KOMMISSIONENS BESLUTNING

af 31. maj 1989

om den italienske regerings støtte til bilproducenten Alfa Romeo (motorkøretøjssektoren)

(Kun den italienske udgave er autentisk)

(89/661/EØF)

KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER HAR —

under henvisning til Traktaten om Oprettelse af Det Europæiske Økonomiske Fællesskab, særlig artikel 93, stk. 2, første afsnit,

efter at have givet de interesserede parter en frist til at fremsætte deres bemærkninger, jf. ovennævnte artikel, og

ud fra følgende betragtninger:

I

Ved skrivelse af 1. oktober 1986 anmodede Kommissionen den italienske regering om oplysninger om den støtte, som den italienske regering ifølge presseforlydender havde ydet bilproducenten Alfa Romeo i 1985 i form af et kapitalindskud på 209 milliarder lire.

Ved skrivelse af 21. november 1986 fra Italiens Faste Repræsentation bekræftede den italienske regering, at Alfa Romeos aktionærer, Finmeccanica og IRI, i 1985 havde besluttet at indskyde kapital på 206,2 milliarder lire til dækning af virksomhedens tab i 1984 og i første halvår af 1985. Det blev endvidere meddelt, at der endnu ikke kunne gives oplysninger om dækningen af tab indtil udgangen af 1986, da forhandlingerne om Fiats overtagelse af Alfa Romeo lige var blevet afsluttet.

Kommissionen anmodede ved telex af 18. december 1986 den italienske regering om at oplyse, om den havde ydet Alfa Romeo eller Fiat yderligere støtte i forbindelse med Fiats overtagelse af Alfa Romeo, eller om den påtænkte at gøre det.

Ved telex af 30. januar 1987 fra Italiens Faste Repræsentation meddelte den italienske regering Kommissionen, at der ikke var ydet offentlig støtte i forbindelse med overtagelsen, og at der heller ikke var planer derom. Fiat overtog Alfa Romeo, efter at et uafhængigt konsulentfirma havde foretaget en vurdering af de to konkurrerende tilbud fra Ford og Fiat, og overtagelsen skete således på almindelige markedsvilkår. Endvidere blev det meddelt, at de finansielle oplysninger, som Kommissionen havde anmodet om, endnu ikke forelå, men at de ville blive fremsendt snarest muligt.

Som svar på Kommissionens anmodning om yderligere oplysninger meddelte den italienske regering ved telex af 27. marts 1987, at de eksterne eksperter havde konkluderet, at begge tilbud var økonomisk acceptable, men at Fiats måtte foretrækkes af følgende årsager: det gav mulighed for en hurtigere fornyelse af Alfa Romeo's produktsortiment, det omfattede også Alfa Romeo's associerede virksomheder i Italien, det fritog Finmeccanica for en del af gældsbyrden, og det indeholdt klare beskæftigelsesmæssige målsætninger. Svaret indeholdet desuden oplysninger om den af Fiat tilbudte pris for Alfa Romeo; Fiat ville overtage 700 mia lire af Alfa Romeo's gæld (inklusive de lån, der var ydet i henhold til lov nr. 675/77) og betale et beløb på 1 050 milliarder lire i fem årlige rater, hvoraf den første skulle erlægges seks år efter overtagelsestidspunktet den 1. januar 1987. Det blev oplyst, at den del af Alfa Romeo's gæld, der ikke blev overtaget af Fiat, skulle påhvile sælgeren (inklusive det lån, der var ydet i henhold til lov nr. 46/82).

Selv om Kommissionen ved flere lejligheder anmodede om detaljerede oplysninger om betingelserne for salget af Alfa Romeo til Fiat og om det konkurrerende tilbud fra Ford, indeholdt den italienske regerings skrivelse af 2. juli 1987 ingen yderligere oplysninger.

Kommissionen besluttede den 29. juli 1987 at indlede proceduren i EØF-Traktatens artikel 93, stk. 2, med hensyn til kapitalindskuddet på 206,2 mia lire i Alfa Romeo i 1985 samt den formodede støtte til Fiat's overtagelse af Alfa Romeo. På grundlag af de foreliggende oplysninger nærede Kommissionen mistanke om, at den italienske regering havde givet Fiat en konkurrencemæssig fordel ved at forlange en lavere pris for Alfa Romeo's aktiver af Fiat end af den anden tilbudsgiver, Ford; Fiat overtog disse aktiver ved udgangen af 1986. Kommissionen ønskede også at undersøge, hvorvidt kapitalindskuddet i 1985 var indregnet i salgsprisen.

Ved skrivelse af 6. august 1987 opfordrede Kommissionen derfor den italienske regering til at fremsætte sine bemærkninger og besvare de spørgsmål, der var stillet i skrivelsen. I henhold til EØF-Traktatens artikel 93, stk. 2, blev de øvrige medlemsstater og andre interesserede parter ligeledes anmodet om at fremsætte bemærkninger.

II

Som led i proceduren fremsatte den italienske regering sine bemærkninger ved skrivelse af 7. oktober 1987. I denne skrivelse bekræftede den, at salget af Alfa Romeo til Fiat-koncernen ikke omfattede støtteelementer efter EØF-Traktatens artikel 92. Den fremsatte endvidere nogle oplysninger, hvoraf det fremgår, at Alfa Romeo i løbet af

1986 fik tilført ekstra kapital på 408,9 milliarder lire. Koncernen havde været tabsgivende i hvert fald siden 1978, og i 1986 androg tabene 313,3 mia lire. Det blev endvidere oplyst, at Alfa Romeo Auto, som Fiat ikke overtog, havde en gæld på 291 mia lire.

Den italienske regering oplyste i øvrigt, at Finmeccanica ville meddele Kommissionen de oplysninger, den havde anmodet om med hensyn til betingelserne for overtagelsen og vurderingen af de to konkurrerende tilbud. Oplysningerne ville blive sendt direkte fra Finmeccanica.

Finmeccanica sendte Kommissionen en række oplysninger ved skrivelse af 20. oktober 1987, 29. december 1987 og 8. marts 1988.

Fire andre medlemsstater fremsatte bemærkninger som led i ovennævnte procedure.

III

Af de oplysninger, den italienske regering og Finmeccanica fremsatte som led i proceduren, fremgik det, at kapitalindskuddet på 408,9 milliarder lire i 1986 havde til formål af nedbringe Alfa Romeo-koncernens nettogæld tilsvarende. Finmeccanica indskød en del af denne kapital gennem sit helejede datterselskab SAIGE. Tilførelsen af ny kapital forbedrede således Alfa Romeo-koncernens finansielle situation væsentligt. Det skal bemærkes, at der blev truffet beslutning om kapitalindskuddet i juni 1986 under salgsforhandlingerne mellem Finmeccanica og Ford, som fandt sted fra maj til september 1986.

Den 10. maj 1988 besluttede Kommissionen derfor at udvide den procedure, den havde indledt den 29. juli 1987, til også at omfatte støtteelementerne i den nye kapital på 408,9 mia lire. Endvidere anmodede Kommissionen på ny den italienske regering om at fremsætte detaljerede oplysninger om salget af Alfa Romeo og om de nøjagtige betingelser i de to konkurrerende tilbud.

Kommissionen opfordrede ved skrivelse af 19. maj 1988 den italienske regering til at fremsætte sine bemærkninger. Ved skrivelse af 25. maj 1988 stillede den Finmeccanica og den italienske regering en række spørgsmål om vurderingen af de konkurrerende tilbud. I henhold til EØF-Traktatens artikel 93, stk. 2, blev de øvrige medlemsstater og andre interesserede parter ligeledes opfordret til at fremsætte bemærkninger.

IV

Ved skrivelse af 21. juli 1988 fremsatte de italienske myndigheder deres bemærkninger. Bilagene til denne skrivelse, Finmeccanica's skrivelse af 15. juli 1988 samt de italienske myndigheders skrivelse af 17. november 1988 med tilhørende bilag indeholdt detaljerede oplysninger om følgende:

— Alfa Romeo's finansielle situation ved udgangen af 1986

— en tidsplan for forhandlingerne mellem Finmeccanica og de to tilbudsgivere i 1986

— betingelserne i salgsaftalen mellem Fiat og Finmeccanica

— de finansielle arrangementer vedrørende de af Alfa Romeo-koncernens aktiver, som Finmeccanica beholdt, de betingelser, hvorpå disse blev solgt til de offentlige banker, samt Finmeccanica's indfrielse af den resterende finansielle gæld

— Fiat's oprettelse af Alfa Lancia-koncernen, samt dennes resultater i 1987

— investeringerne i Alfa Romeo i 1986 og 1987 samt den støtte, der blev ydet dertil.

Den italienske regering anførte, at der ikke var nogen rimelig grund til, at den kapital på 408,9 mia lire, som i juni 1986 blev indskudt i Alfa Romeo af aktionærerne, Finmeccanica og dettes datterselskab SAIGE, blev kædet sammen med senere beslutninger om salget af Alfa Romeo. til forskel fra kapitalindskuddet på 206,2 mia lire i 1985 blev det nye kapitalindskud nemlig ikke anvendt til at kompensere for tab, idet man havde opnået en sådan kompensation gennem en nedskæring af aktiekapitalen; det nye kapitalindskud var knyttet sammen med et treårigt investeringsprogram (1986—1988) og tog sigte på at sikre virksomheden en sund økonomi i forbindelse med den strategi, der skulle anvendes for effektivt at løse dens strukturbestemte problemer. Efter den italienske regerings opfattelse måtte kapitalindskuddet derfor anses for at være foreneligt med Traktaten. På grund af Alfa Romeo's prestige og førerstilling på verdensmarkedet for sportsvogne kunne et omfattede økonomisk strukturomlægningsprogram, som også ville bidrage til at højne kvaliteten af det teknologiske potentiel, ligeledes være attraktivt for private aktionærer. Transaktionen blev også anset for at være helt i overensstemmelse med regeringens politik for privatisering af sektorer, hvor statens medvirken ikke er af strategisk betydning.

Det blev ligeledes fremført, at der udelukkende blev ført forhandlinger med Ford på det tidspunkt, hvor Alfa Romeo's generalforsamling traf beslutning om at forøge selskabskapitalen med 408,9 mia lire, og på det tidspunkt, hvor aktionærerne indbetalte den supplerende kapital; dette skulle i sig selv være tilstrækkeligt til at vise, at det ikke var formålet med denne transaktion af begunstige Fiat på nogen måde. De italienske myndigheder fandt derfor, at Kommissionens påstand om at kapitaltilførslen satte Fiat i stand til at købe Alfa Romeo uden at påtage sig hele gælden, var ubegrundet.

Med hensyn til sammenligningen mellem Fiat's og Ford's tilbud gentog de italienske myndigheder, at beslutningen om at vælge Fiat var baseret på et uafhængigt konsulentfirmas finansielle vurdering af de to tilbud; dette firma konkluderede den 3. november 1986, at både Ford's og Fiat's tilbud

var økonomisk acceptable for Finmeccanica, og at de var af en støttelsesorden, som de uafhængige konsulenter anså for rimelig. Konsulenterne understregede imidlertid, at Fiat's tilbud var det mest fordelagtige for Finmeccanica ud fra et finansielt synspunkt. Ifølge de italienske myndigheder accepterede Finmeccanica's bestyrelse ikke blot Fiat's tilbud på grund af dets finansielle fordele, men også fordi det havde nedenstående fortrin fremfor Ford's tilbud:

— det ville fritage Finmeccanica for forpligtelsen til at medvirke ved dækningen af Alfa Romoe's tab efter den 1. januar 1987 og til at bidrage til den strukturomlægning, der er nødvendig for at fjerne de strukturbestemte årsager til disse tab;

— det ville medføre en hurtigere fornyelse af Alfa Romeo's produktsortiment og herved sikre, at virksomheden på forholdsvis kort tid kunne opnå en rimelig konkurrenceevne på det europæiske marked;

— tilbuddet omfattede alle Alfa Romeo's associerede selskaber;

— det indeholdt klare beskæftigelsesmæssige målsætninger.

På grund af ovenstående besluttede Finmeccanica's og IRI's bestyrelser at vælge Fiat's tilbud. Dette blev godkendt af den italienske regering ved beslutning af 7. november 1986.

To andre medlemsstater fremsatte bemærkninger som led i den udvidede procedure.

V

Alfa Romeo er Italiens næststørste bilfabrikant. Virksomheden blev oprettet i 1910 og blev i 1933 overtaget af det offentlige holdingselskab IRI. Den første oliekrise i 1973/74, der skabte problemer af hidtil ukendt omfang på bilmarkedet, medførte tab for Alfa Romeo, som for de fleste andre bilfabrikanter. Alfa Romeo kom dog aldrig over sine finansielle problemer og led konstant tab i de følgende 14 år.

I begyndelsen skyldtes virksomhedens problemer en række strategiske beslutinger, der var truffet i de foregående år. Sidst i 1960'erne besluttede virksomheden at udvide sit produktsortiment og begynde at fremstille mindre biler; den opførte derfor produktions- og samlefabrikkerne for Alfa Sud i nærheden af Napoli. Disse fabrikker, der blev taget i brug i 1972, betød en fordobling af Alfa Romeo's samlekapacitet, der kom til at udgøre ca. 400 000 biler på årsbasis. Fabrikkerne var dog altid præget af overskudskapacitet, arbejdsmarkedsproblemer samt lav arbejdsproduktivitet. De store omkostninger, der var forbundet med Alfa Sud, forhindrede en fornyelse af de produkter, der blev fremstillet af Alfa Romeo's fabrikker i Milano, samt modernisering af disse produktionsanlæg. Sidst i 1970'erne begyndte Alfa Romeo's ledelse af føre en mere forsigtig salgspolitik; den opgav eksport- og joint venture-aktiviteterne og begyndte at planlægge for et år ad gangen.

1980 betød et vendepunkt i virksomhedens drift. Der blev vedtaget en tiårsplan, som omfattede store investeringer i en større og mere konkurrencedygtig produktion samt en aggressiv marketingpolitik. Planen omfattede også en omlægning af virksomhedens organisationsstruktur. Alfa Romeo og Alfa Sud fusionerede til en virksomhed (Alfa Romeo Auto), medens aktiviteterne inden for flymotorer og erhvervskøretøjer blev overtaget af to nye selskaber (AVIO og ARVECO). Den nye plan, der omfattede en »break-even«-produktion på ca. 300 000 køretøjer om året, tog hovedsagelig sigte på følgende: fornyelse af produktsortimentet og forkortelse af produktionsforløbet; indgåelse af en aftale med Fiat-koncernen om produktion af fælles komponenter samt et joint venture med den japanske virksomhed Nissan om produktion af en ny, mindre bil (ARNA) i fabrikken i Napoli. Alfa Romeo skulle levere de samme motorer, som anvendes i Alfa Sud-produktionen, samt mekaniske komponenter, medens Nissan skulle levere karrosserierne. Den kraftige forøgelse af produktionen og kapacitetsudnyttelsen, der var planlagt, indtraf aldrig, fordi planen var alt for optimistisk, og ARNA viste sig at blive en fiasko. Alfa Romeo mistede fortsat markedsandele, og produktionen faldt i perioden 1981—1984.

På baggrund af den betydelige overskudskapacitet, der prægede det europæiske marked i 1983/84, tog Alfa Romeo sine målsætninger op til fornyet overvejelse og fastlagde en organisationsstruktur, som ikke længere skulle være baseret på en pris- og mængdemæssig forøgelse af afsætningen, hvilket nu var urealistisk, men på en drastisk nedskæring af produktions- og driftsomkostningerne samt en generel omstrukturering. Virksomheden reviderede sin investeringsplan med det formål at nå fem til en noget lavere »break-even«-produktion (220 000 køretøjer om året) gennem en fuldstændig fornyelse af produktionsprocessen og en optimering af produktionsortimentet (ved anvendelse af de samme makrokomponenter til forskellige modeller); dette medførte et betydeligt antal afskedigelser, der blev finansieret over fonden, Cassa Integrazione.

Til en del af disse investeringer har Alfa Romeo modtaget offentlig støtte i henhold til lov nr. 675/77 og lov nr. 46/82. Kommissionen godkendte i november 1983 og juli 1984, at Alfa Romeo fik udbetalt investeringsstøtte i form af tilskud på 88 mia lire og lån på lempelige vilkår samt rentegodtgørelse på 363 milliarder lire til overførsel af visse aktiviteter til anlæggene i Mezzogiorno og til et samarbejde med Fiat om produktion af komponenter. I december 1984 godkendte Kommissionen også lån på lempelige vilkår på 81,6 milliarder lire og tilskud på 39,6 mia lire til investeringer i innovation samt forskning og udvikling. Disse investeringer skal ikke ses i sammenhæng med det kapitalindskud, der blev foretaget i 1985. De indgik ikke som led i en større teknisk eller finansiel omstrukturering af koncernen men vedrørte udelukkende overførsel af visse aktiviteter til Mezzogiorno. De italienske myndigheder gav på intet tidspunkt Kommissionen meddelelse om, at de påtænkte at indskyde ny kapital i Alfa Romeo eller at yde den støtte til supplerende investeringer, finansiel strukturomlægning eller kompensation for koncernens driftstab.

Da investeringsplanen ikke medførte de forventede forbedringer i arbejdsproduktiviteten og produkternes kvalitet, blev Alfa Romeo's finansielle resultater væsentligt forringet i 1984 og 1985.

Beslutningen om at afhænde Alfa Romeo-koncernens bilproduktion blev truffet på grundlag af en vurdering af, hvilken politik der fremtidig skulle føres, efter at den strukturomlægningsplan, der var blevet udarbejdet i 1980, var mislykkedes. En sådan vurdering blev foretaget i 1985 og 1986 såvel direkte, af Finmeccanica og IRI, som indirekte, af den italienske regering og parlamentariske udvalg. Det fremgik heraf, at Alfa Romeo ikke kunne blive rentabel som uafhængig producent, og at den eneste løsning på koncernens stadig vanskeligere finansielle og afsætningsmæssige situation var at fusionere den med en stor bilfabrikant.

I begyndelsen af 1986 blev der rettet henvendelse til førende bilfabrikanter på verdensmarkedet for at fastslå, om der var interesserede i at overtage enten en aktiepost i Alfa Romeo-selskaberne eller blot koncernens motorfabrikation. De eneste, de var interesserede, var Ford og Fiat.

Efter indgående tekniske undersøgelser og forhandlinger mellem Finmeccanica/Alfa Romeo og Ford afgav Ford den 30. september 1986 et tilbud om overtagelse af Alfa Romeo, og dette tilbud stod ved magt indtil den 7. november 1986. Ford tilbød at bevare Alfa Romeo som en særskilt virksomhed, hvor Ford ville overtage en minoritetsaktiepost (ca. 20 %) med fortrinsret til at erhverve aktiemajoriteten over de efterfølgende tre år. Ford ville bevare Alfa Romeo's navn, varemærke og særlige karakteristika, og ville gradvis forøge produktionen til fuld kapacitet inden 1994 uden nedskæringer i beskæftigelsen. Tilbuddet omfattede også optioner for overtagelse af de resterende aktier over de følgende fem år. Samtlige aktier ville hermed være overtaget inden otte år. Ford ville overtage aktiekapitalen i Alfa Romeo Auto, dets datterselskaber Alfa Romeo Credit og Alfa Romeo Leasing samt de nationale salgsvirksomheder i 15 lande. Senere ville Ford også overtage ARNA, SPICA og ARVECO. Fords tilbud omfattede også en investeringsplan på ca. 4 000 mia lire for de næste par år. Disse investeringsomkostninger skulle fordeles på aktionærerne (dvs. Finmeccanica og Ford) i forhold til deres aktieposter på det pågældende tidspunkt. Driftstab skulle fordeles på samme måde. Ford forventede, at Alfa Romeo på ny ville blive rentabel inden 1990.

Den 1. oktober 1986 meddelte Fiat-koncernen Finmeccanica, at den var rede til at samarbejde om en omstrukturering af Alfa Romeo; den fremsatte hovedpunkterne i sit tilbud og gav tilsagn om snarest muligt at fremsende flere oplysninger. Den 24. oktober sendte Fiat Finmeccanica et foreløbigt tilbud og fremsendte yderligere oplysninger ved skrivelse af 1. november. Fiat tilbød at overtage Alfa Romeo-koncernens investerede nettokapital, der blev anslået til 1 750 mia lire på grundlag af oplysninger fra Finmeccanica. Fiat tilbød i denne forbindelse at overtage 700 mia lire af Alfa Romeo-koncernens nettogæld. De resterende 1 050 mia lire (der skulle kontrolleres ved regnskabsrevision) ville blive betalt i fem årlige rater, hvoraf den første skulle erlægges ved udgangen af det sjette år efter overtagelsestidspunktet og den sidste ved udgangen af det tiende år.

Formålet med Fiat's overtagelse var gennem fusion af Alfa Romeo's og Lancia's aktiviteter at oprette en ny virksomhed, der skulle producere biler i prestigeklassen. Den nye virksomhed, der ville få betegnelsen Alfa Lancia, ville inden 1992 nå op på en produktionskapacitet på 620 000 biler om året, heraf 300 000 Alfa Romeo-biler. Alfa Romeo's eksisterende kapacitet på 400 000 biler ville blive opretholdt og udnyttet fuldt ud med det formål at forøge markedsandelen for biler af mærkerne Alfa og Lancia. Fra 1987 til 1995 ville Fiat investere ca. 5 000 mia lire i den nye virksomhed, og heraf ville ca. 75 % blive forbeholdt Alfa Romeo-fabrikkerne. Ved udgangen af 1990 ville Alfa Romeo-fabrikkerne have 28 000 beskæftigede. Indtil 1990 ville problemet med overskydende arbejdskraft blive løst gennem Cassa Integrazione eller gennem førtidspensionering. Den nye virksomhed ville overtage faste og immaterielle aktiver i Alfa Romeo-koncernen, nettogældsforpligtelser på 700 mia lire, Alfa Romeo SpA's og Alfa Romeo Auto's driftskapital, samt aktieposter i Alfa Romeo-koncernens italienske og udenlandske datterselskaber, bortset fra Alfa Romeo International.

Finmeccanica gav den 6. november 1986 Fiat meddelelse om, at dens bestyrelse dagen i forvejen havde besluttet at acceptere ovennævnte tilbud fra Fiat. Finmeccanica anførte desuden, at dette også indebar, at Finmeccanica ville overdrage Fiat alle de aktieposter i den nye virksomhed, Finmeccanica måtte komme i besiddelse af enten direkte eller gennem sine datterselskaber.

Som følge af salgsaftalen mellem Finmeccanica og Fiat overdrog Alfa Romeo Auto og Alfa Romeo SpA i begyndelsen af december 1986 deres aktiver til Fiat-koncernen til den bogførte værdi.

Fiat overtog fra den 1. januar 1987 det fulde ansvar for administrationen af de pågældende aktiver. Den 2. januar 1987 overtog Fiat samtlige aktiver i Alfa Romeo Spa og Alfa Romeo Auto samt ovennævnte aktieposter i Alfa's datterselskaber, der ifølge den reviderede statusopgørelse af 31. december 1986 androg i alt 1 024,6 mia lire. Samme dag blev den nye Alfa Lancia-koncern sat i drift. Ligeledes samme dag overtog det nye selskab den gamle Alfa Romeo-koncerns nettogæld på 700 mia lire.

I maj 1987 ændrede Alfa Romeo SpA og Alfa Romeo Auto navn til henholdsvis Finmilano og Sofinpar. I juni 1987 blev

Finmilano og Sofinpar solgt til henholdsvis Banco di Roma og Credito italiano (sidstnævnte kontrolleres af IRI) til et samlet beløb på 198,9 mia lire. Før salget blev de aktiver og passiver i disse virksomheder, som ikke var overtaget af Fiat, overdraget til Finmeccanica. Tilbage i Finmilano og Sofinpar var således blot 212,2 mia lire i tilgodehavender, dvs. de midler, virksomhederne havde modtaget ved overdragelsen af de resterende Alfa Romeo-aktiver til Finmeccanica. Disse tomme selskaber beholdt de skattefordele, der var blevet akkumuleret på grund af Alfa Romeo-koncernens tab, hvilket var hovedårsagen til, at de to banker overtog dem.

Alfa Lancia-koncernen har været rentabel fra sit første år på trods af Alfa Romeo-afdelingens tab. Fiat indgik en overenskomst med Alfa Romeo's ansatte, hvilket gav mulighed for en hurtig forbedring af de finansielle resultater. Alfa Lancia-koncernen modtog fortsat støtte i henhold til lov nr. 675/77, 1089/68 og 219/81 til investeringer i den tidligere Alfa Romeo-koncerns anlæg. For 1987 omfattede denne støtte tilskud på 12,4 mia lire og lån på lempelige vilkår på 67,7 mia lire til investeringer på i alt 207 mia lire.

VI

På salgstidspunktet havde Alfa Romeo-koncernen følgende struktur:

— Alfa Romeo Spa: Alfa Romeo-koncernens holdingselskab (aktionærer: Finmeccanica 84 %, IRI 16 %, andre 0,002 %)

— Alfa Romeo Auto: bilfabrikation (aktionærer: Finmeccanica 49 %, Alfa Romeo Spa 33,4 %, SAIGE 17,6 %)

— ARNA: samlefabrik (aktionærer: Alfa Romeo 50 %, Nissan 50 %)

— ARVECO: erhvervskøretøjer, komponenter (Alfa Romeo 100 %)

— SPICA: komponenter og tilbehør (Alfa Romeo 100 %)

— MERISINTER, MC, AUTODELTA: mindre producenter (Alfa Romeo 100 %)

— Alfa Romeo Credit, Alfa Romeo International, Alfa Romeo Leasing: finansieringsselskaber

— 15 salgsvirksomheder i forskellige lande

I sit sidste år som uafhængig virksomhed, nemlig 1986, producerede Alfa Romeo-koncernen 168 100 biler, hvoraf de 86 500 blev fremstillet på fabrikkerne i Milano og 81 800 på fabrikkerne i Napoli. Koncernen solgte 180 200 biler. Heraf blev 104 700 solgt i Italien og 75 500 blev eksporteret, dvs. en stigning på henholdsvis 6,3 % og 49,2 % i forhold til 1985. Alfa Romeo's markedsandel i Italien for de pågældende markedssegmenter androg i 1986 14,6 %, og virksomhedens andel af hele EF-markedet udgjorde ca. 1,6 %. Koncernens omsætning i 1986 beløb sig til ca. 3 000 mia lire, hvoraf eksporten tegnede sig for 28 %. Produktionskapaciteten på 400 000 biler om året blev opretholdt i 1980'erne. Kapacitetsudnyttelsen var derfor 42 % i 1986. Samme år havde Alfa Romeo-koncernen ca. 32 500 beskæftigede. Desuden var ca. 13 000 arbejdstagere midlertidigt arbejdsløse og omfattet af Cassa Integrazione. Koncernen havde i 1986 et underskud på 313,3 mia lire mod et rekordhøjt underskud i 1985 på 465,5 mia lire.

Fiat er en privatejet virksomhed, der fortrinsvis, dvs. for 75 % vedkommende, beskæftiger sig med produktion og afsætning af personbiler, erhvervskøretøjer og landbrugsmaskiner. De resterende aktiviteter omfatter bl.a. udstyr til industrien, værktøjsmaskiner, flyelektronik, telekommunikation, bioteknologi samt finansielle transaktioner. I 1986 producerede Fiat 1 698 700 personbiler og 59 200 erhvervskøretøjer og øgede sin markedsandel i Europa til 14 % samtidig med at virksomheden stadig var dominerede på det italienske marked med en andel på 61,9 %. Virksomheden har været særdeles rentabel i de senere år. Selv efter overtagelsen af Alfa Romeo har Fiat en kapacitetsudnyttelse på over 90 %. Fiat opnåede i 1988 førerstilllingen på det europæiske marked med en markedsandel, der anslås til 14,9 % i Vesteuropa eller ca. 1,93 mio biler.

VII

Kommissionen har undersøgt, om den offentlige støtte i form af kapitalindskud i Alfa Romeo-koncernen i 1985 og 1986 samt den købspris, som Fiat har betalt, og som ligger under markedsprisen, er forenelig med fællesmarkedet; den har i denne forbindelse undersøgt, om disse foranstaltninger omfatter støtteelementer som omhandlet i EØF-Traktatens artikel 92, stk. 1.

Kapitalindskuddene på 206,2 mia lire i 1985 og 408,9 mia lire i 1986 i henholdsvis Alfa Romeo Spa og Alfa Romeo Auto omfatter støtteelementer og må betragtes som støtte efter EØF-Traktatens artikel 92, stk. 1. Ved skrivelse af 7. oktober 1987 fremsendte de italienske myndigheder Alfa Romeo-koncernens konsoliderede regnskaber, som viser følgende tab og kapitalindskud for perioden 1979—1986:

(i mia lire)

	Tab	Kapitalindskud
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

Det er således klart, at koncernens tab på i alt 1 484,5 mia lire i den pågældende periode blev finansieret af kapitalindskud fra staten på 1 387,5 mia lire. Sidstnævnte beløb omfatter også den kapital på 206,2 mia lire og 408,9 mia lire, der blev indskudt i henholdsvis 1985 (1) og 1986, og som denne beslutning vedrører.

Ovennævnte kapitalindskud på i alt 615,1 mia lire blev ydet af den italienske stat gennem IRI og Finmeccanica (sidstnævnte ydede også støtte gennem sit datterselskab SAIGE). Det skal bemærkes, at Finmeccanica ikke selv havde nogen midler, fordi dens status for 1985 og 1986 udviste en negativ cash flow. Finmeccanicas ejer, IRI, var derfor nødt til at gribe ind både for at rette op på Finmeccanica's cash flow og for at finansiere Finmeccanica's investeringer i de pågældende to år, jf. IRI's kapitalindskud på 773,5 mia lire og 1 020,8 mia lire, som er anført på side 21 i Finmeccanica's regnskabsopgørelse for 1986.

Det skal ligeledes bemærkes, at IRI modtog statsmidler til dette formål i form af kapital og konvertobligationer, der var øremærkede til Finmeccanica og navnlig ». . . til kapitaltilførsler til og finansiel omstrukturering af virksomheder inden for maskin- og bilindustrien . . .« (jf. f.eks. den italienske statstidende, alm. serie nr. 163 af 12. juli 1985, s. 4954 og nr. 6 af 9. januar 1986, s. 40).

I det foreliggende tilfælde er der derfor tale om støtte, der er ydet Alfa Romeo Auto af den italienske stat, eller som ved hjælp af statsmidler er ydet virksomheden *indirekte,* gennem statskontrollerede finansieringsselskaber (IRI og Finmeccanica). Der skal i denne forbindelse henvises til EF-Domstolens retspraksis: dom af 14. november 1984 i sag 323/82, Intermills (2), dom af 10. juli 1986 i sag 234/84, Meura (3), og sag 40/85, Boch (4). Hvad angår »statsstøtte«, som i henhold til Traktatens artikel 92, stk. 1, ydes af private virksomheder over deres egne midler, henvises til dom af 30. januar 1985 i sag 290/83, Crédit Agricole (5), og dom af 2. februar 1988 i de forenede sager 67/68 og 70/85, van der Kooy (6).

Hvad angår støtteelementer i de to kapitalindskud i Alfa Romeo, henviser Kommissionen desuden til sin meddelelse af 17. september 1984 om offentlige myndigheders kapitalinteresser i virksomheder.

Ifølge denne meddelelse er der tale om statsstøtte, når staten tilfører ny kapital under forhold, som ikke ville være acceptable for en privat investor, der opererer på normale markedsøkonomiske vilkår. Dette er tilfældet, når virksomhedens finansielle situation, og navnlig dens gæld og gældsstruktur, bevirker, at der ikke inden for en rimelig tid kan forventes et normalt afkast (udbytte eller kapitalgevinst) af den investerede kapital, eller når virksomheden på grund af utilstrækkelig cash-flow eller af andre årsager ikke ville kunne skaffe sig de nødvendige midler til et inversteringsprogram på kapitalmarkedet.

I betragtning af Alfa Romeo-koncernens tab, der steg hastigt fra 1983 og frem, samt forøgelsen af dens nettogæld (netto 1 427,7 mia lire i 1985), dens negative cash-flow i de seneste år og det forhold, at den indskudte kapital ikke gav noget rimeligt afkast, må kapitalindskuddene på 206,2 mia lire i 1985 og 408,9 mia lire i 1986 betragtes som statsstøtte, fordi en privat investor under normale markedsøkonomiske forhold ikke ville have påtaget sig denne investering på ovennævnte vilkår.

Som de italienske myndigheder oplyste ved skrivelse af 21. november 1986, blev IRI's og Finmeccanicas kapitalindskud på 206,2 mia lire i Alfa Romeo Spa foretaget for at kompensere for tab på 98 mia lire i 1984 og 111 mia lire i første halvår 1985 (det resterende beløb på 2,8 mia lire blev dækket over virksomhedens reserver). Heraf udbetalte Alfa Romeo SpA modtog 200 mia lire til en kapitaludvidelse i Alfa Romeo Auto i 1986.

Kapitalindskuddet på 408,9 mia lire i 1986 genetablerede kapitalgrundlaget i Alfa Romeo Auto, som i regnskabsåret 1986 nedbragte virksomhed sin selskabskapitel fra 336,6 mia lire til 20,2 milliarder lire som kompensation for de tab på i alt 317,8 mia lire, der opstod i 1985 og første kvartal 1986. Uden et sådant kapitalindskud ville Alfa Romeo Auto være trådt i likvidation i 1986 (det resterende beløb på 1,4 mia lire bleu dækket over virksomhedens reserver). Kapitaludvidelsen på 408,9 mia lire, der blev vedtaget på Alfa Romeo Auto's ekstraordinære generalforsamling den 10. juni 1986, blev således anvendt til forbedring af virksomhedens finansielle situation gennem en tilsvarende nedskæring af dens gæld. Alfa Romeo Auto tilbagebetalte nemlig sin gæld med et tilsvarende beløb til Alfa Romeo SpA, og sidstnævnte brugte dette beløb til at tilbagebetale flere lån fra juni til december 1986. For koncernen som helhed blev nettogælden i 1986 nedbragt fra 1 427,7 mia lire til 991 milliarder lire.

Kapitalindskuddet på 206,2 mia lire i 1985 og på 408,9 mia lire i 1986 må betragtes som støtte til Alfa Romeo. Denne

(1) Kapitalindskuddene i 1985 beløb sig til i alt 376,4 mia lire; en del af dette beløb, 170 mia lire, blev ydet til INCA INVENSTIMENT (Alfa Sud's tidligere holdingsselskab) til finansiering af aktiviteter, der ikke vedrører bilproduktion, og denne støtte er derfor ikke omfattet af denne beslutning.
(2) Sml. 1984, s. 3809.
(3) Sml. 1986, s. 2263.
(4) Sml. 1986, s. 2321.
(5) Sml. 1985, s. 439.
(6) Endnu ikke offentliggjort.

støtte holdt virksomheden kunstigt i drift indtil salgstidspunktet.

Den støtte, der blev ydet Alfa Romeo-koncernen i 1985 og 1986, påvirker samhandelen mellem medlemsstaterne, da der foregår en betydelig samhandel med de pågældende produkter. Den omfattede i 1986, 5,03 mio personbiler, hvoraf 9,3 % blev eksporteret fra Italien til de øvrige medlemsstater. I 1986 eksporterede Alfa Romeo Auto 54 000 biler til andre medlemsstater, dvs. 32 % af virksomhedens samlede bilproduktion. Alfa Romeo's markedsandel i EF udgjorde 1,6 % i 1986.

Det må konkluderes, at de offentlige kapitalindskud på 206,2 mia lire i 1985 og 408,9 mia lire i 1986 må betragtes som støtte efter EØF-Traktatens artikel 92, stk. 1.

Kommissionen undersøgte desuden, om den pris Fiat havde betalt, var lavere end den af Ford tilbudte, med henblik på at fastslå, om Finmeccanica havde givet afkald på en væsentlig del af Alfa Romeo's markedsværdi og dermed givet Fiat en finansiel fordel.

Kommissionen sammenlignede de to tilbud på grundlag af den samlede nettoindtjening, de medførte for Finmeccanica. Selv om de to tilbud ikke var ens, og det derfor var vanskeligt at sammenligne dem, konkluderede Kommissionen, at Ford's tilbud, selv om det var en smule højere end Fiat's, indebar, at Finmeccanica måtte bære de kommercielle risici i forbindelse med forbedringen af Alfa Romeo's nettoresultater i perioden 1987—1993. Fiat's tilbud udelukkede, at Finmeccanica skulle bære nogen risici i fremtiden. Kommissionen mener derfor, at dette kan være årsagen til, at Finmeccanica valgte Fiat-koncernen. Dette udelukker en eventuel prisforskel i forbindelse med Finmeccanica's senere salg af de øvrige virksomheder, som Fiat og Ford ikke havde tilbudt at overtage.

Kommissionen finder derfor, at den pris Fiat betalte, og som diskonteret til den 1. januar 1987 [1] udgjorde 389,9 mia lire, stort set svarede til Ford's tilbud, og at der derfor ikke i forbindelse med Finmeccanica's accept af Fiat's tilbud var tale om noget element af støtte.

Til trods for, at den pris, Fiat betalte for at overtage Alfa Romeo, er lavere end de pågældende aktivers bogførte nettoværdi ved udgangen af 1986, må prisen anses for rimelig i forhold til aktivernes værdi, når der tages hensyn til Alfa Romeo's forventede driftstab samt de betydelige investerings- og rationaliseringsomkostninger, der var nødvendige for at genskabe virksomhedens levedygtighed.

[1] Det beløb på 1 024,6 mia lire, som Fiat skulle betale i fem årlige rater fra den 2. januar 1993, er blevet diskonteret til den 1. januar 1987 ved anvendelse af den officielle italienske referencesats på 13,05 %, der var gældende på det pågældende tidspunkt (Jf. den italienske statstidende af 15. januar 1987).

VIII

Denne støtte skulle anmeldes til Kommissionen efter EØF-Traktatens artikel 93, stk. 3. Da den italienske regering ikke havde anmeldt den pågældende støtte på forhånd, kunne Kommissionen ikke tage stilling til foranstaltningerne, før de var blevet gennemført. Støtten er derfor uforenelig med fællesmarkedet, idet den er ydet i strid med Traktatens artikel 93, stk. 3.

Det skal i denne forbindelse erindres, at der ikke efterfølgende kan rådes bod på det forhold, at støtten er ulovlig — i betragtning af de vigtige procedureregler i EØF-Traktatens artikel 93, stk. 3, der også er af betydning for medlemsstaternes retsorden, og hvis direkte virkning Domstolen stadfæstede ved dom af 19. juni 1973 i sag 77/72, Capolongo [2], dom af 11. december 1973 i sag 120/73, Lorenz [3], dom af 22. marts 1977 i sag 78/76, Steinicke [4].

I tilfælde, hvor der er ydet støtte, som er uforenelig med fællesmarkedet, kan Kommissionen — på grundlag af EØF-Traktatens artikel 93, stk. 2, og Domstolens afgørelse af 12. juli 1973 i sag 70/72, Kohlegesetz [5], bekræftet ved dom af 24. februar 1987 i sag 310/85, Deufil [6] — pålægge medlemsstaterne at kræve den pågældende støtte tilbagebetalt.

IX

I EØF-Traktatens artikel 92, stk. 3, er det fastsat, hvilke støtteforanstaltninger der kan betragtes som forenelige med fællesmarkedet. Hvorvidt støtten er forenelig med Traktaten, skal vurderes ud fra Fællesskabets og ikke den enkelte medlemsstats synspunkt.

For at sikre, at fællesmarkedet fungerer tilfredsstillende og under hensyntagen til principperne i EØF-Traktatens artikel 3, litra f), skal de i artikel 92, stk. 3, fastsatte undtagelser fra artikel 92, stk. 1, fortolkes snævert i forbindelse med undersøgelsen af en støtteordning eller en individuel støtteforanstaltning.

Der kan navnlig kun indrømmes undtagelse, når Kommissionen kan fastslå, at den begunstigede virksomhed ikke uden en sådan støtte ville blive foranlediget af markedsforholdene til at træffe dispositioner, der kan bidrage til virkeliggørelsen af et af de i undtagelserne omhandlede mål.

Hvad angår undtagelsesbestemmelserne i artikel 92, stk. 3, litra a) og c), vedrørende støtte til fremme af udviklingen i

[2] Sml. 1973, s. 611.
[3] Sml. 1973, s. 1471.
[4] Sml. 1977, s. 595.
[5] Sml. 1973, s. 813.
[6] Sml. 1987, s. 901.

visse regioner, må det bemærkes, at den pågældende støtteforanstaltning ikke kan være omfattet af disse undtagelser. Selv om nogle af Alfa Romeo's produktionsanlæg er anbragt i regionaludviklingsområder, er der i det foreliggende tilfælde tale om støtte med henblik på at redde virksomheden; denne støtte skabte alvorlig konkurrencefordrejning inden for Fællesskabets bilindustri, fordi den ikke var knyttet til nogen strukturomlægningsplan, der kunne løse virksomhedens strukturbestemte problemer og genskabe dens levedygtighed. Støtten kan ikke anses for at have bidraget til regionens langsigtede økonomiske udvikling, fordi den ikke sikrede beskæftigelsen og den regionale økonomi på lang sigt. Den kan derfor ikke betragtes som regionalstøtte. Kommissionen har tidligere fulgt denne fremgangsmåde i forbindelse med støtte, der tog sigte på at redde virksomheder i sådanne regioner. Dette blev bekræftet ved Kommissionens meddelelse om metoden for anvendelse af EØF-Traktatens artikel 92, stk. 3, litra a) og c), på regionalstøtte (1). Den italienske regering har heller ikke begrundet støtten ud fra regionale hensyn.

Med hensyn til undtagelsen i artikel 92, stk. 3, litra b), fremgår det af ovenstående, at den pågældende støtte hverken kunne eller skulle fremme virkeliggørelsen af et vigtigt projekt af fælleseuropæisk interesse eller afhjælpe en alvorlig forstyrrelse i Italiens økonomi. Den italienske regering har heller ikke påberåbt sig denne undtagelsesbestemmelse.

Hvad angår undtagelsen i EØF-Traktatens artikel 92, stk. 3, litra c), vedrørende »støtte til fremme af udviklingen af visse erhvervsgrene«, kan Kommissionen anse visse former for sektorstøtte som forenelige med fællesmarkedet, hvis principperne i artikel 92, stk. 3, litra c), er opfyldt, dvs. at støtte skal være nødvendig for udviklingen af den pågældende sektor ud fra et fællesskabssysnpunkt og ikke må ændre samhandelsvilkårene på en måde, der strider mod den fælles interesse (2). Disse principper blev gennemgået systematisk for at fastslå, om ovennævnte to kapitalindskud var forenelige med fællesmarkedet.

X

En analyse af Alfa Romeo's finansielle situation i 1985 og 1986, som beskrevet i afsnit VI, viser, at Alfa Romeo ville være stødt på alvorlige finansielle vanskeligheder over for sine kreditorer, hvis ikke den havde modtaget kapitalindskuddet på 206,2 mia lire i 1985 og 408,9 mia lire i 1986, som forøgede virksomhedens nettoværdi. Der var heller ingen rimelige udsigter til afkast af den investerede kapital. Kapitalindskuddene, der styrkede koncernens finansielle situation, må derfor betragtes som støtte med det formål at redde virksomheden, og en sådan støtte kan kun betragtes som forenelig med fællesmarkedet, hvis den opfylder de betingelser, der er fastsat i Kommissionens meddelelse til medlemsstaterne af 24. januar 1979:

— den skal bestå af kontant støtte i form af lånegarantier eller lån til normal markedsrente

— den må kun udbetales i det tidsrum, det er nødvendigt for at fastlægge de påkrævede og gennemførlige saneringsforanstaltninger, dvs. normalt i højst seks måneder

— den må ikke få negative virkninger for erhvervslivet i andre medlemsstater

— den skal anmeldes til Kommissionen på forhånd i væsentlige konkrete tilfælde.

I betragtning af, at støtte ikke blev anmeldt på forhånd, at den blev anvendt til at kompensere for tab og nedbringe gæld, at den ikke var knyttet til et strukturomlægningsprogram, at den ikke blev udbetalt i form af lån, og at den havde negativ indvirkning på erhvervslivet i andre medlemsstater ved at opretholde virksomhedens konkurrenceevne gennem et kunstigt forbedret kapitalgrundlag, er kapitalindskuddene ikke forenelige med fællesmarkedet.

Desuden fremgår det klart af Domstolens domme i sag 234/84 og 40/85 (Meura og Boch), at støtte, der har til formål at redde en virksomhed, ikke kan være omfattet af undtagelserne i artikel 92, såfremt den ikke bidrager til at genskabe en sund virksomhed, dvs. såfremt virksomheden ikke kan forventes at blive levedygtig inden for et rimeligt tidsrum uden yderligere støtte; dette gælder især når den pågældende industrigren inden for Fællesskabet som helhed er præget af overskudskapacitet. I det foreliggende tilfælde stod det klart fra sidst i 1970'erne, og efter at der var indskudt betydelig kapital til dækning af underskud i perioden 1979—1983, at Alfa Romeo-koncernen fortsat ville være afhængig af statsstøtte og offentlige midler. Dette blev bekræftet af udviklingen indtil december 1986, hvor staten endelig trak sig ud af denne sektor.

Som anført under afsnit VII, ville Alfa Romeo-koncernen være trådt i likvidation under normale markedsøkonomiske forhold, hvis den ikke have modtaget kapitalindskuddene i 1985 og 1986. Derfor må kapitalindskuddene på 206,2 mia lire og 408,9 mia lire begge betragtes som støtte med det formål at redde virksomheden, da de kunstigt gjorde det muligt at opretholde Alfa Romeo's drift. Denne støtte opfylder derfor ikke ovennævnte kriterier i Kommissionens skrivelse til medlemsstaterne af 24. januar 1979.

De italienske myndigheder fremførte, at kapitalindskuddet på 408,9 mia lire var knyttet til et investeringsprogram, der skulle gennemføres fra 1986 til 1988, og derfor måtte

(1) EFT nr. C 212 af 12. 8. 1988, s. 2.
(2) Jf. Domstolens dom af 17. 9. 1980 i sag 730/79, Phillip Morris, Sml. 1980, s. 2671.

betragtes som fuldt forenelig med EØF-Traktatens konkurrenceregler, men dette argument kan Kommissionen ikke godtage. Efter Kommissionens opfattelse indgik kapitalindskuddet på 408,9 mia lire i 1986 i Alfa Romeo-koncernens samlede finansielle midler på 1 129,5 mia lire i 1986, der ikke blot blev anvendt til investeringer på 382,5 mia lire, men også til dækning af tab på 313,3 mia lire og til tilbægebetaling af nettogæld på 433,7 mia lire. De italienske myndigheder kunne heller ikke bevise, at disse investeringer blev anvendt til strukturomlægning i forbindelse med en nedskæring af den uudnyttede samlekapacitet på 56 %. Den strategiske plan for 1985 omfatter nemlig investeringer på følgende tre områder fra 1986 til 1988: nedskæring af produktionsomkostningerne, nedskæring af generalomkostningerne samt udvikling af nye produkter og markeder. Planen bidrog derfor ikke til at løse virksomhedens grundlæggende strukturbestemte problemer.

Efterhånden som markederne integreres som led i gennemførelsen af det indre marked inden 1992, får konkurrencefordrejning som følge af støtte stadig større virkninger på konkurrenter, der ikke modtager støtte. Dette forhold må også tages i betragtning, når Kommissionen skal vurderer støtteforanstaltninger. I denne forbindelse mener Kommissionen, at alle producenter skal behandles ensartet og i overensstemmelse med Traktaten. Derfor kan Kommissionen kun i ganske særlige tilfælde godkende støtte, der har til formål at redde eller omstrukturere en virksomhed. Støtten skal være knyttet til en tilfredsstillende strukturomlægningsplan og må kun ydes, når det kan påvises, at det er i Fællesskabets interesse at holde den pågældende virksomhed i drift og genskabe dens levedygtighed. Det er navnlig nødvendigt for Kommissionen at sikre, at støtten ikke vil give virksomheden mulighed for at øge sin markedsandel på bekostning af konkurrenter, der ikke modtager støtte. I tilfælde, hvor visse virksomheder stadig har overskudskapacitet, kan Kommissionen forlange kapacitetsnedskæringer for at sikre, at støtten bidrager til generelt at forbedre situationen inden for den pågældende sektor. I denne forbindelse skal det bemærkes, at der i 1985 og 1986, hvor Alfa Romeo blev reddet gennem to kapitalindskud, var tale om en betydelig overskudskapacitet, ca. 20 % inden for Fællesskabets bilindustri.

Kommissionen har konsekvent gennemført denne politik. Inden for bilindustrien, som Kommissionen anser for at være en særdeles følsom sektor, har Kommissionen ved beslutning 88/454/EØF af 29. marts 1988 om den franske regerings støtte til Renault-koncernen [1] fastslået, at støtte, der har til formål at redde eller omstrukturere en virksomhed, kun kan være forenelig med fællesmarkedet, hvis den er knyttet til en strukturomlægningsplan, der omfatter betydelige kapacitetsnedskæringer, som står i forhold til støttens størrelse.

Kommissionen anvendte det samme princip i beslutning 89/58/EØF af 13. juli 1988 om den britiske regerings støtte til Rover-koncernen, der fremstiller motorkøretøjer [2] i forbindelse med salget af denne til British Aerospace.

Som allerede understreget, omfattede Alfa Romeos strategiske plan ingen nedskæring i den betydelige overskudskapacitet, hvilket strider mod det i ovennævnte beslutninger udtrykte princip.

I betragtning af ovenstående må det konkluderes, at støtten, der tager sigte på at redde Alfa Romeo, har gjort det muligt at holde virksomheden kunstigt i drift og forhindret, at den trådte i likvidation — hvilket er en naturlig følge af markedskræfternes frie spil — og samtidig har forhindret de øvrige producenter i at øge deres markedsandel.

Støtten til Alfa Romeo i form af kapitalindskud på 206,2 mia lire i 1985 og 408,9 mia lire i 1986 er derfor ikke forenelig med fællesmarkedet, da den ikke opfylder betingelserne i EØF-Traktatens artikel 92, stk. 3.

XI

Som anført i afsnit VIII, kan Kommissionen i sådanne tilfælde pålægge medlemsstaterne at kræve den ulovlige støtte tilbagebetalt.

Støtten til Alfa Romeo-koncernen i form af kapitalindskud på 206,2 mia lire i 1985 og 408,9 mia lire i 1986 er uforenelig med fællesmarkedet og må derfor kræves tilbagebetalt. Principielt skal støtte tilbagebetales af modtageren, dvs. Alfa Romeo. Ifølge den italienske regerings skrivelse af 21. juli 1988, trådte Alfa Romeo SpA imidlertid i likvidation den 31. december 1987 og overdrog sine resterende aktiver og navnlig gældsforpligtelser til Finmeccanica (jf. afsnit V). Det er derfor ikke længere muligt at kræve støtten på i alt 615,1 mia lire tilbagebetalt fra Alfa Romeo-koncernen, og Kommissionen understreger, at dette skyldes de italienske myndigheders overtrædelse af Traktatens artikel 93, stk. 3. Da støtteplanerne ikke blev anmeldt på forhånd, kunne Kommissionen nemlig ikke i tide indlede den administrative procedure, der er omhandlet i Traktatens artikel 93, stk. 2, og den har således først kunnet tage stilling til sagen for nylig, dvs. efter at Alfa Romeo-koncernen var solgt.

Det skal tages i betragtning, at Fiat ikke overtog alle Alfa Romeo's aktiver og begrænsede sit finansielle ansvar med hensyn til Alfa Romeo's nettogæld til 700 mia lire. Støtten kan derfor ikke kræves tilbagebetalt fra Fiat; i denne forbindelse skal det også tages i betragtning, at Fiat har betalt en rimelig pris for at overtage Alfa Romeo's aktiver.

[1] EFT nr. L 220 af 11. 8. 1988, s. 30.

[2] EFT nr. L 25 af 28. 1. 1989, s. 92.

Under disse særlige omstændigheder bør støtten tilbagebetales af Alfa Romeo-koncernens ejer, Finmeccanica, der også stod for salget af koncernen, og som har været ansvarlig for koncernens gældsforpligtelser ud over de 700 mia lire, der blev overtaget af Fiat. Desuden er Finmeccanica den eneste, der har modtaget indtægter fra salget af Alfa Romeo-koncernens aktiver, dvs. 1 223,5 mia lire, hvoraf Fiat betalte 1 024,6 mia lire og Credito Italiano og Banco di Roma 198,9 mia lire. Den italienske regering bør kræve, at Finmeccanica tilbagebetaler den pågældende støtte inden to måneder efter meddelelsen af denne beslutning.

Støtten skal tilbagebetales efter nationale procedurer og lovgivning, herunder bestemmelserne om morarente for statens tilgodehavender, hvis Finmeccanica tilbagebetaler støtten efter ovennævnte frist på to måneder —

VEDTAGET FØLGENDE BESLUTNING:

Artikel 1

Den støtte i form af kapitalindskud på i alt 615,1 mia lire, som den italienske regering har ydet Alfa Romeo-koncernen gennem de offentlige holdingselskaber IRI og Finmeccanica, er ulovlig og derfor uforenelig med fællesskabsmarkedet efter EØF-Traktatens artikel 92, stk. 1, fordi den blev ydet i strid med procedurereglerne i artikel 93, stk. 3. Støtten er desuden uforenelig med fællesmarkedet, da den ikke opfylder undtagelsesbetingelserne i artikel 92, stk. 3.

Artikel 2

Den italienske regering pålægges at ophæve den i artikel 1 nævnte støtte ved at kræve den tilbagebetalt fra Finmeccanica inden to måneder efter meddelelsen af denne beslutning.

Støtten tilbagebetales efter nationale procedurer og national lovgivning, herunder bestemmelserne om morarente for statens tilgodehavender, hvis Finmeccanica tilbagebetaler støtten efter den i første afsnit omhandlede frist på to måneder.

Artikel 3

Den italienske regering underretter inden to måneder fra meddelelsen af denne beslutning Kommissionen om de foranstaltninger, den har truffet for at efterkomme den.

Artikel 4

Denne beslutning er rettet til Den Italienske Republik.

Udfærdiget i Bruxelles, den 31. maj 1989.

På Kommissionens vegne

Sir Leon BRITTAN

Næstformand