DECISÃO DA COMISSÃO

de 31 de Maio de 1989

relativa ao auxílio concedido pelo Governo italiano ao grupo Alfa Romeo, um produtor de veículos a motor

(Apenas faz fé o texto em língua italiana)

(89/661/CEE)

A COMISSÃO DAS COMUNIDADES EUROPEIAS,

Tendo em conta o Tratado que institui a Comunidade Económica Europeia e, nomeadamente, o nº 2, primeiro parágrafo, do seu artigo 93º,

Tendo notificado, nos termos do artigo acima referido, os interessados directos para apresentarem as suas observações,

Considerando o seguinte:

I

Por carta datada de 1 de Outubro de 1986, a Comissão solicitou ao Governo italiano informações relativas a um alegado auxílio sob a forma de novo capital no montante de 209 biliões de liras italianas que o Governo italiano, de acordo com informações da imprensa, concedeu em 1985 à Alfa Romeo.

Por carta de 21 de Novembro de 1986 da Representação Permanente italiana, foi confirmado que o montante de 206,2 biliões de liras italianas sob a forma de uma contribuição de capital havia sido atribuído à Alfa Romeo pelos seus accionistas Finmeccanica e IRI durante 1985, no sentido de cobrir as perdas da empresa ocorridas durante 1984 e durante a primeira metade de 1985. Para além disso, referia-se que as informações relativas à cobertura de perdas ocorridas até ao final de 1986 não poderiam ser ainda fornecidas devido a só muito recentemente se ter concluído o processo de aquisição da Alfa Romeo por parte da Fiat.

Por telex de 18 de Dezembro de 1986, a Comissão solicitou ao Governo italiano informações relativas a qualquer outro auxílio previsto ou já concedido, a favor da Alfa Romeo ou da Fiat, no âmbito da operação de tomada de controlo da Alfa Romeo pela Fiat.

Por telex de 30 de Janeiro de 1987 da Representação Permanente italiana, o Governo italiano informou a Comissão de que, no âmbito da operação de tomada de controlo, não tinha sido efectuada nem estava prevista qualquer intervenção financeira pública. A aquisição pela Fiat processou-se com base numa avaliação das duas propostas concorrentes apresentadas pela Ford e pela Fiat, avaliação realizada por uma empresa de consultadoria independente, tendo assim correspondido às condições de mercado normais. Por último, declarava-se que os dados financeiros solicitados pela Comissão não se encontravam ainda disponíveis, mas seriam enviados oportunamente.

Na sequência de um pedido de informações complementares da Comissão, o Governo italiano declarou, no seu telex de 27 de Março de 1987, que os peritos externos tinham concluído que ambas as propostas eram economicamente aceitáveis, mas que a proposta da Fiat era preferível na medida em que oferecia uma renovação mais rápida da gama de produtos da Alfa Romeo, incluía os associados da Alfa Romeo italianos, evitava parcialmente o encargo do vendedor remanescente e continha objectivos claros a atingir no que diz respeito ao emprego. Para além disso, a resposta incluía informações relativas ao preço de aquisição da Alfa Romeo sob a forma de assunção da dívida da Alfa Romeo de 700 biliões de liras italianas (incluindo os empréstimos concedidos ao abrigo da Lei nº 675/77) e de um montante de 1 050 biliões de liras italianas que terão de ser pagos pela Fiat em cinco prestações anuais, com início no sexto ano a partir de 1 de Janeiro de 1987, data da tomada de controlo. No que diz respeito às dívidas da Alfa Romeo, declarava-se que as dívidas remanescentes desta empresa que não tinham sido assumidas pela Fiat seriam assumidas pelo vendedor (incluindo o empréstimo concedido ao abrigo da Lei nº 46/82).

Apesar de a Comissão ter solicitado em diversas ocasiões informações pormenorizadas relativas à operação de venda da Alfa Romeo à Fiat e à proposta concorrente apresentada pela Ford, a carta de 2 de Julho de 1987 do Governo italiano não continha qualquer informação adicional.

Em 29 de Julho de 1987, a Comissão decidiu dar início ao processo previsto no nº. 2 do artigo 93º do Tratado CEE relativamente à concessão de novo capital num montante de 206,2 biliões de liras italianas para 1985 à Alfa Romeo e relativamente a uma alegada subvenção a favor do preço de aquisição pago pela Fiat pela tomada de controlo da Alfa Romeo. Com base nas informações de que dispunha, a Comissão considerou que o Governo italiano tinha ajudado a Fiat na medida em que lhe pode ter dado uma vantagem concorrencial ao impor-lhe um preço inferior ao que poderia ter sido obtido de um segundo proponente, a saber, a Ford, pelos activos da Alfa Romeo que a Fiat passou a controlar no final de 1986. Para além disso, não pôde determinar em que medida o preço de aquisição teve em conta a provisão de capital de 1985.

Por carta de 6 de Agosto de 1987, a Comissão notificou o Governo italiano para apresentar as suas observações e para responder às questões precisas levantadas na carta. Nos termos do nº 2 do artigo 93º do Tratado CEE, os outros Estados-membros e os terceiros interessados foram igualmente notificados no sentido de apresentarem as suas observações.

II

No âmbito do processo, o Governo italiano apresentou as suas observações por carta de 7 de Outubro de 1987. Nesta carta, o Governo italiano confirmou a sua posição de que a venda da Alfa Romeo ao grupo Fiat não continha elementos de auxílio abrangidos pelo artigo 92º do Tratado CEE. Forneceu igualmente alguns dados de que se infere que durante 1986 foi concedida à Alfa Romeo uma provisão de

capital adicional no montante de 408,9 biliões de liras italianas. O grupo havia sofrido perdas pelo menos desde 1978 e, em 1986, estas perdas elevavam-se a 313,3 biliões de liras italianas. Referia-se igualmente que o montante da dívida da Alfa Romeo que não havia sido assumida pela Fiat se elevava a 291 biliões de liras italianas.

O Governo italiano indicou igualmente que a Finmeccanica prestaria as informações solicitadas relativamente às condições da tomada de controlo, bem como sobre a comparação entre as duas propostas concorrentes. A Finmeccanica fá-lo-ia de forma directa.

A Comissão recebeu da Finmeccanica três documentos enviados por cartas de 20 de Outubro de 1987, 29 de Dezembro de 1987 e 8 de Março de 1988.

Quatro outros Estados-membros apresentaram observações no âmbito do processo.

III

A partir das informações fornecidas no âmbito do processo pelo Governo italiano e pela Finmeccanica tornou-se óbvio que a injecção de novo capital no montante de 408,9 biliões de liras italianas efectuada em 1986 se destinou a reduzir a dívida financeira do grupo Alfa Romeo num montante equivalente. Esta injecção de capital efectuada pela Finmeccanica foi parcialmente realizada através da sua filial Saige, cujas acções pertenciam integralmente à Finmeccanica. Assim, a injecção de novo capital melhorou consideravelmente a situação financeira do grupo Alfa Romeo. Deve notar-se que esta injecção de capital foi decidida em Julho de 1986 durante as negociações de venda entre a Finmeccanica e a Ford que se realizaram entre Maio e Setembro de 1986.

A Comissão decidiu assim, em 10 de Maio de 1988, alargar o processo iniciado em 29 de Julho de 1987, no sentido de passar também a cobrir os elementos de auxílio contidos na provisão do novo capital à Alfa Romeo em 1986 no montante de 408,9 biliões de liras italianas. Para além disso, a Comissão insistiu junto do Governo italiano para que fornecesse pormenores completos relativos à venda da Alfa Romeo, bem como as condições precisas das duas propostas concorrentes.

Por carta de 19 de Maio de 1988, a Comissão notificou o Governo italiano para apresentar as suas observações. Foram colocadas questões específicas suplementares à Finmeccanica e ao Governo italiano por cartas de 25 de Maio de 1988 no que diz respeito à avaliação das propostas concorrentes. Nos termos do nº 2 do artigo 93º do Tratado CEE, os outros Estados-membros e os terceiros notificados foram igualmente notificados para apresentarem as suas observações.

IV

As autoridades italianas apresentaram as suas observações sobre o alargamento do processo por carta de 21 de Julho de 1988. Os anexos a esta carta, a carta da Finmeccanica de 15 de Julho de 1988, bem como a carta das autoridades italianas de 17 de Novembro de 1988 e respectivos anexos, forneceram informações pormenorizadas sobre:

— a situação financeira da Alfa Romeo no final de 1986,

— o calendário dos acontecimentos, no que diz respeito às negociações entre a Finmeccanica e as duas empresas proponentes durante 1986,

— as condições do acordo de venda entre a Fiat e a Finmeccanica,

— as disposições financeiras no que diz respeito às partes da Alfa Romeo que continuam a pertencer à Finmeccanica e as condições da sua venda aos bancos públicos, bem como relativas ao pagamento das dívidas financeiras remanescentes pela Finmeccanica,

— a criação do grupo Alfa Romeo pela Fiat e os seus resultados durante 1987,

— os investimentos na Alfa Romeo realizados durante 1986 e 1987 e os auxílios obtidos relativamente a estes investimentos.

No que diz respeito à injecção de capital de 408,9 biliões de liras italianas na Alfa Romeo, decidida e concedida durante o mês de Junho de 1986 pelos accionistas da Finmeccanica e a sua filial Saige, o Governo italiano declarou não existir qualquer razão objectiva para estabelecer uma ligação entre esta recapitalização e as decisões posteriores relativas à venda da Alfa Romeo: contrariamente à injecção de capital de 1985, que se elevou a 206,2 biliões de liras italianas, a nova injecção de capital não foi efectuada para compensar perdas uma vez que esta compensação havia sido realizada através de uma redução do capital social, mas sim no âmbito do programa de investimento trienal (1986/1988) e à necessidade de a empresa manter uma posição financeira saudável à luz das opções estratégicas a fazer no sentido de encontrar uma solução radical para a sua crise estrutural. Assim, a contribuição de capital deveria, na opinião do Governo italiano, ser considerada plenamente compatível com o Tratado. Para além disso, dado o prestígio da Alfa Romeo e o seu papel de liderança no mercado mundial de carros de desporto, um programa de reestruturação económica de grande escala, que ajudaria igualmente a aumentar o potencial tecnológico, apresentava certos atractivos para os accionistas privados. A operação era igualmente considerada como coerente com a política do Governo de privatizar sectores em que a participação do Estado não assumia uma importância estratégica.

Foi igualmente declarado que nas datas em que a assembleia geral da Alfa Romeo tomou a decisão de aumentar o capital de 408,9 biliões de liras italianas e os accionistas efectuaram os seus pagamentos para o aumento de capital, as negociações encontravam-se em curso unicamente com a Ford; este aspecto é só por si suficiente para demonstrar que esta operação não se destinava de qualquer modo a favorecer a Fiat. Deste modo, as autoridades italianas consideraram que a declaração na carta da Comissão de que um aumento do capital permitiria à Fiat adquirir a Alfa Romeo sem suportar a totalidade da sua dívida não tinha qualquer fundamento.

No que diz respeito à comparação entre as ofertas da Fiat e da Ford, as autoridades italianas afirmaram que a decisão a favor da Fiat se baseou numa avaliação financeira das duas ofertas realizada por uma empresa de consultadoria independente, cujas conclusões constituíram a base de um «parecer imparcial» formulado em 3 de Novembro de 1986. A conclusão deste «parecer imparcial» é a de que, nessa altura, a contrapartida a receber pela Finmeccanica no âmbito da proposta da Ford ou da proposta da Fiat era economicamente aceitável e situava-se no âmbito de uma gama de valores

que os consultores independentes consideraram equitativas. Os consultores concluíram, no entanto, que a proposta da Fiat era preferível do ponto de vista financeiro para a Finmeccanica. Segundo as autoridades italianas, para além das vantagens financeiras da oferta da Fiat, o conselho de administração da Finmeccanica aceitou a proposta desta empresa igualmente em função das seguintes vantagens em comparação com a oferta da Ford:

— liberaria a Finmeccanica da obrigação de partilhar as perdas da Alfa Romeo depois de 1 de Janeiro de 1987 e de contribuir para a reestruturação necessária para eliminar as causas estruturais destas perdas,

— renovação mais rápida da gama de produtos da Alfa Romeo, oferecendo uma melhor garantia de que atingiria um grau razoável de competitividade no mercado europeu num período de tempo relativamente curto,

— inclusão de todas as empresas associadas da Alfa Romeo,

— um empenhamento mais forte no que diz respeito a objectivos de emprego.

As considerações acima referidas levaram os órgãos de gestão da Finmeccanica e do IRI a decidirem-se pela Fiat. Esta decisão foi aprovada pelo Governo italiano por decisão de 7 de Novembro de 1986.

Dois outros Estados-membros apresentaram observações relativamente ao alargamento do processo.

V

A Alfa Romeo é o segundo maior produtor de automóveis em Itália. A empresa criada em 1910 viria a tornar-se parte da sociedade de controlo pública IRI em 1933. Como em relação à maioria dos fabricantes de automóveis, o primeiro choque dos preços petrolíferos de 1973/1974, que esteve na base de uma crise sem precedentes do mercado automóvel, ocasionou perdas para a Alfa Romeo. No entanto, esta empresa nunca viria a recuperar financeiramente e continuou a sofrer perdas durante os 14 anos seguintes sem interrupção.

No início, os problemas da empresa resultaram de decisões estratégicas tomadas em anos anteriores. No final da década de 60, a empresa decidiu alargar a sua gama de modelos e começar a produzir carros ligeiros para o que construiu instalações de fabrico e montagem da Alfasud perto de Nápoles. Com a criação destas instalações, entradas em funcionamento em 1972, a capacidade anual de montagem de veículos da Alfa Romeo quase que duplicou para cerca de 400 000 veículos. No entanto, estas instalações caracterizaram-se desde sempre por excesso de capacidade, por problemas laborais e por uma baixa produtividade da mão-de-obra. O pesado encargo financeiro constituído pela Alfasud impediu a renovação dos produtos por parte das instalações da Alfa Romeo milanesas, bem como a modernização destas instalações de produção. No final da década de 70, a gestão da Alfa Romeo adoptou uma estratégia de mercado defensiva, abandonando as suas actividades no estrangeiro e empresas comuns e adoptando um planeamento ano a ano.

O ano de 1980 constitui um ponto de viragem na estratégia da empresa. Foi adoptado um plano estratégico de dez anos, envolvendo grandes investimentos destinados a uma produção maior e mais concorrencial acompanhados de uma política de comercialização agressiva. O plano envolveu igualmente uma reestruturação a nível da organização. Em especial, a Alfa Romeo e a Alfasud fundiram-se numa única empresa (a Alfa Romeo Auto), tendo as actividades no domínio dos motores de avião e dos veículos industriais passando a ser controladas por duas novas entidades jurídicas (a Avio e a Arveco). As principais características deste novo plano de produção destinado a atingir um nível crítico de cerca de 300 000 veículos por ano eram as seguintes: a renovação da gama de modelos e diminuição do seu período de vida; um acordo com o grupo Fiat para a produção de componentes comuns e uma empresa comum com a empresa japonesa Nissan para a produção de novos veículos ligeiros (a Arna) nas instalações de Nápoles. A Alfa Romeo forneceria os mesmos motores que os usados na produção da Alfasud e os componentes mecânicos, fornecendo a Nissan as carroçarias dos automóveis. O drástico aumento da produção e da utilização das instalações, previsto no plano, nunca viria a ocorrer porque excessivamente optimista, na medida em que a Arna se viria a revelar um fracasso. Pelo contrário, a Alfa Romeo sofreu perdas contínuas em termos de parte do mercado e a sua produção declinou no período de 1981/1984.

Tendo em conta o considerável excesso de capacidade de produção registado a nível europeu em 1983/1984, a Alfa Romeo procedeu a uma revisão dos seus objectivos através da definição de novas estruturas organizacionais, que deixaram de se basear na melhoria do mercado em termos de volume e preços, agora irrealistas, passando, sim, a fundar-se numa redução drástica dos custos de produção, dos custos de funcionamento e numa reestruturação dos seus recursos em geral. A empresa reviu o seu plano de investimento com o objectivo de atingir um ponto crítico a um nível inferior (220 000 veículos por ano) através de uma renovação completa do processo de produção, da optimização da gama de modelos produzidos (utilizando os mesmos macrocomponentes para diferentes modelos), de que resultaram enormes reduções da mão-de-obra, medidas estas inteiramente cobertas através da intervenção da Cassa integrazione.

Relativamente a parte destes investimentos, a Alfa Romeo recebeu auxílios públicos ao abrigo das Leis nº 675/77 e nº 46/82. A Comissão aprovou, em Novembro de 1983 e em Julho de 1984, auxílios ao investimento a favor da Alfa Romeo sob a forma de subvenções, no valor de 88 biliões de liras italianas e de empréstimos em condições favoráveis e com bonificações de juros no montante de 363 biliões de liras italianas, para apoiar a transferência de algumas actividades para as instalações do Mezzogiorno e uma unidade de produção de componentes comuns com a Fiat. A Comissão aprovou igualmente, em Dezembro de 1984, empréstimos em condições favoráveis no montante de 81,6 biliões de liras italianas e de subvenções no montante de 39,6 biliões de liras italianas a favor de investimentos inovadores e de despesas de I & D. Não pode ser estabelecida qualquer ligação entre estes investimentos objecto de auxílio e a injecção de capital realizada posteriormente em 1985. Não foram apresentados como fazendo parte de uma operação de reestruturação ampla, envolvendo a reestruturação técnica e financeira do grupo, mas como uma acção muito mais limitada relativa especificamente à transferência de algumas actividades para o Mezzogiorno. Durante os últimos anos, as autoridades

italianas nunca notificaram ou informaram a Comissão da sua intenção de injectar novo capital ou de conceder auxílios à Alfa Romeo no sentido de apoiar investimentos adicionais, a reestruturação financeira ou para compensar perdas de exploração do grupo.

Como consequência do facto de o plano de investimento não ter conduzido às melhorias esperadas a nível da produtividade da mão-de-obra e da qualidade do produto, os resultados financeiros da Alfa deterioraram-se dramaticamente durante os anos de 1984 e 1985.

A decisão de vender as actividades de veículos a motor do grupo Alfa Romeo veio na sequência de uma série de avaliações da estratégia futura a seguir depois de o plano de reestruturação se ter revelado um fracasso. Estas avaliações foram realizadas em 1985 e 1986, quer directamente pela Finmeccanica e pelo IRI, quer por organismos adequados a nível governamental e parlamentar. Estas avaliações revelaram que o grupo não se poderia tornar rentável enquanto produtor independente e que a única solução possível para a profunda crise financeira e de mercado da Alfa Romeo era a fusão da empresa com um produtor de veículos automóveis de grandes dimensões.

No início de 1986, foram estabelecidos contactos com os maiores produtores de veículos automóveis mundiais no sentido de saber se estavam interessados em adquirir acções nas empresas Alfa Romeo ou simplesmente as actividades de fabrico de motores do grupo. As únicas propostas apresentadas foram as da Ford e da Fiat.

Na sequência de estudos técnicos intensivos e de negociações entre a Finmeccanica/Alfa Romeo e a Ford, esta última apresentou, em 30 de Setembro de 1986, uma proposta formal de aquisição da Alfa Romeo válida até 7 de Novembro de 1986. A proposta da Ford consistia em manter a Alfa Romeo como uma empresa independente, na qual a Ford passaria a deter uma participação minoritária (cerca de 20 %) com o direito de exercer uma opção de aquisição da maioria do capital durante os três anos seguintes. A Ford manteria a identidade, a marca e as características distintivas da Alfa Romeo. Aumentaria gradualmante o volume de produção até atingir a plena capacidade por volta de 1994, mantendo o nível de emprego actual. A proposta incluía também opções duplas para aquisição das restantes acções durante o período seguinte de cinco anos. Assim sendo, a aquisição de todas as acções estaria completa no prazo de oito anos. A Ford adquiriria o capital da Alfa Romeo Auto, das suas filiais Alfa Romeo Credit e Leasing e das empresas de vendas nacionais existentes em quinze países. Numa fase ulterior, a Ford adquiriria também a Arna, a Spica e a Arveco. A proposta da Ford incluía também um plano de investimento para os anos seguintes avaliado em 4 000 biliões de liras italianas. Os custos destes investimentos seriam repartidos entre os accionistas (isto é, a Finmeccanica e a Ford) proporcionalmente às respectivas participações naquela data. As perdas de funcionamento seriam repartidas do mesmo modo. A Ford contava conseguir que a Alfa Romeo voltasse a ser rentável por volta de 1990.

Em 1 de Outubro de 1986, a Fiat informou a Finmeccanica de que pretendia cooperar na reestruturação e relançamento da Alfa Romeo, anunciou os pontos principais da sua proposta e comprometeu-se a prestar mais informações o mais brevemente possível. Em 24 de Outubro, a Fiat enviou à Finmeccanica uma proposta de trabalho e forneceu mais pormenores na sua carta de 1 de Novembro. Afirmou que a sua proposta era a de adquirir o capital líquido investido do grupo Alfa Romeo, avaliado em 1 750 biliões de liras italianas, com base nas informações prestadas pela Finmeccanica. A Fiat propôs-se assumir no momento da aquisição as dívidas financeiras líquidas do grupo Alfa Romeo, no montante de exactamente 700 biliões de liras italianas. Os restantes 1 050 biliões de liras italianas, sujeitos a controlo de contas, seriam pagos em cinco prestações anuais, devendo a primeira ser paga no final do sexto ano a contar da data de aquisição e a última no final do décimo ano.

A aquisição pela Fiat tinha por objectivo a criação de uma nova entidade jurídica resultante da fusão das actividades da Alfa Romeo e da Lancia de produção de veículos executivos. A nova empresa, a ser designada por Alfa Lancia, atingiria em 1992 uma capacidade de produção de 620 000 veículos por ano, dos quais 300 000 seriam veículos Alfa Romeo. A capacidade existente da Alfa Romeo, correspondente a 400 000 veículos, seria mantida e plenamente utilizada. Entre 1987 e 1995, a Fiat investiria cerca de 5 000 biliões de liras italianas na nova empresa, dos quais aproximadamente 75 % seriam destinados às fábricas Alfa Romeo. Em finais de 1990, existiriam 28 000 trabalhadores na fábrica Alfa Romeo. Até 1990, os custos ligados a despedimentos por excesso de mão-de-obra seriam assumidos pela Cassa integrazione ou por esquemas de reforma antecipada. As partes do grupo Alfa Romeo que seriam introduzidas na nova empresa correspondem aos activos imobilizados e não imobilizados, às responsabilidades no montante líquido correspondente a 700 biliões de liras italianas, ao capital de exploração e às existências da Alfa Romeo Spa e da Alfa Romeo Auto, bem como às acções das suas filiais italianas e estrangeiras, exceptuando a Alfa Romeo International.

Em 6 de Novembro, a Finmeccanica informou a Fiat de que o seu conselho de administração tinha decidido no dia anterior aceitar a proposta da Fiat acima referida. A Finmeccanica afirmou também que a aceitação incluía a decisão da Finmeccanica de transferir para a Fiat qualquer participação que lhe pudesse ser atribuída na nova empresa, quer directamente quer através de empresas por ela controladas.

No início de Dezembro de 1986, como consequência do acordo de venda entre a Finmeccanica e a Fiat, a Alfa Romeo Auto e a Alfa Romeo Spa transferiram para o grupo Fiat, pelo valor contabilístico, os seus activos.

A partir de 1 de Janeiro de 1987, a Fiat assumiu a plena responsabilidade pela gestão dos activos transferidos. Em 2 de Janeiro de 1987, a Fiat adquiriu da Alfa Romeo Spa e da Alfa Romeo Auto todos os activos e as acções acima mencionadas no capital das filiais da Alfa num valor total de 1 024,6 biliões de liras italianas, tal como definido subsequentemente com base no balanço contabilístico de 31 de Dezembro de 1986. O novo grupo Alfa Lancia foi criado e entrou em funcionamento na mesma data. Também na mesma data, as obrigações financeiras líquidas, no montante de 700 biliões de liras italianas, do anterior grupo Alfa Romeo passaram a ser da responsabilidade da nova empresa.

Em Maio de 1987, a Alfa Romeo Spa e a Alfa Romeo Auto passaram a designar-se por Finmilano e Sofinpar, respectivamente. Em Junho de 1987, estas duas empresas foram vendidas, num valor total de 198,9 biliões de liras italianas, respectivamente, ao Banco di Roma e ao Credito Italiano,

este último controlado pelo IRI. Antes da sua venda, os activos restantes e as obrigações nestas empresas, que não passaram para a Fiat, foram transferidos para a Finmeccanica. À Finmilano e à Sofinpar foram atribuídos apenas 212,2 biliões de liras italianas de dotações financeiras, que representavam os fundos obtidos por estas empresas na sequência da transferência para a Finmeccanica dos activos restantes da Alfa Romeo. Estas empresas conservaram os créditos de imposto acumulados através das perdas do grupo Alfa Romeo, o que constituiu a razão principal da sua aquisição pelos dois bancos.

O grupo Alfa Lancia tem sido uma empresa rentável desde o primeiro ano da sua existência apesar das perdas da sua divisão Alfa Romeo. A Fiat conseguiu alcançar um acordo com os sindicatos da Alfa Romeo, acordo esse que permitiu uma rápida melhoria do seu comportamento financeiro. O grupo Alfa Lancia continuou a receber auxílios ao abrigo das Leis nº 675/77, nº 1089/68 e nº 219/81 em apoio dos investimentos realizados nas instalações do anterior grupo Alfa Romeo. Relativamente a 1987, estes auxílios elevaram-se a subvenções no valor de 12,4 biliões de liras italianas e empréstimos em condições favoráveis num valor de 67,7 biliões de liras italianas em apolo de investimentos num montante de 207 biliões de liras italianas.

VI

Por ocasião da sua venda, a estrutura do grupo Alfa Romeo era a seguinte:

— Alfa Romeo Spa: sociedade de controlo do grupo Alfa Romeo (accionistas: Finmeccanica 84 %, IRI 16 %, outros 0,002 %),

— Alfa Romeo Auto: produção automóvel (accionistas: Finmeccanica 49 %, Alfa Romeo Spa 33,4 %, Saige 17,6 %),

— Arna: montagem de automóveis (accionistas: Alfa Romeo 50 %, Nissan 50 %),

— Arveco: veículos comerciais, componentes (Alfa Romeo 100 %),

— Spica: componentes e acessórios (Alfa Romeo 100 %),

— Merisinter, MC, Autodelta: empresas mais pequenas de produção (Alfa Romeo 100 %),

— Alfa Romeo Credit, Alfa Romeo International, Alfa Romeo Leasing: sociedades de financiamento,

— quinze empresas de distribuição em diferentes países.

Durante o ano de 1986, último ano de independência do grupo, o grupo Alfa Romeo produziu 168 100 veículos, dos quais 86 500 foram produzidos nas suas fábricas de Milão e 81 800 nas suas fábricas de Nápoles. O grupo vendeu 180 200 veículos. Deste número, 104 700 veículos foram vendidos em Itália e 75 500 exportados, o que significa um aumento de, respectivamente, 6,3 % e 49,2 % em comparação com 1985. A quota de mercado da Alfa Romeo em Itália em 1986 elevou-se nos segmentos de mercado relevantes a 14,6 % e a sua quota total no mercado comum a cerca de 1,6 %.

O volume de negócios do grupo em 1986 rondou os 3 000 biliões de liras italianas, dos quais 28 % resultaram de exportações. A capacidade de produção de 400 000 veículos por ano foi mantida durante os anos 80. A taxa de capacidade de utilização durante o ano de 1986 corresponde, por conseguinte, a 42 %. Em 1986, o grupo Alfa Romeo tinha um efectivo de aproximadamente 32 500 trabalhadores. Além disso, cerca de 13 000 trabalhadores encontravam-se temporariamente desempregados e foram incorporados na Cassa Integrazione. O resultado financeiro do grupo em 1986 corresponde, no mínimo, a 313,3 biliões de liras italianas, em comparação com um recorde de perdas em 1985 de 465,5 biliões de liras italianas.

A Fiat é uma empresa privada que se dedica principalmente à produção e comercialização de veículos ligeiros, de veículos comerciais, de veículos industriais e de equipamento agrícola, o que representa cerca de 75 % das actividades da empresa. As actividades restantes abrangem, nomeadamente, equipamento industrial, chapas para máquinas, aviónica, telecomunicações, biotecnologia, bem como operações financeiras e serviços. Em 1986, a Fiat produziu 1 698 700 veículos ligeiros e 59 200 veículos comerciais e aumentou a sua quota de mercado na Europa para 14,0 %, enquanto continuava a dominar o mercado italiano com uma quota de mercado de 61,9 %. A empresa tem sido altamente rentável durante os últimos anos. Mesmo depois da absorção da Alfa Romeo, a taxa de utilização de capacidades da Fiat ultrapassa 90 %. A Fiat alega ter ocupado em 1988 a liderança do mercado europeu com uma quota de mercado estimada em 14,9 % na Europa Ocidental e com um número de registos de veículos automóveis de 1,93 milhão.

VII

Ao examinar a compatibilidade com o mercado comum das intervenções públicas sob a forma de injecções de capital no grupo Alfa Romeo durante 1985 e 1986, bem como sob a forma de um preço de aquisição inferior ao valor de mercado a favor da Fiat, a Comissão verificou em que medida estas intervenções continham elementos de auxílio nos termos do nº 1 do artigo 92º do Tratado CEE.

As injecções de capital num montante de 206,2 biliões de liras italianas em 1985 e de 408,9 biliões de liras italianas em 1986, a favor, respectivamente, da Alfa Romeo Spa e da Alfa Romeo Auto, contêm elementos de auxílio nos termos do nº 1 do artigo 92º do Tratado CEE. Na verdade, ao nível do grupo, em relação ao qual foram fornecidos dados consolidados pelas autoridades italianas através de ofício de 7 de Outubro de 1987, as perdas e contribuições de capital do grupo Alfa Romeo verificadas em 1979/1986 foram as seguintes:

(Em biliões de liras italianas)

	Perdas	Contribuições de capital
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

De tais dados resulta que, no período considerado, as perdas do grupo, no valor de 1 484,5 biliões de liras italianas, foram financiadas com contribuições estatais no montante de 1 387,5 biliões de liras italianas. Este último montante compreende as intervenções relativas à conta capital de 206,2 e 408,9 biliões de liras italianas realizadas em 1985 (1) e 1986 objecto da presente decisão.

As referidas intervenções, 615,1 biliões de liras italianas, foram efectuadas pelo Estado italiano através da IRI e da Finmeccanica (esta interveio através da Saige, sua associada). Convém precisar que a Finmeccanica não dispunha de recursos financeiros próprios já que os balanços de 1985 e 1986 apresentavam margens de autofinanciamento negativo. Por consequência, a IRI, proprietária da sociedade Finmeccanica, foi obrigada a intervir quer para compensar a referida margem negativa quer para financiar os investimentos efectuados pela Finmeccanica no referido biénio: ver as respectivas entradas de capital de 773,5 e 1 020,8 biliões de liras italianas realizadas pela IRI na página 21 do balanço da Finmeccanica relativamente a 1986.

Deve ainda dizer-se que, com tal fim, a IRI recebeu do Estado subvenções sob a forma de entradas de capital e obrigações convertíveis, subvenções expressamente destinadas à Finmeccanica e particularmente «à recapitalização e saneamento financeiro das sociedades da indústria mecânica e automóvel ...» (conforme, por exemplo, o *Jornal Oficial da República Italiana*, série geral nº 163 de 12 de Julho de 1985, página 4954, e nº 6 de 9 de Janeiro de 1986, página 40).

Trata-se portanto de auxílios concedidos pelo Estado italiano através de recursos estatais à empresa Alfa Romeo Auto, indirectamente, através de sociedades financeiras públicas (IRI e Finmeccanica) inteiramente controladas pelo Estado. Neste domínio referem-se as sentenças do Tribunal de Justiça das Comunidades Europeias de 14 de Novembro de 1984, processo 323/82, Intermills (2) e de 10 de Julho de 1986, processo 234/84, Meura (3) e processo 40/85, Boch (4); no que respeita aos auxílios de Estado referidos no nº 1 do artigo 92º do Tratado efectuados mediante intervenções financiadas por empresas comerciais através de fundos próprios, ver as sentenças de 30 de Janeiro de 1985, processo 290/83, Crédit Agricole (5) e de 2 de Fevereiro de 1988, processos apensos 67/88 e 70/85, Van der Kooy (6).

Ainda no que respeita à natureza de auxílios de Estado das duas entradas de capital em questão a favor da Alfa Romeo, remete-se para a comunicação da Comissão de 17 de Setembro de 1984 sobre participações de autoridades públicas no capital das empresas.

Segundo esta comunicação, existe um auxílio estatal quando o Estado contribui com capital novo em circunstâncias que não seriam aceitáveis relativamente a um investidor privado que operasse em condições normais de economia de mercado. Tal é o caso quando a situação financeira da empresa e, em especial, a estrutura e volume da sua dívida forem tais que não seja possível esperar do capital investido num tempo razoável uma retribuição normal (em dividendos ou em ganhos de capital), ou quando a empresa devido a ter uma margem de autofinanciamento inadequada ou, por qualquer outra razão, seja incapaz de obter os fundos necessários a um programa de investimento no mercado de capitais.

Tendo em conta as perdas do grupo Alfa Romeo, que aumentaram rapidamente a partir de 1983, bem como a situação da sua dívida líquida que se foi degradando (1 427,7 biliões de liras italianas em 1985), a sua margem de autofinanciamento negativa registada durante os últimos anos de referência e a ausência de qualquer retribuição razoável como contrapartida do capital injectado, as contribuições de capital de 206,2 biliões de liras italianas em 1985 e de 408,9 biliões de liras italianas em 1986 constituem auxílios estatais, uma vez que, nas circunstâncias descritas, um investidor privado que operasse em condições normais de economia de mercado nunca teria empreendido aquele investimento.

Na verdade, e como as autoridades italianas precisaram no ofício de 21 de Novembro de 1986, o aumento de capital de 206,2 biliões de liras italianas foi concedido pelo IRI e pela Finmeccanica à Alfa Romeo Spa para compensar as suas perdas de 98 biliões de liras italianas, em 1984, e de 111 biliões de liras italianas, durante o primeiro semestre de 1985. O equilíbrio foi alcançado mediante recurso às reservas da empresa num montante de 2,8 biliões de liras italianas. Dos 206,2 biliões de liras italianas que recebeu, a Alfa Romeo Spa contribuiu com 200 biliões para a Alfa Romeo Auto, destinados a serem utilizados com vista a um aumento de capital em 1986.

A injecção de capital num valor de 408,9 biliões de liras italianas verificada em 1986 permitiu recapitalizar a Alfa Romeo Auto. Na verdade, durante o exercício financeiro de 1986, a empresa reduziu o seu capital social de 336,6 biliões de liras italianas para 20,2 biliões com vista a compensar as perdas registadas em 1985 e no primeiro trimestre de 1986, perdas estas que se elevavam a 317,8 biliões de liras italianas. O equilíbrio, correspondente a 1,4 biliões de liras italianas, foi conseguido mediante recurso às reservas da empresa. Sem estas injecções de capital, a Alfa Romeo Auto teria entrado em processo de liquidação em 1986. A injecção de capital de 408,9 biliões de liras italianas efectuada em 28 de Junho de 1986 foi decidida na assembleia extraordinária dos accionistas da Alfa Romeo realizada em 10 de Junho de 1986. O montante foi utilizado para melhorar a situação financeira líquida da Alfa Romeo através duma redução correspondente da sua dívida. Na verdade, a Alfa Romeo Auto pôde pagar as suas dívidas num montante equivalente à Alfa Romeo Spa e esta última utilizou este montante para, por sua vez, pagar vários empréstimos entre 28 de Junho e o final de Dezembro de 1986. Ao nível do grupo, a dívida financeira líquida foi reduzida durante 1986 de 1 427,7 biliões de liras italianas para 991 biliões.

A injecção de capital de 206,2 biliões de liras italianas concedida em 1985 e a injecção de capital de 408,9 biliões de liras italianas concedida em 1986 constituem um auxílio a

(1) A contribuição global relativamente à conta capital no que respeita a 1985 eleva-se na verdade a 376,4 biliões de liras italianas. Todavia, uma parte desta soma, 170 biliões de liras italianas, foi afectada à Inca Investimenti (ex sociedade de controlo Alfasud) para financiar actividades diferentes da produção de veículos a motor, actividades, portanto, estranhas à presente decisão.

(2) *Colectânea da Jurisprudência do Tribunal*, 1984, página 3809.

(3) *Colectânea da Jurisprudência do Tribunal*, 1986, página 2263.

(4) *Colectânea da Jurisprudência do Tribunal*, 1986, página 2321.

(5) *Colectânea da Jurisprudência do Tribunal*, 1985, página 439.

(6) Ainda não publicada.

favor da Alfa Romeo. Estes auxílios permitiram que a Alfa Romeo permanecesse artificialmente em actividade até ao momento da sua venda.

Estes auxílios concedidos ao grupo Alfa Romeo em 1985 e 1986 afectam as trocas comerciais entre os Estados-membros uma vez que existe um comércio intracomunitário intensivo relativamente a todos os produtos em questão. De facto, relativamente a veículos ligeiros, o comércio entre os Estados-membros em 1986 correspondeu a 5,03 milhões de unidades, dos quais 9,3 % foram exportados de Itália para outros Estados-membros. Em 1986, a Alfa Romeo Auto exportou 54 000 veículos para outros Estados-membros, isto é, 32 % da sua produção automóvel total. A quota da Alfa Romeo no mercado automóvel comunitário correspondeu a 1,6 % em 1986.

Concluindo, as contribuições públicas de 206,2 biliões de liras italianas em 1985 e de 408,9 biliões em 1986 constituem um auxílio na acepção do nº 1 do artigo 92º do Tratado CEE.

A Comissão analisou também se o preço de aquisição pago pela Fiat era inferior ao preço oferecido pela Ford com vista a determinar se a Finmeccanica tinha renunciado a uma parte substancial do valor de mercado da Alfa Romeo e, por conseguinte, tinha conferido uma vantagem financeira à Fiat.

A Comissão comparou as duas ofertas com base no seu valor actual em termos de ganhos líquidos totais para a Finmeccanica. Apesar de as duas ofertas não serem idênticas e de ser, pois, difícil uma comparação entre elas, a Comissão concluiu que enquanto a oferta da Ford era em média ligeiramente superior em termos financeiros, incluía no entanto, riscos comerciais futuros para a Finmeccanica relacionados com o desenvolvimento dos resultados líquidos da Alfa Romeo durante o período de 1987/1993. Contrastando com esta, a oferta da Fiat excluía este tipo de riscos. Por conseguinte, a Comissão considera que a ausência de riscos futuros para a Finmeccanica pode exlicar a opção a favor do grupo Fiat. Isto exclui a possível diferença de ganhos resultantes da venda subsequente pela Finmeccanica das actividades restantes não obsorvidas pelos dois proponentes.

Nestes moldes, a Comissão considera que o preço de aquisição a ser pago pela Fiat, que em termos de valor actualizado é equivalente a 389,9 biliões de liras italianas em 1 de Janeiro de 1987 (1), era em larga medida comparável ao preço oferecido pela Ford e que a aceitação da oferta da Fiat pela Finmeccanica não contém qualquer elemento de auxílio em comparação com a oferta da Ford.

Além disso, apesar do facto de o preço de aquisição a ser pago pela Fiat ser inferior ao valor contabilístico líquido dos activos adquiridos no final de 1986, o preço pago pela Fiat pode ser considerado como traduzindo o valor equitativo dos activos adquiridos, tendo em conta as perdas de exploração previstas futuramente em relação à Alfa Romeo, bem como os montantes significativos de investimento e os custos de racionalização necessários à restauração da viabilidade da empresa.

(1) O pagamento de 1 024,6 biliões de liras italianas em cinco prestações iguais com início em 2 de Janeiro de 1993 foi actualizado para 1 de Janeiro de 1987, utilizando a taxa oficial de referência italiana de 13,05 % então aplicável (*Jornal Oficial da República Italiana* de 15 de Janeiro de 1987).

VIII

Estes auxílios tinham de ser notificados à Comissão em conformidade com o nº 3 do artigo 93º do Tratado CEE. Uma vez que o Governo italiano não procedeu previamente à notificação dos auxílios em questão no caso em apreço, a Comissão não pôde pronunciar-se sobre as medidas antes de estas serem aplicadas. Por conseguinte, os auxílios são incompatíveis com o mercado comum, uma vez que foram concedidos em violação do disposto no nº 3 do artigo 93º do Tratado.

A este respeito, tem de recordar-se que — tendo em conta o carácter imperativo das regras processuais previstas no nº 3 do artigo 93º do Tratado CEE, que são também importantes do ponto de vista da ordem pública, e cujo efeito directo foi reconhecido pelo Tribunal de Justiça nos seus acórdãos de 19 de Junho de 1973 proferido no processo 77/72 (Capolongo) (2), de 11 de Dezembro de 1973 no processo 120/73 (Lorenz) (3), e de 22 de Março de 1977 no processo 78/76 (Steinike) (4), a ilegalidade dos auxílios em questão não pode ser, no presente caso, sanada *a posteriori*.

No caso de auxílios incompatíveis com o mercado comum, a Comissão, recorrendo ao direito que lhe é conferido pelo nº 2 do artigo 93º do Tratado, e pelo Tribunal de Justiça no seu acórdão de 12 de Julho de 1973 proferido no processo 70/72 (Kohlegesetz) (5), confirmado no seu acórdão de 24 de Fevereiro de 1987 proferido no processo 310/85 (Deufil) (6), pode solicitar aos Estados-membros que exijam aos beneficiários dos auxílios o reembolso dos mesmos.

IX

O nº 3 do artigo 92º do Tratado enuncia os auxílios que podem ser considerados compatíveis com o mercado comum. A compatibilidade com o Tratado deve ser determinada no contexto da Comunidade no seu conjunto e não no de um único Estado-membro.

Com vista a salvaguardar o bom funcionamento do mercado comum, e tendo em conta os princípios consagrados na alínea f) do artigo 3º, as derrogações ao princípio previsto no nº 1 do artigo 92º, tal como constam do nº 3 do artigo 92º, devem ser objecto de uma interpretação estrita aquando da apreciação de um regime de auxílio ou de um caso individual de auxílio.

Em especial, só podem ser aplicadas quando a Comissão verifica que o livre jogo das forças do mercado só por si, sem a concessão dos auxílios, não teria levado um eventual beneficiário de auxílio a adoptar um tipo de acção que contribuisse para a prossecução de um dos objectivos referidos.

No tocante às excepções previstas no nº 3, alíneas a) e c) do artigo 92º relativamente a auxílios que promovem ou

(2) *Colectânea da Jurisprudência do Tribunal*, 1973, página 611.
(3) *Colectânea da Jurisprudência do Tribunal*, 1973, página 1471.
(4) *Colectânea da Jurisprudência do Tribunal*, 1977, página 595.
(5) *Colectânea da Jurisprudência do Tribunal*, 1973, página 813.
(6) *Colectânea da Jurisprudência do Tribunal*, 1987, página 901.

facilitam o desenvolvimento de certas regiões, a aplicação do regime de auxílio não pode beneficiar das excepções previstas nas disposições acima mencionadas. Se bem que algumas das instalações de produção da Alfa Romeo estejam situadas em regiões de auxílio, as medidas de auxílio em apreço constituem auxílios de emergência que provocaram uma distorção grave da concorrência na indústria automóvel comunitária, dado que não se encontravam ligadas a um plano de reestruturação, que solucionaria problemas estruturais da empresa e restauraria a sua viabilidade. Por conseguinte, não podem ser consideradas como constituindo um contributo para o desenvolvimento económico a longo prazo da região, dado não terem contribuído para assegurar a viabilidade a longo prazo dos postos de trabalho e das conexões com a economia regional e não podem, pois, ser qualificadas como auxílios regionais aceitáveis. A Comissão seguiu esta abordagem em casos anteriores relacionados com auxílios de emergência concedidos a empresas com actividades naquelas regiões. Esta abordagem foi confirmada pela comunicação da Comissão relativa ao método de aplicação do nº 3, alíneas a) e c), do artigo 92º aos auxílios regionais nacionais (1). Além disso, a verdade é que o Governo italiano não tentou justificar os auxílios com base em motivos de ordem regional.

No que respeita às excepções previstas no nº 3, alínea b), do artigo 92º, resulta das linhas antecedentes que os auxílios em questão não se destinavam nem eram adequados a fomentar a realização de um projecto importante de interesse europeu comum ou a sanar uma perturbação grave da economia italiana. Além disso o Governo italiano não invocou esta excepção.

No que respeita à excepção prevista no nº 3, alínea c), do artigo 92º do Tratado CEE a favor de «auxílios destinados a facilitar o desenvolvimento de certas actividades económicas», a Comissão pode considerar certos auxílios sectoriais compatíveis com o mercado comum se forem observados dois princípios previstos naquela disposição, ou seja, o auxílio deve ser necessário ao desenvolvimento do sector de um ponto de vista comunitário e não pode alterar as condições das trocas comerciais de maneira que contrarie o interesse comum (2). Estes princípios foram sistematicamente verificados com vista a determinar da compatibilidade das duas injecções de capital acima referidas.

X

No que respeita à injecção de capital de 206,2 biliões de liras italianas efectuada em 1985 e à injecção de capital de 408,9 biliões de liras italianas efectuada em 1986, a análise da situação financeira da Alfa Romeo em 1985 e 1986, tal como descrita na parte VI, revela que sem as injecções de capital que melhoraram o rendimento líquido da empresa a Alfa Romeo teria tido de enfrentar sérias dificuldades financeiras perante os seus credores. Além disso, não existiam quaisquer perspectivas razoáveis de que o capital investido permitisse uma retribuição em contrapartida. Por conseguinte, as injecções de capital que restauraram a situação financeira do grupo constituem auxílios de emergência que só podem ser considerados compatíveis com o mercado comum se preencherem as condições fixadas na comunicação da Comissão aos Estados-membros de 24 de Janeiro de 1979:

— devem consistir num auxílio em dinheiro sob a forma de garantias de empréstimo ou de empréstimos a taxas de juro comercial normal,

— devem ser pagos apenas durante o tempo necessário à aplicação das medidas de recuperação necessárias e viáveis, não excedendo de um modo geral seis meses,

— não devem surtir efeitos negativos na situação industrial de outros Estados-membros,

— devem ser notificados previamente à Comissão em casos individuais significativos.

Tendo em conta o facto de que os auxílios não foram previamente notificados, de que foram utilizados para compensar perdas e reduzir a dívida financeira, de que não estavam ligados a um programa de reestruturação, de que não foram pagos sob a forma de empréstimos e de que tiveram efeito negativo na situação industrial de outros Estados-membros ao permitirem à empresa que continuasse a concorrer numa base financeira artificialmente melhorada, as injecções de capital não são compatíveis com o mercado comum.

Além disso, resulta claro dos acórdãos do Tribunal de Justiça proferidos nos processos 234/84 e 40/85 (Meura e Boch) que o auxílio de emergência não pode beneficiar de uma das derrogações ao abrigo do artigo 92º quando não contribua para que a empresa volte a ser uma empresa sã, isto é, quando não se possa esperer que esta venha a funcionar numa base de viabilidade sem que sejam necessários novos esquemas de assistência num tempo razoável, em especial quando se verifique excesso de capacidade de produção na indústria em questão na Comunidade. No caso presente, era claro desde os finais da década de 70 e após terem sido concedidas injecções de capital de montantes consideráveis com o objectivo de cobrir perdas relativas ao período de 1979 a 1983, que o grupo Alfa Romeo continuaria a depender em grande medida de intervenções estatais e de fundos públicos. Esta previsão foi confirmada pelos factos até Dezembro de 1986, quando a participação estatal neste sector terminou finalmente.

Tal como explicitado na parte VII, sem as injecções de capital de 1985 e 1986 o grupo Alfa Romeo teria, em condições normais de economia de mercado, entrado em processo de liquidação. Por conseguinte, ambas as contribuições de capital, de 206,2 biliões de liras italianas e de 408,9 biliões de liras italianas, constituem auxílios de emergência dado que permitiram à Alfa Romeo que continuasse artificialmente em funcionamento. Nestes moldes, estes auxílios de emergência não observam os critérios acima mencionados estabelecidos na carta da Comissão aos Estados-membros de 24 Janeiro de 1979.

Acresce ainda que o argumento das autoridades italianas segundo o qual a injecção de capital de 408,9 biliões de liras

(1) JO nº C 212 de 12. 8. 1988, p. 2.

(2) Ver acórdão do Tribunal de Justiça de 17 de Setembro de 1980, proferido no processo 730/79, Philip Morris, *Colectânea da Jurisprudência do Tribunal*, 1980, página 2671.

italianas estava ligada à realização de um programa de investimentos a ser realizado entre 1986 e 1988, devendo, assim, ser considerado plenamente compatível com as regras de concorrência previstas no Tratado CEE, não pode ser aceite pela Comissão. A Comissão considera que a injecção de capital de 408,9 biliões de liras italianas efectuada em 1986 constituía parte dos recursos financeiros totais do grupo Alfa Romeo relativos a 1986, num valor de 1 129,5 biliões de liras italianas, com os quais foram pagos não só 382,5 biliões para fazer face a investimentos, mas também cobertas perdas num montante de 313,3 biliões de liras italianas e, ainda, dívidas líquidas num total de 433,7 biliões de liras italianas. Além disso, as autoridades italianas não conseguiram provar que estes investimentos estivessem ao serviço de fins de reestruturação ligados à redução da capacidade de montagem que não era utilizada, correspondente a 56 %. Efectivamente, o plano estratégico para 1985 prevê as três áreas seguintes de investimento a efectuar durante os anos de 1986 a 1988: redução dos custos de produção, redução dos custos adicionais e desenvolvimento de novos produtos e mercados. Assim sendo, o plano não contribuiu para solucionar os problemas estruturais de base da empresa.

À medida que progride a integração do mercado no âmbito do processo da criação do mercado único sem fronteiras internas em 1992, quaisquer distorções da concorrência provocadas pela concessão de auxílios são mais perceptíveis, e isto mais agudamente, pelos concorrentes que não beneficiam de qualquer auxílio. Este facto tem também de ser tomado em consideração pela Comissão na sua apreciação de casos de auxílio. A este respeito, a Comissão considera que todos os produtores têm direito a uma abordagem coerente compatível com o Tratado. Por conseguinte, a Comissão só pode aprovar auxílios de emergência e de reestruturação em circunstâncias excepcionais. O auxílio deve estar ligado a um plano de reestruturação satisfatório e só pode ser concedido quando se possa demonstrar que o interesse da Comunidade resulta melhor servido ao permitir-se que o produtor continue em actividade e ao restabelecer-se a sua viabilidade. Em especial, é necessário que a Comissão assegure que o auxílio não permitirá ao beneficiário um aumento da respectiva quota de mercado a expensas dos seus concorrentes que não beneficiam de auxílio. Naqueles casos em que certas empresas continuam a ter excedentes de capacidade, a Comissão pode requerer reduções de capacidade para permitir assegurar que os auxílios contribuem para a recuperação global do sector. Neste contexto, deve recordar-se que em 1985 e 1986, anos durante os quais a Alfa Romeo foi salva através de duas injecções de capital, existia uma sobrecapacidade significativa, de cerca de 20 %, na indústria automóvel comunitária.

A Comissão aplicou esta política coerentemente no passado. Relativamente ao sector automóvel, que a Comissão considera um sector particularmente sensível, a Comissão estabeleceu na sua Decisão 88/454/CEE, de 29 de Março de 1988, relativa aos auxílios concedidos pelo Governo francês ao grupo Renault, que fabrica essencialmente veículos automóveis [1], que os auxílios de emergência a favor da reestruturação só podem ser considerados compatíveis com o mercado comum se ligados a um plano de reestruturação que envolva, neste caso, reduções de capacidade significativas, proporcionais ao montante do auxílio. O mesmo princípio foi aplicado pela Comissão na sua Decisão 89/58/CEE, de 13 de Julho de 1988, relativa ao auxílio concedido pelo Governo do Reino Unido ao grupo Rover, empresa fabricante de veículos a motor [2], ligados à sua venda à British Aerospace.

Contrariamente a este princípio estabelecido nas decisões acima mencionadas, foi já salientado que o plano estratégico da Alfa Romeo não prevê a redução do excesso de capacidade considerável da Alfa Romeo.

Tendo em conta as considerações acima tecidas, deve concluir-se que os auxílios de emergência teriam impedido que outros produtores aumentassem as suas quotas de mercado no caso da liquidação da Alfa Romeo, que teria normalmente ocorrido no jogo normal das forças do mercado.

Consequentemente, os auxílios sob a forma de injecções de capital de 206,2 biliões de liras italianas em 1985 e de 408,9 biliões de liras italianas em 1986 a favor da Alfa Romeo são incompatíveis com o mercado comum porque não preenchem as condições previstas no nº 3 do artigo 92º Tratado CEE.

XI

Tal como salientado na parte VIII, a Comissão pode, nestes casos, requerer dos Estados-membros que exijam dos beneficiários dos auxílios concedidos ilegalmente o reembolso dos mesmos.

Para o efeito, é necessário retirar o auxílio incompatível concedido ao grupo Alfa Romeo sob a forma de injecções de capital de 206,2 biliões de liras italianas em 1985 e de 408,9 biliões de liras italianas em 1986. Em princípio, o auxílio deveria ser reembolsado pelo beneficiário, isto é, pela Alfa Romeo, que, contudo, nos termos das informações fornecidas pelo Governo italiano através de ofício de 21 de Julho de 1988, foi liquidada em 31 de Dezembro 1987, sendo transferidas para a Finmeccanica todas as actividades residuais e nomeadamente os créditos e débitos financeiros agora existentes (ver parte V). A impossibilidade de recuperar os auxílios, num montante total de 615,1 biliões de liras italianas, do anterior grupo Alfa Romeo foi o resultado da violação pelas autoridades italianas do disposto no nº 3 do artigo 93º do Tratado. Dado estes auxílios não terem sido previamente notificados na fase de projecto, a Comissão não pôde iniciar a tempo o processo administrativo e só pôde concluir a sua posição após a venda do grupo Alfa Romeo.

Deve considerar-se que a Fiat não adquiriu a totalidade dos activos da Alfa Romeo e restringiu a sua responsabilidade financeira em relação às dívidas financeiras líquidas da Alfa Romeo a um montante de 700 biliões de liras italianas. Por conseguinte, a Fiat não é responsável pelo reembolso do auxílio, dado também o facto de que pagou um preço equitativo pelos activos adquiridos da Alfa Romeo.

[1] JO nº L 220 de 11. 8. 1988, p. 30.

[2] JO nº L 25 de 18. 1. 1989, p. 92.

O auxílio deveria ser reembolsado pela entidade jurídica que permaneceu responsável por todas as obrigações do anterior grupo Alfa Romeo para além do montante de 700 biliões de liras italianas assumido pela Fiat e que agiu como vendedor do grupo Alfa Romeo, ou seja, a Finmeccanica. Assim sendo, a Finmeccanica é responsável pelo reembolso dos auxílios em questão. Além disso, a Finmeccanica é o único beneficiário de todo o rendimento resultante das operações de venda dos activos do anterior grupo Alfa Romeo, isto é, de 1 223,5 biliões de liras italianas, dos quais 1 024,6 biliões serão recebidos pela Fiat e 198,9 biliões serão recebidos pelo Credito Italiano e pelo Banco di Roma. Por conseguinte, a Comissão decidiu que o Governo italiano deveria ordenar à Finmeccanica o reembolso dos auxílios em questão.

O reembolso será realizado segundo as disposições da legislação nacional, incluindo aquelas que respeitam aos encargos por mora aplicáveis nas obrigações estatais, caso o reembolso seja efectuado posteriormente aos dois meses acima indicados,

ADOPTOU A PRESENTE DECISÃO:

Artigo 1º

Os auxílios sob a forma de contribuições em capital de 615,1 biliões de liras italianas concedidos pelo Governo italiano através das sociedades públicas de controlo IRI e Finmeccanica à Alfa Romeo são incompatíveis com o mercado comum nos termos do nº 1 do artigo 92º do Tratado CEE, um vez que foram concedidos em violação do disposto no nº 3 do artigo 93º Os auxílios são igualmente incompatíveis dado o facto de não poderem beneficiar de qualquer das derrogações previstas no nº 3 do artigo 92º

Artigo 2º

O Governo italiano fica obrigado a suprimir os auxílios mencionados no artigo 1º através do reembolso a efectuar pela Finmeccanica no prazo de dois meses a contar da notificação da presente decisão.

O reembolso será realizado em conformidade com as disposições da legislação nacional, incluindo as que respeitam aos encargos por mora aplicáveis relativamente aos créditos do Estado, caso o reembolso seja efectuado posteriormente aos dois meses acima mencionados.

Artigo 3º

O Governo italiano informará a Comissão das medidas por ele adoptadas para dar cumprimento à presente decisão no prazo de dois meses a contar da notificação da mesma.

Artigo 4º

A República Italiana é a destinatária da presente decisão.

Feito em Bruxelas, em 31 de Maio de 1989.

Pela Comissão
Sir Leon BRITTAN
Vice-Presidente