machines outils, l'aéronautique, les télécommunications, la biotechnologie ainsi que sur les opérations et les services financiers. En 1986, Fiat a construit 1 698 700 automobiles et 59 200 véhicules commerciaux et a accru sa part du marché européen, qui est passée à 14,0 % tout en dominant toujours le marché italien avec une part de marché des 61,9 %. La société a été extrêmement rentable ces dernières années. Même après l'achat d'Alfa Romeo, le taux d'utilisation des capacités de production de Fiat a été supérieur à 90 %. Fiat a revendiqué le titre de chef de file du marché européen pour 1988 avec une part de marché estimée à 14,9 % en Europe occidentale, et 1,93 million d'automobiles immatriculées.

VII.

Lorsqu'elle a examiné la compatibilité avec le marché commun des interventions des autorités publiques (injections de capitaux dans le groupe Alfa Romeo en 1985 et 1986 et acceptation d'un prix d'achat inférieur à la valeur marchande et favorable à Fiat), la Commission a vérifié si ces mesures contenaient des éléments d'aide tombant sous le coup de l'article 93 paragraphe 1 du traité CEE.

La Commission considère que les deux injections de capitaux de 206,2 milliards de lires italiennes dans Alfa Romeo Spa en 1985 et de 408,9 milliards de lires italiennes dans Alfa Romeo Auto en 1986 comportent des éléments d'aide tombant sous le coup de l'article 92 paragraphe 1 du traité CEE. En effet, sur la base des comptes consolidés communiqués par les autorités italiennes dans leur lettre du 7 octobre 1987, les pertes subies par le groupe Alfa Romeo et les apports de capitaux dont il a bénéficié de 1979 à 1986 se présentent comme suit:

(en milliards de lires italiennes)

Année	Pertes	Apports de capitaux
1979	91,8	131,6
1980	75,5	201,4
1981	114,4	134,0
1982	91,4	133,7
1983	121,7	1,5
1984	210,9	0,0
1985	465,5	376,4
1986	313,3	408,9
Total	1 484,5	1 387,5

Il ressort donc de ces données qu'au cours de la période considérée, toutes les pertes du groupe, soit 1 484,5 milliards de lires italiennes ont été financées par des contributions de l'État d'un montant de 1 387,5 milliards de lires italiennes. Ce dernier montant inclut les apports de capitaux de 206,2 et de 408,9 milliards de lires italiennes effectués en 1985 (1) et en 1986, qui font l'objet de la présente décision.

Ces deux derniers apports de capitaux, qui s'élèvent au total à 615,1 milliards de lires italiennes ont été effectués par l'État italien via l'IRI et Finmeccanica (cette dernière est intervenue notamment via sa filiale Saige). Il est à noter que Finmeccanica ne disposait pas de ressources financières propres, dans la mesure où ses bilans pour 1985 et 1986 faisaient apparaître une marge d'autofinancement négative. De ce fait, l'IRI, propriétaire de Finmeccanica, s'est vu obligé d'intervenir, non seulement pour compenser la marge d'autofinancement négative précitée, mais également pour financer les investissements effectués par Finmeccanica au cours de ces deux années (voir les apports de capitaux de 773,5 milliards de lires italiennes et de 1 020,8 milliards de lires italiennes réalisés par l'IRI et repris à la page 21 du rapport financier de Finmeccanica pour 1986).

Il convient encore de signaler que, cette fin, l'IRI a reçu de l'État des subventions sous la forme de dotations en capital et d'obligations convertibles expressément destinées à Finmeccanica et, en particulier, «. . . pour la recapitalisation et l'assainissement financier des sociétés opérant dans le secteur mécanique . . . (et) automobile . . .» (voir, par exemple, *Gazzette ufficiale della Republica italiana,* série générale n° 163 du 12 juillet 1985, page 4954 et n° 6 du 9 janvier 1986, page 40).

Il s'agit donc ici d'aides accordées par l'État italien ou au moyen de ressources de l'État à l'entreprise Alfa Romeo Auto *de façon indirecte,* par l'intermédiaire de sociétés financières publiques (l'IRI et Finmeccanica) entièrement contrôlées par l'État. On se reportera à cet égard aux arrêts suivants rendus par la Cour de justice des Communautés européennes: arrêt du 14 novembre 1984, affaire 323/82, Intermills (2) et arrêt du 10 juillet 1986, affaire 234/84, Meura (3) et affaire 40/85, Boch (4). En outre, s'agissant des «aides d'État» relevant de l'article 92 paragraphe 1 du traité, accordées au moyen d'interventions financées par des entreprises privées qui utilisent leurs propres resssources, voir arrêt rendu le 30 janvier 1985, affaire 290/83, Crédit agricole (5) et arrêt rendu le 2 février 1988, affaires jointes 67/68 et 70/85, Van Der Kooy (6).

En outre, en ce qui concerne la nature d'aides d'État des deux apports dont a bénéficié Alfa Romeo, la Commission renvoie à la communication du 17 septembre 1984 sur la prise de participations des pouvoirs publics dans le capital d'entreprise.

Selon cette communication, il y a aide de l'État lorsque l'État apporte du capital neuf dans des circonstances qui ne seraient pas acceptables pour un investisseur privé opérant dans les conditions normales d'une économie de marché. Tel est le cas lorsque la situation financière d'une entreprise, et notamment la structure et le volume de l'endettement sont tels qu'il ne paraît pas justifié d'escompter un rendement normal (en dividendes ou en valeur) des capitaux investis dans un délai raisonnable, ou que l'entreprise ne serait pas, du seul fait de l'insuffisance de sa marge brute d'autofinancement, en mesure d'obtenir sur le marché des capitaux les moyens financiers nécessaires pour effectuer un programme d'investissements.

Étant donné l'augmentation rapide des pertes du groupe Alfa Romeo en 1983 et au cours des années suivantes, ainsi que l'aggravation de son endettement net (1 427,7 milliards de lires italiennes), sa marge d'autofinancement brute négative au cours des dernières années étudiées et l'absence de rendement acceptable des capitaux injectés, les apports de capitaux de 206,2 milliards de lires italiennes en 1985 et de 408,9 milliards de lires italiennes en 1986 constituent des aides de l'État du fait que, dans les circonstances décrites, un investisseur privé opérant dans les conditions normales d'une économie de marché n'aurait pas réalisé cet investissement.

En effet, comme les autorités italiennes l'ont précisé dans leur lettre du 21 novembre 1986, l'apport de capitaux d'un montant de 206,2 milliards de lires italiennes a été fourni par l'IRI et Finmeccanica à Alfa Romeo Spa pour compenser ses pertes, qui se sont élevées à 98 milliards de lires italiennes en 1984 et à 111 milliards de lires italiennes au cours du premier semestre de 1985. Le solde de 2,8 milliards de lires italiennes a été couvert par les réserves de la société. Alfa Romeo Spa a elle-même fourni 200 milliards de lires italiennes à Alfa Romeo Auto en vue d'une augmentation de son capital en 1986.

L'apport de capitaux d'un montant de 408,9 milliards de lires italiennes effectué en 1986 a permis de recapitaliser Alfa Romeo Auto, étant donné qu'au cours de l'exercice financier 1986, cette société avait ramené son capital de 336,6 milliards de lires italiennes à 20,2 milliards de lires italiennes pour compenser les pertes subies en 1985 et au cours du premier trimestre de 1986, qui s'élevaient au total à 317,8 milliards de lires italiennes. Sans ces injections de capitaux, Alfa Romeo Auto aurait été mise en liquidation en 1986. C'est pourquoi le montant de 408,9 milliards de lires italiennes provenant de l'augmentation de capital décidée par l'assemblée extraordinaire des actionnaires d'Alfa Romeo le 10 juin 1986 a servi à assainir la situation financière nette d'Alfa Romeo en réduisant d'autant son endettement. En effet, Alfa Romeo Auto a remboursé ses dettes à Alfa Romeo Spa pour un montant équivalent et cette dernière a à son tour utilisé cette somme pour rembourser plusieurs emprunts entre juin et décembre 1986. L'endettement financier net du groupe a été ramené de 1 427,7 milliards de lires italiennes à 991 milliards de lires italiennes en 1986.

L'injection de capitaux de 206,2 milliards de lires italiennes réalisée en 1985 et l'injection de capitaux de 408,9 milliards de lires italiennes réalisée en 1986 constituent des aides

(1) L'apport total de capitaux en 1985 en fait à 376,4 milliards de lires italiennes. Cependant, une partie de ce montant, à savoir 170 milliards de lires italiennes, a été accordée à Inca Investimenti (l'ancien holding Alfa Sud), pour financer des activités qui sont étrangères à la production de véhicules à moteur et ne sont donc pas concernées par la présente décision.
(2) *Recueil de la jurisprudence de la Cour* 1984, p. 3809.
(3) *Recueil de la jurisprudence de la Cour* 1986, p. 2263.
(4) *Recueil de la jurisprudence de la Cour* 1986, p. 2321.
(5) *Recueil de la jurisprudence de la Cour* 1985, p. 439.
(6) Non encore publié.

en faveur d'Alfa Romeo et ont articiellement maintenu cette société en activité jusqu'au moment de sa vente.

Les aides accordées au groupe Alfa Romeo en 1985 et en 1986 affectent les échanges entre les États membres étant donné que tous les produits fabriqués par ce groupe font l'objet d'un commerce intracommunautaire intense. En effet, les échanges intracommunautaires de voitures de tourisme ont porté en 1986 sur 5,03 millions d'unités, dont 9,3 % ont été exportées d'Italie vers les autres États membres. En 1986, Alfa Romeo Auto a exporté 54 000 automobiles dans d'autres États membres, soit 32 % de sa production totale. La part du marché automobile de la Communauté économique européenne détenue par Alfa Romeo s'est élevée à 1,6 % en 1986.

En conclusion, les apports de capitaux publics de 206,2 milliards de lires italiennes en 1985 et 408,9 milliards de lires italiennes en 1986 constituent des aides au sens de l'article 92 paragraphe 1 du traité CEE.

La Commission s'est également penchée sur la question de savoir si le prix d'achat payé par Fiat était inférieur au prix proposé par Ford, afin de déterminer si Finmeccanica avait renoncé à une proportion substantielle de la valeur marchande d'Alfa Romeo et conféré de ce fait un avantage financier à Fiat.

La Commission a comparé les deux offres sur la base de leur valeur actuelle en termes de gain total net réalisé par Finmeccanica. Bien que les deux offres ne soient pas identiques et par conséquent difficiles à comparer, la Commission a conclu que si la proposition de Ford était en moyenne un peu plus avantageuse sur le plan financier, elle comportait pour Finmeccanica des risques commerciaux futurs liés à l'évolution des résultats nets d'Alfa Romeo pendant la période 1987-1993. En revanche, l'offre de Fiat excluait ce genre de risques. Par conséquent, la Commission estime que le choix du groupe Fiat peut s'expliquer par l'absence des risques futurs pour Finmeccanica. Cela exlut la différence éventuelle de profit résultant de la vente ultérieure par Finmeccanica des autres entreprises qui n'ont pas été rachetées ou prises en compte par les deux offrants.

Par conséquent, la Commission estime que le prix d'achat à payer par Fiat et qui, en valeur actualisée, représentait 389,9 milliards de lires italiennes au 1er janvier 1987 (1) était approximativement comparable au prix offert par Ford et que par conséquent le fait que Finmeccanica ait préféré l'offre de Fiat n'implique pas l'existence d'un élément d'aide par rapport à l'offre de Ford.

De plus, bien que le prix d'achat devant être payé par Fiat soit inférieur à la valeur nette estimée des éléments d'actif acquis à la fin de 1986, ce prix peut être considéré comme équitable compte tenu de la prévision des pertes d'exploitation futures d'Alfa Romeo ainsi que des coûts d'investissements et de rationalisation considérables qui sont nécessaires pour rétablir la rentalité de la société.

(1) Le paiement par Fiat de 1 024,6 milliards de lires italiennes en cinq versements égaux à compter du 2 janvier 1993 a été actualisé au 1er janvier 1987 d'après le taux de référence italien officiel applicable à cette date qui était de 13,05 % (voir *Journal officiel de la République italienne* du 15 janvier 1987).

VIII.

Ces aides auraient dû être notifiées à la Commission conformément à l'article 93 paragraphe 3 du traité CEE. Du fait que le gouvernement italien n'a pas notifié préalablement les aides en question, la Commission n'a pu se prononcer sur les mesures prévues avant leur application. Par conséquent, ces aides sont incompatibles avec le marché commun du fait que les dispositions de l'article 93 paragraphe 3 du traité n'ont pas été respectées lors de leur octroi.

À cet égard, il faut rappeler qu'étant donné le caractère impératif des règles de procédure défines à l'article 93 paragraphe 3 du traité CEE, qui sont importantes également du point de vue de l'ordre public, et dont la Cour de justice a reconnu l'effet direct dans ses arrêts rendus le 19 juin 1973 dans l'affaire 77/72, Capolongo (2), le 11 décembre 1973 dans l'affaire 120/73, Lorenz (3), le 22 mars 1977 dans l'affaire 78/76, Steinicke (4), il ne peut être remédié *a posteriori* à l'illégalité des aides en question.

Lorsque des aides sont incompatibles avec le marché commun, la Commission [utilisant une possibilité qui lui est donnée par l'article 93 paragraphe 2 du traité ainsi que par l'arrêt rendu par la Cour de justice le 12 juillet 1973 dans l'affaire 70/72, Kohlegesetz (5), confirmé par l'arrêt rendu le 24 février 1987 dans l'affaire 310/85, Deufil (6)], peut exiger des États membres qu'ils obligent les bénéficiaires des aides à les restituer.

IX.

Les aides compatibles avec le marché commun sont énumérées à l'article 92 paragraphe 3 du traité. La compatibilité avec le traité doit être déterminée dans le contexte communautaire et non dans celui d'un seul État membre.

Afin de préserver le bon fonctionnement du marché commun, et compte tenu de la règle énoncée à l'article 3 point f), les dérogations au principe de l'article 92 paragraphe 1 prévues au paragraphe 3 dudit article doivent être interprétées de manière restrictive lors de l'examen d'un régime d'aides ou d'aides individuelles.

Notamment, elles ne peuvent être accordées que si la Commission a pu vérifier que, sans les aides, le seul jeu des forces du marché n'inciterait pas les bénéficiaires éventuels des aides à adopter un comportement contribuant à la réalisation de l'un des objectifs énumérés.

En ce qui concerne les exceptions prévues par l'article 92 paragraphe 3 points a) et c) et concernant les aides destinées

(2) *Recueil de la jurisprudence de la Cour* 1973, p. 611.
(3) *Recueil de la jurisprudence de la Cour* 1973, p. 1471.
(4) *Recueil de la jurisprudence de la Cour* 1977, p. 595.
(5) *Recueil de la jurisprudence de la Cour* 1973, p. 813.
(6) *Recueil de la jurisprudence de la Cour* 1987, p. 901.

à promouvoir ou à faciliter le développement de certaines régions, elles ne sont pas applicables à la mesure d'aide dont il s'agit. Bien que certaines des usines de construction d'Alfa Romeo soient situées dans des régions bénéficiant d'aides à finalité régionale, les mesures d'aides examinées constituent des aides de sauvetage qui ont engendré de graves distorsions de la concurrence dans l'industrie automobile communautaire du fait qu'elles n'étaient pas liées à un plan de restructuration visant à résoudre les problèmes structurels de la société et à rétablir sa rentabilité. Par conséquent, elles ne peuvent être considérées comme ayant contribué au développement économique à long terme de la région puisqu'elles n'ont pas garanti la viabilité à long terme des emplois ni l'intégration dans l'économie régionale, et ne peuvent par conséquent être qualifiées d'aides à finalité régionale acceptables. La Commission a déjà adopté cette approche dans des cas précédents concernant l'octroi d'aides de sauvetage à des sociétés opérant dans ces régions, et a confirmé ce principe dans sa communication relative à la méthode d'application de l'article 92 paragraphe 3 points a) et c) aux aides régionales (1). Le gouvernement italien n'a d'ailleurs pas tenté de jusitifier les aides en invoquant des motifs d'ordre régional.

En ce qui concerne les exemptions prévues à l'article 92 paragraphe 3 point b), il résulte de ce qui précède que les aides en question n'étaient pas destinées à promouvoir la réalisation d'un projet important d'intérêt européen commun ni à remédier à une perturbation grave de l'économie italienne et n'étaient pas non plus adaptées à ces objectifs. De plus, le gouvernement italien n'a pas invoqué cette dérogation.

En ce qui concerne l'exception prévue à l'article 92 paragraphe 3 point c) du traité dans le cas des aides destinées à faciliter le développement de certaines activités économiques, la Commission peut estimer que certaines aides sectorielles sont compatibles avec le marché commun si deux conditions, énoncées à l'article 92 paragraphe 3 point c), sont remplies, à savoir que les aides doivent être nécessaires au développement du secteur d'un point de vue communautaire et ne doivent pas altérer les conditions des échanges dans une mesure contraire à l'intérêt commun (2). Ces conditions ont été systématiquement vérifiées pour évaluer la compatibilité avec le marché commun des deux injections de capitaux mentionnées ci-dessus.

X.

En ce qui concerne l'injection de capitaux d'un montant de 206,2 milliards de lires italiennes réalisée en 1985 et les 408,9 milliards de lires italiennes injectés en 1986, l'analyse de la situation financière d'Alfa Romeo en 1985 et 1986 décrite dans la section VI montre que sans ces injections de capitaux qui ont amélioré la valeur nette de la société, Alfa Romeo aurait connu de graves difficultés financières vis-à-vis de ses créanciers. De plus, on ne pouvait raisonnablement s'attendre à un rendement du capital investi. Par conséquent, les injections de capitaux qui ont permis de redresser la situation financière du groupe constituent des aides de sauvetage qui ne peuvent être considérées comme compatibles avec le marché commun que si elles remplissent les conditions énoncées dans la communication adressée par la Commission aux États membres le 24 janvier 1979:

— elles doivent être versées en espèces, sous forme de garantie de prêts ou de prêts portant un intérêt commercial normal,

— elles ne peuvent être payées que pendant la période requise pour élaborer les mesures de redressement nécessaires et réalisables; en général cette période ne peut dépasser les six mois,

— elles ne doivent pas avoir un effet défavorable sur la situation industrielle d'autres États membres,

— les cas individuels significatifs doivent être préalablement notifiées à la Commission.

Étant donné que les aides n'ont pas été préalablement notifiées, qu'elles ont été utilisées pour compenser les pertes et réduire l'endettement financier, qu'elles n'étaient pas liées à un programme de restructuration, qu'elles n'ont pas été versées sous forme de prêts et qu'elles ont eu un effet défavorable sur la situation industrielle d'autres États membres en maintenant la compétitivité de l'entreprise grâce à une amélioration artificielle de sa situation financière, les aides en question ne sont pas compatibles avec le marché commun.

De plus il ressort clairement des arrêts rendus par la Cour de justice dans les affaires 234/84, Meura, et 40/85, Boch, que les aides de sauvetage ne répondent pas aux conditions requises pour l'octroi de l'une des dérogations prévues à l'article 92 lorsqu'elles ne contribuent pas à assainir les entreprises, c'est-à-dire lorsqu'on ne peut s'attendre à ce que l'exploitation de celles-ci devienne rentable sans autre assistance dans des délais raisonnables, notamment si l'industrie intéressée a une capacité de production excédentaire dans la Communauté. En l'occurrence, il était évident que, à partir de la fin des années 1970 et après que des injections de capitaux considérables eurent été effectuées pour compenser les pertes subies de 1979 à 1983, le groupe Alfa Romeo continuerait à dépendre fortement des interventions de l'État et de financements publics. Cette prévision a été confirmée par les événements qui se sont produits jusqu'en décembre 1986, lorsque la participation des autorités publiques dans ce secteur a été définitivement interrompue.

Comme on l'a exposé dans la section VII, sans les injections de capitaux effectuées en 1985 et en 1986, le groupe Alfa Romeo aurait, dans les conditions normales d'une économie de marché, été mis en liquidation. Par conséquent, les deux apports de capitaux d'un montant respectif de 206,2 milliards de lires italiennes et de 408,9 milliards de lires italiennes constituent des aides de sauvetage puisqu'ils ont permis de maintenir artificiellement Alfa Romeo en activité. En tant que telles, ces aides de sauvetage ne répondent pas aux critères mentionnés ci-dessus et définis dans la lettre de la Commission aux États membres du 24 janvier 1979.

De plus, la Commission ne peut accepter l'argument avancé par les autorités italiennes selon lequel l'injection de capitaux

(1) JO n° C 212 du 12. 8. 1988, p. 2.

(2) Voir arrêt rendu par la Cour de justice le 17 septembre 1980 dans l'affaire 730/79, Phillip Morris, *Recueil de la jurisprudence de la Cour* 1980, p. 2671.

d'un montant de 408,9 milliards de lires italiennes était liée à l'exécution d'un programme d'investissement qui devait être réalisé entre 1986 et 1988, et devrait par conséquent être considérée comme tout à fait compatible avec les règles de concurrence du traité CEE. La Commission estime que cette injection de capitaux de 408,9 milliards de lires italiennes en 1986 a été incluse dans le total des ressources financières du groupe Alfa Romeo, qui s'élevaient à 1 129,5 milliards de lires italiennes en 1986, et qui n'ont pas seulement servi à financer des investissements de 382,5 milliards de lires italiennes mais aussi à couvrir des pertes d'un montant de 313,3 milliards de lires italiennes ainsi qu'un endettement net représentant 433,7 milliards de lires italiennes. De plus, les autorités italiennes n'ont pas été en mesure de prouver que ces investissements avaient été utilisés à des fins de restructuration pour réduire de 56 % la capacité de montage inutilisée. En effet, le plan stratégique de 1985 prévoyait les trois domaines d'investissement suivants pour les années 1986 à 1988: une réduction des coûts de production, une réduction des frais généraux ainsi que la mise au point de nouveaux produits et la recherche de nouveaux marchés. Le plan en tant que tel n'a pas contribué à résoudre les problèmes structurels fondamentaux de la société.

Au fur et à mesure que l'intégration du marché progresse dans le cadre de la création d'un marché unique sans frontières intérieures d'ici 1992, les distorsions de concurrence dues à l'octroi d'aides sont ressenties avec une acuité croissante par les concurrents qui ne bénéficient pas de ces aides. La Commission doit aussi tenir compte de ce fait lorsqu'elle examine des mesures d'aide. À cet égard, elle estime que tous les constructeurs ont droit à un traitement uniforme et compatible avec le traité. En conséquence elle ne peut approuver les aides de sauvetage et les aides à la restructuration que dans des situations exceptionnelles. Les aides doivent être associées à un plan de restructuration satisfaisant et ne peuvent être accordées que lorsqu'il peut être prouvé que le maintien en activité d'une entreprise et le rétablissement de sa rentabilité servent au mieux les intérêts de la Communauté. Il est notamment nécessaire que la Commission veille à ce que les aides ne permettent pas à leurs bénéficiaires d'accroître leur part de marché au détriment de concurrents qui n'en bénéficient pas. Lorsque certaines sociétés ont encore une capacité excédentaire, la Commission peut exiger qu'elles la réduisent pour garantir que les aides contribueront au redressement global du secteur. Il faut rappeler à cet égard qu'en 1985 et 1986, période au cours de laquelle Alfa Romeo a été sauvé de la liquidation grâce à deux injections de capitaux, l'industrie automobile de la Communauté économique européenne connaissait d'importants excédents de capacité (environ 20 %).

La Commission a constamment appliqué cette politique par le passé. En ce qui concerne l'industrie automobile, que la Commission considère comme un secteur particulièrement sensible, elle a établi dans la décision 88/454/CEE, du 29 mars 1988, concernant les aides accordées par le gouvernement français au groupe Renault [1] (entrepris produisant esentiellement des véhicules automobiles) que les aides de sauvetage et les aides à la restructuration ne peuvent être considérées comme compatibles avec le marché commun que si elles sont liées à un plan de restructuration prévoyant dans le cas d'espèce d'importantes réductions de capacité, proportionnées au montant des aides. La Commission a appliqué le même principe dans sa décision 89/58/CEE, du 13 juillet 1988, concernant les aides accordées par le gouvernement britannique au groupe Rover (entreprise produisant des véhicules automobiles) [2] en liaison avec sa vente à British Aerospace.

Il a déjà été souligné que, contrairement au principe établi dans les décisions mentionnées ci-dessus, le plan stratégique d'Alfa Romeo ne prévoyait pas de réduction de l'importante capacité excédentaire du groupe.

Il faut conclure de ce qui précède que les aides de sauvetage accordées à Alfa Romeo ont permis de maintenir artificiellement en activité cette société en évitant la liquidation, conséquence normale du libre jeu des forces du marché, et d'empêcher en même temps les autres producteurs concurrents d'augmenter leur propre part de marché.

Par conséquent, les aides octroyées à Alfa Romeo sous forme d'injections de capitaux d'un montant de 206,2 milliards de lires italiennes en 1985 et de 408,9 milliards de lires italiennes en 1986 ne sont pas compatibles avec le marché commun puisqu'elles ne remplissent pas les conditions prévues par l'article 92 paragraphe 3 du traité CEE.

XI.

Comme il est indiqué dans la section VIII ci-dessus, la Commission peut dans ce cas exiger des États membres qu'ils obligent les bénéficiaires d'aides octroyées illégalement à les restituer.

Il faut pour cela que les aides incompatibles avec le marché commun octroyées au groupe Alfa Romeo sous forme d'injections de capitaux d'un montant de 206,2 milliards de lires italiennes en 1985 et de 408,9 milliards de lires italiennes en 1986 soient, en principe, restituées par le bénéficiaire, c'est-à-dire par Alfa Romeo. Cependant, selon les informations communiquées par le gouvernement italien par lettre du 21 juillet 1988, Alfa Romeo Spa a été liquidée en date du 31 décembre 1987 et a transféré à Finmeccanica toutes ses activités restantes et, en particulier, les créances et engagements financiers encore existants (voir la section V). Ainsi, s'il n'est plus possible de récupérer du groupe Alfa Romeo les aides s'élevant au total à 615,1 milliards de lires italiennes, la Commission souligne que cette situation est due au fait que le gouvernement italien a violé les dispositions de l'article 93 paragraphe 3 du traité. Étant donné que les aides n'ont pas été préalablement notifiées à l'état de projets, la Commission n'a pas été en mesure d'engager à temps la procédure administrative prévue à l'article 93 paragraphe 2 du traité et n'a pu se prononcer que récemment, c'est-à-dire après la vente du groupe Alfa Romeo.

Il faut tenir compte du fait que Fiat n'a pas acquis la totalité de l'actif d'Alfa Romeo et a limité son engagement financier à l'égard de l'endettement net du groupe à 700 milliards de lires italiennes. Par conséquent, Fiat n'est pas tenue de restituer les aides, d'autant plus que cette société a payé un prix équitable pour l'acquisition de l'actif d'Alfa Romeo.

[1] JO n° L 220 du 11. 8. 1988, p. 30.

[2] JO n° L 25 du 28. 1. 1989, p. 92.

Compte tenu des circonstances particulières de cette affaire, les aides devraient être restituées par la société qui est responsable des dettes du groupe Alfa Romeo excédant le passif de 700 milliards de lires italiennes repris par Fiat, société propriétaire du groupe Alfa Romeo, et qui a procédé à la vente de ce groupe, à savoir Finmeccanica. De plus, cette société est la seule bénéficiaire du produit de la vente des éléments d'actif de l'ancien groupe Alfa Romeo, à savoir 1 223,5 milliards de lires italiennes, dont 1 024,6 milliards de lires italiennes ont été versés par Fiat et 198,9 milliards de lires italiennes par le Credito Italiano et le Banco di Roma. En conséquence, le gouvernement italien devrait exiger de Finmeccanica qu'elle restitue les aides en question dans les deux mois qui suivent la notification de la présente décision.

La restitution des aides devra être effectuée conformément aux procédures et aux dispositions de la législation nationale, et notamment à celles concernant les intérêts de retard sur les créances de l'État si le remboursement de l'aide par Finmeccanica n'a pas lieu dans le délai de deux mois,

A ARRÊTÉ LA PRÉSENTE DÉCISION:

Article premier

Les aides octroyés au groupe Alfa Romeo par le gouvernement italien sous forme d'apports de capitaux d'un montant total de 615,1 milliards de lires italiennes par l'intermédiaire des holding publics IRI et Finmeccanica sont illégales et, de ce fait, incompatibles avec le marché commun en vertu de l'article 92 paragraphe 1 du traité CEE, étant donné qu'elles ont été accordées en violation des règles de procédure énoncées à l'article 93 paragraphe 3. De plus, ces aides sont aussi incompatibles avec le marché commun du fait qu'elles ne répondent pas aux conditions de dérogation prévues par l'article 92 paragraphe 3.

Article 2

Le gouvernement italien est tenu de supprimer les aides mentionnées à l'article 1er et d'exiger de la société Finmeccanica qu'elle les restitue dans un délai de deux mois à compter de la notification de la présente décision.

Cette restitution sera effectuée conformément aux procédures et aux dispositions de la législation nationale et notamment à celles concernant les intérêts de retard payables sur les créances de l'État si le remboursement n'a pas lieu dans le délai de deux mois visé au premier alinéa.

Article 3

Le gouvernement italien 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 4

La République italienne est destinataire de la présente décision.

Fait à Bruxelles, le 31 mai 1989.

Par la Commission
SIR LEON BRITTAN
Vice-président