ENTSCHEIDUNG DER KOMMISSION

vom 31. Mai 1989

über eine Beihilfe der italienischen Regierung an Alfa Romeo (Unternehmen im Kraftfahrzeugsektor)

(Nur der italienische Text ist verbindlich)

(89/661/EWG)

DIE KOMMISSION DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN —

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft, insbesondere auf Artikel 93 Absatz 2 erster Unterabsatz,

nach Einholung der Äußerungen der Beteiligten gemäß dem vorgenannten Artikel,

in Erwägung nachstehender Gründe:

I

Mit Schreiben vom 1. Oktober 1986 bat die Kommission die italienische Regierung um Auskünfte über eine angebliche Beihilfe in Form einer Kapitalzufuhr in Höhe von 209 Milliarden Lit, das Presseberichten zufolge 1985 für Alfa Romeo, ein im Kraftfahrzeugsektor tätiges Unternehmen, bereitgestellt worden war.

Mit Schreiben vom 21. November 1986 bestätigte die italienische Ständige Vertretung, daß Alfa Romeo von seinen Anteilseignern Finmeccanica und IRI 1985 206,2 Milliarden Lit in Form einer Kapitalausstattung zugewiesen worden waren, um die 1984 und im ersten Halbjahr 1985 entstandenen Verluste zu decken. Weiter wurde erklärt, daß die Auskünfte über die bis Ende 1986 durchgeführte Verlustdekkung wegen der erst kürzlich erfolgten Übernahme von Alfa Romeo durch Fiat noch nicht mitgeteilt worden konnten.

Mit Fernschreiben vom 18. Dezember 1986 forderte die Kommission die italienische Regierung auf, ihr alle Auskünfte über etwaige noch beabsichtigte oder bereits vergebene Beihilfen an Alfa Romeo oder Fiat im Rahmen der Übernahme von Alfa Romeo durch Fiat zu erteilen.

Mit Fernschreiben vom 30. Januar 1987 der italienischen Ständigen Vertretung teilte die italienische Regierung der Kommission mit, daß im Rahmen der Übernahme keine öffentliche Finanzintervention erfolgt oder vorgesehen sei. Der Erwerb von Fiat sei aufgrund einer Bewertung der beiden konkurrierenden Angebote von Ford und Fiat durch eine unabhängige Beraterfirma erfolgt und entspreche daher den üblichen Marktbedingungen. Schließlich wurde erklärt, daß die von der Kommission erbetenen finanziellen Angaben noch nicht verfügbar seien, aber in angemessener Zeit übermittelt würden.

Auf ein weiteres Auskunftsverlangen der Kommission hin teilte die italienische Regierung in ihrem Fernschreiben vom 27. März 1987 mit, die außenstehenden Sachverständigen seien zu dem Ergebnis gelangt, beide Angebote seien wirtschaftlich annehmbar, doch sei der Vorschlag von Fiat vorzuziehen, weil dieser eine raschere Erneuerung des Produktangebots von Alfa Romeo böte, die italienischen Partner von Alfa Romeo miteinbezöge, weitere Verluste für den Verkäufer vermeide und die Beschäftigungsziele klarer darlege. Weiter enthielt die Antwort Auskünfte über den von Fiat gebotenen Preis, wobei der Erwerb von Alfa Romeo durch Fiat mit einer Teilübernahme der Schulden von Alfa Romeo bis zu einer Höhe von 700 Milliarden Lit (einschließlich der gemäß Gesetz 675/77 gewährten Darlehen) verbunden war, sowie Auskünfte über einen Betrag von 1 050 Milliarden Lit, der von Fiat in Fünfjahresraten ab dem sechsten Jahr nach dem 1. Januar 1987, dem Zeitpunkt des Erwerbs, gezahlt wird. Zu den Schulden von Alfa Romeo wurde erklärt, die nicht von Fiat übernommenen übrigen Schulden von Alfa Romeo übernehme Finmeccanica (einschließlich des Darlehens aufgrund des Gesetzes 46/82).

Obgleich die Kommission mehrmals genaue Informationen über das Verkaufsgeschäft von Alfa Romeo mit Fiat und über das Konkurrenzangebot von Ford erbat, enthielt das Schreiben der italienischen Regierung vom 2. Juli 1987 keine zusätzlichen Auskünfte.

Am 29. Juli 1987 beschloß die Kommission, hinsichtlich einer Zufuhr von 206,2 Milliarden Lit neuem Kapital für Alfa Romeo im Jahre 1985 und hinsichtlich eines angeblichen Zuschusses, der Teil der Bedingungen für die Übernahme von Alfa Romeo durch Fiat war, das Verfahren nach Artikel 93 Absatz 2 EWG-Vertrag einzuleiten. Nach den ihr vorliegenden Angaben hatte die Kommission Anlaß zu der Befürchtung, daß die italienische Regierung Fiat insofern unterstützte, als sie dem Unternehmen einen Wettbewerbsvorteil eingeräumt haben könnte, indem sie das von Fiat 1986 übernommene Vermögen von Alfa Romeo zu einem niedrigeren Preis berechnete als für Ford, dem zweiten Bieter. Außerdem konnte sie nicht bewerten, inwieweit der Kaufpreis die Kapitalzufuhr von 1985 berücksichtigte.

Mit Schreiben vom 6. August 1987 forderte die Kommission die italienische Regierung auf, Stellung zu nehmen und die in dem Schreiben gestellten präzisen Fragen zu beantworten. Nach Artikel 93 Absatz 2 EWG-Vertrag wurden auch die anderen Mitgliedstaaten und beteiligte Dritte aufgefordert, ihre Äußerungen zu übermitteln.

II

Im Rahmen des Verfahrens teilte die italienische Regierung ihre Äußerungen mit Schreiben vom 7. Oktober 1987 mit, in dem sie ihre Ansicht bestätigte, daß die Bedingungen für den Verkauf von Alfa Romeo an den Fiat-Konzern kein dem Artikel 92 EWG-Vertrag unterliegendes Beihilfeelement enthielten. Auch legte sie einige Daten vor, wonach 1986

weitere 408,9 Milliarden Lit Kapital für Alfa Romeo bereitgestellt wurden. Der Konzern hatte mindestens seit 1978 Verluste ausgewiesen; 1986 beliefen sich diese auf 313,3 Milliarden Lit. Ferner wurde erklärt, die nicht von Fiat übernommene Schuldensumme von Alfa Romeo Auto betrage 291 Milliarden Lit.

Die italienische Regierung teilte zudem mit, daß Finmeccanica die erbetenen Auskünfte über die Übernahmebedingungen sowie über den Vergleich zwischen den beiden konkurrierenden Angeboten auf direktem Wege mitteilen werde.

Von Finmeccanica erhielt die Kommission drei Stellungnahmen, die mit Schreiben vom 20. Oktober 1987, 29. Dezember 1987 und 8. März 1988 übermittelt wurden.

Im Rahmen des vorgenannten Verfahrens äußerten sich vier weitere Mitgliedstaaten.

III

Die im Rahmen des Verfahrens von der italienischen Regierung und Finmeccanica übermittelten Auskünfte zeigten, daß die Kapitalzufuhr von 408,9 Milliarden Lit 1986 dazu diente, die Nettofinanzschuld des Alfa-Romeo-Konzerns um einen gleichwertigen Betrag zu verringern. Diese Bereitstellung von Kapital durch Finmeccanica erfolgte teilweise über die Tochter Saige, deren Anteile sämtlich von Finmeccanica gehalten werden. Daher verbesserte die neue Kapitalspritze die Finanzlage des Alfa-Romeo-Konzerns erheblich. Besonders erwähnt sei, daß diese Kapitalzufuhr im Juni 1986 während der laufenden Verkaufsverhandlungen zwischen Finmeccanica und Ford, die von Mai bis September 1986 geführt wurden, beschlossen wurde.

Infolgedessen beschloß die Kommission am 10. Mai 1988, das am 29. Juli 1987 eröffnete Verfahren zu erweitern, um auch die in der Bereitstellung von neuem Kapital in Höhe von 408,9 Milliarden Lit enthaltenen Beihilfeelemente zu erfassen. Außerdem wiederholte die Kommission ihre Aufforderung an die italienische Regierung, alle Einzelheiten über die Veräußerung von Alfa Romeo sowie die genauen Bedingungen der beiden konkurrierenden Angebote mitzuteilen.

Mit Schreiben vom 19. Mai 1988 wurde die italienische Regierung von der Kommission aufgefordert, ihre Äußerungen zu übermitteln. Speziellere Fragen zur Bewertung der konkurrierenden Angebote wurden Finmeccanica und der italienischen Regierung mit Schreiben vom 25. Mai 1988 gestellt.

Gemäß Artikel 93 Absatz 2 EWG-Vertrag wurden auch die anderen Mitgliedstaaten und Dritte aufgefordert, sich zu äußern.

IV

Die italienischen Behörden äußerten sich mit Schreiben vom 21. Juli 1988. Die Anlagen zu diesem Schreiben, das Schreiben von Finmeccanica vom 15. Juli 1988 sowie das Schreiben der italienischen Behörden vom 17. November 1988 und seine Anlagen enthielten detaillierte Angaben, und zwar über

— die Finanzlage von Alfa Romeo Ende 1986;

— den Zeitplan der Vorgänge, was die Verhandlungen zwischen Finmeccanica und den beiden Bieterfirmen 1986 betrifft;

— die Bedingungen der Verkaufsvereinbarung zwischen Fiat und Finmeccanica;

— die finanziellen Abmachungen, was die bei Finmeccanica verbleibenden Teile von Alfa Romeo betrifft, sowie über die Bedingungen ihrer Veräußerung an die staatlichen Banken und über die Rückzahlung der verbleibenden Finanzschulden durch Finmeccanica;

— die Gründung des Alfa-Lancia-Konzerns durch Fiat und seine Leistung 1987;

— die Investitionen in Fabriken von Alfa Romeo während der Jahre 1986 und 1987 und die dafür erlangte Beihilfe.

Zu der Kapitalzufuhr von 408,9 Milliarden Lit für Alfa Romeo, die im Juni 1986 von den Anteilseignern Finmeccanica und ihrer Tochtergesellschaft Saige beschlossen und gewährt wurde, erklärte die italienische Regierung, es bestehe kein objektiver Grund für eine Verbindung dieser Kapitalumschichtung mit späteren Entscheidungen über die Veräußerung von Alfa Romeo, denn anders als diejenige von 206,2 Milliarden Lit 1985 diene die neue Kapitalzufuhr nicht zum Verlustausgleich, denn dies sei durch eine Herabsetzung des Aktienkapitals erreicht worden, sondern sei an ein dreijähriges Investitionsprogramm (1986 bis 1988) und an die Notwendigkeit gebunden, daß das Unternehmen im Lichte der strategischen Entscheidungen, die es zu treffen galt, um eine durchgreifende Lösung für seine Strukturkrise zu finden, eine gesunde Finanzstellung aufrechterhalten konnte. Daher sei der Kapitalbeitrag nach Auffassung der italienischen Regierung als durchaus mit dem Vertrag vereinbar angesehen worden. Überdies könnte bei dem Prestige und der führenden Rolle von Alfa Romeo auf dem Weltmarkt für Sportwagen ein großangelegtes wirtschaftliches Umstrukturierungsprogramm, das auch zu einer Aufwertung des technologischen Potentials verhelfen würde, durchaus attraktiv für private Anteilseigner sein. Auch liege der Vorgang ganz auf der Linie der Regierungspolitik, Bereiche zu privatisieren, in denen eine staatliche Beteiligung keine strategische Bedeutung habe.

Des weiteren wurde erklärt, zu den Zeitpunkten, zu denen die Hauptversammlung von Alfa Romeo die Kapitalaufstokkung um 408,9 Milliarden Lit beschlossen habe und die Anteilseigner das erhöhte Kapital einzahlten, Verhandlungen nur mit Ford geführt worden seien; schon dies zeige, daß mit dieser Transaktion keineswegs beabsichtigt worden sei, Fiat zu fördern. Die italienischen Behörden seien daher der Auffassung, daß die Feststellung in dem Schreiben der Kommission, die Kapitalaufstockung habe es Fiat ermöglicht, Alfa Romeo zu übernehmen, ohne sich ihre gesamte Schuldenlast aufzubürden, unbegründet sei.

Was den Vergleich zwischen den Angeboten von Fiat und Ford betrifft, wiederholten die italienischen Behörden, die Entscheidung für Fiat beruhe auf der finanziellen Bewertung der beiden Angebote durch eine unabhängige Beraterfirma, deren Ergebnisse die Grundlage einer am 3. November 1986

bekanntgegebenen „Fairness Opinion" bildeten. Die „Fairness Opinion" gelangte zu dem Ergebnis, daß die gemäß dem Ford-Vorschlag oder dem Fiat-Vorschlag für Finmeccanica zu erbringende Gegenleistung wirtschaftlich annehmbar sei und innerhalb der Werteskala liege, die die Berater als angemessen ansahen. Sie folgerten jedoch, daß das Fiat-Angebot finanziell gesehen für Finmeccanica besser sei. Gemäß den italienischen Behörden akzeptierte der Vorstand von Finmeccania den Fiat-Vorschlag auch deshalb, weil er neben seinen finanziellen Vorteilen im Vergleich zu dem Angebot von Ford folgende Vorteile aufwies, nämlich

— er enthob Finmeccanica der Verpflichtung, nach dem 1. Januar 1987 Verluste mit Alfa Romeo zu teilen und zu der Umstrukturierung, die zur Beseitigung der strukturellen Ursachen dieser Verluste erforderlich waren, beizutragen;

— eine raschere Erneuerung des Produktangebots von Alfa Romeo mit einer besseren Gewähr dafür, daß das Unternehmen recht kurzfristig ein angemessenes Maß an Wettbewerbsfähigkeit auf dem europäischen Markt erreichen würde;

— Einbeziehung aller Betriebsgesellschaften von Alfa Romeo;

— eine stärkere Verpflichtung zu Beschäftigungszielen.

Die vorstehenden Überlegungen veranlaßten die Unternehmensleitungen von Finmeccanica und IRI dazu, sich für Fiat zu entscheiden. Dies wurde von der italienischen Regierung mit Beschluß vom 7. November 1986 gebilligt.

Zwei andere Mitgliedstaaten äußerten sich zur Erweiterung des Verfahrens.

V

Alfa Romeo ist der zweitgrößte Kfz-Hersteller in Italien. Das Unternehmen, das 1910 gegründet wurde, ging 1933 an die öffentliche Holding IRI über. Wie für die meisten Kfz-Hersteller hatte der erste Ölpreisschock 1973/74, der eine beispiellose Krise am Automobilmarkt verursachte, Verluste für Alfa Romeo zum Ergebnis. Jedoch konnte Alfa Romeo sich nie finanziell erholen und verzeichnete während der darauffolgenden 14 Jahre ununterbrochen Verluste.

Anfänglich kamen die Probleme der Firma von strategischen Entscheidungen der Vorjahre. Ende der 60er Jahre beschloß die Firma, ihr Modellangebot zu vergrößern und produzierte erstmals Kleinwagen, wofür sie die Fertigungs- und Montageanlagen bei Neapel baute. Durch diese Anlagen, die 1972 betriebsbereit wurden, verdoppelte sich die jährliche Automontagekapazität von Alfa Romeo praktisch auf über 400 000 Fahrzeuge. Jedoch litten diese Betriebsstätten immer unter Kapazitätsüberhang, Arbeitskonflikten und niedriger Arbeitsproduktivität. Die schwere Finanzlast von Alfa Sud verhinderte die Erneuerung der von den Mailänder Werken von Alfa Romeo hergestellten Produkte sowie die Modernisierung dieser Produktionsstätten. Ende der 70er Jahre verfolgte die Unternehmensleitung von Alfa Romeo eine defensive Marktstrategie durch den Verzicht auf Auslandstätigkeiten und Gemeinschaftsunternehmen und durch eine Planung von Jahr zu Jahr.

Das Jahr 1980 brachte eine Wende in der Unternehmensstrategie. Mit der Annahme eines strategischen Jahresplans waren große Investitionen verbunden mit dem Ziel eines größeren und wettbewerbsfähigen Produktionsvolumens, flankiert durch eine aggressive Absatzpolitik. Der Plan umfaßte auch eine organisatorische Umstrukturierung. Insbesondere fusionierten Alfa Romeo und Alfa Sud zu einem einzigen Unternehmen (Alfa Romeo Auto), während die Tätigkeiten im Bereich der Flugzeugmotoren und Nutzfahrzeuge von zwei neuen juristisch selbständigen Einheiten (AVIO und ARVECO) übernommen wurden. Die Hauptmerkmale der auf eine Ertragsschwelle von über 300 000 Fahrzeugen pro Jahr abgestellten Betriebsstätte waren: Erneuerung der Modellreihe und Verkürzung ihrer Produktionsdauer; eine Vereinbarung mit dem Fiat-Konzern für die Produktion der gewöhnlichen Bestandteile und ein Gemeinschaftsunternehmen mit der japanischen Firma Nissan für die Produktion eines neuen Kleinwagens (ARNA) in der Betriebsstätte von Neapel. Alfa Romeo sollte die gleichen Motoren, wie sie in der Alfasud-Produktion verwendet wurden, sowie die mechanischen Bauteile und Nissan die Karosserien liefern. Zu dem durch den Plan vorgesehenen drastischen Anstieg der Produktion und Kapazitätsauslastung kam es nie, weil er zu optimistisch war, da ARNA sich als ein Mißerfolg erwies: Alfa Romeo verzeichnete anhaltende Marktanteilsverluste, und seine Produktion ging in der Zeit von 1981 bis 1984 zurück.

Angesichts der erheblichen überschüssigen Produktionskapazität auf europäischer Ebene 1983/84 überprüfte Alfa Romeo seine Zielsetzungen und definierte neue Organisationsstrukturen, die nicht mehr auf einer Verbesserung der Nachfrage, ausgedrückt in Volumen und Preisen, die jetzt unrealistisch war, sondern auf einer drastischen Senkung der Produktionskosten, der Betriebskosten und der Umstrukturierung seiner Ressourcen allgemein beruhte. Das Unternehmen überprüfte seinen Investitionsplan mit dem Ziel einer viel niedrigeren Ertragsschwelle (220 000 Fahrzeuge pro Jahr) durch eine vollständige Erneuerung des Produktionsverfahrens, die Optimierung der produzierten Modellreihe (Verwendung der gleichen Makroteile für verschiedene Modelle), was einen starken Personalabbau mit sich brachte, dessen Kosten durch die Einschaltung der Cassa Integrazione voll abgedeckt wurden.

Für einen Teil dieser Investitionen hat Alfa Romeo nach den Gesetzen 675/77 und 46/82 staatliche Beihilfen erhalten. Die Kommission genehmigte im November 1983 und im Juli 1984 Investitionsbeihilfen an Alfa Romeo in Form von 88 Milliarden Lit Zuschüssen und 363 Milliarden Lit zinsgünstigen Darlehen und 39,6 Milliarden Lit Zuschüssen für Innovationsinvestitionen und FuE-Ausgaben. Diese geförderten Investitionen können nicht mit der anschließenden Kapitalzufuhr von 1985 in Verbindung gebracht werden. Sie wurden nicht als ein Teil einer umfassenderen Umstrukturierungsmaßnahme, die entweder die technische oder die finanzielle Umstrukturierung des Konzerns umfaßte, sondern als ein eher begrenztes Vorgehen speziell in bezug auf die Verlegung einiger Tätigkeiten nach dem Mezzogiorno dargestellt. In keinem Abschnitt während all dieser Jahre notifizierten oder äußerten die italienischen Behörden gegenüber der Kommission jemals die Absicht, Alfa Romeo neues Kapital zuzuführen oder Beihilfen zu gewähren, um zusätzliche Investitionen und eine finanzielle Umstrukturierung zu fördern oder Betriebsverluste des Konzerns auszugleichen.

Da der Investitionsplan jedoch nicht die erwarteten Verbesserungen von Arbeitsproduktivität und Produktqualität erbrachte, verschlechterten sich die Finanzergebnisse von Alfa Romeo in den Jahren 1984 und 1985 drastisch.

Der Beschluß über die Veräußerung der Kfz-Tätigkeiten des Alfa-Romeo-Konzerns war das Ergebnis einer Reihe von Einschätzungen der künftigen Strategie, nachdem der Umstrukturierungsplan gescheitert war. Diese Einschätzungen wurden 1985 und 1986 sowohl direkt von Finmeccanica und IRI als auch von den entsprechenden Regierungs- und Parlamentsgremien vorgenommen. Sie zeigten, daß der Konzern nicht als selbständiger Hersteller rentabel werden konnte und daß es bei der immer tiefgreifenderen Finanz- und Absatzkrise von Alfa Romeo die einzig mögliche Lösung war, das Unternehmen mit einem größeren Kfz-Hersteller zu verschmelzen.

Anfang 1986 wurden die am Weltmarkt führenden Kfz-Hersteller darauf angesprochen, ob ein Interesse daran bestand, entweder Anteile an Alfa- Romeo-Unternehmen oder lediglich die Motorproduktion des Konzerns zu erwerben. Lediglich von Ford und Fiat wurden Vorschläge gemacht.

Nach intensiven technischen Untersuchungen und Verhandlungen zwischen Finmeccanica/Alfa Romeo und Ford legte Ford am 30. September 1986 einen bis 7. November 1986 befristeten förmlichen Vorschlag für den Erwerb von Alfa Romeo vor. Der Vorschlag von Ford bestand darin, Alfa Romeo als ein Einzelunternehmen aufrechtzuerhalten, an dem Ford eine Minderheitsbeteiligung (etwa 20 %) mit dem Recht, in den darauffolgenden Jahren für eine Mehrheitsbeteiligung zu optieren, erwerben würde. Ford wollte die Identität und Marke von Alfa Romeo beibehalten und das Produktionsvolumen bis 1994 unter Aufrechterhaltung des Beschäftigungsniveaus bis 1994 auf seine volle Kapazität steigern. Der Vorschlag umfaßte auch Kaufoptionen für den Erwerb der verbleibenden Anteile während der darauffolgenden fünf Jahre. So sollte der Erwerb aller Anteile innerhalb von acht Jahren abgeschlossen werden. Ford würde das Eigenkapital von Alfa Romeo Auto, seinen Töchtern Alfa Romeo Kredit und Leasing und der staatlichen Verkaufsgesellschaften in fünfzehn Ländern erwerben. Ford wollte in einem späteren Stadium auch ARNA, SPICA und ARVECO erwerben. Der Ford-Vorschlag enthielt auch einen Investitionsplan für die nächsten Jahre mit einem geschätzten Kostenaufwand von 4 000 Milliarden Lit. Die Kosten dieser Investitionen sollten unter den Anteilseignern (d. h. Finmeccanica und Ford) im Verhältnis zu ihren Beteiligungen zu dem Zeitpunkt aufgeteilt werden. Auf dieselbe Weise sollten Betriebsverluste geteilt werden. Ford rechnete damit, daß Alfa Romeo bis 1990 wieder rentabel wirtschaften würde.

Am 1. Oktober 1986 setzte Fiat Finmeccanica davon in Kenntnis, daß das Unternehmen für die Umstrukturierung und Wiederankurbelung von Alfa Romeo, wie in den Hauptpunkten seines Vorschlags dargelegt, zur Zusammenarbeit bereit sei, und versprach, möglichst bald mehr Einzelheiten mitzuteilen. Am 24. Oktober sandte Fiat einen Arbeitsvorschlag an Finmeccanica; in seinem Schreiben vom 1. November wurden weitere Einzelheiten mitgeteilt. Darin wurde erklärt, sein Angebot betreffe den Erwerb des Nettoanlagekapitals des Alfa Romeo-Konzerns, das aufgrund von Auskünften der Finmeccanica auf 1 750 Milliarden Lit geschätzt werde. Fiat schlug vor, zum Zeitpunkt des Erwerbs Nettofinanzschulden des Alfa-Romeo-Konzerns von nicht mehr und nicht weniger als 700 Milliarden Lit zu übernehmen. Die der Rechnungsprüfung unterliegenden übrigen 1 050 Milliarden Lit würden in Fünfjahresraten, beginnend mit dem Ende des sechsten Jahres nach dem Zeitpunkt des Erwerbs und endend mit Ablauf des zehnten Jahres, gezahlt.

Mit der Übernahme durch Fiat wurde bezweckt, durch die Verschmelzung der Tätigkeiten von Alfa Romeo und Lancia bei der Produktion von Kraftfahrzeugen für gehobene Ansprüche eine neue juristische Person zu schaffen. Das neue Unternehmen, Alfa Lancia genannt, würde 1992 eine Produktionskapazität von 620 000 Kraftfahrzeugen pro Jahr, davon 300 000 Alfa-Romeo-Wagen, erreichen. Die vorhandene Kapazität von Alfa Romeo mit 400 000 Autos würde aufrechterhalten und im Hinblick auf eine Steigerung des Marktanteils von Alfa- und Lancia-Fahrzeugen voll genutzt. In der Zeit von 1987 bis 1995 würde Fiat 5 000 Milliarden Lit und mehr in das neue Unternehmen investieren, wovon etwa 75 % für Alfa-Romeo-Fertigungsstätten reserviert würden. Ende 1990 würden 28 000 Arbeitnehmer bei Alfa Romeo beschäftigt. Bis 1990 würden die Kosten der Entlassungen überschüssiger Arbeitskräfte von der Cassa Integrazione oder im Rahmen von Regelungen über die vorzeitige Versetzung in den Ruhestand getragen. Das neue Unternehmen sollte folgende Teile des Alfa-Romeo-Konzerns übernehmen: feste und immaterielle Werte, Verbindlichkeiten bis zu 700 Milliarden Lit netto, das Betriebskapital und Lagerbestände von Alfa Romeo Spa und Alfa Romeo Auto sowie die Geschäftsanteile an seinen italienischen und ausländischen Töchtern, mit Ausnahme von Alfa Romeo international.

Am 6. November 1986 setzte Finmeccanica Fiat davon in Kenntnis, daß ihr Vorstand am Vortag beschlossen habe, das erwähnte Fiat-Angebot anzunehmen. Finmeccanica erklärte weiter, die Annahme schließe auch die Entscheidung von Finmeccanica ein, sämtliche Geschäftsanteile in dem neuen Unternehmen, die ihr womöglich zugewiesen würden, entweder direkt oder durch die von ihr kontrollierten Unternehmen an Fiat zu übertragen.

Als eine Folge der Vereinbarung zwischen Finmeccanica und Fiat übertrugen Anfang Dezember 1986 Alfa Romeo Auto und Alfa Romeo Spa ihre Aktiva zum Buchwert an den Fiat-Konzern.

Ab 1. Januar 1987 übernahm Fiat die uneingeschränkte und effektive Verantwortung für die Verwaltung der übertragenen Aktiva. Am 2. Januar 1987 erwarb Fiat von Alfa Romeo Spa und Alfa Romeo Auto sämtliche Aktiva und die vorgenannten Geschäftsanteile an den Tochtergesellschaften von Alfa zum Gesamtwert von 1 024,6 Milliarden Lit, wie er anschließend aufgrund von geprüften Bilanzen vom 31. Dezember 1986 bestimmt wurde. Am selben Tag wurde der neue Alfa-Lancia-Konzern gegründet und betriebsbereit. Noch am selben Tag wurde das neue Unternehmen für 700 Milliarden Lit Nettofinanzverbindlichkeiten des ehemaligen Alfa-Romeo-Konzerns verantwortlich.

Im Mai 1987 wechselten die Alfa Romeo Spa und Alfa Romeo Auto ihre Namen in Finmilano bzw. Sofinpar. Im

Juni 1987 wurden Finmilano und Sofinpar für insgesamt 198,9 Milliarden Lit an Banco di Roma bzw. Credito Italiano, letztere durch IRI kontrolliert, veräußert. Vor ihrem Verkauf wurden die noch verbleibenden Aktiva und Verbindlichkeiten in diesen Unternehmen, die nicht von Fiat übernommen wurden, an Finmeccanica übertragen. Finmilano und Sofinpar blieben nur Finanzkredite in Höhe von 212,2 Milliarden Lit, was den Mitteln entsprach, die diese Unternehmen nach der Übertragung der übrigen Aktiva von Alfa Romeo an Finmeccanica erhalten hatten. Diese Briefkastenfirmen behielten die durch die Verluste des Alfa-Romeo-Konzerns angesammelten Steuergutschriften, die den Hauptgrund für ihren Erwerb durch die beiden Banken bildeten.

Der Alfa-Lancia-Konzern war vom ersten Jahr seines Bestehens an trotz der Verluste seiner Alfa-Romeo-Branche ein rentables Unternehmen. Fiat konnte eine Vereinbarung mit den Gewerkschaften von Alfa Romeo erzielen, so daß seine finanziellen Leistungen rasch verbessert werden konnten. Der Alfa-Lancia-Konzern erhielt für Investitionen in den Fertigungsstätten des ehemaligen Alfa-Romeo-Konzerns weiterhin Beihilfen aufgrund der Gesetze 675/77, 1089/68 und 219/81. 1987 betrugen diese Beihilfen 12,4 Milliarden Lit Zuschüsse und 67,7 Milliarden Lit zinsgünstige Darlehen für Investitionen im Wert von 207 Milliarden Lit.

VI

Zum Zeitpunkt seines Verkaufs hatte der Alfa-Romeo-Konzern folgende Struktur:

— Alfa Romeo Spa: Holding des Alfa-Romeo-Konzerns (Anteilseigner: Finmeccanica 84 %, IRI 16 %, sonstige 0,002 %);

— Alfa Romeo Auto: Kfz-Produktion (Anteilseigner: Finmeccanica 49 %, Alfa Romeo Spa 33,4 %, SAIGE 17,6 %);

— ARNA: Automontage (Anteilseigner: Alfa Romeo 50 %, Nissan 50 %);

— ARVECO: Nutzfahrzeuge, Fahrzeugteile (Alfa Romeo 100 %);

— SPICA: Fahrzeugteile und Zubehör (Alfa Romeo 100 %);

— Merisinter, MC, Autodelta: kleinere Produktionsunternehmen (Alfa Romeo 100 %);

— Alfa Romeo Credit, Alfa Romeo International, Alfa Romeo Leasing: Finanzunternehmen;

— 15 Vertriebsunternehmen in verschiedenen Ländern.

1986, dem letzten Jahr seines Bestehens, produzierte der Alfa-Romeo-Konzern 168 100 Fahrzeuge, 86 500 davon in seinen Mailänder Fertigungsanlagen und 81 800 in seinen Fertigungsanlagen bei Neapel. Der Konzern verkaufte 180 200 Kraftfahrzeuge. Davon wurden 104 700 Autos in Italien verkauft und 75 500 ausgeführt, was gegenüber 1985 eine Zunahme von 6,3 % bzw. 49,2 % bedeutet. Alfa Romeo's italienischer Marktanteil betrug 1986 in den maßgeblichen Teilmärkten 14,6 % und sein EG-Marktanteil insgesamt ungefähr 1,6 %. 1986 entsprach der Konzernumsatz etwa 3 000 Milliarden Lit, wovon 28 % durch Ausfuhren verdient wurden. Die Produktionskapazität von 400 000 Autos pro Jahr wurde in den 80er Jahren beibehalten. Die Kapazitätsauslastung entspricht 1986 somit 42 %. 1986 beschäftigte der Alfa-Romeo-Konzern 32 500 Personen. Außerdem waren etwa 13 000 Arbeitnehmer teilbeschäftigt und in die Cassa Integrazione aufgenommen worden. Gegenüber dem Rekordverlust von 465,5 Milliarden Lit 1985 entspricht das finanzielle Ergebnis des Konzerns 1986 minus 313,3 Milliarden Lit.

Fiat ist ein Privatunternehmen, das hauptsächlich in der Produktion und Vermarktung von Personenwagen, leichten und schweren Nutzfahrzeugen sowie landwirtschaftlichen Maschinen tätig ist, was etwa 75 % der Unternehmenstätigkeiten ausmacht. Weitere Tätigkeiten umfassen unter anderem Industrieausrüstung, Maschinenwerkzeug, Avionik, Telekommunikation, Biotechnologie sowie Finanztransaktionen und Dienstleistungen. 1986 fertigte Fiat 1 698 700 Personenwagen und 59 200 Nutzfahrzeuge und verbesserte seinen Marktanteil in Europa auf 14,0 % wobei es den italienischen Markt mit einem Marktanteil von 61,9 % weiterhin beherrschte. In den letzten Jahren war das Unternehmen sehr rentabel. Selbst nach der Übernahme von Alfa Romeo liegt Fiats Kapazitätsauslastungsquote noch über 90 %. Mit einem geschätzten Marktanteil von 14,9 % in Westeuropa und Zulassungen für 1,93 Millionen Autos beanspruchte Fiat für das Jahr 1988 die europäische Marktführerschaft.

VII

Bei Prüfung der Frage, ob der Transfer staatlicher Mittel in Form von Kapitalzuführungen an den Alfa-Romeo-Konzern in den Jahren 1985 und 1986 sowie in Form eines unter dem Marktwert liegenden Kaufpreises zugunsten von Fiat mit dem Gemeinsamen Markt vereinbar ist, prüfte die Kommission, inwieweit diese Maßnahmen Beihilfeelemente im Sinne des Artikels 92 Absatz 1 EWG-Vertrag enthalten.

Nach Auffassung der Kommission enthalten die Kapitalzuführen in Höhe von 206,2 Milliarden Lit 1985 und 408,9 Milliarden Lit 1986 an Alfa Romeo Spa bzw. Alfa Romeo Auto Beihilfeelemente oder sind Beihilfen nach Artikel 92 Absatz 1 EWG-Vertrag. Auf der Grundlage der von den italienischen Behörden mit Schreiben vom 7. Oktober 1987 vorgelegten konsolidierten Abschlüsse können die vom Alfa-Romeo-Konzern erlittenen Verluste und die Kapitalzuführungen an den Konzern für den Zeitraum 1979 bis 1986 wie folgt aufgegliedert werden:

(in Milliarden Lit)

	Verluste	Kapitalzuführungen
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
Insgesamt	1 484,5	1 387,5

Daran wird deutlich, daß in dem betreffenden Zeitraum alle Konzernverluste von insgesamt 1 484,5 Milliarden Lit durch staatliche Zuwendungen in Höhe von 1 387,5 Milliarden Lit finanziert wurden. In dem letztgenannten Betrag sind die Kapitalzuführungen von 206,2 Milliarden Lit und 408,9 Milliarden Lit aus den Jahren 1985 (1) und 1986 enthalten, die Gegenstand dieser Entscheidung sind.

Die beiden obengenannten Kapitalzufuhren belaufen sich auf insgesamt 615,1 Milliarden Lit und wurden vom italienischen Staat über IRI und Finmeccanica (letztere wurde auch mittels ihrer Tochtergesellschaft SAIGE tätig) gewährt. Dazu ist festzustellen, daß Finmeccanica über keine eigenen Mittel verfügte, denn die Bilanz für 1985 und 1986 wies einen negativen cash-flow aus. Der Eigentümer von Finmeccanica, IRI, mußte daher sowohl zur Verbesserung des cash-flow als auch zur Finanzierung der in den betreffenden zwei Jahren von Finmeccanica getätigten Investitionen einschreiten — vergleiche hierzu die Kapitalzufuhr durch IRI in Höhe von 773,5 Milliarden Lit und 1 020,8 Milliarden Lit, auf die auf Seite 21 des Finanzberichts 1986 von Finmeccanica verwiesen wird.

Außerdem ist festzuhalten, daß IRI zu diesem Zweck staatliche Mittel in Form von eigens für Finmeccanica bereitgestellten Kapitalzuschüssen und Wandelschuldverschreibungen und vor allem „. . . zur Neufinanzierung und finanziellen Umstrukturierung von Unternehmen in den Sektoren Maschinenbau (und) Kraftfahrzeugbau . . ." erhielt (vgl. z. B. Amtsblatt der Italienischen Republik, allgemeine Reihe Nr. 163 vom 12. 7. 1985, S. 4954, und Nr. 6 vom 9. 1. 1986, S. 40).

Der vorliegende Fall betrifft also Beihilfen des italienischen Staates oder aus staatlichen Mitteln an Alfa Romeo Auto, die auf *indirektem Wege* über öffentliche und vollständig staatlich kontrollierte Finanzierungseinrichtungen (IRI und Finmeccanica) gewährt wurden. Dabei ist die Rechtsprechung des Europäischen Gerichtshofes in folgenden Fällen heranzuziehen: Urteil vom 14. November 1984 in der Rechtssache 323/82 — Intermills (2), Urteil vom 10. Juli 1986 in der Rechtssache 234/84 — Meura (3) und Rechtssache 40/85 — Boch (4). Zu „staatlichen Beihilfen" gemäß Artikel 92 Absatz 1 EWG-Vertrag, die durch von Privatunternehmen finanzierte Maßnahmen gewährt werden, die dazu auf eigene Mittel zurückgreifen: vgl. auch das Urteil vom 30. Januar 1985 in der Rechtssache 290/83 — Crédit Agricole (5) und das Urteil vom 2. Februar 1988 in den verbundenen Rechtssachen 67/68 und 70/85 — Van der Kooy (6).

Hinsichtlich des Beihilfeelements der beiden Zuschüsse an Alfa Romeo bezieht sich die Kommission auch auf ihre Mitteilung vom 17. September 1984 über den Erwerb von Unternehmensbeteiligungen durch öffentliche Stellen.

Gemäß dieser Mitteilung handelt es sich um staatliche Beihilfen, wenn Unternehmen unter Umständen, die für einen privaten Kapitalgeber, der unter normalen marktwirtschaftlichen Bedingungen sein Geld anlegt, nicht annehmbar wären, mit neuem Kapital ausgestattet werden. Dies ist der Fall, wenn es unter Berücksichtigung der Finanzlage des Unternehmens, insbesondere der Struktur und des Ausmaßes der Verschuldung, nicht gerechtfertigt erscheint, innerhalb einer angemessenen Frist eine normale Rendite (in Form von Dividenden oder Wertzuwachs) der angelegten Kapitalmittel zu erwarten oder das Unternehmen wegen nicht ausreichender Selbstfinanzierungsmöglichkeiten nicht in der Lage ist, am Kapitalmarkt die zur Durchführung eines Investitionsprogramms erforderlichen langfristigen Finanzmittel zu erhalten.

In Anbetracht der seit 1983 rasch wachsenden Verluste des Alfa-Romeo-Konzerns sowie seiner sich verschlechternden Nettoschuldenlage (1 427,7 Milliarden Lit), seinem negativen cash-flow in den letzten Jahren und einer mangelnden angemessenen Rendite des angelegten Kapitals stellen die Kapitalausstattungen von 206,2 Milliarden Lit 1985 und von 408,9 Milliarden Lit 1986 staatliche Beihilfen dar, weil ein privater Kapitalgeber, der unter normalen marktwirtschaftlichen Bedingungen sein Geld anlegt, diese Investition nicht getätigt hätte.

Die Kapitalzufuhr in Höhe von 206,2 Milliarden Lit wurde nämlich, wie die italienische Regierung in ihrem Schreiben vom 21. November 1986 erläuterte, von IRI und Finmeccanica für Alfa Romeo Spa bereitgestellt, um dessen Verluste in Höhe von 98 Milliarden Lit 1984 und 111 Milliarden Lit im ersten Halbjahr 1985 auszugleichen. Der Rest von 2,8 Milliarden Lit wurde durch die Rücklagen des Unternehmens gedeckt. Von den erhaltenen 206,2 Milliarden Lit leistete Alfa Romeo Spa einen Beitrag von 200 Milliarden Lit an Alfa Romeo Auto für eine Kapitalaufstockung 1986.

Durch die Kapitalzuführung in Höhe von 408,9 Milliarden Lit im Jahre 1986 konnte Alfa Romeo Auto sein Kapital erhöhen, da das Unternehmen im Geschäftsjahr 1986 sein Eigenkapital von 336,6 Milliarden Lit auf 20,2 Milliarden Lit verrringerte, um die 1985 und im ersten Quartal 1986 eingetretenen Verluste von insgesamt 317,8 Milliarden Lit auszugleichen. Der Rest von 1,4 Milliarden Lit wurde durch die Rücklagen des Unternehmens gedeckt. Ohne diese Kapitalzuführungen wäre Alfa Romeo Auto 1986 in Liquidation gegangen. Aus diesen Gründen wurden die 408,9 Milliarden Lit aus der Kapitalerhöhung, die von der außerordentlichen Versammlung der Aktionäre von Alfa Romeo am 10. Juni 1986 beschlossen wurde, zur Verbesserung der Nettofinanzlage von Alfa Romeo durch eine entsprechende Schuldensenkung verwendet. Alfa Romeo Auto zahlte seine Schulden durch Übertragung eines entsprechenden Betrags an Alfa Romeo Spa, und das letztgenannte Unternehmen wiederum zahlte zwischen Juni und Dezember 1986 mehrere Darlehen zurück. Auf Konzernebene wurde die Nettofinanzschuld 1986 von 1 472,7 Milliarden Lit auf 991 Milliarden Lit gesenkt.

Die Kapitalzufuhr von 206,2 Milliarden Lit 1985 und die von 408,9 Milliarden Lit 1986 sind Beihilfen zugunsten von Alfa Romeo. Mit diesen Beihilfen wurde die wirtschaftliche

(1) In Wirklichkeit beliefen sich die Kapitalzuwendungen 1985 auf insgesamt 376,4 Milliarden Lit; ein Teil dieses Betrages, d. h. 170 Milliarden Lit wurde der Inca Investimenti (frühere Holdinggesellschaft von Alfa Sud) gewährt, um nicht mit der Automobilherstellung zusammenhängende und daher von dieser Entscheidung nicht betroffene Tätigkeiten zu finanzieren.
(2) Slg. 1984, S. 3809.
(3) Slg. 1986, S. 2263.
(4) Slg. 1986, S. 2321.
(5) Slg. 1985, S. 439.
(6) Noch nicht veröffentlicht.

Tätigkeit von Alfa Romeo bis zum Zeitpunkt seiner Veräußerung künstlich aufrechterhalten.

Diese 1985 und 1986 dem Alfa-Romeo-Konzern gewährten Beihilfen beeinträchtigen den Handel zwischen Mitgliedstaaten, da für alle von diesem hergestellten Produkte ein intensiver innergemeinschaftlicher Handel besteht. 1986 betrug der Umsatz im Handel mit Personenwagen zwischen Mitgliedstaaten 5,03 Millionen Einheiten; davon wurden 9,3 % aus Italien nach den anderen Mitgliedstaaten ausgeführt. 1986 führte Alfa Romeo Auto 54 000 Wagen nach anderen Mitgliedstaaten aus, d. h. 32 % seiner gesamten Kraftfahrzeugproduktion. 1986 entsprach der Anteil von Alfa Romeo am EG-Automobilmarkt 1,6 %.

Im Ergebnis stellen die staatlichen Ausstattungen von 206,2 Milliarden Lit 1985 und 408,9 Milliarden Lit 1986 Beihilfen im Sinne des Artikels 92 Absatz 1 EWG-Vertrag dar.

Die Kommission untersuchte auch, ob der von Fiat gezahlte Übernahmepreis unter dem Preisangebot von Ford lag, um festzustellen, ob Finmeccanica auf einen wesentlichen Teil des Marktwertes von Alfa Romeo verzichtete und folglich einen finanziellen Vorteil an Fiat weitergab.

Die Kommission verglich die beiden Angebote auf der Basis ihres gegenwärtigen Nettogesamtwertes für Finmeccanica. Wenngleich die beiden Angebote nicht identisch und daher kaum vergleichbar waren, gelangte die Kommission zu dem Ergebnis, daß das Ford-Angebot zwar finanziell gesehen im Durchschnitt geringfügig höher war, aber für Finmeccanica künftige kommerzielle Risiken einschloß, die an die Entwicklung der Nettoergebnisse von Alfa Romeo in der Zeit von 1987 bis 1993 geknüpft sind. Dagegen schloß Fiats Angebot derartige Risiken aus. Infolgedessen bietet nach Auffassung der Kommission die Vermeidung künftiger Risiken für Finmeccanica eine Erklärung für die Entscheidung zugunsten des Fiat-Konzerns. Dies schließt Einnahmenunterschiede aus, die möglicherweise aus dem anschließenden Verkauf durch Finmeccanica der von den beiden Bietern nicht erworbenen oder nicht berücksichtigten übrigen Unternehmen resultieren.

Daher ist die Kommission der Auffassung, daß der von Fiat zu zahlende Übernahmepreis, der nach diskontierten Werten am 1. Januar 1987 (1) 389,9 Milliarden Lit entsprach, mit dem Preisangebot von Ford im großen und ganzen vergleichbar ist und daß daher Beihilfeelemente keine Rolle spielten, als Finmeccanica das Fiat-Angebot und nicht dasjenige Fords annahm.

Ferner kann trotz des Umstands, daß der von Fiat gezahlte Übernahmepreis unter dem Nettobuchwert des Ende 1986 erworbenen Vermögens liegt, davon ausgegangen werden, daß er ein dem erworbenen Vermögen angemessener Preis ist, wenn man die geschätzten künftigen Betriebsverluste bei Alfa Romeo sowie den zur Wiederherstellung der Lebensfähigkeit des Unternehmens notwendigen erheblichen Investitions- und Rationalisierungsaufwand berücksichtigt.

(1) Fiats Zahlung in Höhe von 1 024,6 Milliarden Lit in fünf gleichen Raten, beginnend mit dem 2. Januar 1993, wurde zum 1. Januar 1987 in Anwendung des seinerzeit gültigen italienischen amtlichen Bezugssatzes von 13,05 % diskontiert (siehe Amtsblatt der Italienischen Republik vom 15. Januar 1987).

VIII

Diese Beihilfen waren der Kommission gemäß Artikel 93 Absatz 3 EWG-Vertrag zu notifizieren. Da die italienische Regierung es unterließ, die betreffenden Beihilfen im voraus zu notifizieren, war die Kommission nicht in der Lage, zu den Maßnahmen vor ihrer Durchführung Stellung zu nehmen. Mithin sind die Beihilfen mit dem Gemeinsamen Markt unvereinbar, insofern als sie in Zuwiderhandlung gegen Artikel 93 Absatz 3 des Vertrags vergeben wurden.

In dieser Beziehung ist darauf hinzuweisen, daß — im Hinblick auf den zwingenden Charakter der in Artikel 93 Absatz 3 EWG-Vertrag festgelegten Verfahrensregeln, die auch für die öffentliche Ordnung von Bedeutung sind und deren unmittelbare Geltung der Gerichtshof in seinem Urteil vom 19. Juni 1973 in der Rechtssache 77/72 — Capolongo (2), in dem Urteil vom 11. Dezember 1973 in der Rechtssache 120/73 — Lorenz (3) und in dem Urteil vom 22. März 1977 in der Rechtssache 78/76 — Steinicke (4) für Recht erkannte — die Rechtswidrigkeit der in Rede stehenden Beihilfen nicht nachträglich behoben werden kann.

In Fällen von Beihilfen, die nicht mit dem Gemeinsamen Markt vereinbar sind, kann die Kommission eine ihr durch Artikel 93 Absatz 2 des Vertrages und vom Gerichtshof — vgl. Urteil vom 12. Juli 1973 in der Rechtssache 70/72 — Kohlegesetz (5) und Urteil vom 24. Februar 1987 in der Rechtssache 310/85 — Deufil (6) — gebotene Möglichkeit nutzen und von den Mitgliedstaaten die Rückzahlung der gewährten Beihilfen durch die Begünstigten verlangen.

IX

In Artikel 92 Absatz 3 des Vertrages werden diejenigen Beihilfen aufgezählt, die mit dem Gemeinsamen Markt vereinbar sein können. Die Vereinbarkeit mit dem Vertrag ist nicht im Hinblick auf einen einzelnen Mitgliedstaat, sondern im Zusammenhang mit der Gemeinschaft als Ganzes zu beurteilen.

Um das reibungslose Funktionieren des Gemeinsamen Marktes zu gewährleisten, sind unter Berücksichtigung der Grundsätze des Artikels 92 Absatz 3 Buchstabe f) Abweichungen vom Grundsatz des Artikels 92 Absatz 1, wie in Artikel 92 Absatz 3 dargelegt, eng auszulegen, wenn eine Beihilferegelung oder ein einzelner Beihilfefall geprüft wird.

Insbesondere dürfen sie nur angewandt werden, wenn die Kommission sich vergewissert hat, daß das freie Spiel der Marktkräfte allein, ohne die Beihilfen, den voraussichtlichen Beihilfebegünstigten nicht dazu veranlassen würde, sich für ein Vorgehen zu entscheiden, das zur Erreichung einer der genannten Zielsetzungen beiträgt.

In bezug auf die Ausnahmen des Artikels 92 Absatz 3 Buchstaben a) und c) EWG-Vertrag für Beihilfen zur Förde-

(2) Slg. 1973, S. 611.
(3) Slg. 1973, S. 1471.
(4) Slg. 1977, S. 595.
(5) Slg. 1973, S. 813.
(6) Slg. 1987, S. 901.

rung der Entwicklung bestimmter Gebiete können die in den obengenannten Artikeln vorgesehenen Ausnahmen nicht für die Anwendung der Beihilfemaßnahme in Anspruch genommen werden. Wenngleich einige Produktionsstätten von Alfa Romeo in Förderregionen angesiedelt sind, stellen die in Rede stehenden Beihilfemaßnahmen Rettungsbeihilfen dar, die eine ernstliche Wettbewerbsverzerrung in der gemeinschaftlichen Kraftfahrzeugindustrie verursacht haben, da sie nicht an einen Umstrukturierungsplan gebunden waren, der die Strukturprobleme des Unternehmens lösen und seine Lebensfähigkeit wiederherstellen würde. Daher kann nicht davon ausgegangen werden, daß sie zu der langfristigen wirtschaftlichen Entwicklung der Region beigetragen haben, da sie weder die langfristige Rentabilität der Arbeitsplätze sicherten noch mit der Regionalwirtschaft verknüpft waren und somit nicht die Voraussetzungen für zulässige Regionalbeihilfen erfüllen. Die Kommission hat dieses Konzept in vorausgehenden Fällen über die Gewährung von Rettungsbeihilfen für in derartigen Gebieten tätige Unternehmen angewandt. Durch die Mitteilung der Kommission über die Methode zur Anwendung von Artikel 92 Absätze 3 Buchstaben a) und c) auf Regionalbeihilfen [1] wurde dies bestätigt. Überdies hat die italienische Regierung auch nicht versucht, die Beihilfen mit regionalpolitischen Gründen zu rechtfertigen.

Bei der Ausnahme gemäß Artikel 92 Absatz 3 Buchstabe b) des Vertrages ergibt sich aus vorstehendem, daß die fraglichen Beihilfen weder dazu beabsichtigt noch geeignet waren, ein wichtiges Vorhaben von gemeinsamem europäischen Interesse zu fördern oder eine beträchtliche Störung im Wirtschaftsleben Italiens zu beheben. Zudem hat die italienische Regierung diese Ausnahme nicht geltend gemacht.

In bezug auf die Ausnahme gemäß Artikel 92 Absatz 3 Buchstabe c) des Artikels 92 EWG-Vertrag zugunsten von „Beihilfen zur Förderung der Entwicklung gewisser Wirtschaftszweige" kann die Kommission bestimmte sektorale Beihilfen als mit dem Gemeinsamen Markt vereinbar ansehen, wenn zwei Kriterien von Artikel 92 Absatz 3 Buchstabe c) erfüllt sind, d. h. die Beihilfe muß aus gemeinschaftlicher Sicht für die Entwicklung des Sektors notwendig sein und darf die Handelsbedingungen nicht in einem dem gemeinsamen Interesse zuwiderlaufenden Maße beeinträchtigen [2]. Diese Grundsätze wurden systematisch überprüft, um die Vereinbarkeit der oben angeführten beiden Kapitalzuführungen zu beurteilen.

X

Was die Kapitalzufuhr von 206,2 Milliarden Lit 1985 und von 408,9 Milliarden Lit von 1986 betrifft, zeigt die Analyse der finanziellen Lage von Alfa Romeo in den Jahren 1985 und 1986, wie in Teil VI beschrieben, daß Alfa Romeo ohne die Bereitstellung von Kapital, wodurch der Nettowert des Unternehmens verbessert wurde, mit großen finanziellen Schwierigkeiten gegenüber seinen Gläubigern zu kämpfen hätte. Zudem bestand keine angemessene Aussicht auf eine Verzinsung des investierten Kapitals. Daher stellen die Kapitalzuführungen, die die Finanzen des Konzerns sanierten, Rettungsbeihilfen dar, die nur dann als mit dem Gemeinsamen Markt vereinbar angesehen werden können, wenn sie die in der Mitteilung der Kommission an die Mitgliedstaaten vom 24. Januar 1979 festgelegten Voraussetzungen erfüllen:

— es muß sich um Liquidationsbeihilfen in Form von Kreditbürgschaften oder von rückzahlbaren Krediten zum Marktzinssatz handeln;

— sie dürfen nur solange gegeben werden (in der Regel sechs Monate), bis die notwendigen und möglichen Sanierungsmaßnahmen festgelegt worden sind;

— sie dürfen die Lage der Industrie in den anderen Mitgliedstaaten nicht aus dem Gleichgewicht bringen;

— sie sind der Kommission in wichtigen Einzelanwendungsfällen vorhergehend mitzuteilen.

In Anbetracht der Tatsache, daß die Beihilfen nicht vorher notifiziert wurden, zum Verlustausgleich und zur Senkung der Finanzschuld dienten, nicht an ein Umstrukturierungsprogramm gebunden waren, nicht in Form von Darlehen gezahlt wurden und dadurch, daß sie das Unternehmen in die Lage versetzten, auf einer künstlich verbesserten Finanzgrundlage in Wettbewerb zu treten, sich nachteilig auf die Lage der Industrie in anderen Mitgliedstaaten auswirkten, sind die Kapitalzufuhren nicht mit dem Gemeinsamen Markt vereinbar.

Außerdem geht aus den Urteilen des Gerichtshofes in den Rechtssachen 234/84 und 40/85 (Meura und Boch) hervor, daß eine Rettungsbeihilfe nicht für eine der Ausnahmen gemäß Artikel 92 in Betracht kommt, sofern sie nicht dazu beiträgt, ein Unternehmen wieder lebensfähig zu machen, d. h. wenn nicht zu erwarten ist, daß das Unternehmen nach einer angemessenen Zeit rentabel wirtschaftet, insbesondere wenn in der betreffenden Industrie in der Gemeinschaft eine überschüssige Produktionskapazität vorhanden ist. Seit Ende der 70er Jahre, nachdem zur Deckung der Verluste in der Zeit von 1979 bis 1983 erhebliche Kapitalzuführungen gewährt worden waren, war es in diesem Fall klar, daß der Alfa-Romeo-Konzern sich auch weiterhin in beträchtlichem Ausmaß auf staatliche Interventionen und öffentliche Mittel stützen würde. Diese Erwartung wurde durch die Ereignisse bis Dezember 1986 bestätigt, als die staatliche Beteiligung in diesem Bereich letztlich eingestellt wurde.

Wie unter Abschnitt VII ausgeführt, wäre der Alfa-Romeo-Konzern unter normalen marktwirtschaftlichen Voraussetzungen in Liquidation gegangen. Daher stellen die Kapitalbeiträge von 206,2 Milliarden Lit sowie 408,9 Milliarden Lit Rettungsbeihilfen dar, da sie die Fortführung des Alfa-Romeo-Unternehmens künstlich ermöglichten. Als solche erfüllen diese Rettungsbeihilfen die in dem Schreiben der Kommission an die Mitgliedstaaten vom 24. Januar 1979 aufgestellten vorerwähnten Kriterien nicht.

Auch das Vorbringen der italienischen Behörden, die Kapitalzufuhr von 408,9 Milliarden Lit sei an die Durchführung eines Investitionsprogramms in der Zeit von 1986

[1] ABl. Nr. C 212 vom 12. 8. 1988.
[2] Urteil vom 17. 9. 1980, Rechtssache 730/79 — Philipp Morris, Slg. 1980, S. 2671.

bis 1988 gebunden gewesen und infolgedessen als mit den Wettbewerbsregeln des EWG-Vertrags durchaus vereinbar anzusehen, greift nicht durch. Nach Auffassung der Kommission waren die 1986 bereitgestellten 408,9 Milliarden Lit Kapital Teil der Gesamtfinanzmittel des Alfa-Romeo-Konzerns in Höhe von 1 129,5 Milliarden Lit 1986, womit nicht nur 382,5 Milliarden Lit Investitionen gezahlt, sondern auch Verluste in Höhe von 313,3 Milliarden Lit gedeckt, sowie 433,7 Milliarden Lit Nettoschulden zurückgezahlt wurden. Darüber hinaus konnten die italienischen Behörden nicht den Nachweis dafür erbringen, daß diese Investitionen zu Umstrukturierungszwecken in Verbindung mit der Senkung der nicht ausgenützten Montagekapazität von 56 % dienten. Der strategische Plan von 1985 sieht nämlich die folgenden drei Investitionsbereiche für die Jahre 1986 bis 1988 vor: Produktionskostensenkung, Verminderung der Mehrkosten und Entwicklung neuer Produkte und Märkte. Der Plan als solcher trug nicht dazu bei, die zugrundeliegenden Strukturprobleme des Unternehmens zu lösen.

Im Zuge der Marktintegration im Rahmen der Schaffung eines einheitlichen Marktes ohne Binnengrenzen 1992 werden durch Beihilfegewährung verursachte Wettbewerbsverzerrungen von nicht begünstigten Wettbewerbern in zunehmendem Maße verspürt. Diese Tatsache ist von der Kommission auch bei ihrer Würdigung von Beihilfefällen in Betracht zu ziehen. In dieser Hinsicht vertritt die Kommission die Auffassung, daß alle Hersteller zu einem mit dem Vertrag zu vereinbarenden widerspruchsfreien Konzept berechtigt sind. Daher kann die Kommission Rettungs- und Umstrukturierungsbeihilfen nur unter außerordentlichen Umständen genehmigen. Die Beihilfe muß an einen zufriedenstellenden Umstrukturierungsplan gebunden sein und darf nur gewährt werden, sofern dem Gemeinschaftsinteresse bewiesenermaßen am besten gedient ist, wenn die Tätigkeit eines Herstellers aufrechterhalten und seine Rentabilität wiederhergestellt wird. Insbesondere hat die Kommission sicherzustellen, daß die Beihilfe es einem Begünstigten nicht ermöglicht, seinen Marktanteil auf Kosten seiner nicht geförderten Konkurrenz zu steigern. In Fällen, in denen bestimmte Unternehmen noch immer über überschüssige Kapazität verfügen, kann die Kommission ihren Abbau verlangen, um sicherzustellen, daß die Beihilfen zur Erholung des Wirtschaftsbereichs überhaupt beitragen. Im Zusammenhang hiermit ist darauf hinzuweisen, daß 1985 und 1986, in den Jahren also, in denen Alfa Romeo durch zwei Kapitalspritzen gerettet wurde, die EG-Kraftfahrzeugindustrie einen erheblichen Kapazitätsüberhang von etwa 20 % verzeichnete.

Die Kommission hat diese Politik in der Kraftfahrzeugindustrie, die die Kommission als einen besonders anfälligen Wirtschaftsbereich ansieht, bisher konsequent verfolgt. In ihrer Entscheidung 88/454/EWG vom 29. März 1988 über die von der französischen Regierung gewährten Beihilfen für die Unternehmensgruppe Renault, ein hauptsächlich Kraftfahrzeuge herstellendes Unternehmen [1], hat sie festgestellt, daß Rettungs- oder Umstrukturierungsbeihilfen nur dann als mit dem Gemeinsamen Markt vereinbar angesehen werden können, wenn sie an einen Umstrukturierungsplan gebunden sind, der im vorliegenden Fall einen signifikanten Kapazitätsabbau in einem angemessenen Verhältnis zu der Höhe der Beihilfe bedeutet. Diesen Grundsatz befolgte die Kommission auch in ihrer Entscheidung 89/58/EWG vom 13. Juli 1988 betreffend die Beihilfe der britischen Regierung an den Kraftfahrzeughersteller Rover Group [2] in Verbindung mit deren Verkauf an British Aerospace.

Entgegen diesem in den obengenannten Entscheidungen aufgestellten Grundsatz wurde bereits hervorgehoben, daß der Strategieplan von Alfa Romeo nicht den Abbau der beträchtlichen Überkapazität von Alfa Romeo vorsah.

Aus all dem ist zu schließen, daß durch die Gewährung von Beihilfen zur Rettung von Alfa Romeo dieses Unternehmen seine Geschäfte weiterführen konnte, weil die natürliche Folge des freien Spiels der Marktkräfte, nämlich die Liquidation, vermieden wurde, und daß andere Wettbewerber dadurch an einer Steigerung ihres Marktanteils gehindert wurden.

Folglich ist die Alfa Romeo in Form von Kapitalzufuhr in Höhe von 206,2 Milliarden Lit im Jahre 1985 und 408,9 Milliarden Lit im Jahre 1986 gewährte Beihilfe nicht mit dem Gemeinsamen Markt vereinbar, weil sie die Voraussetzungen des Artikels 92 Absatz 3 EWG-Vertrag nicht erfüllt.

XI

Wie in Abschnitt VIII dargelegt, kann die Kommission in derartigen Fällen von den Mitgliedstaaten die Rückzahlung der rechtswidrig gewährten Beihilfen durch die Begünstigten verlangen.

Dazu muß die Rückzahlung der in Form von Kapitalzufuhr in Höhe von 206,2 Milliarden Lit 1985 und 408,9 Milliarden Lit 1986 an Alfa Romeo vergebene, mit dem Gemeinsamen Markt unvereinbare Beihilfe gefordert werden. Grundsätzlich ist die Beihilfe von dem Begünstigten, d. h. Alfa Romeo, zurückzuzahlen. Den mit Schreiben der italienischen Behörden vom 21. Juli 1988 erteilten Auskünften zufolge trat Alfa Romeo Spa jedoch am 31. Dezember 1987 in Liquidation und übertrug alle ihr verbliebenen Vermögenswerte und Verbindlichkeiten an Finmeccancia (siehe Teil V). Obwohl es nicht mehr möglich ist, den gesamten Beihilfebetrag von 615,1 Milliarden Lit vom Alfa-Romeo-Konzern zurückzuverlangen, weist die Kommission besonders darauf hin, daß diese Lage die Folge eines Verstoßes der italienischen Behörden gegen Artikel 93 Absatz 3 EWG-Vertrag ist. Da die Beihilfe nicht schon während des Planungsstadiums angemeldet wurde, war es der Kommission nicht möglich, das in Artikel 93 Absatz 2 EWG-Vertrag vorgesehene Verwaltungsverfahren rechtzeitig einzuleiten, und konnte sie erst vor kurzem, d. h. nach der Veräußerung des Alfa-Romeo-Konzerns, Stellung nehmen.

Dabei ist zu berücksichtigen, daß Fiat nicht das gesamte Vermögen von Alfa Romeo übernahm und seine finanzielle Haftung gegenüber Alfa Romeos Nettofinanzschulden auf maximal 700 Milliarden Lit beschränkte. Daher haftet Fiat auch angesichts der Tatsache, daß es einen angemessenen Preis für die übernommenen Vermögenswerte gezahlt hat, nicht für die Rückzahlung der Beihilfe.

[1] ABl. Nr. L 220 vom 11. 8. 1988, S. 30.

[2] ABl. Nr. L 25 vom 28. 1. 1989, S. 92.

Angesichts dieser besonders eigentümlichen Umstände sollte die Rückzahlung von der Rechtspersönlichkeit gefordert werden, die für alle Schulden des früheren Alfa-Romeo-Konzerns, die über die von Fiat übernommenen 700 Milliarden Lit hinausgehen, haftet, also von Finmeccanica, die den Alfa-Romeo-Konzern besaß und veräußerte. Darüber hinaus ist Finmeccanica Alleinbegünstigter aller Erlöse aus der Veräußerung der Vermögenswerte des früheren Alfa-Romeo-Konzerns von insgesamt 1 223,5 Milliarden Lit, wovon 1 024,6 Milliarden Lit von Fiat und 198,9 Milliarden Lit von Credito Italiano und Banco di Roma kamen. Die italienische Regierung sollte daher aufgefordert werden, von Finmeccanica die Rückzahlung der betreffenden Beihilfen binnen zweier Monate, vom Tag der Bekanntgabe dieser Entscheidung an gerechnet, zu verlangen.

Für die Rückzahlung der Beihilfe sollten die nationalen Rechts- und Verfahrensvorschriften gelten, einschließlich der Vorschriften über Verzugszinsen für staatliche Forderungen, falls Finmeccanica die Beihilfe nicht innerhalb der obenerwähnten zwei Monate zurückzahlt —

HAT FOLGENDE ENTSCHEIDUNG ERLASSEN:

Artikel 1

Die Beihilfe in Form von Kapitaleinlagen in Höhe von insgesamt 615,1 Milliarden Lit, die von der italienischen Regierung durch die staatlichen Holdinggesellschaften IRI und Finmeccanica zugunsten von Alfa Romeo gewährt wurde, ist gemäß Artikel 92 Absatz 1 EWG-Vertrag mit dem Gemeinsamen Markt unvereinbar, da sie entgegen den Verfahrensvorschriften des Artikels 93 Absatz 3 vergeben wurde. Die Beihilfe ist auch deshalb mit dem Gemeinsamen Markt unvereinbar, weil sie die Voraussetzungen für die Ausnahmeregelung nach Artikel 92 Absatz 3 nicht erfüllt.

Artikel 2

Die italienische Regierung ist gehalten, die in Artikel 1 genannten Beihilfen abzuschaffen und somit Finmeccanica aufzufordern, sie innerhalb von zwei Monaten nach der Bekanntgabe dieser Entscheidung zurückzuzahlen.

Die Rückzahlung hat gemäß den nationalen Verfahrens- und Rechtsvorschriften zu erfolgen, insbesondere derjenigen über Verzugszinsen bei Forderungen des Staates, falls sie nicht innerhalb der vorgenannten Zweimonatsfrist erfolgt.

Artikel 3

Die italienische Regierung teilt der Kommission innerhalb von zwei Monaten nach Bekanntgabe dieser Entscheidung mit, welche Maßnahmen sie getroffen hat, um der Entscheidung nachzukommen.

Artikel 4

Diese Entscheidung ist an die Italienische Republik gerichtet.

Brüssel, den 31. Mai 1989

Für die Kommission
Sir Leon BRITTAN
Vizepräsident