ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

της 31ης Μαΐου 1989

σχετικά με ενισχύσεις που χορηγήθηκαν από την ιταλική κυβέρνηση στην επιχείρηση Alfa Romeo (τομέας αυτοκινήτων οχημάτων)

(Το κείμενο στην ιταλική γλώσσα είναι το μόνο αυθεντικό)

(89/661/ΕΟΚ)

Η ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ,

Έχοντας υπόψη:

τη συνθήκη για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Οικονομικής Κοινότητας, και ιδίως την πρώτη περίπτωση του άρθρου 93 παράγραφος 1 δεύτερο εδάφιο,

Αφού κάλεσε τα ενδιαφερόμενα μέρη σύμφωνα με το ανωτέρω άρθρο, να υποβάλουν τις παρατηρήσεις τους,

Εκτιμώντας ότι:

I

Η Επιτροπή ζήτησε με επιστολή της 1ης Οκτωβρίου 1986 από την ιταλική κυβέρνηση πληροφορίες σχετικά με πιθανολογούμενη ενίσχυση, την οποία η ιταλική κυβέρνηση, σύμφωνα με πληροφορίες από τον τύπο, χορήγησε το 1985 στην Alfa Romeo, επιχείρηση του τομέα αυτοκινήτων, με τη μορφή νέου κεφαλαίου που ανέρχεται σε 209 δισεκατομμύρια λίρες Ιταλίας.

Με επιστολή της Μόνιμης Ιταλικής Αντιπροσωπείας στις 21 Νοεμβρίου 1986, η ιταλική κυβέρνηση επιβεβαίωσε ότι χορηγήθηκε στην επιχείρηση Alfa Romeo, μετά από απόφαση των μετόχων, της Finmeccanica και IRI, κατά τη διάρκεια του 1985, ποσό ύψους 206,2 δισεκατομμυρίων λιρών Ιταλίας με τη μορφή εισφοράς κεφαλαίου προκειμένου να καλυφθούν οι ζημιές της εταιρείας που προέκυψαν κατά τη διάρκεια του 1984 και του πρώτου εξαμήνου του 1985. Επιπλέον, δηλώθηκε ότι τα στοιχεία σχετικά με την κάλυψη των ζημιών που προέκυψαν μέχρι το τέλος του 1986 δεν μπορούν ακόμα να δοθούν, λόγω της πρόσφατης συμφωνίας για την εξαγορά της Alfa Romeo από την FIAT.

Η Επιτροπή με τέλεξ της 18ης Δεκεμβρίου 1986, ζήτησε από την ιταλική κυβέρνηση πληροφορίες σχετικά με περαιτέρω ενισχύσεις που έχουν προβλεφθεί ή ήδη χορηγηθεί υπέρ της Alfa Romeo ή της Fiat στα πλαίσια της διαδικασίας εξαγοράς της Alfa Romeo από την FIAT.

Με τέλεξ της 30ής Ιανουαρίου 1987 από τη Μόνιμη Ιταλική Αντιπροσωπεία, η ιταλική κυβέρνηση πληροφόρησε την Επιτροπή, ότι δεν υπήρχε ούτε είχε προβλεφθεί καμία οικονομική παρέμβαση του δημοσίου στα πλαίσια της διαδικασίας αγοράς. Η κτήση από την FIAT έγινε βάσει εκτίμησης των δύο ανταγωνιστικών προσφορών εκ μέρους της FORD και της FIAT, η οποία πραγματοποιήθηκε από μια ανεξάρτητη εταιρεία συμβούλων και ανταποκρίνεται επομένως στις κανονικές συνθήκες της αγοράς. Αναφέρθηκε τέλος, ότι τα οικονομικά στοιχεία που ζητούσε η Επιτροπή δεν ήταν ακόμα διαθέσιμα, αλλά θα διαβιαβάζονταν σε εύλογο χρονικό διάστημα.

Μετά από αίτημα της Επιτροπής για περαιτέρω πληροφορίες, η ιταλική κυβέρνηση δήλωσε στο τέλεξ της 27ης Μαρτίου 1987, ότι οι ανεξάρτητοι εμπειρογνώμονες κατέληξαν στο συμπέρασμα, ότι και οι δύο προσφορές ήταν αποδεκτές από οικονομική άποψη, αλλά η πρόταση της FIAT ήταν προτιμότερη, γιατί προσέφερε ταχύτερη ανανέωση της σειράς των προϊόντων της Alfa Romeo, περιελάμβανε τους ιταλούς εταίρους της Alfa Romeo, απέφευγε εν μέρει περαιτέρω ζημίες για την Finmeccanica και περιείχε μια σαφέστατη δήλωση για τους στόχους απασχόλησης. Επιπλέον, η απάντηση περιείχε πληροφορίες σχετικά με την τιμή αγοράς της Alfa Romeo από την FIAT, με τη μορφή ανάληψης των χρεών της Alfa Romeo μέχρι το ποσό των 700 δισεκατομμυρίων λιρών Ιταλίας (συμπεριλαμβανομένων των δανείων που χορηγήθηκαν σύμφωνα με το νόμο 657/77) και ενός ποσού 1 050 δισεκατομμυρίων λιρών Ιταλίας το οποίο θα καταβληθεί από την FIAT σε πέντε ετήσιες δόσεις αρχίζοντας από το έκτο έτος μετά την 1η Ιανουαρίου 1987, δηλαδή την ημερομηνία της αγοράς. Όσον αφορά τα χρέη της Alfa Romeo, δηλώθηκε ότι τα υπόλοιπα χρέη της, τα οποία δεν ανέλαβε η FIAT, τα ανέλαβε η Finmeccanica (συμπεριλαμβανομένου και του δανείου που είχε ληφθεί σύμφωνα με το νόμο 46/82).

Αν και η Επιτροπή ζήτησε σε αρκετές περιπτώσεις λεπτομερή στοιχεία σχετικά με τους όρους της πώλησης της Alfa Romeo στη FIAT και την ανταγωνιστική προσφορά της FORD, η επιστολή της ιταλικής κυβέρνησης με ημερομηνία 2 Ιουλίου 1987, δεν περιείχε εντούτοις καμία πρόσθετη πληροφορία.

Στις 29 Ιουλίου 1987, η Επιτροπή αποφάσισε να κινήσει τη διαδικασία του άρθρου 93 παράγραφος 2, για την παροχή νέου κεφαλαίου ύψους 206,2 δισεκατομμυρίων λιρών Ιταλίας υπέρ της Alfa Romeo το 1985, και για μια εικαζόμενη επιχορήγηση στους όρους αγοράς, τους οποίους προσέφερε η FIAT για την εξαγορά της Alfa Romeo. Βάσει των πληροφοριών που έχει στη διάθεσή της, η Επιτροπή υποπτευόταν ότι η ιταλική κυβέρνηση παρέσχε στη FIAT ένα ανταγωνιστικό πλεονέκτημα χρεώνοντάς της χαμηλότερη τιμή από αυτή που θα επιτύγχανε από τη δεύτερη προσφορά, δηλαδή αυτή της FORD, για τα περιουσιακά στοιχεία της Alfa Romeo τα οποία ανέλαβε η FIAT κατά το τέλος του 1986. Επιπλέον η Επιτροπή είχε πρόθεση να υπολογίσει κατά πόσο είχε ληφθεί υπόψη στην τιμή αγοράς η εισφορά κεφαλαίου το 1985.

Η Επιτροπή, με επιστολή της 6ης Αυγούστου 1987, κάλεσε ως εκ τούτου, την ιταλική κυβέρνηση να υποβάλει τις παρατηρήσεις της και να απαντήσει στα ακριβή ερωτήματα που περιείχε η επιστολή. Σύμφωνα με το άρθρο 93 παράγραφος 2, κλήθηκαν και τα άλλα κράτη μέλη και οι ενδιαφερόμενοι τρίτοι να υποβάλουν τις παρατηρήσεις τους.

II

Στο πλαίσιο της διαδικασίας, η ιταλική κυβέρνηση υπέβαλε τις παρατηρήσεις της με επιστολή της 7ης Οκτωβρίου 1987. Στην επιστολή αυτή, η ιταλική κυβέρνηση επιβεβαίωσε την άποψή της, ότι οι όροι πώλησης της Alfa Romeo στην FIAT δεν περιείχαν στοιχεία ενίσχυσης με την έννοια του άρθρου 92 της συνθήκης ΕΟΚ. Παρείχε επίσης ορισμένα δεδομένα από τα οποία φαίνεται ότι κατά τη διάρκεια του 1986 χορηγήθηκε στην Alfa Romeo μια πρόσθετη πρόβλεψη κεφαλαίου ύψους 408,9 δισεκατομμυρίων λιρών Ιταλίας. Η εταιρεία παρουσίαζε ζημίες τουλάχιστον από το 1978 ενώ το 1986 οι ζημίες

έφταναν τα 313,3 δισεκατομμύρια λίρες Ιταλίας. Αναφέρθηκε περαιτέρω ότι το ποσό των χρεών της Alfa Romeo Auto, τα οποία δεν ανέλαβε η FIAT, ανερχόταν σε 291 δισεκατομμύρια λίρες Ιταλίας. Η ιταλική κυβέρνηση αποκάλυψε επίσης ότι η Finmeccanica θα παρείχε τις απαιτούμενες πληροφορίες για τους όρους της αγοράς καθώς και για τη σύγκριση μεταξύ των δύο ανταγωνιστικών προσφορών, με τρόπο άμεσο.

Η Επιτροπή έλαβε περαιτέρω παρατηρήσεις της Finmeccanica με επιστολές στις 20 Οκτωβρίου 1987, στις 29 Δεκεμβρίου 1987 και στις 8 Μαρτίου 1988.

Τέσσερα άλλα κράτη μέλη υπέβαλαν τις παρατηρήσεις τους σύμφωνα με την προαναφερθείσα διαδικασία.

III

Από τις πληροφορίες που συγκεντρώθηκαν στα πλαίσια της διαδικασίας από την ιταλική κυβέρνηση και την Finmeccanica, κατέστη σαφές ότι η εισφορά νέου κεφαλαίου ύψους 408,9 δισεκατομμυρίων λιρών Ιταλίας το 1986, συνέβαλε στο να μειωθεί το καθαρό χρηματοπιστωτικό χρέος της Alfa Romeo κατά αντίστοιχο ποσό. Αυτή η εισφορά κεφαλαίου εκ μέρους της Finmeccanica, πραγματοποιήθηκε εν μέρει μέσω της θυγατρικής εταιρείας Saige, της οποίας όλες οι μετοχές ανήκουν στην Finmeccanica. Επομένως, η εισφορά νέου κεφαλαίου βελτίωσε σημαντικά την οικονομική κατάσταση του ομίλου Alfa Romeo. Πρέπει να σημειωθεί ότι η εισφορά κεφαλαίου αποφασίστηκε τον Ιούνιο 1986 μεταξύ της Finmeccanica και της FORD, κατά τη διεξαγωγή των διαπραγματεύσεων για την πώληση, που πραγματοποιήθηκαν μεταξύ Μαΐου και Σεπτεμβρίου 1986.

Για το λόγο αυτό, η Επιτροπή αποφάσισε στις 10 Μαΐου 1988 να επεκτείνει τη διαδικασία που κίνησε στις 29 Ιουλίου 1987, προκειμένου να εξετάσει και τα στοιχεία ενισχύσεων με τη μορφή παροχής νέου κεφαλαίου ύψους 408,9 δισεκατομμυρίων λιρών Ιταλίας. Επιπλέον, η Επιτροπή επανέλαβε το αίτημά της προς την ιταλική κυβέρνηση να παράσχει όλες τις λεπτομέρειες σχετικά με την πώληση της Alfa Romeo, καθώς και τους ακριβείς όρους των δύο ανταγωνιστικών προσφορών.

Η Επιτροπή, με επιστολή της 19ης Μαΐου 1988, κάλεσε την ιταλική κυβέρνηση να υποβάλει τις παρατηρήσεις της. Πιο εμπεριστατωμένες ερωτήσεις σχετικά με την εκτίμηση των ανταγωνιστικών προσφορών υποβλήθηκαν στην Finmeccanica και στην ιταλική κυβέρνηση με επιστολές της 25ης Μαΐου1988.

Σύμφωνα με το άρθρο 93 παράγραφος 2, η Επιτροπή κάλεσε τα άλλα κράτη μέλη τους ενδιαφερόμενους τρίτους να υποβάλουν τις παρατηρήσεις τους.

IV

Οι ιταλικές αρχές παρουσίασαν τις παρατηρήσεις του με επιστολή της 21ης Ιουλίου 1988. Τα παραρτήματα της παρούσας επιστολής, η επιστολή της 15ης Ιουλίου 1988 της Finmeccanica, καθώς και η επιστολή των ιταλικών αρχών με τα παραρτήματα της 17ης Νοεμβρίου 1988, περιείχαν λεπτομερή στοιχεία σχετικά με:

— τη χρηματοπιστωτική κατάσταση της Alfa Romeo στο τέλος του 1986,

— το χρονοδιάγραμμα των γεγονότων, όσον αφορά τις διαπραγματεύσεις μεταξύ της Finmeccanica και των δύο εταιρειών που υπέβαλαν προσφορές το 1986,

— τους όρους της συμφωνίας πώλησης μεταξύ της FIAT και της Finmeccanica,

— τους χρηματοπιστωτικούς διακονισμούς, όσον αφορά τα στοιχεία του ενεργητικού της Alfa Romeo, τα οποία παρέμειναν στην Finmeccanica και τους όρους πώλησής τους στις κρατικές τράπεζες καθώς και την εξόφληση των υπόλοιπων χρηματοπιστωτικών χρεών από την Finmeccanica,

— τη δημιουργία του ομίλου Alfa Lancia από την FIAT και τα αποτελέσματά του κατά τη διάρκεια του 1987,

— τις επενδύσεις που πραγματοποιήθηκαν στις εγκαταστάσεις της Alfa Romeo το 1986 και 1987 και τις ενισχύσεις που χορηγήθηκαν για τις επενδύσεις αυτές.

Όσον αφορά την εισφορά κεφαλαίου ύψους 408,9 δισεκατομμυρίων λιρών Ιταλίας στην Alfa Romeo, η οποία αποφασίστηκε και πραγματοποιήθηκε τον Ιούνιο 1986 από τους μετόχους της Finmeccanica και της θυγατρικής της Saige, η ιταλική κυβέρνηση δήλωσε ότι δεν συντρέχει κανένας αντικειμενικός λόγος να συνδέεται αυτή η αναδιάρθρωση με τις μεταγενέστερες αποφάσεις σχετικά με την πώληση της Alfa Romeo, σε αντίθεση με την εισφορά κεφαλαίου του 1985 που ανερχόταν σε 206,2 δισεκατομμύρια λίρες Ιταλίας, η νέα εισφορά κεφαλαίου δεν έγινε προκειμένου να αντισταθμιστούν οι ζημιές καθώς αυτό είχε επιτευχθεί με τη μείωση του μετοχικού κεφαλαίου, αλλά συνδεόταν τόσο με ένα τριετές πρόγραμμα (1986-1988), όσο και με την ανάγκη της εταιρείας να διατηρήσει μια υγιή οικονομική θέση υπό το φως των στρατηγικών επιλογών που επρόκειτο να γίνουν, προκειμένου να βρεθεί μια δραστική λύση στη διαρθρωτική κρίση της. Για το λόγο αυτό, η εισφορά κεφαλαίου πρέπει να θεωρηθεί κατά τη γνώμη της ιταλικής κυβέρνησης, ότι συμβιβάζεται απόλυτα με τη συνθήκη. Επιπλέον, δεδομένου ότι η Alfa Romeo έχει ένα κύρος και διαδραματίζει σημαντικό ρόλο στην παγκόσμιο αγορά αυτοκινήτων σπορ, ένα ευρείας κλίμακας οικονομικό πρόγραμμα αναδιάρθρωσης, το οποίο θα συνέβαλε επίσης στην αναβάθμιση του τεχνολογικού δυναμικού, θα προσείλκυε οπωσδήποτε τους ιδιώτες μετόχους. Η διαδικασία θεωρήθηκε επίσης ότι ήταν απολύτως σύμφωνη με την κυβερνητική πολιτική ιδιωτικοποίησης τομέων, στους οποίους η κρατική συμμετοχή δεν είχε στρατηγική σημασία.

Αναφέρθηκε επίσης ότι την ημέρα που η γενική συνέλευση της Alfa Romeo έλαβε την απόφαση να αυξήσει το κεφάλαιο κατά 408,9 δισεκατομμύρια λίρες Ιταλίας και όταν οι μέτοχοι κατέβαλαν το ποσό του κεφαλαίου που αυξήθηκε, διαπραγματεύσεις διεξάγονταν μόνο με την FORD. Αυτό καθεαυτό το γεγονός αποδεικνύει, ότι η διαδικασία αυτή δεν απέβλεπε με κανένα τρόπο να ευνοήσει την FIAT. Για το λόγο αυτό, οι ιταλικές αρχές θεώρησαν ότι η δήλωση στην επιστολή της Επιτροπή, ότι η αύξηση του κεφαλαίου έδωσε τη δυνατότητα στην FIAT να αποκτήσει την Alfa Romeo χωρίς να επωμιστεί το σύνολο των χρεών της, δεν ήταν θεμελιωμένη.

Όσον αφορά τη σύγκριση μεταξύ των προσφορών της FIAT και της FORD, οι ιταλικές αρχές επανέλαβαν ότι η απόφαση υπέρ της FIAT βασίστηκε στην οικονομική εκτίμηση των δύο προσφορών που ανέλαβε μια ανεξάρτητη εταιρεία παροχής συμβουλών, τα συμπεράσματα της οποίας αποτέλεσαν τη βάση μια «FAIRNESS OPINION» που υποβλήθηκε στις 3 Νοεμβρίου 1986. Σύμφωνα με τα σχετικά συμπεράσματα, κατά την ημερομηνία αυτή, το ποσό που θα λάμβανε η Finmeccanica, είτε σύμφωνα με την πρόταση της FORD είτε την πρόταση της FIAT, ήταν αποδεκτό από οικονομική άποψη και αντιστοιχούσε στα επίπεδα της αξίας που εθεωρείτο εύλογη. Οι σύμβουλοι της εταιρείας κατέληξαν εντούτοις στο συμπέρασμα, ότι η προσφορά της FIAT αποτελεί από οικονομική άποψη πιο συμφέρουσα προσφορά για την Finmeccanica. Σύμφωνα με τις ιταλικές αρχές, το διοικητικό

συμβούλιο της Finmeccanica αποδέχτηκε την προσφορά της FIAT για το λόγο ότι εκτός από τα οικονομικά της πλεονεκτήματα, είχε και άλλα συγκρινόμενη με την προσφορά της FORD και συγκεκριμένα:

— θα απήλλασε την Finmeccanica από την υποχρέωση να μοιραστεί τις ζημιές που είχε η Alfa Romeo μετά την 1η Ιανουαρίου 1987 και να συμβάλλει στην αναδιάρθρωση που επεβάλλετο προκειμένου να εξαλειφθούν οι αιτίες αυτών των ζημιών,

— ταχύτερη ανανέωση της σειράς των προϊόντων της Alfa Romeo, πράγμα που προσφέρει καλύτερη εγγύηση, ότι θα επιτευχθεί ένα λογικό επίπεδο ανταγωνιστικότητας στην ευρωπαϊκή αγορά μέσα σε ένα σχετικά μικρό χρονικό διάστημα,

— θα συμπεριελάμβανε όλες τις εμπορικές εταιρείες της Alfa Romeo,

— ισχυρότερη δέσμευση ως προς τους στόχους απασχόλησης.

Η ανωτέρω μελέτη οδήγησε τα διοικητικά συμβούλια της Finmeccanica και της IRI στην απόφαση υπέρ της FIAT που εγκρίθηκε με απόφαση της ιταλικής κυβέρνησης στις 7 Νοεμβρίου 1986.

Δύο άλλα κράτη μέλη υπέβαλαν παρατηρήσεις σχετικά με την επέκταση της διαδικασίας.

V

Η Alfa Romeo είναι η δεύτερη μεγαλύτερη εταιρεία κατασκευής αυτοκινήτων στην Ιταλία. Η εταιρεία, η οποία ιδρύθηκε το 1910, αποτέλεσε το 1933 τμήμα της εταιρείας, «Holding» IRI. Όπως συνέβη στους περισσότερους κατασκευαστές αυτοκινήτων, η πρώτη ξαφνική αύξηση της τιμής του πετρελαίου το 1973/74, η οποία προκάλεσε μια άνευ προηγουμένου κρίση στην αγορά αυτοκινήτων, είχε σαν αποτέλεσμα να δημιουργηθούν ζημιές στην Alfa Romeo. Εντούτοις, η Alfa Romeo δεν συνήλθε ποτέ οικονομικά και συνέχισε να παρουσιάζει ζημιές σε όλη τη διάρκεια των 14 χρόνων που ακολούθησαν.

Αρχικά, τα προβλήματα της εταιρείας οφείλονταν στις στρατηγικές αποφάσεις που είχαν ληφθεί τα προηγούμενα χρόνια. Στο τέλος της δεκαετίας του 60, η εταιρεία αποφάσισε να διευρύνει το φάσμα των μοντέλων της και άρχισε να παράγει μικρά αυτοκίνητα, κατασκευάζοντας για το λόγο αυτό το εργαστάσιο κατασκευής Alfa Sud, και συναρμολόγησης κοντά στην Νάπολη. Με τις εγκαταστάσεις αυτές, οι οποίες άρχισαν να λειτουργούν το 1972, η ετήσια ικανότητα συναρμολόγησης οχημάτων της Alfa Romeo διπλασιάστηκε ουσιαστικά φτάνοντας τα 400 000 αυτοκίνητα. Εντούτοις, τα εργοστάσια αυτά είχαν ανέκαθεν προβλήματα πλεονάζουσας παραγωγικής ικανότητας, εργασιακών σχέσεων και χαμηλής παραγωγικότητας της εργασίας. Τα μεγάλα χρηματοπιστωτικά βάρη της Alfa Sud εμπόδισαν την ανανέωση των προϊόντων που κατασκευάζονταν στα εργοστάσια της Alfa Romeo στο Μιλάνο, καθώς και τον εκσυγχρονισμό αυτών των εγκαταστάσεων παραγωγής. Προς το τέλος της δεκαετίας του 70, η διοίκηση της Alfa Romeo επιδίωξε μια αμυντική στρατηγική αγοράς εγκαταλείποντας τις δραστηριότητες στο εξωτερικό και τις κοινές επιχειρήσεις, ακολουθώντας έναν ετήσιο προγραμματισμό.

Το 1980 αποτέλεσε μια κρίσιμη καμπή για τη στρατηγική της εταιρείας. Υιοθετήθηκε ένα δεκαετές στρατηγικό σχέδιο που περιελάμβανε μεγάλες επενδύσεις, οι οποίες στόχευαν σε μεγαλύτερο και πιο ανταγωνιστικό όγκο παραγωγής, παράλληλα με μια επιθετική πολιτική αγοράς. Το σχέδιο περιελάμβανε επίσης οργανωτική αναδιάρθρωση. Συγκεκριμένα, η Alfa Romeo και η Alfa Sud συγχωνεύτηκαν σε μια εταιρεία (την Alfa Romeo Auto), ενώ τις δραστηριότητες στον τομέα των μηχανών αεροσκαφών και των οχημάτων δημοσίας χρήσεως ανέλαβαν δύο νέα νομικά πρόσωπα (η Anio και η Arveco). Τα κύρια χαρακτηριστικά του νέου σχεδίου παραγωγής που είχε σα στόχο ισορροποιημένο ισολογισμό με την παραγωγή 300 000 αυτοκινήτων περίπου το χρόνο, ήταν η ανανέωση του φάσματος μοντέλων και περιορισμός του κύκλου παραγωγής τους, η συμφωνία με τον όμιλο FIAT για την παραγωγή κοινών ανταλλακτικών και η κοινή επιχείρηση με τη γιαπωνέζικη εταιρεία Nissan για την παραγωγή ενός νέου μικρού αυτοκινήτου (Arna) στο εργοστάσιο της Νάπολης. Η Alfa Romeo θα προμήθευε τις ίδιες μηχανές που χρησιμοποιούνταν για την παραγωγή του Alfa Sud και μηχανικά μέρη, ενώ η Nissan θα παρείχε τα αμαξώματα. Η σημαντική αύξηση της παραγωγής και της χρήσης των εγκαταστάσεων που προβλέφθηκε στο σχέδιο δεν πραγματοποιήθηκε ποτέ, γιατί το σχέδιο ήταν πολύ αισιόδοξο, ενώ το Arna σημείωσε αποτυχία. Αντίθετα, η Alfa Romeo εξακολούθησε να χάνει μερίδια στην αγορά και η παραγωγή της σημείωσε πτώση κατά το διάστημα 1981-1984.

Εν όψει της κατά πολύ πλεονάζουσας ικανότητας παραγωγής σε ευρωπαϊκό επίπεδο το 1983/84, η Alfa Romeo προέβη σε αναθεώρηση των στόχων της, ορίζοντας νέες οργανωτικές δομές που δεν βασίζονταν πλέον στη βελτίωση της αγοράς από άποψη όγκου και τιμών, κάτι που δεν ήταν πλέον ρεαλιστικό, αλλά στη ριζική μείωση του κόστους παραγωγής, των λειτουργικών δαπανών και γενικά στην αναδιάρθρωση των πόρων της. Η εταιρεία αναθεώρησε το σχέδιο επενδύσεων της που απέβλεπε σε πολύ πιο χαμηλό επίπεδο ισορροπίας (220 000 οχήματα το χρόνο), ανανεώνοντας τελείως τη διαδικασία παραγωγής, βελτιστοποιώντας την κλίμακα των παραγόμενων μοντέλων (χρησιμοποιώντας τα ίδια εξαρτήματα για διαφορετικά μοντέλα), γεγονός που επέβαλε μεγάλες περικοπές στο εργατικό δυναμικό, οι οποίες καλύπτονταν εξ ολοκλήρου με την παρέμβαση της Cassa Integrazione.

Η Alfa Romeo έλαβε για ένα τμήμα των επενδύσεων αυτών ενισχύσεις από το δημόσιο τομέα, βάσει των νόμων 675/77 και 46/82. Η Επιτροπή ενέκρινε το Νοέμβριο 1983 και τον Ιούλιο 1984 τις επενδυτικές ενισχύσεις προς την Alfa Romeo που είχαν τη μορφή επιχορήγηση ύψους 88 δισεκατομμυρίων λιρών Ιταλίας, δανείων με ευνοϊκούς όρους ύψους 363 δισεκατομμυρίων λιρών Ιταλίας και επιδότηση επιτοκίων προς υποστήριξη της μεταφοράς ορισμένων δραστηριοτήτων στις εγκαταστάσεις Mezzogiorno και για την προώθηση μιας κοινής παραγωγής εξαρτημάτων με την FIAT. Η Επιτροπή ενέκρινε επίσης το Δεκέμβριο 1984 δάνεια με ευνοϊκούς όρους ύψους 81,6 δισεκατομμυρίων λιρών Ιταλίας και επιχορηγήσεις ύψους 39,6 δισεκατομμυρίων λιρών Ιταλίας προς υποστήριξη επενδύσεων για καινοτομίες και εξόδων για E&A. Αυτές οι επιχορηγούμενες επενδύσεις δεν μπορούν να συνδεθούν με την μετέπειτα εισφορά κεφαλαίου το 1985. Δεν εμφανίστηκαν ως τμήμα μιας ευρύτερης διαδικασίας αναδιάρθρωσης που περιελάμβανε την τεχνική ή την οικονομική αναδιάρθρωση του ομίλου, αλλά ως μια πιο περιορισμένη ενέργεια που αφορούσε ειδικά τη μεταφορά ορισμένων δραστηριοτήτων στο Mezzogiorno. Οι ιταλικές αρχές δεν ενημέρωσαν σχετικά την Επιτροπή, σε κανένα στάδιο, στη διάρκεια των χρόνων αυτών, ούτε και εξέφρασαν την πρόθεσή τους να χορηγήσουν νέο κεφάλαιο ή ενισχύσεις στην Alfa Romeo, προκειμένου να υποστηρίξουν πρόσθετες επενδύσεις, οικονομική αναδιάρθρωση ή για να αντισταθμίσουν τις ζημιές από τη λειτουργία του ομίλου.

Σαν αποτέλεσμα του γεγονότος ότι το επενδυτικό σχέδιο δεν απέφερε τις αναμενόμενες βελτιώσεις στην παραγωγικότητα της εργασίας και στην ποιότητα της παραγωγής, η χρηματοπιστωτική κατάσταση της Alfa Romeo επιδεινώθηκε ριζικά κατά το 1984 και 1985.

Η απόφαση να πουληθούν οι σχετικές με τα αυτοκίνητα οχήματα δραστηριότητες του ομίλου Alfa Romeo, ήταν το αποτελέσμα μιας σειράς εκτιμήσεων για τη μελλοντική ακολουθητέα στρατηγική, δεδομένου ότι το σχέδιο αναδιάρθρωσης του 1980 κατέληξε σε αποτυχία. Οι εκτιμήσεις αυτές πραγματοποιήθηκαν το 1985 και το 1986, από την ίδια την Finmeccanica και το IRI και από τα αρμόδια κυβερνητικά και κοινοβουλευτικά σώματα. Έδειξαν ότι ο όμιλος δε μπορούσε να αποφέρει κέρδη σαν ανεξάρτητος παραγωγός και η μόνη δυνατή λύση στην εντεινόμενη κρίση της Alfa Romeo στον οικονομικό τομέα και στην αγορά, ήταν η συγχώνευση της εταιρείας με έναν μεγάλο κατασκευαστή αυτοκινήτων.

Στις αρχές του 1986, προσεγγίστηκαν κορυφαίοι στον κόσμο κατασκευαστές αυτοκινήτων προκειμένου να εκτιμηθεί αν υπάρχει ενδιαφέρον για την αγορά είτε των μετοχών των εταιρειών της Alfa Romeo είτε μόνο των δραστηριοτήτων του ομίλου στον τομέα κατασκευής οχημάτων. Οι μόνες προτάσεις που έγιναν ήταν αυτές της FORD και της FIAT.

Μετά από εντατικές, τεχνικές μελέτες και διαπραγματεύσεις μεταξύ της Finmeccanica/Alfa Romeo και της FORD, η FORD υπέβαλε στις 30 Σεπτεμβρίου 1986 μια επίσημη πρόταση για την αγορά της Alfa Romeo που ίσχυε μέχρι της 7 Νοεμβρίου 1986. Η πρόταση της FORD ήταν να κρατήσει την Alfa Romeo σα μεμονωμένη εταιρεία, στην οποία η Ford θα διατηρούσε τη μειοψηφία των μετοχών (περίπου 20 %) έχοντας δικαίωμα προαίρεσης για την αγορά μεριδίου πλειοψηφίας στα επόμενα τρία χρόνια. Η FORD θα διατηρούσε την επωνυμία το εμπορικό σήμα και τα διακριτικά χαρακτηριστικά της Alfa Romeo. Θα προέβαινε σε σταδιακή αύξηση του όγκου παραγωγής μέχρι την πλήρη κάλυψη της παραγωγικής ικανότητας έως το 1994, διατηρώντας το ισχύον επίπεδο απασχόλησης. Η πρόταση περιελάμβανε επίσης δικαίωμα προαίρεσης για την αγορά των υπολοίπων μετοχών τα επόμενα πέντε χρόνια. Ωστόσο η αγορά του συνόλου των μετοχών θα έπρεπε να ολοκληρωθεί σε οκτώ χρόνια. Η FORD θα αποκτούσε το μετοχικό κεφάλαιο της Alfa Romeo Auto, τις θυγατρικές της Alfa Romeo Credit και Leasing και τις εθνικές εταιρείες πωλήσεων σε 15 χώρες. Η FORD θα αποκτούσε σε μεταγενέστερο στάδιο την Arna, Spica και Arveco. Η πρόταση της FORD περιελάμβανε επίσης ένα επενδυτικό σχέδιο για τα επόμενα χρόνια, του οποίου το εκτιμούμενο κόστος ανερχόταν σε 4 000 δισεκατομμύρια λίρες Ιταλίας. Το κόστος των επενδύσεων αυτών θα κατανεμόταν μεταξύ των μετόχων (δηλαδή της Finmeccania και της FORD) ανάλογα με τη συμμετοχή τους εκείνη την εποχή. Οι ζημιές εκμετάλλευσης θα μοιράζονταν επίσης κατά τον ίδιο τρόπο. Η FORD πίστευε ότι μέχρι το 1990 η Alfa Romeo θα απέφερε κέρδη.

Την 1η Οκτωβρίου 1986 η FIAT πληροφόρησε την Finmeccanica ότι επιθυμούσε να συνεργαστεί για την αναδιάρθρωση και προώθηση της Alfa Romeo, εξέθεσε τα κύρια σημεία της πρότασής της και υποσχέθηκε να δώσει περισσότερες λεπτομέρειες το συντομότερο δυνατό. Στις 24 Οκτωβρίου η FIAT έστειλε στην Finmeccanica μια πρόταση εργασίας και παρέσχε περαιτέρω λεπτιμέρειες με επιστολή της την 1η Νοεμβρίου. Ανέφερε ότι προσφερόταν να αποκτήσει το καθαρό κεφάλαιο του ομίλου Alfa Romeo που επενδύθηκε, το οποίο με εκτιμήσεις βάσει των πληροφοριών που έδωσε η Finmeccanica, ανερχόταν σε 1 750 δισεκατομμύρια λίρες Ιταλίας. Από το ποσό αυτό, η FIAT πρότεινε να αναλάβει τη στίγμή της αγοράς τα καθαρά χρηματοπιστωτικά χρέη του ομίλου Alfa Romeo που ανέρχονταν σε 700 δισεκατομμύρια λίρες Ιταλίας περίπου. Τα υπόλοιπα 1 050 δισεκατομμύρια λίρες Ιταλίας, που υπόκεινταν σε δημοσιονομικό έλεγχο, θα πληρώνονταν σε πέντε ετήσιες δόσεις, από τις οποίες η πρώτη θα ήταν πληρωτέα κατά το τέλος του έκτου έτους από την ημερομηνία αγοράς και η τελευταία κατά το τέλος του δέκατου έτους.

Ο σκοπός της FIAT ήταν να δημιουργήσει με την αγορά του ομίλου ένα νέο νομικό πρόσωπο μέσω της συγχώνευσης των δραστηριοτήτων της Alfa Romeo και της Lancia για την παραγωγή πολυτελών αυτοκινήτων. Η νέα εταιρεία που θα ονομαζόταν Alfa Lancia, θα είχε το 1992 παραγωγική ικανότητα που θα ανερχόταν σε 620 000 αυτοκίνητα το χρόνο, από τα οποία τα 300 000 θα ήταν αυτοκίνητα της Alfa Romeo. Η υπάρχουσα παραγωγική ικανότητα της Alfa Romeo που ανέρχεται σε 400 000 αυτοκίνητα, θα διατηρούνταν και θα γινόταν πλήρης χρήση αυτής προκειμένου να αυξηθεί το μερίδιο αγοράς των οχημάτων Alfa και Lancia. Μεταξύ του 1987 και του 1995 η FIAT θα επένδυε περίπου 5 000 δισεκατομμύρια λίρες Ιταλίας στη νέα εταιρεία, από τα οποία το 75 % περίπου θα τοποθετούνταν για τα εργοστάσια της Alfa Romeo. Κατά το τέλος του 1990, θα προσλαμβάνονταν στο εργοστάσιο της Alfa Romeo 28 000 εργάτες. Μέχρι το 1990, τις προσωρινές απολύσεις του πλεονάζοντος εργατικού δυναμικού θα αναλάμβανε η Cassa Integrazione ή θα εφαρμόζονταν συστήματα πρόωρης συνταξιοδότησης. Τα τμήματα του ομίλου Alfa Romeo που θα εισάγονταν στη νέα εταιρεία ήταν τα πάγια και άυλα στοιχεία ενεργητικού, το καθαρό παθητικό μέχρι 700 δισεκατομμύρια λίρες Ιταλίας, το κεφάλαιο κινήσεως, τα αποθέματα εμπορευμάτων της Alfa Romeo SpA και της Alfa Romeo Auto και οι μετοχές των θυγατρικών της στην Ιταλία και στο εξωτερικό, εκτός από την Alfa Romeo International.

Στις 6 Νοεμβρίου, η Finmeccanica πληροφόρησε την FIAT ότι το διοικητικό συμβούλιο της έλαβε την προηγούμενη μέρα την απόφαση να δεχτεί την προσφορά της FIAT που αναφέρθηκε ανωτέρω. Η Finmeccanica ανέφερε επίσης ότι η αποδοχή περιελάμβανε την απόφαση της Finmeccanica να μεταβιβάσει στην FIAT όλες τις μετοχές στη νέα εταιρεία, η οποία μπορεί να μεταβιβαστεί σε αυτή, είτε άμεσα είτε μέσω των εταιρειών που είχε υπό τον έλεγχό της.

Στις αρχές του Δεκεμβρίου 1986, σαν αποτέλεσμα της συμφωνίας πώλησης μεταξύ της Finmeccanica και της FIAT, η Alfa Romeo Auto και η Alfa Romeo SpA μεταβίβασαν στον όμιλο FIAT τα περιουσιακά τους στοιχεία στη λογιστική τους αξία.

Από την 1η Ιανουαρίου 1987, η FIAT ανέλαβε πλήρη και αποτελεσματική ευθύνη για τη διαχείριση του ενεργητικού που μεταβιβάστηκε. Στις 2 Ιανουαρίου 1987, η FIAT απόκτησε όλο το ενεργητικό της Alfa Romeo SpA και της Alfa Romeo Auto, καθώς και τις ανωτέρω αναφερθείσες μετοχές των θυγατρικών της Alfa στη συνολική αξία των 1 204,6 δισεκατομμυρίων λιρών Ιταλίας, όπως καθορίστηκε μεταγενέστερα βάσει του ελεγμένου ισολογισμού της 31ης Δεκεμβρίου 1986. Την ίδια μέρα, δημιουργήθηκε και άρχισε να λειτουργεί ο όμιλος Alfa Lancia. Επίσης την ίδια μέρα η νέα εταιρεία ανέλαβε την ευθύνη για καθαρό χρηματοπιστωτικό παθητικό ύψους 700 δισεκατομμυρίων λιρών Ιταλίας του παλαιού ομίλου Alfa Romeo.

Τον Μάιο 1987, η Alfa Romeo SpA και η Alfa Romeo Auto μετονομάστηκαν αντίστοιχα σε Finmilano και Sofinpar. Τον Ιούνιο 1987, η Finmilano και η Sofinpar πουλήθηκαν αντί-

στοιχα στην Banco di Roma και στην Credito Italiano, η οποία βρισκόταν υπό τον έλεγχο του IRI, στο συνολικό ποσό των 198,9 δισεκατομμυρίων λιρών Ιταλίας. Πριν την πώληση αυτή, τα υπόλοιπα στοιχεία ενεργητικού και παθητικού αυτών των εταιρειών που δεν αγοράστηκαν από την FIAT, μεταβιβάστηκαν στην Finmeccanica. Η Finmilano και η Sofinpar έμειναν με 212,2 δισεκατομμύρια λίρες Ιταλίας χρηματικές πιστώσεις μόνο, που αντιπροσώπευαν τα κεφάλαια που απέκτησαν οι εταιρείες αυτές μετά τη μεταβίβαση των υπόλοιπων στοιχείων ενεργητικού της Alfa Romeo στην Finmeccanica. Αυτές οι εταιρείες με τα κενά ταμεία διατήρησαν τις φορολογικές πιστώσεις που συσσωρεύτηκαν λόγω των ζημιών του ομίλου Alfa Romeo, γεγονός που αποτέλεσε τον κύριο λόγο αγοράς του από τις δύο τράπεζες.

Ο όμιλος Alfa Lancia υπήρξε μια κερδοφόρα επιχείρηση από τον πρώτο χρόνο της δημιουργίας της, παρά τις ζημιές του τμήματος της Alfa Romeo. Η FIAT μπόρεσε να επιτύχει μια συμφωνία με τα εργατικά σωματεία της Alfa Romeo, γεγονός που επέτρεψε την ταχεία βελτίωση των οικονομικών αποτελεσμάτων της.

Ο όμιλος Alfa Lancia εξακολούθησε να λαμβάνει ενισχύσεις σύμφωνα με τους νόμους 675/77, 1089/68 και 219/81 προς υποστήριξη των επενδύσεων που πραγματοποιήθηκαν στα εργοστάσια του τέως ομίλου Alfa Romeo. Για το 1987, οι ενισχύσεις αυτές ανέρχονταν σε 12,4 δισεκατομμύρια λίρες Ιταλίας, και σε 67,7 δισεκατομμύρια λίρες Ιταλίας για δάνεια με ευνοϊκούς όρους για τη στήριξη επενδύσεων ύψους 207 δισεκατομμυρίων λιρών Ιταλίας.

VI

Κατά την πώλησή του, η δομή του ομίλου Alfa Romeo ήταν η εξής:

— Alfa Romeo SpA: εταιρεία holding του ομίλου Alfa Romeo (μέτοχοι: Finmeccanica 84 %, IRI 16 %, άλλοι 0,002 %),

— Alfa Romeo Auto: παραγωγή αυτοκινήτων (μέτοχοι: Finmeccanica 49 %, Alfa Romeo SpA 33,4 %, Saige 17,6 %),

— Arna: συναρμολόγηση αυτοκινήτων (μέτοχοι: Alfa Romeo 50 %, Nissan 50 %),

— Arveco: οχήματα δημοσίας χρήσεως εξαρτήματα (Alfa Romeo 100 %),

— Spica: συστατικά και εξαρτήματα (Alfa Romeo 100 %),

— Merisinter, MC, Autodelta: εταιρείες μικρότερης παραγωγής (Alfa Romeo 100 %),

— Alfa Romeo credit, Alfa Romeo International, Alfa Romeo Leasing: εταιρείες χρηματοδότησης,

— 15 εταιρείες διανομής σε διαφορετικές χώρες.

Κατά τη διάρκεια του 1986, τελευταία χρονιά λειτουργίας του, ο όμιλος Alfa Romeo παρήγαγε 168 100 οχήματα, από τα οποία 86 500 αυτοκίνητα κατασκευάστηκαν στις εγκατάστασεις του Μιλάνου και 81 800 αυτοκίνητα στις εγκατάστασεις της Νάπολης. Ο όμιλος πούλησε 180 200 οχήματα. Από τον αριθμό αυτό, 104 700 αυτοκίνητα πουλήθηκαν στην Ιταλία και 75 500 στο εξωτερικό, σημειώνοντας μια αύξηση 6,3 % και 49,2 % αντίστοιχα σε σύγκριση με το 1985. Το μερίδιο που κατείχε η Alfa Romeo στην Ιταλία το 1986 στα αντίστοιχα τμήματα της αγοράς ανερχόταν στο 14,6 % και το συνολικό μερίδιο αγοράς της στην ΕΚ στο 1,6 % περίπου. Ι κύκλος εργασιών του ομίλου το 1986 αντιστοιχούσε σε 3 000 δισεκατομμύρια λίρες Ιταλίας περίπου, από τα οποία το 28 % προερχόταν από εξαγωγές. Η παραγωγική ικανότητα 400 000 αυτοκινήτων τον χρόνο διατηρήθηκε σε όλη τη διάρκεια της δεκαετίας του 80. Ο βαθμός χρησιμοποίησης της παραγωγικής ικανότητας κατά τη διάρκεια του 1986 αντιστοιχεί επομένως στο 42 %. Το 1986, το εργατικό δυναμικό του ομίλου Alfa Romeo ήταν 32 500 άτομα περίπου. Επιπλέον, 13 000 περίπου εργάτες ήταν προσωρινά άνεργοι και εντάχθηκαν στην Cassa Integrazione.

Τα χρηματοοικονομικά αποτελέσματα του ομίλου κατά το 1986 αντιστοιχούν σε μείον 313,3 διεσεκατομμύρια λίρες Ιταλίας, σε σύγκριση με την ζημία ρεκόρ των 465,5 δισεκατομμυρίων λιρών Ιταλίας του 1985.

Η FIAT είναι μια ιδιωτική επιχείρηση που ασχολείται κυρίως με την παραγωγή και το εμπόριο επιβατικών αυτοκινήτων, οχημάτων εμπορικής και βιομηχανικής χρήσεως, και αγροτικών μηχανημάτων που αντιπροσωπεύουν το 75 % περίπου των δραστηριοτήτων της εταιρείας. Οι υπόλοιπες λειτουργίες καλύπτουν μεταξύ άλλων, βιομηχανικό εξοπλισμό, εργαλειομηχανές Avionics, τηλεπικοινωνίες, βιοτεχνολογία, καθώς και χρηματοπιστωτικές εργασίες και υπηρεσίες. Το 1986, η FIAT κατασκεύασε 1 698 700 αυτοκίνητα και 59 200 οχήματα δημοσίας χρήσεως και βελτίωσε το μερίδιο αγοράς της στην Ευρώπη στο 14,9 %, ενώ εξακολουθούσε να δεσπόζει στην ιταλική αγορά με μερίδιο αγοράς 61,9 %. Η εταιρεία σημείωσε πολλά κέρδη κατά τη διάρκεια των τελευταίων χρόνων. Ακόμα και μετά την αγορά της Alfa Romeo, ο βαθμός χρησιμοποίησης της παραγωγικής ικανότητας της FIAT ξεπερνούσε το 90 %. Η FIAT διεκδικούσε τον τίτλο της κορυφαίας εταιρείας στην ευρωπαϊκή αγορά για το έτος 1988 με μερίδιο αγοράς στη Δυτική Ευρώπη που υπολογιζόταν σε 14,9 % και άδειες κυκλοφορίας που ανέρχονταν σε 1,93 εκατομμύρια αυτοκίνητα.

VII

Κατά την εξέταση που πραγματοποιήθηκε σχετικά με το αν συμβιβάζονται με την κοινή αγορά οι δημόσιες παρεμβάσεις υπέρ της FIAT στον όμιλο Alfa Romeo με τη μορφή εισφορών κεφαλαίου το 1985 και 1986, καθώς και με τιμή αγοράς που ήταν χαμηλότερη από την αγοραία αξία η Επιτροπή προέβη σε έλεγχο του κατά πόσο τα μέτρα αυτά περιέχουν στοιχεία ενίσχυσης σύμφωνα με το άρθρο 92 παράγραφος 1 της συνθήκης ΕΟΚ.

Η Επιτροπή θεωρεί ότι οι δύο εισφορές κεφαλαίου ύψους 206,6 δισεκατομμυρίων λιρών Ιταλίας το 1985 και 408,9 δισεκατομμυρίων λιρών Ιταλίας το 1986 στην Alfa Romeo SpA και στην Alfa Romeo Auto αντίστοιχα, περιέχουν στοιχεία ενισχύσεων ή πρόκειται για ενισχύσεις που εμπίπτουν στα πλαίσια του άρθρου 92 παράγραφος 1. Με βάση τους ενοποιημένους λογαριασμούς που έδωσαν οι ιταλικές αρχές, στις 7 Οκτωβρίου 1987, οι ζημιές και οι εσφορές κεφαλαίου στον όμιλο Alfa Romeo κατά την περίοδο 1979-1986 έχουν ως εξής:

(σε δισεκατομμύρια λίρες Ιταλίας)

	Ζημιές	Εισφορές κεφαλαίου
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
Σύνολο	1 484,5	1 387,5

Από τα στοιχεία αυτά προκύπτει ότι, κατά την εν λόγω περίοδο, όλες οι ζημιές του ομίλου, που ανέρχονται σε 1 484 δισεκατομμύρια λίρες Ιταλίας, χρηματοδοτήθηκαν από κρατικές εισφορές που ανήλθαν σε 1 387,5 δισεκατομμύρια λίρες Ιταλίας. Το ποσό αυτό περιλαμβάνει και τις εισφορές κεφαλαίου ύψους 206,6 δισεκατομμυρίων λιρών Ιταλίας και 408,9 δισεκατομμυρίων λιρών Ιταλίας που πραγματοποιήθηκαν κατά το 1985 (1) και 1986 και που αποτελούν αντικείμενο της παρούσας απόφασης.

Οι δύο ανωτέρω εισροές, που ανέρχονται σε 615,1 δισεκατομμύρια λίρες Ιταλίας, πραγματοποιήθηκαν από το ιταλικό κράτος μέσω του IRI και της Finmeccanica (η οποία ενήργησε και μέσω της θυγατρικής της Saige). Πρέπει να σημειωθεί ότι η Finmeccanica δεν διέθετε δικούς της χρηματοδοτικούς πόρους, δεδομένου ότι οι ισολογισμοί της για το 1985 και 1986 έδειχναν αρνητικές ροές ταμειακών διαθεσίμων. Συνεπώς, η IRI, ιδιοκτήτρια της εταιρείας Finmeccanica, αναγκάστηκε να παρέμβει είτε για να επανορθώσει την ταμειακή κατάσταση είτε να χρηματοδοτήσει τις επενδύσεις της Finmeccanica κατά την εν λόγω διετία (παράβαλε αντίστοιχες εισφορές κεφαλαίου 773,5 δισεκατομμυρίων λιρών Ιταλίας και 1 020,8 δισεκατομμυρίων λιρών Ιταλίας εκ μέρους της IRI που αναφέρονται στη σελίδα 21 της έκθεσης οικονομικής κατάστασης της Finmeccanica για το 1986).

Πρέπει ακόμη να σημειωθεί ότι, για το σκοπό αυτό, η IRI έλαβε κρατικούς πόρους υπό μορφή εισφορών κεφαλαίου και μετατρέψιμων ομολογιών προοριζόμενων ειδικά για τη Finmeccanica και, ιδιαίτερα «. . . για την ανακεφαλαιοποίηση και τη χρηματοοικονομική αναδιάρθρωση των εταιρειών της βιομηχανίας αυτοκινήτων . . . (και) μηχανών . . .» (παράβαλε για παράδειγμα την Επίσημη Εφημερίδα της Ιταλικής Δημοκρατίας γενικές σειρές αριθ. 63 της 12. 7. 1985, σ. 4954 και αριθ. 6 της 9. 1. 1986, σ. 40).

Στη συγκεκριμένη περίπτωση, πρόκειται, συνεπώς, για ενισχύσεις που χορηγήθηκαν από το ιταλικό κράτος ή από κρατικούς πόρους, στην επιχείρηση Alfa Romeo Auto, με έμμεσο τρόπο, μέσω δημοσίων χρηματοδοτικών οργανισμών (IRI και Finmeccanica) που ελέγχονται εξολοκλήρου από το κράτος. Σχετικά βλέπε νομολογία του Δικαστηρίου των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, απόφαση της 14ης Νοεμβρίου 1984, υπόθεση 323/82 – Intermills (2) και απόφαση της 10ης Ιουλίου 1986, υπόθεση 234/84 – Meura (3) και υπόθεση 40/85 — Boch (4). Επιπλέον, όσον αφορά τις κρατικές ενισχύσεις βάσει του άρθρου 92 παράγραφος 1 της συνθήκης με μέτρα που χρηματοδοτούνται από ιδιωτικές επιχειρήσεις από δικούς τους πόρους, βλέπε απόφαση της 30ής Ιανουαρίου στην υπόθεση 290/83 — Credit Agricole (5) και απόφαση της 2ας Φεβρουαρίου 1988 στις συνεκδικασθείσες υποθέσεις 67/68 και 70/85 — Van Der Kooy (6).

Κατόπιν αυτών, η Επιτροπή παραπέμπει, σχετικά με το στοιχείο κρατικής ενίσχυσης των δύο επιχορηγήσεων προς την Alfa Romeo, στην ανακοίνωση της 17ης Σεπτεμβρίου 1984 σχετικά με την απόκτηση κρατικής συμμετοχής στο κεφάλαιο επιχειρήσεων.

Σύμφωνα με την ανακοίνωση αυτή, πρόκειται για κρατικές ενισχύσεις στις περιπτώσεις όπου χορηγείται νέο κεφάλαιο από το κράτος υπό συνθήκες μη αποδεκτές από ιδιώτη επενδυτή που ασκεί επιχειρηματική δραστηριότητα σύμφωνα με τους συνήθεις όρους οικονομίας της αγοράς. Πρόκειται για την περίπτωση όπου η οικονομική θέση της εταιρείας, και συγκεκριμένα η διάρθρωση και το ύψος του χρέους της, είναι τέτοιου είδους, ώστε να μην αναμένεται συνήθης απόδοση (σε μερίσματα ή σε κέρδη) από το κεφάλαιο που επενδύθηκε, μέσα σε λογικό χρονικό διάστημα, ή για την περίπτωση που, λόγω μη επαρκούς cash-flow ή για οποιαδήποτε άλλη αιτία, η εταιρεία δεν θα ήταν σε θέση να αντλήσει από την κεφαλαιαγορά τα απαιτούμενα κεφάλαια για ένα επενδυτικό πρόγραμμα.

Λαμβάνοντας υπόψη τις ζημιές του ομίλου Alfa Romeo, οι οποίες αυξάνονταν ταχύτατα από το 1983 και μετά, καθώς και η επιδείνωση της κατάστασης των χρεών της (1 427,7 δισεκατομμύρια λίρες Ιταλίας), το αρνητικό cash-flow κατα τη διάρκεια των τελευταίων χρόνων παρακολούθησης και την απουσία λογικής απόδοσης από το κεφάλαιο που χορηγήθηκε, οι εισφορές κεφαλαίου ύψους 206,2 δισεκατομμυρίων λιρών Ιταλίας το 1985 και ύψους 408,9 δισεκατομμυρίων λιρών Ιταλίας το 1986, συνιστούν κρατικές ενισχύσεις, για το λόγο ότι υπό τις συνθήκες που περιγράφηκαν ανωτέρω, ένας ιδιώτης επενδυτής που ασκεί επιχειρηματική δραστηριότητα κατά τους συνήθεις όρους της οικονομίας της δεν θα επιχειρούσε την επένδυση αυτή.

Πράγματι, όπως διευκρίνισαν οι ιταλικές αρχές στην επιστολή της 21ης Νοεμβρίου 1986, η εισφορά κεφαλαίου στην Alfa Romeo SpA ύψους 206,2 δισεκατομμυρίων λιρών Ιταλίας πραγματοποιήθηκε από την IRI και την Finmeccanica στην Alfa Romeo SpA, ώστε να αντισταθμισθούν οι ζημιές της που ανέρχονταν σε 98 δισεκατομμύρια λίρες Ιταλίας το 1984 και σε 111 δισεκατομμύρια λίρες Ιταλίας κατά το πρώτο εξάμηνο του 1985 (το υπόλοιπο που ανερχόταν σε 2,8 δισεκατομμύρια λίρες Ιταλίας καλύφθηκε από το αποθεματικό της εταιρείας). Από τα 206,2 δισεκατομμύρια λίρες Ιταλίας που έλαβε, η Alfa Romeo SpA κατέβαλε 200 δισεκατομμύρια λίρες Ιταλίας στην Alfa Romeo Auto για την αύξηση του κεφαλαίου της το 1986.

Η εισφορά κεφαλαίου ύψους 408,9 δισεκατομμυρίων λιρών Ιταλίας το 1986 επέτρεψε την ανακεφαλαιοποίηση της Alfa Romeo Auto, δεδομένου ότι κατά τη διάρκεια του οικονομικού έτους 1986, η εταιρεία μείωσε το μετοχικό της κεφάλαιο από 336,6 δισεκατομμύρια λίρες Ιταλίας σε 20,2 δισεκατομμύρια λίρες Ιταλίας, προκειμένου να αντισταθμίσει τις ζημιές που προέκυψαν το 1985 και το πρώτο τρίμηνο του 1986 που ανέρχονταν συνολικά σε 317,8 δισεκατομμύρια λίρες Ιταλίας.

Το υπόλοιπο των 1,4 δισεκατομμυρίων λιρών Ιταλίας καλύφθηκε από το αποθεματικό της εταιρείας. Χωρίς αυτές τις χορηγήσεις, η Alfa Romeo Auto θα είχει τεθεί υπό εκκαθάριση το 1986. Για το λόγο αυτό, το ποσό των 408,9 δισεκατομμυρίων λιρών Ιταλίας που προέρχεται από την αύξηση κεφαλαίου η οποία αποφασίστηκε από την έκτακτη συνέλευση των μετόχων της Alfa Romeo στις 10 Ιουνίου 1986, χρησιμοποιήθηκε για να βελτιωθεί η οικονομική κατάσταση της Alfa Romeo με την αντίστοιχη μείωση του χρέους της. Πράγματι, η Alfa Romeo Auto διενήργησε αποπληρωμή του ποσού του αντίστοιχου χρέους της στην Alfa Romeo SpA και αυτή, με τη σειρά της χρησιμοποίησε το ποσό αυτό για να επιστρέψει διάφορα δάνεια μεταξύ Ιουνίου και Δεκεμβρίου 1986. Στο επίπεδο του ομίλου, το καθαρό χρηματοπιστωτικό

(1) Οι συνολικές εισφορές κεφαλαίου κατά το 1985 ανέρχονται πράγματι σε 376,4 δισεκατομμύρια λίρες Ιταλίας· πάντως, ένα μέρος του ποσού αυτού, που ανέρχεται σε 170 δισεκατομμύρια λίρες Ιταλίας, δόθηκε στην Inca Investimenti (πρώην επιχείρηση χαρτοφυλακίου Alfa Sud) για τη χρηματοδότηση δραστηριοτήτων που δεν έχουν σχέση με την κατασκευή αυτοκινήτων και συνεπώς δεν ενδιαφέρουν την παρούσα απόφαση.
(2) Συλλογή ΔΕΚ 1984, σ. 3809.
(3) Συλλογή ΔΕΚ 1986, σ. 2263.
(4) Συλλογή ΔΕΚ 1986, σ. 2321.
(5) Συλλογή ΔΕΚ 1985, σ. 439.
(6) Δεν έχει ακόμη δημοσιευθεί.

χρέος μειώθηκε το 1986 από 1 427,7 δισεκατομμύρια λίρες Ιταλίας στα 991 δισεκατομμύρια λίρες Ιταλίας.

Η εισφορά κεφαλαίου ύψους 206,2 δισεκατομμυρίων λιρών Ιταλίας που πραγματοποιήθηκε το 1985 και η εισφορά κεφαλαίου ύψους 408,9 δισεκατομμυρίων λιρών Ιταλίας το 1986 συνιστούν ενίσχυση υπέρ της Alfa Romeo. Οι ενισχύσεις αυτές επέτρεψαν στην εταιρεία να συνεχίσει τεχνητά τις δραστηριότητές της μέχρι την ημέρα της πώλησής της.

Οι ενισχύσεις αυτές που χορηγήθηκαν στον όμιλο Alfa Romeo το 1985 και το 1986 επηρεάζουν το εμπόριο μεταξύ των κρατών μελών, για το λόγο ότι υπάρχει έντονο ενδοκοινοτικό εμπόριο για όλα τα προϊόντα που κατασκευάζονται από αυτόν. Πράγματι, το εμπόριο μεταξύ των κρατών μελών για επιβατικά αυτοκίνητα ανερχόταν σε 5,03 εκατομμύρια μονάδες, από τις οποίες το 9,3 % εξαγόταν στα άλλα κράτη μέλη από την Ιταλία. Το 1986, η Alfa Romeo Auto εξήγαγε 54 000 αυτοκίνητα σε άλλα κράτη μέλη, δηλαδή το 32 % του συνόλου της πραγωγής της σε αυτοκίνητα. Το 1986, το μερίδιο της Alfa Romeo στην αγορά αυτοκινήτων της Κοινότητας αντιστοιχούσε στο 1,6 %.

Το συμπέρασμα είναι, ότι οι δημόσιες εισφορές ύψους 206,2 δισεκατομμυρίων λιρών Ιταλίας το 1985 και 408,9 δισεκατομμυρίων λιρών Ιταλίας το 1986 συνιστούν ενισχύσεις κατά την έννοια του άρθρου 92 παράγραφος 1 της συνθήκης ΕΟΚ.

Η Επιτροπή διερεύνησε επίσης, αν η τιμή κτήσης που κατέβαλε η FIAT ήταν χαμηλότερη από την τιμή που πρόσφερε η FORD, προκειμένου να αποδείξει αν η Finmeccanica παραιτήθηκε από ένα σημαντικό τμήμα της αγοραίας αξίας της Alfa Romeo παρέχοντας έτσι οικονομικό πλεονέκτημα στην FIAT.

Η Επιτροπή συνέκρινε τις δύο προσφορές βάσει της σημερινής αξίας του συνόλου των καθαρών κερδών της Finmeccanica. Παρά το γεγονός ότι οι δύο προσφορές δεν ήταν ίδιες και επομένως ήταν δύσκολο να συγκριθούν, η Επιτροπή κατέληξε στο συμπέρασμα, ότι ενώ η προσφορά της FORD ήταν κατά μέσα όρο ελαφρά υψηλότερη από οικονομική άποψη, περιείχε μελλοντικούς εμπορικούς κινδύνους για την Finmeccanica που συνδέονταν με την εξέλιξη των καθαρών αποτελεσμάτων της Alfa Romeo, στο διάστημα 1987-1993. Αντίθετα, η προσφορά της FIAT απέκλειε αυτού του είδους τους κινδύνους. Επομένως, η Επιτροπή θεωρεί, ότι η απουσία μελλοντικών κινδύνων για την Finmeccanica εξηγεί την επιλογή του ομίλου FIAT. Αυτό αποκλείει την πιθανή διαφορά των κερδών που προκύπτουν από τη μετέπειτα πώληση εκ μέρους της Finmeccanica των υπολοίπων επιχειρήσεων που δεν αγόρασαν ή δεν έλαβαν υπόψη τους οι δύο ενδιαφερόμενοι.

Για το λόγο αυτό, η Επιτροπή θωρεί ότι η τιμή αγοράς που κατέβαλε η FIAT, η οποία υπολογιζόμενη ως προεξοφλητέα αξία αντιστοιχούσε με 389,9 δισεκατομμύρια λίρες Ιταλίας την 1η Ιανουαρίου 1987 (1) μπορούσε να συγκριθεί με αυτή που πρόσφερε η FORD και ότι για το λόγο αυτό, η αποδοχή της προσφοράς της FIAT από την Finmeccanica, δεν περιείχε στοιχεία ενισχύσεων σε σύγκριση με την προσφορά της FORD.

(1) Η πληρωμή της FIAT που ανερχόταν σε 1 024,6 δισεκατομμύρια λίρες Ιταλίας και οποία θα ολοκληρωνόταν σε πέντε ίσες δόσεις αρχίζοντας στις 2 Ιανουαρίου 1993, προεξοφλήθηκε την 1η Ιανουαρίου 1987 βάσει του επίσημου ιταλικού επιτοκίου αναφοράς ύψους 13,05 % που ίσχυε εκείνη τη στιγμή (βλέπε Επίσημη Εφημερίδα της Ιταλικής Δημοκρατίας της 15ης Ιανουαρίου 1987).

Επιπλέον, παρά το γεγονός ότι η τιμή αγοράς που θα καταβαλλόταν από την FIAT, έναι χαμηλότερη από την καθαρή λογιστική αξία του αποκτηθέντος ενεργηθέντος ενερητικού κατά το τέλος του 1986, το ποσό που κατέβαλε η FIAT μπορεί να θεωρηθεί ότι αντιπροσωπεύει μια λογική αξία για το αποκτηθέν ενεργητικό, αφού ληφθούν υπόψη οι προβλεπόμενες μελλοντικές λειτουργικές ζημιές της Alfa Romeo, καθώς και τα σημαντικά ποσά επενδύσεων και ορθολογικής οργάνωσης που απαιτούνται για να αποκατασταθεί η βιωσιμότητα της εταιρείας.

VIII

Οι ενισχύσεις αυτές έπρεπε να κοινοποιηθούν στην Επιτροπή, όπως ορίζει το άρθρο 93 παράγραφος 3 της συνθήκης Εφόσον, η ιταλική κυβέρνηση δεν κοινοποίησε εκ των προτέρων τις εν λόγω ενισχύσεις η Επιτροπή δεν ήταν σε θέση να αποφανθεί σχετικά με τα μέτρα, πριν αυτά εφαρμοστούν. Επομένως, οι ενισχύσεις δε συμβιβάζονται με την κοινή αγορά, εφόσον χορηγήθηκαν κατά παράβαση του άρθρου 93 παράγραφος 3 της συνθήκης.

Σχετικά πρέπει να υπενθυμισθεί, εν όψει του αναγκαστικού χαρακτήρα των διαδικαστικών κανόνων του άρθρου 93 παράγραφος 3 της συνθήκης οι οποίοι σχετίζονται με τη δημόσια τάξη και των οποίων το άμεσο αποτέλεσμα αναγνωρίστηκε από το Δικαστήριο στην απόφαση της 19. 6. 1973 υπόθεση 77/72 (Capolongo) (2), στην απόφαση της 11ης Δεκεμβρίου 1973 υπόθεση 120/73, Lorenz (3), στην απόφαση της 22ας Μαρτίου 1977, υπόθεση 78/76, Steinike (4), ότι ο παράνομος χαρακτήρας των εν λόγω ενισχύσεων δεν μπορεί να αρθεί εκ των υστέρων.

Στην περίπτωση ενισχύσεων που δε συμβιβάζονται με την κονή αγορά, η Επιτροπή, κάνοντας χρήση μιας δυνατότητας που της παρέχεται από το άρθρο 93 παράγραφος 2 της συνθήκης και από τη νομολογία του Δικαστηρίου (βλέπε απόφαση της 12ης Ιουλίου 1973 στην υπόθεση 70/72 - Kohlegesetz (5) και στην απόφαση της 24ης Φεβρουαρίου 1987, υπόθεση 310/85 - Deufil (6) μπορεί να απαιτήσει από τα κράτη μέλη να αναζητήσουν από τους αποδέκτες τους τις χορηγηθείσες ενισχύσεις.

IX

Το άρθρο 92 παράγραφος 3 της συνθήκης απαριθμεί τις ενισχύσεις που μπορεί να θεωρηθούν ότι συμβιβάζονται με την κοινή αγορά. Το συμβιβάσιμο με τη συνθήκη πρέπει να εξετάζεται στα πλαίσια της Κοινότητας και όχι στο πλαίσιο ενός μεμονωμένου κράτους μέλους.

Προκειμένου να διασφαλιστεί η καλή λειτουργία της κοινής αγοράς και λαμβανομένων υπόψη των αρχών του άρθρου 3 στοιχείο στ), οι παρεκκλίσεις από την αρχή του άρθρου 92 παράγραφος 1, οι οποίες παρατίθενται στο άρθρο 92 παράγραφος 3 της συνθήκης, πρέπει να ερμηνεύονται στενά, όταν εξετάζεται καθεστώς ενισχύσεων ή μεμονωμένη περίπτωση εφαρμογής.

Ειδικότερα εφαρμόζονται μόνο στην περίπτωση που η Επιτροπή μπορεί να πειστεί ότι χωρίς την ενίσχυση, η ελεύθερη λειτουργία της αγοράς και μόνο, δεν θα επέτρεπε στο μέλλοντα δικαιούχο να υιοθετήσει συμπεριφορά που να συμβάλλει στην επίτευξη ενός από τους εν λόγω στόχους.

(2) Συλλογή ΔΕΚ 1973, σ. 611.
(3) Συλλογή ΔΕΚ 1973, σ. 1471.
(4) Συλλογή ΔΕΚ 1977, σ. 595.
(5) Συλλογή ΔΕΚ 1973, σ. 813.
(6) Συλλογή ΔΕΚ 1987, σ. 901.

Όσον αφορά τις εξαιρέσεις που προβλέπονται στο άρθρο 92 παράγραφος 3 στοιχεία α) και γ) της συνθήκης για ενισχύσεις που προωθούν ή διευκολύνουν την ανάπτυξη ορισμένων περιοχών, η εφαμοργή των μέτρων ενίσχυσης δεν μπορεί να τύχει των εξαιρέσεων που προβλέπονται στα προαναφερθέντα άρθρα. Παρά το γεγονός ότι ορισμένα από τα εργοστάσια παραγωγής της Alfa Romeo βρίσκονται σε περιφερειακές ζώνες ενίσχυσης, τα υπό εξέταση μέτρα ενίσχυσης συνιστούν ενισχύσεις διάσωσης που προκάλεσαν σοβαρή νόθευση του ανταγωνισμού στην κοινοτική αυτοκινητοβιομηχανία, εφόσον δεν εντάσσονταν σε ένα σχέδιο αναδιάρθρωσης που θα έλυνε τα διαρθρωτικά προβλήματα της εταιρείας και θα εξασφάλιζε τη βιωσιμότητά της. Επομένως, δεν μπορούν να θεωρηθούν ότι συνέβαλαν στη μακροπρόθεσμη οικονομική ανάπτυξη της περιοχής, εφόσον δεν εξασφάλισαν τη μακροπρόθεσμη διατήρηση των θέσεων απασχόλησης, ούτε έχουν σχέση με την περιφερειακή οικονομία και δεν μπορούν επομένως να θεωρηθούν ως αποδεκτές ενισχύσεις περιφερειακής πολιτικής. Η Επιτροπή ακολούθησε αυτό το σκεπτικό σε προηγούμενες υποθέσεις που αφορούσαν ενισχύσεις διάσωσης σε εταιρείες που λειτουργούσαν σε τέτοιες περιοχές. Αυτό επιβεβαιώθηκε με την ανακοίνωση της Επιτροπής σχετικά με τη μέθοδο για την εφαρμογή του άρθρου 92 παράγραφος 3 στοιχεία α) και γ) της συνθήκης σε εθνικές ενισχύσεις περιφερειακής πολιτικής (1). Εξάλλου, η ιταλική κυβέρνηση δεν επικαλέστηκε στο θέμα αυτό λόγους περιφερειακού χαρακτήρα για να δικαιολογήσει τις συγκεκριμένες ενισχύσεις.

Όσον αφορά τις παρεκλίσεις που προβλέπονται στο άρθρο 92 παράγραφος 3 στοιχείο β) της συνθήκης, συμπεραίνεται από τα προαναφερθέντα, ότι οι εν λόγω ενισχύσεις δεν προέβλεπαν την προώθηση της εκτέλεσης ενός σημαντικού σχεδίου κοινού ενδιαφέροντος ή την άρση σοβαρής διαταραχής της ιταλικής οικονομίας. Άλλωστε, η ιταλική κυβέρνηση δεν επικαλέστηκε την παρέκκλιση αυτή.

Όσον αφορά την εξαίρεση που προβλέπεται στην παράγραφο 3 στοιχείο γ) του άρθρου 92 της συνθήκης σχετικά με «ενισχύσεις για την προώθηση της ανάπτυξης ορισμένων οικονομικών δραστηριοτήτων», η Επιτροπή μπορεί να κρίνει ότι ορισμένες τομεακές ενισχύσεις συμβιβάζονται με την κοινή αγορά, αν πληρούνται τα κριτήρια του άρθρου 92 παράγραφος 3 στοιχείο γ), δηλαδή η ενίσχυση να είναι απαραίτητα για την ανάπτυξη του τομέα από κοινοτική άποψη, και να μην αλλοιώνει τους όρους των συναλλαγών κατά τρόπο που θα αντέκειτο προς το κοινό συμφέρον (2). Οι αρχές αυτές εξετάστηκαν συστηματικά αν συντρέχουν, προκειμένου να εκτιμηθεί αν οι δύο εισφορές κεφαλαίου που αναφέρθηκαν προηγουμένως, συμβιβάζονται με την κοινή αγορά.

X

Όσον αφορά την εισφορά κεφαλαίου ύψους 206, 2 δισεκατομμυρίων λιρών Ιταλίας το 1985 και 408,9 δισεκατομμυρίων λιρών Ιταλίας το 1986, η ανάλυση της οικονομικής κατάστασης της Alfa Romeo το 1985 και το 1986 όπως περιγράφηκε στο τμήμα VI, αποδεικνύει ότι χωρίς τις εισφορές κεφαλαίου που βελτίωσαν την καθαρή αξία της εταιρείας, η Alfa Romeo θα αντιμετώπιζε σοβαρές οικονομικές δυσκολίες έναντι των πιστωτών της. Επιπλέον, δεν υπήρχε κάποια προοπτική, το κεφάλαιο που είχε επενδυθεί να αποδώσει. Για το λόγο αυτό, οι εισφορές κεφαλαίου που αποκατέστησαν τη χρηματοπιστωτική θέση του ομίλου, συνιστούν ενισχύσεις διάσωσης, οι οποίες μπορούν να θεωρηθούν ότι συμβιβάζονται με την κοινή αγορά μόνο στην περίπτωση που πληρούνται οι όροι που τίθενται στην ανακοίνωση της Επιτροπής της 24ης Ιανουαρίου 1979 προς τα κράτη μέλη:

— πρέπει να συνίστανται σε ενισχύσεις τοις μετρητοίς με τη μορφή δανειοδοτικών εγγυήσεων ή δανείων με κανονικά εμπορικά επιτόκια,

— πρέπει να καταβάλλονται μόνο για το διάστημα που χρειάζεται, το οποίο γενικά δεν πρέπει να υπερβαίνει τους έξι μήνες, για να ληφθούν τα απαραίτητα και κατάλληλα για την ανάκαμψη μέτρα,

— δεν πρέπει να αλλοιώνουν την κατάσταση του κλάδου στα άλλα κράτη μέλη,

— πρέπει να κοινοποιούνται εκ των προτέρων στην Επιτροπή αν πρόκειται για σημαντικές μεμονωμένες περιπτώσεις.

Ενόψει του γεγονότος ότι οι ενισχύσεις δεν κοινοποιήθηκαν εκ των προτέρων, χρησιμοποιήθηκαν για την κάλυψη ζημιών και μείωσαν το χρηματοπιστωτικό χρέος, δεν είχαν σχέση με κάποιο σχέδιο αναδιάρθρωσης, δεν καταβλήθηκαν με μορφή δανείων και αλλοίωσαν την κατάσταση του κλάδου σε άλλα κράτη μέλη διατηρώντας την εταιρεία ικανή να ανταγωνίζεται σε τεχνητά βελτιωμένη οικονομική βάση, οι εισφορές κεφαλαίου δεν συμβιβάζονται με την κοινή αγορά.

Επιπλέον, είναι σαφές από τις αποφάσεις του Δικαστηρίου στις υποθέσεις αριθ. 234/84 και 40/85 (Meura and Boch), ότι οι ενισχύσεις διάσωσης δεν μπορούν να τύχουν μιας από τις παρεκκλίσεις που προβλέπονται στο άρθρο 92, αν δε συμβάλουν στην υγιή επιβίωση της εταιρείας, δηλαδή αν η εταιρεία δεν μπορεί να συνεχίσει να λειτουργεί χωρίς περαιτέρω βοήθεια μέσα σε λογικό χρονικό διάστημα, ιδιαίτερα αν υπάρχει πλεονάζουσα παραγωγική ικανότητα στο σχετικό βιομηχανικό κλάδο στην Κοινότητα. Στην περίπτωση αυτή, κατέστη σαφές από τη δεκαετία του 70 και μετά, και αφού χορηγήθηκαν σημαντικά κεφάλαια για την κάλυψη των ζημιών κατά το διάστημα μεταξύ 1979 και 1983, ότι ο όμιλος Alfa Romeo θα εξακολουθούσε να στηρίζεται στις κρατικές παρεμβάσεις και στα δημόσια κεφάλαια. Η προοπτική αυτή επιβεβαιώθηκε από τα γεγονότα μέχρι το Δεκεμβρίο 1986, όταν η συμμετοχή του κράτους στον τομεά αυτό σταμάτησε τελικά.

Όπως εξηγήθηκε στο κεφάλαιο VII, χωρίς τις εισφορές κεφαλαίου το 1985 και το 1986 ο όμιλος Alfa Romeo θα είχε τεθεί, υπό τις κανονικές συνθήκες οικονομίας της αγοράς, υπό εκκαθάριση. Επομένως, και οι δύο εισφορές κεφαλαίου ύψους 206,2 δισεκατομμυρίων λιρών Ιταλίας και 408,9 δισεκατομμυρίων λιρών Ιταλίας συνιστούν ενισχύσεις διάσωσης, καθώς επέτρεψαν την τεχνητή συνέχιση των δραστηριοτήτων της Alfa Romeo. Οι ενισχύσεις διάσωσης, δεν πληρούν ως τέτοιες τα κριτήρια που αναφέρθηκαν ανωτέρω και τα οποία ορίστηκαν στην επιστολή της Επιτροπής προς τα κράτη μέλη της 24ης Ιανουαρίου 1979.

Επιπλέον, το επιχείρημα των ιταλικών αρχών ότι η εισφορά κεφαλαίου ύψους 408,9 δισεκατομμυρίων λιρών Ιταλίας

(1) ΕΕ αριθ. C 212 της 12. 8. 1988, σ. 2.
(2) Συλλογή DEU 1980, απόφαση της 17. 9. 1980, υπόθεση 730/79 (Philip Morris), σ. 2671.

συνδεόταν με την πραγματοποίηση ενός επενδυτικού σχεδίου που θα ολοκληρωνόταν μεταξύ 1986-1988 και επομένως θα έπρεπε να θεωρηθεί ότι συμβιβάζεται με τους κανόνες ανταγωνισμού της συνθήκης ΕΟΚ, δεν μπορεί να γίνει δεκτό από την Επιτροπή. Η Επιτροπή θεωρεί ότι η εισφορά κεφαλαίου ύψους 408,9 δισεκατομμυρίων λιρών Ιταλίας το 1986 αποτέλεσε τμήμα του συνόλου των οικονομικών πόρων του ομίλου Alfa Romeo το 1986 που ανέρχονταν σε 1 129,5 δισεκατομμύρια λίρες Ιταλίας, με τα οποία δεν πληρώθηκαν μόνο οι επενδύσεις ύψους 382,5 δισεκατομμυρίων λιρών Ιταλίας, αλλά καλύφθηκαν και οι ζημιές μέχρι του ποσού των 313,3 δισεκατομμυρίων λιρών Ιταλίας και εξοφλήθηκαν καθαρά χρέη που ανέρχονταν σε 433,7 δισεκατομμύρια λίρες Ιταλίας. Επίσης, οι ιταλικές αρχές δεν ήταν σε θέση να αποδείξουν ότι οι επενδύσεις αυτές εξυπηρετούσαν κάποιους σκοπούς αναδιάρθρωσης που συνδέονταν με τη μείωση της μη χρησιμοποιούμενης παραγωγικής ικανότητας, συναρμολογήσης της τάξης του 56 %. Πράγματι, το στρατηγικό σχέδιο του 1985 προβλέπει τους ακόλουθους τρεις τομείς επενδύσεων για το έτος 1986 ως 1988: μείωση του κόστους παραγωγής, μείωση των γενικών εξόδων και ανάπτυξη νέων προϊόντων και αγορών. Το σχέδιο, αυτό καθ' εαυτό, δεν συνέβαλε στην επίλυση των διαρθρωτικών προβλημάτων της εταιρείας.

Καθώς προχωρεί η ολοκλήρωση της αγοράς στα πλαίσια της δημιουργίας μιας ενιαίας αγοράς χωρίς εσωτερικά σύνορα το 1992, οι στρεβλώσεις του ανταγωνισμού που προκαλούνται από τη χορήγηση ενισχύσεων γίνονται συνεχώς εντονότερα αισθητές από τους ανταγωνιστές που δεν λαμβάνουν ενισχύσεις. Η Επιτροπή έλαβε το γεγονός αυτό υπόψη κατά την εκτίμηση περιπτώσεων ενίσχυσης. Από την απόψη αυτή, η Επιτροπή είναι της γνώμης ότι όλοι οι κατασκευαστές δικαιούνται μια συνετή αντιμετώπιση που να συμβιβάζεται με τη συνθήκη. Επομένως, η Επιτροπή μπορεί να εγκρίνει ενισχύσεις διάσωσης και αναδιάθρωσης μόνο σε εξαιρετικές περιστάσεις. Η ενίσχυση πρέπει να εντάσσεται σε ένα ικανοποιητικό σχέδιο αναδιάρθρωσης, και μπορεί να χορηγείται μόνο όπου αποδεικνύεται ότι εξυπηρετεί με τον καλύτερο τρόπο το συμφέρον της Κοινότητας συμβάλλοντας στη διατήρηση της επιχειρηματικής δραστηριότητας ενός κατασκευαστή και αποκαθιστώντας τη βιωσιμότητα της επιχείρησης. Είναι συγκεκριμένα απαραίτητα, να εξασφαλίσει η Επιτροπή, ότι οι ενισχύσεις δεν θα επιτρέψουν στον αποδέκτη να αυξήσει το μερίδιο του στην αγορά εις βάρος των ανταγωνιστών που δεν λαμβάνουν ενισχύσεις. Στις περιπτώσεις όπου ορισμένες εταιρείες εξακολουθούν να έχουν πλεονάζουσα παραγωγική ικανότητα, η Επιτροπή ενδέχεται να απαιτήσει μείωση της παραγωγικής ικανότητας, προκειμένου να διασφαλίσει ότι οι ενισχύσεις θα συμβάλλουν στην ανάκαμψη του τομέα. Σχετικά υπενθυμίζεται ότι κατά τη διάρκεια των ετών 1985 και 1986, τις χρονιές που η Alfa Romeo διασώθηκε με τις δύο εισφορές κεφαλαίου, υπήρχε υπερεπάρκεια στην παραγωγική ικανότητα της αυτοκινητοβιομηχανίας στην Κοινότητα, που έφτανε το 20 % περίπου.

Η Επιτροπή εφάρμοσε με συνέπεια την πολιτική αυτή στο παρελθόν. Στο πλαίσιο της αυτοκινητοβιομηχανίας την οποία η Επιτροπή θεωρεί ως ιδιαίτερα ευαίσθητο τομέα, η Επιτροπή όρισε, στην απόφασή της της 88/454/ΕΟΚ της 29ης Μαρτίου 1988 που αφορούσε ενισχύσεις υπέρ της Renault - επιχείρηση κατασκευής αποκλειστικά αυτοκινήτων οχημάτων [1], ότι οι ενισχύσεις διάσωσης ή αναδιάρθρωσης μπορεί να συμβιβάζονται με την κοινή αγορά, μόνο αν εντάσσονται στα πλαίσια ενός σχεδίου αναδιάρθρωσης που αφορά στην περίπτωση αυτή σημαντική μείωση της παραγωγικής ικανότητας, ανάλογη με το ποσό της ενίσχυσης. Η ίδια αρχή εφαρμόστηκε από την Επιτροπή στην απόφασή της 89/58/ΕΟΚ της 13ης Ιουλίου 1988 που αφορούσε ενισχύσεις της κυβέρνησης του Ηνωμένου Βασιλείου υπέρ του ομίλου Rover [2] που συνδεόνταν με την πώλησή του στην British Aerospace.

Αντίθετα με την αρχή που καθιερώθηκε στις προαναφερθείσες αποφάσεις, είχε ήδη τονιστεί ότι το στρατηγικό σχέδιο της Alfa Romeo δεν προέβλεπε τη μείωση της σημαντικής πλεονάζουσας παραγωγικής ικανότητάς της.

Με βάση τα ανωτέρω, συνάγεται ότι οι ενισχύσεις διάσωσης που χορηγήθηκαν στην Alfa Romeo, επέτρεψαν την τεχνητή συνέχιση των δραστηριοτήτων της εταιρείας αποτρέποντας την εκκαθάρισή της — φυσική συνέπεια της ελεύθερης λειτουργίας των δυνάμεων της αγοράς — και εμπόδισαν συγχρόνως τους άλλους ανταγωνιστές να αυξήσουν τα μερίδια αγοράς τους.

Επομένως, οι ενισχύσεις που δόθηκαν με τη μορφή εισφοράς κεφαλαίου ύψους 206,2 δισεκατομμυρίων λιρών Ιταλίας το 1985 και 408,9 δισεκατομμυρίων λιρών Ιταλίας το 1986 στην Alfa Romeo, δεν συμβιβάζονται με την κοινή αγορά, επειδή δεν πληρούν τους όρους του άρθρου 92 παράγραφος 3 της συνθήκης.

XI

Όπως τονίστηκε ανωτέρω στο τμήμα VIII, η Επιτροπή μπορεί στις περιπτώσεις αυτές, να ζητήσει από τα κράτη μέλη να αναζητήσουν από τους δικαιούχους τις ενισχύσεις που χορηγήθηκαν παράνομα.

Για το σκοπό αυτό, είναι απαραίτητο να ανακληθούν οι ασυμβίβαστες με την κοινή αγορά ενισχύσεις που δόθηκαν στον όμιλο Alfa Romeo με τη μορφή εισφοράς κεφαλαίου ύψους 206,2 δισεκατομμυρίων λιρών Ιταλίας το 1985 και 408,9 δισεκατομμυρίων λιρών Ιταλίας το 1986. Κατά κανόνα, οι ενισχύσεις πρέπει να επιστραφούν από αυτόν που τις έλαβε, δηλαδή από την Alfa Romeo. Πάντως, σύμφωνα με στοιχεία που έδωσε η ιταλική κυβέρνηση, με επιστολή της 21ης Ιουλίου 1988, η Alfa Romeo SpA τέθηκε υπό εκκαθάριση στις 31 Δεκεμβρίου 1987 και όλα τα εναπομείναντα στοιχεία του ενεργητικού της και του παθητικού της μεταβιβάστηκαν στη Finmeccanica (βλέπε μέρος V). Συνεπώς, ενώ δεν είναι πλέον δυνατό να επιστραφούν οι ενισχύσεις συνολικού ύψους 615,1 δισεκατομμυρίων λιρών Ιταλίας από τον τέως όμιλο Alfa Romeo η Επιτροπή υπογραμμίζει ότι η κατάσταση αυτή προέκυψε από την παράβαση των διατάξεων του άρθρου 93 παράγραφος 3 της συνθήκης εκ μέρους των ιταλικών αρχών. Δεδομένου ότι οι ενισχύσεις δεν κοινοποιήθηκαν εκ των προτέρων στο στάδιο σχεδιασμού τους η Επιτροπή δεν ήταν πράγματι σε θέση να κινήσει εγκαίρως τη διοικητική διαδικασία του άρθρου 93 παράγραφος 2 της συνθήκης και διατύπωσε τη θέση της μόνο πρόσφατα, μετά την πώληση του ομίλου Alfa Romeo.

Πρέπει να ληφθεί υπόψη ότι η FIAT δεν απέκτησε το σύνολο των στοιχείων του ενεργητικού της Alfa Romeo και περιόρισε τις χρηματοπιστωτικές υποχρεώσεις της έναντι των καθαρών οικονομικών χρεών της Alfa Romeo σε λιγότερο από 700 δισεκατομμύρια λίρες Ιταλίας . Επομένως, η FIAT δεν φέρει την ευθύνη της επιστροφής της ενίσχυσης, δεδομένου επίσης ότι κατέβαλε μια δίκαιη τιμή για την αγορά του ενεργητικού της Alfa Romeo.

[1] ΕΕ αριθ. L 220 της 11. 8. 1988, σ. 30.

[2] ΕΕ αριθ. L 25 της 28. 1. 1989, σ. 92.

Υπό τις ειδικές αυτές συνθήκες, η ενίσχυση θα πρέπει να επιστραφεί από το νομικό πρόσωπο που έχει αναλάβει όλα τα χρέη του τέως ομίλου Alfa Romeo, πέραν του ποσού των 700 δισεκατομμυρίων λιρών Ιταλίας που ανέλαβε η FIAT ιδιοκτήτρια του ομίλου Alfa Romeo και το οποίο νομικό πρόσωπο ενήργησε ως πωλητής του ομίλου, δηλαδή η Finmeccanica. Επιπλέον, η Finmeccanica είναι η μόνη που έλαβε όλα τα έσοδα που προέκυψαν από τις συναλλαγές για την πώληση του ενεργητικού του τέως ομίλου Alfa Romeo, δηλαδή των 1 223,5 δισεκατομμυρίων λιρών Ιταλίας, από τα οποία 1 024,6 δισεκατομμύρια λίρες Ιταλίας θα λάβει η FIAT και 198,9 δισεκατομμύρια λίρες Ιταλίας έλαβαν η Credito Italiano και η Banco di Roma. Επομένως, η ιταλική κυβέρνηση θα πρέπει να διατάξει την επιστροφή των εν λόγω ενισχύσεων από την Finmeccanica, εντός προθεσμίας δύο μηνών από την κοινοποίηση της παρούσας απόφασης.

Η επιστροφή της ενίσχυσης θα πραγματοποιηθεί σύμφωνα με τις διαδικασίες και τις διατάξεις της εθνικής νομοθεσίας, συμπεριλαμβανομένων εκείνων που αναφέρονται στους τόκους υπερημερίας για τα χρέη προς το δημόσιο, στην περίπτωση που η επιστροφή της ενίσχυσης εκ μέρους της Finmeccanica δεν γίνει εντός της ανωτέρω δίμηνης προθεσμίας,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΑΠΟΦΑΣΗ:

Άρθρο 1

Οι ενισχύσεις που χορήγησε με τη μορφή εισφορών κεφαλαίου συνολικού ύψους 615,1 δισεκατομμυρίων λιρών Ιταλίας η ιταλική κυβέρνηση μέσω των δημόσιων εταιρειών Holding IRI και Finmeccanica στην Alfa Romeo, είναι παράνομες και, συνεπώς, ασυμβίβαστες με την κοινή αγορά κατά την έννοια του άρθρου 92 παράγραφος 1 της συνθήκης, για το λόγο ότι χορηγήθηκαν κατά παράβαση των κανόνων διαδικασίας του άρθρου 93 παράγραφος 2 της συνθήκης. Επιπλέον, οι ενισχύσεις είναι επίσης ασυμβίβαστες με την κοινή αγορά, δεδομένου ότι δεν πληρούν τις προϋποθέσεις παρέκκλισης που προβλέπονται από το άρθρο 92 παράγραφος 3 της συνθήκης.

Άρθρο 2

Η ιταλική κυβέρνηση καλείται να καταργήσει τις ενισχύσεις που αναφέρονται στο άρθρο 1 και να ζητήσει την επιστροφή των προαναφερόμενων ενισχύσεων, από την Finmeccanica μέσα σε δύο μήνες από την κοινοποίηση της παρούσας απόφασης.

Η επιστροφή θα πραγματοποιηθεί σύμφωνα με τις διαδικασίες και τις διατάξεις της εθνικής νομοθεσίας, συμπεριλαμβανομένων και αυτών που αναφέρονται στους τόκους υπερημερίας για χρέη προς το δημόσιο, στην περίπτωση που η εξόφληση πραγματοποιηθεί μετά την πάροδο της δίμηνης προθεσμίας που αναφέρεται στην παράγραφο 1.

Άρθρο 3

Η ιταλική κυβέρνηση θα ενημερώσει την Επιτροπή εντός δύο μηνών από τη κοινοποίηση της παρούσας απόφασης, σχετικά με τα μέτρα που έλαβε για να συμμορφωθεί προς αυτή.

Άρθρο 4

Η παρούσα απόφαση απευθύνεται στην Ιταλική Δημοκρατία.

Βρυξέλλες, 31 Μαΐου 1989.

Για την Επιτροπή
SIR LEON BRITTAN
Αντιπρόεδρος