

<u>Numéro d'information</u>	Sommaire	Page
	I <i>Communications</i>	
	Commission	
1999/C 120/01	Taux de change de l'euro	1
1999/C 120/02	Autorisation des aides d'État dans le cadre des dispositions des articles 92 et 93 du traité CE — Cas à l'égard desquels la Commission ne soulève pas d'objection ⁽¹⁾	2
1999/C 120/03	Aides d'État — Invitation à présenter des observations en application de l'article 93, paragraphe 2, du traité CE, concernant l'aide C 8/99 (ex N 834/97) — Italie — Fiat Rivalta ⁽¹⁾	3
1999/C 120/04	Aides d'État — Invitation à présenter des observations, en application de l'article 93, paragraphe 2, du traité CE, sur l'aide d'État C 9/99 (ex N 838/97) — Italie — Fiat Mirafiori Meccanica ⁽¹⁾	6
1999/C 120/05	Aides d'État — Invitation à présenter des observations, en application de l'article 93, paragraphe 2, du traité CE, sur l'aide d'État C 5/99 (ex N 728/97) — Italie — Fiat Mirafiori Carrozzeria ⁽¹⁾	12
1999/C 120/06	Aides d'État — Communication de la Commission concernant l'aide C 32/98 (ex NN 22/98) relative au règlement des dettes des coopératives et des autres entités économiques par la Banque agricole de Grèce	16
1999/C 120/07	Aides d'État — Invitation à présenter des observations en application de l'article 93, paragraphe 2, du traité instituant la Communauté européenne, concernant l'aide C 16/99 (ex NN 108/98) — Allemagne (Thuringe) — prêt en faveur de la Ostthüringer Obst- und Gemüseabsatzzentrale Laasdorf e. G. (OGAZ)	17
1999/C 120/08	Non-opposition à une concentration notifiée (Affaire n° IV/M.1365 — FCC/Vivendi) ⁽¹⁾	20
1999/C 120/09	Notification préalable d'une opération de concentration (Affaire n° IV/M.1526 — Ford/Kwik-Fit) ⁽¹⁾	21
1999/C 120/10	Non-opposition à une concentration notifiée (Affaire n° IV/M.1415 — BAT/Rothmans) ⁽¹⁾	21

<u>Numéro d'information</u>	Sommaire (<i>suite</i>)	Page
	<p>II <i>Actes préparatoires</i></p> <p>.....</p> <hr/>	
	<p>III <i>Informations</i></p> <p>Commission</p>	
1999/C 120/11	<p>Ligne budgétaire B3-2006 — «Projets pilotes en matière d'intégration pluriculturelle» — Appel à propositions</p>	22
	<p>Rectificatifs</p>	
1999/C 120/12	<p>Rectificatif à l'avis d'ouverture d'un réexamen des mesures antidumping applicables aux importations de spath fluor originaire de la République populaire de Chine (JO C 62 du 4.3.1999)</p>	23
	<p><i>Traités signés entre États membres</i></p>	
1999/C 120/13	<p>Information relative à la date d'entrée en vigueur du traité d'Amsterdam</p>	24

I

(Communications)

COMMISSION

Taux de change de l'euro ⁽¹⁾

(1999/C 120/01)

Montant en monnaie nationale pour une unité:

	30.4.1999	avril ⁽²⁾
Couronnes danoises	7,4323	Montants non disponibles au moment de la mise sous presse.
Drachmes grecques	325,65	
Couronnes suédoises	8,9075	
Livre sterling	0,6571	
Dollar des États-Unis	1,0597	
Dollar canadien	1,5519	
Yens japonais	126,9	
Franc suisse	1,6113	
Couronnes norvégiennes	8,2515	
Couronnes islandaises ⁽³⁾	77,9327	
Dollar australien	1,6078	
Dollars néo-zélandais	1,8962	
Rands sud-africains ⁽³⁾	6,46825	

⁽¹⁾ Source: taux de change de référence publié par la Banque centrale européenne.

⁽²⁾ Dorénavant, la moyenne mensuelle des cours de l'euro est publiée à chaque fin de mois.

⁽³⁾ Source: Commission.

Autorisation des aides d'État dans le cadre des dispositions des articles 92 et 93 du traité CE**Cas à l'égard desquels la Commission ne soulève pas d'objection**

(1999/C 120/02)

(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)

Date d'adoption: 21.10.1999**État membre:** Royaume-Uni**Numéro de l'aide:** N 581/97**Titre:** Cession de créances de la Student Loans Company Ltd**Objectif:** Mobiliser des fonds pour le gouvernement**Base juridique:** *Ad hoc* intervenue**Budget:** 15 millions de florins néerlandais (environ 6,725 millions d'écus)**Durée:** Cinq ans**Date d'adoption:** 7.11.1997**État membre:** France**Numéro de l'aide:** N 679/97**Titre:** Modification d'un régime d'aides en faveur des stations de radio locales**Objectif:** Soutenir les petites stations de radio locales**Base juridique:** Article 80 de la loi 86-1067 modifié par le décret 92-1053**Budget:** 100 millions de francs français par an**Intensité ou montant de l'aide:**

— Aide au démarrage: 100 000 francs français (15 000 écus) au maximum

— Aide au fonctionnement: 205 000 francs français (31 000 écus) au maximum, pouvant être majorés de 60 %

— Aide en faveur du remplacement des équipements: 100 000 francs français (15 000 écus) au maximum

Durée: Cinq ans à compter du 31 décembre 1997**Date d'adoption:** 9.12.1998**État membre:** Portugal**Numéro de l'aide:** N 363/98**Titre:** Aide à la restructuration en faveur de Dragapor SA**Objectif:** Rétablir la viabilité à long terme de l'entreprise en vue de sa privatisation**Budget:** 3 127 milliards d'escudos portugais (15,4 millions d'écus)**Date d'adoption:** 3.3.1999**État membre:** Autriche, Land fédéral de Salzbourg**Numéro de l'aide:** E/4/99**Titre:** Système d'exonération de péage mis en place par l'Autriche sur l'autoroute du Tauern pour les entreprises établies dans le district autrichien de Lungau**Base juridique:** Übereinkommen über die Mautbefreiung für Lungauer Kraftfahrzeuge**Budget:** Environ 10 millions de schillings autrichiens (726 728,34 euros) par an**Intensité ou montant de l'aide:** Variable**Durée:** Illimitée**Date d'adoption:** 25.11.1998**État membre:** Pays-Bas**Numéro de l'aide:** N 486/97**Titre:** Soutien à la production cinématographique**Objectif:** Promouvoir la production cinématographique**Conditions:** La procédure formelle d'instruction ouverte le 4 février 1998 au titre de l'article 93, paragraphe 2, du traité est temporairement suspendue

AIDES D'ÉTAT**Invitation à présenter des observations en application de l'article 93, paragraphe 2, du traité CE, concernant l'aide C 8/99 (ex N 834/97) — Italie — Fiat Rivalta**

(1999/C 120/03)

(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)

Par la lettre suivante, du 9 mars 1999, la Commission a communiqué à l'Italie sa décision d'ouvrir la procédure prévue à l'article 93, paragraphe 2, du traité.

I. Procédure

1. Par lettre n° 8143 du 3 décembre 1997, enregistrée par la Commission le 5 décembre 1997, les autorités italiennes ont notifié à la Commission le projet d'aide décrit ci-après en faveur de Fiat Auto SpA.
2. Comme les informations qui lui avaient été communiquées étaient incomplètes, la Commission a demandé aux autorités italiennes de lui fournir des éclaircissements par lettre du 15 janvier 1998. Outre des renseignements relatifs au projet d'investissement et à l'octroi de l'aide, faisaient également défaut des informations concernant essentiellement la mobilité du projet et l'analyse coûts-avantages. En 1998, un échange de correspondance a eu lieu concernant l'envoi d'un complément d'informations (courriers des autorités italiennes du 6 mars et du 22 juin 1998 sollicitant une nouvelle prorogation du délai de réponse, et demande de la Commission du 10 juillet). Des informations supplémentaires ont enfin été fournies par les autorités italiennes par lettre n° 7652 du 20 novembre 1998.
3. Dans leur lettre du 20 novembre 1998, les autorités italiennes n'apportent toutefois aucune réponse en ce qui concerne la mobilité du projet ou l'analyse coûts-avantages.

II. Description de l'aide envisagée

4. L'aide envisagée serait octroyée, pour l'essentiel (point 17), dans le cadre de la loi 488/92 (facilités en faveur des activités de production dans les zones en crise du pays). Ce régime d'aides a été approuvé par la Commission⁽¹⁾.
5. Le bénéficiaire de l'aide serait la société Fiat Auto SpA (ci-après dénommée "Fiat").
6. Il ressort des informations transmises par les autorités italiennes que l'aide est destinée à financer les investissements nécessaires pour adapter l'établissement Fiat de Rivalta (Turin) à la production de cinq modèles des marques Fiat, Lancia et Alfa Romeo (Bravo/Brava, Marea, Nuova Dedra et Nuova 164).

7. Les investissements réalisés dans l'unité de production de Rivalta visent à doter l'établissement de la flexibilité indispensable pour produire les modèles susmentionnés et d'autres modèles à venir en quantités variables. Les autorités italiennes indiquent entre autres que, pour les modèles Bravo, Brava et Marea, l'établissement de Rivalta peut produire les quantités que les autres établissements ne parviennent pas à fournir pendant les périodes de pointe de la demande. Les investissements sont aussi destinés à améliorer l'établissement sous l'angle ergonomique et écologique, ainsi qu'à assurer un équilibre plus efficace entre processus automatisé et processus manuel au niveau de la production. Les principales améliorations technologiques portent sur la conception de l'établissement (en particulier en ce qui concerne les ateliers d'estampage, de peinture et d'assemblage).
8. L'investissement de Fiat, qui a débuté le 31 mai 1994 et doit se terminer le 3 mai 2000, s'élève au total à 484 977 millions de lires italiennes (250,47 millions d'euros) alors que l'aide, qui ne comprend pas de fonds communautaires, est égale à 25 235 millions (13,03 millions d'euros).
9. Selon les autorités italiennes, l'intensité nette (actualisée) de l'aide est de 4,18 %.
10. L'établissement Fiat dans lequel l'investissement est effectué se situe à Rivalta (Turin), dans une zone qui, en raison de son niveau de développement économique, a été classée par la Commission parmi les régions assistées au titre de l'article 92, paragraphe 3, point c), du traité, pouvant bénéficier d'un plafond d'aide régionale de 10 %.

III. Appréciation

11. Les mesures envisagées permettraient à la société de faire l'économie d'une partie des coûts d'investissement et constituent donc une aide susceptible de provoquer des distorsions de concurrence entre les constructeurs automobiles. Vu l'importance du commerce intracommunautaire dans le secteur concerné, l'aide affecterait de toute évidence les échanges au sens de l'article 92, paragraphe 1, du traité.
12. L'aide favoriserait une entreprise qui exerce ses activités dans le secteur de la production automobile. Le projet doit donc être examiné sur la base de l'encadrement communautaire des aides d'État dans le secteur de l'automobile.

⁽¹⁾ Lettre SG(95) D/3693 du 24 mars 1995.

13. Les lignes directrices actuellement en vigueur disposent que l'encadrement précédent sert de base à l'appréciation des projets d'aide notifiés avant le 1^{er} novembre 1997, sur la compatibilité desquels la Commission ne s'est pas encore prononcée ou pour lesquels la procédure prévue à l'article 93, paragraphe 2, du traité a été engagée avant cette date.
14. Les autorités italiennes ont notifié le projet d'aide à la Commission le 5 décembre 1997. L'encadrement applicable est donc celui actuellement en vigueur, qui a été publié dans le *Journal officiel des Communautés européennes* C 279 du 15 septembre 1997, page 1. Les autorités italiennes, en notifiant l'aide envisagée en faveur de l'investissement susmentionné de la Fiat, ont respecté l'encadrement, puisque le présent cas porte sur un projet élaboré par un constructeur automobile dont le coût total dépasse 50 millions d'euros et pour lequel l'aide brute totale est supérieure à 5 millions d'euros. Si les deux seuils sont atteints en l'espèce, il suffirait, selon l'encadrement mentionné, que l'un d'entre eux seulement le soit pour rendre la notification obligatoire.
15. La Commission déplore cependant que les autorités italiennes ne lui aient pas notifié le projet plus tôt, étant donné que cet investissement a débuté le 31 mai 1994, que la société a présenté une demande d'aide aux autorités italiennes le 23 décembre 1996 et que ces dernières ont informé la Fiat de leur décision d'accorder l'aide — sous réserve de l'approbation de la Commission — par lettre du 30 juillet 1997.
16. Pour pouvoir autoriser une aide, la Commission doit en constater le caractère nécessaire. En l'espèce, le fait que l'investissement ait débuté plus de deux ans avant qu'une demande d'aide ne soit déposée auprès des autorités italiennes laisse supposer que l'aide n'était pas nécessaire. Cependant, pour les investissements effectués entre le 22 décembre 1994 et le 22 décembre 1996, la Commission peut accepter, à titre exceptionnel, conformément à la position adoptée dans les décisions N 784/97, N 786/97, N 157/98, N 158/98, N 159/98, N 161/98 ⁽²⁾, N 163/98 ⁽³⁾ et N 726/97 ⁽⁴⁾, que s'appliquent les dispositions transitoires contenues à l'article 12 du décret n° 527 du 20 octobre 1995 ⁽⁵⁾, mettant en œuvre la loi 488/92. Selon ces dispositions, il est possible d'accorder une subvention pour les dépenses engagées au cours des deux années qui précèdent la date de la demande d'aide. Les autorités italiennes ont affirmé que l'effet rétroactif des dispositions transitoires avait pour objet de combler le vide juridique et procédural qui est apparu à la suite de la mise au point définitive du régime relatif à l'intervention extraordinaire dans le Mezzogiorno.
17. Les autorités italiennes n'ont en revanche pas indiqué à la Commission la base juridique sur laquelle se fonde l'admissibilité des dépenses supportées entre le 31 mai 1994 et le 21 décembre 1994, qui ne relèvent pas de la disposition de rétroactivité de deux ans. Elles sont par conséquent invitées à fournir des éclaircissements à ce sujet.
18. Pour démontrer la nécessité d'une aide à finalité régionale dans le secteur automobile, le bénéficiaire de l'aide doit clairement prouver la mobilité du projet, c'est-à-dire montrer qu'il existe une autre solution économiquement viable pour la réalisation du projet dans un site différent. Ni la notification originale ni la lettre des autorités italiennes du 20 novembre 1998 ne se penchent sur la question de la mobilité du projet malgré la demande explicite faite en ce sens par la Commission dans sa lettre du 15 janvier 1998. À ce stade, la mobilité géographique du projet n'est donc pas vérifiée.
19. Pour apprécier la proportionnalité de l'aide envisagée par rapport à la gravité des problèmes régionaux qu'elle doit contribuer à résoudre, la Commission exige une analyse coûts-avantages. Cette analyse doit indiquer les coûts et les avantages résultant pour Fiat de sa décision d'effectuer l'investissement à Rivalta et non dans un autre site économiquement viable choisi dans une zone non assistée de l'Espace économique européen (EEE) ou dans un pays d'Europe centrale et orientale (PECO). En l'espèce, font défaut les informations dont la Commission a besoin pour déterminer si l'investissement dans l'établissement de Rivalta comporte pour la Fiat des désavantages de nature à justifier une intensité d'aide de 4,18 %.
20. Actuellement, la Commission ne dispose pas des éléments d'informations lui permettant d'examiner l'analyse coûts-avantages effectuée par Fiat et les autorités italiennes. Il lui manque plus particulièrement les informations suivantes:
- l'étude de localisation ou toute autre analyse effectuée par Fiat démontrant la mobilité du projet, c'est-à-dire que ce dernier pourrait être réalisé dans un autre site économiquement viable,
 - une analyse coûts-avantages fondée sur:
 - a) la détermination d'un établissement de référence dans un autre site économiquement viable situé dans l'EEE ou dans un PECO;
 - b) les coûts d'exploitation pour le niveau de production prévu par le projet, calculés sur une période de trois ans à compter du commencement de la production, tant à Rivalta que dans l'établissement de référence. Les coûts d'exploitation doivent au moins comprendre: la main-d'œuvre, les composants/matériaux, les loyers, les coûts de stockage, l'énergie/l'eau, les télécommunications, le transport (à l'intérieur et vers l'extérieur), la formation, etc.;
 - c) les coûts d'investissement pour les deux sites, calculés pour toute la durée du projet. Ces coûts

⁽²⁾ Décisions du 30 septembre 1998 publiées au JO C 409 du 30.12.1998.

⁽³⁾ Décision du 30 septembre 1998 publiée au JO C 384 du 12.12.1998.

⁽⁴⁾ Décision du 7 avril 1998 publiée au JO C 240 du 31.7.1998.

⁽⁵⁾ Règlement régissant les modalités et les procédures d'octroi des facilités prévues en faveur des activités de production des zones en crise du pays (GURI n. 292 du 15.12.1995).

doivent comprendre: l'acquisition du terrain, les bâtiments/ouvrages de maçonnerie, les machines/installations et équipements, les prêts à usage, etc.;

- des données relatives aux capacités de Fiat Auto SpA avant et après l'investissement.

IV. Conclusion

21. À la lumière des considérations qui précèdent, la Commission, dans le cadre de la procédure prévue à l'article 93, paragraphe 2, du traité, met la République italienne en demeure de lui présenter ses observations dans un délai d'un mois à compter de la date de réception de la présente lettre.

22. Considérant:

- i) les retards intervenus dans la notification du projet d'aide à la Commission et dans la réponse apportée à la première demande faite par la Commission pour obtenir un complément d'informations le 15 janvier 1998

et

- ii) le fait que la lettre des autorités italiennes du 20 novembre 1998 ne contient pas les éléments nécessaires pour permettre à la Commission de vérifier la mobilité du projet et de l'examiner sur la base d'une analyse coûts-avantages,

la Commission invite l'Italie à lui fournir, dans un délai d'un mois à compter de la réception de la présente lettre, tous les documents, les informations et les renseignements nécessaires pour lui permettre d'apprécier la compatibilité du projet d'aide, en particulier les informations visées aux points 17, 18 et 20.

En outre, pour ce qui est de l'ouverture de la procédure prévue à l'article 93, paragraphe 2, du traité concernant les cas N 727/97, N 728/97, N 729/97, N 730/97 et N 838/97, relatifs à des projets d'aide en faveur de Fiat Auto SpA, la Commission invite les autorités italiennes à communiquer les informations nécessaires pour pouvoir conclure que les projets cités ci-dessus constituent des projets indépendants.

Dans le cas contraire, la Commission adoptera une décision sur la base des seules informations dont elle dispose.

La Commission demande par ailleurs aux autorités italiennes de transmettre sans délai une copie de la présente lettre au bénéficiaire potentiel de l'aide.

La Commission rappelle aux autorités italiennes l'effet suspensif de l'article 93, paragraphe 3, du traité et attire leur attention sur la lettre envoyée à tous les États membres le 22 février 1995, dans laquelle elle précise que toute aide octroyée illégalement peut faire l'objet d'une récupération auprès de son bénéficiaire, le montant étant majoré des intérêts calculés sur la base du taux de référence utilisé pour l'appréciation des régimes d'aide à finalité régionale et courant à compter de la date à laquelle l'aide a été mise à disposition du bénéficiaire jusqu'à la date de sa récupération effective.

La Commission avise par ailleurs le gouvernement italien qu'elle informera les parties intéressées par la publication de la présente lettre au *Journal officiel des Communautés européennes*. Elle informera également les intéressés des pays membres de l'AELE signataires de l'accord EEE par la publication d'une communication au supplément EEE du *Journal officiel des Communautés européennes*, ainsi que l'Autorité de surveillance AELE, à laquelle elle adressera copie de la présente lettre. Toutes les parties susmentionnées seront invitées à lui présenter leurs observations dans un délai d'un mois à compter de la date de cette publication.»

La Commission invite les intéressés à lui présenter leurs observations au sujet de l'aide/la mesure en cause, dans un délai d'un mois à partir de la date de la présente publication, à l'adresse suivante:

Commission européenne
Direction générale de la Concurrence
Direction H1
Rue de la Loi 200
B-1049 Bruxelles
[Télécopieur (32-2) 296 95 79].

Ces observations seront communiquées au gouvernement italien.

AIDES D'ÉTAT

**Invitation à présenter des observations, en application de l'article 93, paragraphe 2, du traité CE,
sur l'aide d'État C 9/99 (ex N 838/97) — Italie — Fiat Mirafiori Meccanica**

(1999/C 120/04)

(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)

Par la lettre suivante, du 2 mars 1999, la Commission a communiqué au gouvernement sa décision d'ouvrir la procédure prévue à l'article 93, paragraphe 2, du traité.

«Le gouvernement italien a notifié, le 1^{er} décembre 1997, un projet d'aide d'État à l'entreprise Fiat Auto SpA concernant un investissement à Mirafiori (Turin — Piémont), dans une usine produisant des moteurs et des boîtes de vitesse. La Commission l'a enregistré le 5 décembre 1997 sur le registre des aides notifiées, sous le numéro N 838/97.

Le 15 janvier 1998, la Commission a adressé aux autorités italiennes une lettre demandant des renseignements complémentaires. Trois rappels, qui évoquaient l'éventualité d'une ouverture de la procédure prévue à l'article 93, paragraphe 2, du traité et qui réclamaient la communication des informations indispensables à l'examen du cas, ont été adressés aux autorités italiennes les 27 février 1998, 8 juin 1998 et 10 juillet 1998. Une réunion s'est tenue en présence de représentants des autorités italiennes le 23 avril 1998, pour évoquer les modalités d'examen du cas. Après avoir demandé plusieurs prolongations du délai de réponse, le gouvernement italien a transmis de nouvelles informations, malheureusement encore trop partielles, par lettre du 20 novembre 1998. La Commission, pour approfondir son étude du dossier, a alors demandé et obtenu auprès des autorités italiennes une prolongation du délai normal d'examen jusqu'au 15 février 1999.

L'aide envisagée par les autorités italiennes serait attribuée à l'entreprise Fiat Auto SpA filiale de Fiat SpA. Le groupe Fiat est présent dans le secteur automobile, notamment par l'intermédiaire de trois sociétés: Fiat Auto pour les véhicules de tourisme, Iveco pour les véhicules utilitaires et Magneti Marelli pour les composants.

Fiat Auto possède des usines en Italie, en Pologne, en Turquie et en Amérique du Sud. Elle a produit 2,8 millions de véhicules en 1997, dont 1,8 million en Italie, au travers des marques Alfa Romeo, Ferrari, Fiat, Lancia et Maserati. Pour ses activités, la société a employé en 1997 environ 62 000 personnes en Italie, dont 17 000 à Mirafiori ⁽¹⁾. Elle réalise 53 % de ses ventes sur le marché national, 32 % dans les autres pays de l'Union et 15 % hors de l'Union européenne (base 1995). En 1997, le groupe Fiat détenait environ 11 % du marché européen (17 pays) des véhicules de tourisme.

⁽¹⁾ Pour les activités "Carrozzeria" et "Meccanica" (fabrication de véhicules, de moteurs et de boîtes de vitesse).

L'investissement prévu par Fiat Auto se situe à Mirafiori (Turin), dans une zone assistée au titre de l'article 92, paragraphe 3, point c), du traité avec un plafond régional de 10 % en équivalent-subvention net pour les grandes entreprises.

L'usine de Mirafiori Meccanica a fait l'objet d'une restructuration destinée à intégrer de manière plus cohérente dans le tissu urbain qui l'entoure et à réduire les opérations de type mécanique en vue d'améliorer la disposition interne des ateliers et les flux logistiques internes et externes. Tout cela a été rendu possible, selon les autorités italiennes, par le développement de la production de boîtes de vitesse (dans des unités d'avant-garde), mais aussi des moteurs "Torque" destinés à équiper les véhicules Fiat des segments "B" et "C" produits en Italie et hors de l'Union européenne. Ces moteurs "Torque" font l'objet de la présente notification.

Les investissements suivants sont nécessaires à l'accomplissement du projet:

<i>(en millions de LIT)</i>	
Nature	Montant
Conduite des travaux	1 350
Aménagements des bâtiments	21 000
Machines et équipements	446 100
Total	468 450 ⁽¹⁾

⁽¹⁾ Ce montant correspond à 242 millions d'euros (1 écu = 1 937 lires italiennes en décembre 1997).

À l'issue du projet, la capacité de production atteindra 350 000 unités par an.

Les moteurs "Torque" ont fait l'objet de nombreuses innovations, tant en ce qui concerne le produit lui-même que le processus de fabrication. Les innovations en question s'appliquent essentiellement aux parties hautes du moteur (culasse, système de distribution, arbre à cames, actionnement des soupapes) ainsi qu'à l'assemblage. Vous ajoutez que le choix de Mirafiori a aussi été dicté par la possibilité d'utiliser une partie des chaînes de production préexistantes, modifiées de manière adéquate, ce qui a permis de limiter les investissements nécessaires au projet. Vous notez que ces chaînes existantes concernent plus particulièrement la partie basse du moteur, moins sujette à l'innovation.

La notification du 1^{er} décembre 1997 et le courrier du 20 novembre 1998 évoquent de manière succincte des investissements qui favoriseraient la protection de l'environnement.

Dans la lettre du 20 novembre 1998, l'analyse coûts-bénéfices (ACB) chiffre le handicap de Mirafiori Meccanica à 22,5 % par rapport à un site de comparaison situé en Pologne.

Des aides régionales d'un montant nominal de 31 milliards de lires italiennes (16 millions d'écus) sont envisagées, en vertu du régime approuvé "Legge 488" du 19 décembre 1992. L'intensité de l'aide actualisée atteindrait 4,6 %. Aucune autre subvention n'est prévue pour ce projet.

a) L'aide notifiée par les autorités italiennes en faveur de Fiat Auto remplit les conditions prévues par l'article 92, paragraphe 1, du traité. En effet, elle serait financée par l'État ou au moyen de ressources d'État. De plus, comme elle représente une part non négligeable du financement du projet, elle menace de fausser la concurrence dans l'Union européenne en favorisant Fiat Auto par rapport à d'autres entreprises ne bénéficiant pas d'aides. Enfin, les marchés des moteurs pour automobiles et des véhicules automobiles sont caractérisés par des échanges substantiels entre États membres.

Les aides en cause sont destinées à une entreprise exerçant son activité dans le secteur de la fabrication et du montage de véhicules automobiles et de la fabrication de moteurs pour ces véhicules. Elle appartient donc au secteur automobile au sens de l'encadrement communautaire des aides d'État dans le secteur de l'automobile.

Les aides envisagées, notifiées le 1^{er} décembre 1997, seraient octroyées en vertu du régime approuvé "Legge 488/92". L'encadrement automobile⁽²⁾ précise que les aides que les pouvoirs publics envisagent d'accorder à un projet individuel dans le cadre d'un régime d'aide autorisé en faveur d'une entreprise exerçant son activité dans le secteur automobile, doivent être notifiées préalablement à leur octroi sur la base de l'article 93, paragraphe 3, du traité si au moins un des deux seuils suivants est franchi:

— coût total du projet égal à 50 millions d'écus,

ou

— montant brut total des aides d'État et des aides provenant des instruments communautaires pour le projet égal à 5 millions d'écus.

Tant le coût total du projet que le montant des aides dépasse leur seuil de notification respectif. Ainsi, en notifiant les aides envisagées pour le projet de Fiat Auto à Mirafiori, les autorités italiennes respectent les dispositions de l'article 93, paragraphe 3, du traité.

b) L'article 92, paragraphe 2, du traité énumère certaines formes d'aides compatibles avec le traité. Compte tenu de

la nature et du but de l'aide, ainsi que de la localisation géographique des investissements, les points a), b) et c) ne sont pas applicables au projet en question. L'article 92, paragraphe 3, énumère les aides qui peuvent être considérées comme compatibles avec le marché commun. La compatibilité doit être appréciée dans le contexte de la Communauté dans son ensemble et non dans un contexte purement national. Afin de préserver le bon fonctionnement du marché commun et vu le principe énoncé à l'article 3, point g), du traité, les exceptions énoncées à l'article 92, paragraphe 3, doivent être interprétées de manière restrictive. En ce qui concerne les dérogations prévues à l'article 92, paragraphe 3, points b) et d), l'aide en cause n'est manifestement pas destinée à un projet d'intérêt commun ni à un projet susceptible de remédier à une perturbation grave de l'économie italienne; elle ne sert pas non plus à promouvoir la culture ou à conserver le patrimoine. Quant aux dérogations prévues à l'article 92, paragraphe 3, points a) et c), du traité seul le point c) s'avère pertinent, car la région de Mirafiori est assistée au titre de l'article 92, paragraphe 3, point c).

La Commission vérifie alors si les conditions prévues par l'encadrement communautaire des aides d'État au secteur automobile sont respectées pour décider de la compatibilité des aides envisagées avec le marché commun au titre des dérogations prévues à l'article 92, paragraphe 3, point c), du traité.

Le secteur automobile peut bénéficier d'aides régionales pour favoriser de nouvelles implantations et des extensions/transformations de site existants dans des zones assistées de la Communauté, apportant ainsi une contribution précieuse au développement régional, par la création ou la sauvegarde d'emplois souvent très qualifiés et par des effets indirects significatifs. La notification préalable donne à la Commission la possibilité de confronter les avantages sur le plan du développement régional avec les conséquences préjudiciables éventuelles sur l'ensemble du secteur. Cette confrontation, réalisée sous la forme d'une analyse coûts-bénéfices, n'a pas pour but de nier la contribution essentielle des aides régionales à la cohésion au niveau communautaire, mais de garantir que d'autres éléments présentant un intérêt pour la Communauté, tels que le développement et la compétitivité générale du secteur en Europe ainsi que le respect d'une concurrence loyale, soient eux aussi pris en considération. Ainsi, lorsque la Commission examine des aides régionales à l'industrie automobile, l'encadrement automobile prévoit le processus suivant:

— en premier lieu, après avoir vérifié si la région de destination est susceptible de recevoir des aides conformément au droit communautaire, la Commission étudie le caractère de nécessité de l'aide, en particulier au travers de la mobilité géographique du projet,

— la Commission s'assure ensuite de l'éligibilité des coûts pour les éléments mobiles du projet,

— puis, la Commission vérifie pour les éléments éligibles mobiles du projet que la mesure d'aide prévue est proportionnée aux problèmes régionaux qu'elle doit contribuer à résoudre. Pour cela, la méthode de l'analyse coûts-bénéfices est utilisée. L'ACB compare, pour les

(²) JO C 279 du 15.9.1997.

éléments mobiles, les coûts que devra supporter l'investisseur pour réaliser son projet dans la région concernée avec ceux qu'il devrait supporter pour un projet identique dans un autre lieu, ce qui permet de déterminer les handicaps spécifiques à la région assistée concernée. La Commission autorise les aides régionales dans la limite des handicaps régionaux résultant de l'investissement sur le site de comparaison,

- enfin, la Commission examine la question des compléments d'aide (*top-up*). En effet, compte tenu du caractère sensible du secteur automobile, elle étudie les effets de chaque projet d'investissement sur la concurrence, en particulier sous l'angle de la variation des capacités de production⁽³⁾ au niveau du groupe concerné sur le marché en cause,
 - La somme des montants déterminés au cours des deux dernières étapes équivaut au montant total de l'aide que la Commission peut autoriser, dans la limite du plafond régional.
- a) L'usine Mirafiori Meccanica est située dans une région assistée où des aides régionales d'une intensité maximale de 10 % peuvent être autorisées. L'équivalent-subvention brut des mesures d'aides proposées s'élèverait, selon les autorités italiennes, à 4,6 % (en valeur actualisée), c'est-à-dire qu'il serait inférieur au plafond régional.

En ce qui concerne la nécessité de l'aide régionale, la Commission prend d'abord note de la situation particulière qui a entraîné, en Italie, l'autorisation du régime "Legge 488/92". En prorogeant les décisions prises dans les affaires N 784/97, N 786/97, N 157/98, N 158/98, N 159/98, N 161/98⁽⁴⁾, N 163/98⁽⁵⁾ et N 726/97⁽⁶⁾, la Commission avait admis que des circonstances très spécifiques dans l'application de la loi 488/92 pouvaient expliquer la longueur des délais entre le démarrage du projet en 1994, le début de la production en série des moteurs Torque en 1995, la demande d'aide en mai 1996 et la notification en décembre 1997. Elle reconnaît, à la lumière des explications fournies par les autorités italiennes, que l'investisseur avait de bonnes raisons de croire que des aides seraient attribuées ultérieurement en vertu de la loi 488/92.

Cependant, pour prouver que le critère de nécessité de l'aide est rempli, la Commission exige aussi que soit démontrée l'existence d'une alternative économiquement viable pour l'implantation du projet ou de sous-partie(s) de ce projet. En effet, si aucun autre site industriel, nouveau ou préexistant, n'était susceptible, au sein du groupe en question,

d'accueillir l'investissement envisagé, l'entreprise serait contrainte de mettre en œuvre son projet dans l'unique usine d'accueil possible, même en l'absence d'aide.

Or, les autorités italiennes ne démontrent pas de manière suffisante la mobilité du projet. En effet, les informations dont dispose la Commission ne permettent notamment pas d'établir si, à Mirafiori, l'imbrication des chaînes de montage des différents moteurs et l'utilisation d'une partie des chaînes de production préexistantes autoriseraient de manière effective la fabrication des moteurs Torque sur un autre site. Cette analyse doit être conduite sur toute la durée du projet, c'est-à-dire à partir de 1994.

De plus, aucune étude de localisation qui prouverait que Fiat a évalué, en 1993-1994, plusieurs sites pour l'implantation des investissements en question n'a été transmise à la Commission.

C'est pourquoi la Commission exprime des doutes au sujet de la mobilité du projet de donc de la nécessité des aides envisagées par les autorités italiennes.

- b) Pour prendre en compte la situation particulière qui a accompagné son autorisation, la loi 488/92 prévoit, en ce qui concerne les investissements éligibles, une rétroactivité de deux années. Selon les documents communiqués, la demande d'aide a été introduite par Fiat le 3 mai 1996. La période d'éligibilité des investissements débute donc le 3 mai 1994. Or, les autorités italiennes écrivent 1. que les chantiers ont démarré dans l'usine de Mirafiori en janvier 1993 et 2. que les dépenses d'investissement ont été initiées (*inizio attività di spending*) en mai 1993.

De plus, le calendrier des investissements éligibles transmis par les services italiens indique qu'aucun investissement n'a eu lieu en 1993. La Commission s'interroge alors sur le fait générateur de la constatation d'un investissement par les autorités italiennes, notamment pour les opérations d'aménagement des bâtiments.

Dès lors, des doutes apparaissent quant au respect des conditions de la loi 488/92 et des règlements d'application y afférents.

- c) L'encadrement automobile en vigueur marque une évolution de la pratique de la Commission en matière de détermination du site de comparaison utilisé dans l'ACB. Auparavant, il fallait comparer le projet notifié avec un projet analogue réalisé dans une région non aidée de l'Union européenne pour identifier les coûts supplémentaires dus aux déficiences structurelles de la région assistée choisie pour l'investissement. Aujourd'hui, le "comparateur", qui doit représenter la meilleure alternative⁽⁷⁾ identifiée par le constructeur en dehors du site choisi, peut être localisé en Europe ou dans les pays d'Europe centrale et orientale (PECO) (voire, dans certaines circonstances, sur un autre continent). Les autorités italiennes ont choisi comme site d'implantation alternatif une usine en Pologne.

⁽³⁾ En raison des surcapacités structurelles que connaît le secteur.

⁽⁴⁾ Décisions du 30 septembre 1998 publiées au JO C 409 du 30.12.1998.

⁽⁵⁾ Décision du 30 septembre 1998 publiée au JO C 384 du 12.12.1998.

⁽⁶⁾ Décision du 7 avril 1998 publiée au JO C 240 du 31.7.1998.

⁽⁷⁾ Alternative définie notamment comme celle retenue lors de la phase finale de l'étude de localisation réalisée par l'investisseur.

Le comparateur a un effet considérable sur le niveau de aides que la Commission peut autoriser, du fait qu'il (co)détermine le résultat de l'ACB. La Commission exige donc que la désignation de cette usine alternative réponde de façon stricte aux exigences de l'encadrement. Or, les autorités italiennes n'ont communiqué aucun élément pertinent qui établirait que la Pologne a constitué la meilleure alternative identifiée par Fiat au moment de la décision d'implantation en 1993-1994. Ainsi qu'il est rappelé ci-dessus, il ne semble pas i) qu'il existe une étude de localisation qui aurait nommé la Pologne parmi les lieux d'investissement possibles pour le projet et que ii) la Pologne (Biesko-Biala ou Tichy) ait figuré parmi les deux finalistes de cette étude, en compagnie de Mirafiori Meccanica.

Dès lors, la Commission doute que l'analyse coûts-bénéfices sommaire communiquée à la Commission le 20 novembre 1998 puisse constituer une base d'examen sérieuse.

Cependant, même si des arguments pertinents démontraient que l'alternative proposée par les autorités italiennes s'avérait acceptable au regard de l'encadrement automobile, l'ACB transmise ne permettrait pas de déterminer le niveau du handicap auquel Mirafiori Meccanica est confronté par rapport à la Pologne, car elle comporte à la fois des insuffisances et des erreurs.

La Commission voudrait tout d'abord souligner la manque général de documents de référence, aussi bien en ce qui concerne Mirafiori que le site de comparaison. La Commission n'est pas, par exemple, en position de valider les coûts de main-d'œuvre. Les informations précises sur les durées du travail en Pologne, les taux d'absentéisme, les temps opératoires pour la production du moteur... ou toute autre pièce justificative qui permettrait de rationaliser la quantité de main-d'œuvre nécessaire au projet et d'expliquer les différences entre l'Italie et la Pologne, font défaut. Les taux de change (principalement lire/zloty) ne sont jamais mentionnés. Les écarts d'investissement ne sont présentés que de manière trop générale...

De plus, la lettre du 20 novembre 1998 précise que le démarrage en série des moteurs faisant l'objet du projet a eu lieu en mars 1995. La Commission s'interroge dès lors alors sur la nature des investissements ultérieurs, réalisés entre 1995 et 1998, qui pourraient s'apparenter à des travaux de modernisation et ne pourraient de ce fait pas bénéficier d'aides régionales, conformément à l'encadrement automobile.

La Commission éprouve donc des doutes quant à la validité des hypothèses retenues par les autorités italiennes.

En outre, la Commission estime que les éléments suivants auraient dû être intégrés dans l'ACB, mais ne le sont pas à ce stade:

— Coût de réduction de l'activité:

si le projet avait été réalisé en Pologne, une réduction d'activité significative et des licenciements auraient certainement été nécessaires à Mirafiori Meccanica. Cela conduit à une charge supplémentaire à supporter par le site de référence.

— Formation:

le niveau de formation assez faible de la main-d'œuvre en Pologne, en 1994-1995, aurait contraint Fiat à supporter des coûts plus élevés qu'à Mirafiori où la connaissance du système de production des installations, des systèmes de qualité, etc., est déjà acquise.

— Productivité:

les écarts de productivité entre les deux usines ne ressortent pas clairement de l'ACB réalisée par les autorités italiennes.

— Différence de rythme pour l'augmentation des cadences (création de rebuts):

la main-d'œuvre polonaise, moins formée, aura davantage de difficultés à faire face à l'augmentation des cadences; de plus, la production engendrera davantage de rebuts ou rendra nécessaire du personnel supplémentaire (par exemple une équipe en fin de chaîne pour réparer les défauts...).

— Coûts de garantie:

la production en Pologne aurait probablement été de moindre qualité et aurait donc entraîné des coûts de garantie supplémentaires significatifs.

— Report du démarrage de la production:

le risque de retard du démarrage de la production s'avère supérieur en Pologne par rapport à Mirafiori. Cela entraîne des surcoûts à la fois financiers (équipements qui ne produisent pas) et d'exploitation (main-d'œuvre en sous-activité).

— Droits de douane:

le projet prévoit des exportations sur lesquelles des droits de douane différents seraient appliqués en fonction de l'origine des moteurs.

Ces points sont d'autant plus pertinents qu'ils ont trait à une période (1995-1997) où les investissements de Fiat en Pologne augmentaient de façon considérable, avec toutes les difficultés traditionnelles liées à une forte croissance des activités.

C'est pourquoi la Commission estime que des doutes existent quant à l'exhaustivité du recensement des coûts du projet pris en compte par les autorités italiennes, en parti-

culier en Pologne, ce qui aboutirait à augmenter artificiellement le handicap de Mirafiori Meccanica.

Des erreurs ont été identifiées dans l'ACB communiquée le 20 novembre 1998:

- les investissements qui auraient été réalisés en Pologne sont détaillés dans votre ACB dans un tableau baptisé "F5P2". La répartition dans le temps serait liée au rythme de paiement de équipementiers. Il apparaît que les *cash-flows* en cause durent jusqu'en 1999 et 2000, pour un montant nominal sur ces deux années de 86,9 milliards de lires italiennes. Or, le tableau de synthèse de l'ACB ignore ces investissements et ne prend en considération que les flux sur la période 1994-1998. Vous minimisez ainsi le coût du projet en Pologne,
- les autorités italiennes utilisent comme période de référence pour le calcul des coûts d'exploitation les années 1995 à 1998, soit quatre années. L'encadrement automobile prévoit, pour les usines existantes (extension/transformation), une période de trois années seulement pour l'ACB, qui démarre à compter du lancement de la production en série, en l'espèce fin mars 1995. La période de calcul des coûts d'exploitation doit donc être avril 1995-mars 1998. Dans la mesure où Mirafiori Meccanica connaît un handicap net d'exploitation, qui se maintient au-delà de 1998, vis-à-vis de la Pologne, vos estimations augmentent l'intensité du handicap final,
- les coûts de télécommunications sont comptabilisés deux fois, aussi bien en Pologne qu'en Italie.

Ces erreurs affectent très sensiblement le niveau du handicap. La Commission ne peut que constater dans ces conditions que votre estimation du handicap du projet, qui est de 22,5 %, s'avère erronée. Les corrections qui peuvent être apportées par la Commission à l'occasion d'un premier examen, et qui n'ont qu'une valeur indicative, aboutissent à un handicap de 3,5 %, sans intégrer à ce stade les différents surcoûts de réduction d'activité, de formation etc., et sans modifier les investissements éligibles.

d) Compte tenu du caractère sensible du secteur automobile, la Commission étudie habituellement les effets de chaque projet d'investissement sur la concurrence, en particulier sous l'angle de la variation des capacités de production au niveau du groupe concerné sur le marché en cause ⁽⁸⁾.

⁽⁸⁾ Le marché de produits en cause englobe les produits (éventuellement les services) visés par le projet d'investissement ainsi que leurs substituts possibles du point de vue du consommateur (du fait des caractéristiques des produits, de leur prix et de l'usage que l'on se propose d'en faire) et du producteur (grâce à la flexibilité des installations de production). Le marché géographique en cause recouvre en principe l'EEE et les PECO.

Lorsqu'un projet concerne des moteurs, la Commission considère que le marché en cause est celui des véhicules pour lesquels les moteurs sont fabriqués, dans ce cas le marché des voitures de tourisme. La lettre des autorités italiennes du 20 novembre 1998 indique les capacités de production de chaque usine du groupe Fiat. En additionnant les capacités des usines italiennes (à l'exception de Sevel et Sevel Campania, où sont produits des véhicules utilitaires) et polonaises, entre 1993 (avant le projet) et 1999 (après le projet), la Commission note une augmentation des capacités de 5,6 %. Selon l'encadrement, l'effet sur la concurrence est considéré comme fort. Puisque Mirafiori se situe dans une région assistée au titre de l'article 92, paragraphe 3, point c), du traité le facteur d'ajustement qui s'applique est égal à " - 2 " points de pourcentage.

La somme du handicap issu de l'ACB et du facteur d'ajustement équivaut à l'aide que la Commission peut autoriser. Dans ce dossier, en l'état actuel des informations dont dispose la Commission et de manière purement indicative, cette somme s'élèverait à 3,5 % moins 2 %, soit 1,5 %. La Commission doute dès lors que l'aide régionale d'une intensité de 4,6 % envisagée par les autorités italiennes puisse être autorisée.

e) Enfin, la Commission attire l'attention du gouvernement italien sur les points suivants:

- les différents courriers mentionnent souvent le terme "innovation", mais aucune aide spécifique à cette fin n'est prévue. La Commission note toutefois à ce sujet que l'encadrement automobile stipule que des aides à l'investissement à des fins d'innovation peuvent être octroyées par les États membres dans certaines conditions très précises. En l'espèce, aucune des informations transmises ne s'avère suffisante pour déterminer si des investissements menés par Fiat à Mirafiori Meccanica permettent d'introduire au niveau communautaire des produits ou des procédés véritablement innovants. Aucune évaluation financière de tels investissements n'a en tout cas été effectuée.
- Dès lors, à ce stade de l'examen, la Commission ne discerne aucun élément qui permettrait, le cas échéant, l'octroi d'aides à l'investissement à des fins d'innovation.

— La Commission constate que, en dehors de l'affirmation des autorités italiennes sur la poursuite d'un objectif écologique au travers des investissements notifiés, aucune information détaillée ne montre à ce jour en quoi il serait satisfait aux prescriptions de l'encadrement automobile et de l'encadrement des aides d'État pour la protection de l'environnement ⁽⁹⁾.

⁽⁹⁾ JO C 72 du 10.3.1994, p. 3.

— Aucun complément d'aide ne peut être autorisé par la Commission pour les innovations alléguées ou d'éventuelles mesures environnementales en dehors des règles existantes.

Force est de constater que la notification des autorités italiennes demeure très incomplète et que les renseignements complémentaires contenus dans la lettre du 20 novembre 1998 soulèvent de nombreuses incertitudes.

En premier lieu, la Commission exprime des doutes au sujet de la mobilité du projet et donc de la nécessité des aides envisagées par le gouvernement italien.

En deuxième lieu, des doutes existent quant au respect des conditions fixées par la loi 488/92 et par les règlements d'application y afférents. Le calendrier des investissements tel que présenté par le gouvernement italien ne serait pas le reflet de la réalité économique.

En troisième lieu, aucune preuve suffisante n'a été apportée pour établir avec netteté que le site de comparaison choisi par les autorités italiennes répondait aux critères fixés par l'encadrement automobile en vigueur.

En quatrième lieu, même si des arguments pertinents démontreraient que l'alternative que les autorités italiennes proposent est admissible au regard de l'encadrement automobile, l'ACB transmise ne permettrait pas de déterminer le niveau du handicap auquel Mirafiori Meccanica est confronté par rapport à la Pologne, car elle comporte à la fois des insuffisances et des erreurs qui affectent sensiblement le résultat final. Les corrections qui peuvent être apportées par la Commission à l'occasion d'un premier examen tendent à démontrer que l'intensité d'aide envisagée par les autorités italiennes dépasserait le niveau des handicaps de Mirafiori. La prise en compte du facteur d'ajustement conduit la Commission à douter que l'aide prévue puisse être autorisée. Par ailleurs, il ne faut pas exclure que certains investissements, notamment ceux effectués après 1995, consistent en des actions de modernisation qui ne peuvent pas bénéficier d'aides régionales.

En cinquième lieu, la Commission ne discerne à ce stade aucun élément qui permettrait, le cas échéant, l'octroi d'aides à l'investissement à des fins d'innovation ou d'aides à la protection de l'environnement.

La Commission ne peut déceler, dans l'état actuel des informations en sa possession, aucun élément justifiant que les aides en cause seraient susceptibles de bénéficier de l'une des dérogations prévues à l'article 92, paragraphe 3, du traité.

Compte tenu des considérations qui précèdent, la Commission invite l'Italie, dans le cadre de la procédure prévue à l'article 93, paragraphe 2, du traité, à présenter ses obser-

vations dans un délai d'un mois à compter de la date de réception de la présente. De plus, la Commission enjoint à l'Italie de lui fournir, dans un délai d'un mois à compter de la réception de la présente, tous les documents, les informations et les données nécessaires pour lui permettre d'apprécier la compatibilité de l'aide. En particulier, en relation avec les procédures ouvertes dans les affaires N 727/97, N 728/97, N 729/97, N 730/97 et N 834/97 au sujet d'aides envisagées en faveur de Fiat Auto, la Commission demande que lui soient fournis les renseignements lui permettant de conclure que les projets en cause s'avèrent indépendants les uns des autres. À défaut, la Commission adoptera une décision sur la base des éléments dont elle dispose.

La Commission invite les autorités italiennes à transmettre immédiatement une copie de cette lettre au bénéficiaire potentiel de l'aide.

La Commission rappelle au gouvernement que les aides accordées sans notification préalable ou sans attendre la décision finale de la Commission sont illicites et peuvent faire l'objet d'une récupération. La Commission attire l'attention du gouvernement italien sur la lettre adressée à tous les États membres le 22 février 1995, dans laquelle il est précisé que toute aide octroyée illégalement pourra faire l'objet d'une récupération auprès de son bénéficiaire selon les dispositions du droit national et en incluant un intérêt calculé sur la base du taux de référence utilisé pour le calcul de l'équivalent-subvention dans le cadre des aides régionales, qui court à partir de la date à laquelle l'aide a été mise à la disposition des bénéficiaires, jusqu'à sa récupération effective.

Par la présente, la Commission avise le gouvernement italien qu'elle informera les intéressés par la publication de la présente lettre au *Journal officiel des Communautés européennes*. Elle informera également les intéressés des pays de l'AELE signataires de l'accord EEE par la publication d'une notice dans le supplément EEE du Journal officiel, ainsi que l'autorité de surveillance de l'AELE à laquelle elle adressera une copie de la présente. Tous les intéressés susmentionnés seront invités à présenter leurs observations dans un délai d'un mois à compter de la date de cette publication.»

La Commission invite les intéressés à lui présenter leurs observations au sujet de l'aide en cause dans un délai d'un mois à partir de la date de la présente publication, à l'adresse suivante:

Commission européenne
Direction générale de la concurrence
Direction des aides d'État II
Rue de la Loi 200
B-1049 Bruxelles
[Télécopieur (32 2) 296 95 79].

Ces observations seront communiquées au gouvernement italien.

AIDES D'ÉTAT

**Invitation à présenter des observations, en application de l'article 93, paragraphe 2, du traité CE,
sur l'aide d'État C 5/99 (ex N 728/97) — Italie — Fiat Mirafiori Carrozzeria**

(1999/C 120/05)

(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)

Par la lettre suivante, du 9 mars 1999, la Commission a communiqué à l'Italie sa décision d'ouvrir la procédure prévue à l'article 93, paragraphe 2, du traité CE.

«Le gouvernement italien a notifié, le 28 octobre 1997, un projet d'aide d'État à l'entreprise Fiat Auto SpA concernant un investissement à Mirafiori (Turin-Piémont), dans une usine produisant des voitures. La Commission l'a enregistré le 29 octobre 1997 sur le registre des aides notifiées, sous le numéro N 728/97.

Le 24 novembre 1997, la Commission a adressé aux autorités italiennes une lettre demandant des renseignements complémentaires. Trois rappels, qui évoquaient l'éventualité d'une ouverture de la procédure prévue à l'article 93, paragraphe 2, du traité et qui réclamaient la communication des informations indispensables à l'examen du cas, ont été adressés aux autorités italiennes les 16 février 1998, 8 juin 1998 et 10 juillet 1998. Une réunion s'est tenue en présence de représentants des autorités italiennes le 23 avril 1998, pour évoquer les modalités d'examen du cas. Après avoir demandé plusieurs prolongations du délai de réponse, le gouvernement italien a transmis de nouvelles informations, malheureusement encore trop partielles, par lettre du 20 novembre 1998. La Commission, pour approfondir son étude du dossier, a alors demandé et obtenu auprès des autorités italiennes une prolongation du délai normal d'examen jusqu'au 15 février 1999.

L'aide envisagée par les autorités italiennes serait attribuée à l'entreprise Fiat Auto SpA, filiale de Fiat SpA. Le groupe Fiat est présent dans le secteur automobile, notamment par l'intermédiaire de trois sociétés: Fiat Auto pour les véhicules de tourisme, Iveco pour les véhicules utilitaires et Magneti Marelli pour les composants.

Fiat Auto possède des usines en Italie, en Pologne, en Turquie et en Amérique du Sud. Elle a produit 2,8 millions de véhicules en 1997, dont 1,8 million en Italie, sous les marques Alfa Romeo, Ferrari, Fiat, Lancia et Maserati. Fiat Auto possède une dizaine d'usines en Italie, qui produisent des véhicules automobiles, mais également des moteurs et des composants. Pour ces activités, la société a employé en 1997 environ 62 000 personnes en Italie, dont 17 000 à Mirafiori⁽¹⁾. Elle réalise 53 % de ses ventes sur le marché national, 32 % dans les autres pays de l'Union européenne et 15 % ailleurs (base 1995). En 1997, le groupe Fiat détenait environ 11 % du marché européen (17 pays) des véhicules de tourisme.

⁽¹⁾ Pour les activités "carrozzeria" et "meccanica" (fabrication de véhicules, de moteurs et de boîtes de vitesse).

L'investissement prévu par Fiat Auto se situe à Mirafiori (Turin), dans une zone assistée au titre de l'article 92, paragraphe 3, point c), du traité avec un plafond régional de 10 % en équivalent-subvention net pour les grandes entreprises.

Les autorités italiennes indiquent que Mirafiori Carrozzeria produit plusieurs types de véhicules (en 1994, date de démarrage du projet: Uno, Thema, Croma, Panda et Punto; en 1999/2000, date de fin du projet: Punto/Modèle 188⁽²⁾, Marea et Multipla). Le projet notifié à l'origine visait essentiellement à améliorer la gestion et l'organisation du site, en vue de la fabrication de nouveaux véhicules (Marea, Modèle 188 et Multipla). L'implantation de l'usine en zone urbaine crée des contraintes fortes en matière de production et de logistique. Les investissements consentis devraient aussi permettre d'améliorer les conditions de travail, d'économiser de l'énergie et de renforcer la protection de l'environnement. Enfin, ils entraîneront le maintien de nombreux emplois dans une région en déclin industriel.

La notification du 28 octobre 1997 détaille les investissements prévus pour la période 1994-2000 de la manière suivante:

<i>(en millions de LIT)</i>	
Nature	Montant
Projet et conduite des travaux	860
Aménagements des bâtiments	14 900
Machines et équipements	627 319
Total	643 079 ⁽¹⁾

⁽¹⁾ Ce montant correspond à 334 millions d'écus (1 écu = 1924 lires italiennes en octobre 1997).

Suite au courrier adressé le 24 novembre 1997 par les services de la Commission et à la réunion tenue en présence de représentants des autorités italiennes et de la direction générale de la concurrence le 23 avril 1998, l'Italie a décidé de modifier les termes de la notification. En effet, dans la lettre du 20 novembre 1998, les autorités italiennes ont indiqué que l'intensité des aides régionales initialement prévues, soit 2,01 % en équivalent-subvention brut, n'imposait pas la réalisation d'une analyse coûts-bénéfices, puisque les aides envisagées pourraient être autorisées comme aides à l'investissement à des fins d'innovation.

⁽²⁾ Modèle qui remplace la Punto.

Dans cette lettre, les objectifs des investissements à des fins d'innovation sont résumés de la manière suivante:

- introduction d'innovations multiples pour adapter l'usine à son environnement socio-économique interne et externe,
- mise en œuvre d'innovations techniques spécifique pour le développement de châssis de type "space frame", adaptés en particulier aux véhicules destinés à certains créneaux,
- intégration innovante des fournisseurs dans la production et la logistique.

Les investissements à des fins d'innovation, scindés en six sous-projets, sont décrits ainsi (coût nominal en milliards de lires italiennes):

MULTIPLA

Assemblage des tôles	Équipements et machines pour la réalisation de profilés à section variable pour les sous-groupes constituant le châssis	16,5
	Nouvelles installations de soudage de châssis d'après le système "lever-déplacer" comprenant le système de transport TTS (<i>Twin Trolley System</i>) qui permet de surmonter les dénivellations sans avoir recours à des descenseurs pour unir le châssis à la coque	11,8
	Nouvelle chaîne spécifique de soudage des coques prêtes au transport, chargement châssis, déchargement coque	7,8
	Équipements et essais de fabrication au centre pilote pour la mise au point des nouveaux cycles technologiques de la coque	6,8

MAREA

Tôlerie	Nouveau Robogate intégral avec agrafage de la coque au moyen de robots en mesure de prélever les flancs sur le chariot de manutention, de les mettre en position correcte par rapport au châssis et de plier les ailettes pour former le sous-ensemble à envoyer à l'assemblage provisoire	3,1
Montage	Adoption du système ergonomique de manutention des coques "convoyeur à friction" qui, grâce aux dimensions plus importantes des palettes, permet aux ouvriers de monter à bord et d'effectuer les opérations de montage des éléments sur un véhicule en position fixe	5,1

Le total des investissements présentés comme innovants s'élève donc à 51,1 milliards de lires italiennes (environ 26,6 millions d'euros) en termes nominaux. Le calcul d'actualisation aboutit à une somme de 33,68 milliards.

Grâce à ces réalisations, les autorités italiennes considèrent que la chaîne de production de la Marea de Mirafiori est la plus ergonomique du groupe Fiat et demeure sans rivale chez les concurrents européens de Fiat. D'autres innovations, qualifiées de "marginales complémentaires" sont aussi présentées dans le courrier des autorités italiennes du 20 novembre 1998:

- innovations relatives aux systèmes informatiques,
- chariots de manutention — tableaux de bord [pour les modèles Marea Berline et Station Wagon ⁽³⁾],
- chariots de manutention — portes (modèles Marea Berline et Station Wagon),
- crochets tournants (modèles Marea Berline et Station Wagon).

Le montant des investissements complémentaires n'est pas indiqué: des aides d'un montant actualisé de 8,13 milliards de lires italiennes seraient octroyées à Fiat Auto en vertu du régime approuvé "Legge 488" du 19 décembre 1992. L'intensité de l'aide envisagée atteindrait alors 24,1 % en équivalent-subvention brut, ce qui demeurerait selon les autorités italiennes en dessous de la limite maximale admise par la Commission pour les aides à des fins d'innovation. Aucune autre aide n'est prévue pour ce projet.

La Commission doit examiner le projet d'aide en faveur des investissements à des fins d'innovation, tel qu'il ressort du dernier courrier des autorités italiennes.

a) L'aide envisagée en faveur de Fiat Auto remplit les conditions prévues par l'article 92, paragraphe 1, du traité. En effet, elle serait financée par l'État ou au moyen de ressources d'État. De plus, comme elle représente une part non négligeable du financement du projet, elle menace de fausser la concurrence dans l'Union européenne en favorisant Fiat Auto par rapport à d'autres entreprises ne bénéficiant pas d'aides. Enfin, le marché des véhicules automobiles est caractérisé par des échanges substantiels entre États membres.

Les subventions en cause sont destinées à une entreprise exerçant son activité dans le secteur de la fabrication et du montage de véhicules automobiles.

Dès lors, le projet d'aide doit être examiné sur la base de l'encadrement communautaire des aides d'État dans le

⁽³⁾ Version *break*.

secteur de l'automobile. Le gouvernement italien a notifié le cas le 28 octobre 1997. Cette notification a été enregistrée par la Commission le 29 octobre 1997. Dès lors, l'encadrement d'application est celui publié au *Journal officiel des Communautés européennes* C 123, du 18 mai 1989⁽⁴⁾. La Commission note que les aides seraient octroyées en vertu d'un régime approuvé et que le coût du projet dépasse 17 millions d'écus. Les autorités italiennes ont donc respecté l'obligation de notification du projet.

La Commission note également que l'encadrement entré en vigueur le 1^{er} janvier 1998 prévoit que les dossiers notifiés avant le 1^{er} novembre 1997 et dont la Commission n'a pas encore apprécié la compatibilité ou pour lesquels elle a ouvert la procédure prévue à l'article 93, paragraphe 2, du traité avant cette date, seront examinés en fonction de l'encadrement précédent, entré en vigueur le 1^{er} janvier 1996, pour une durée de deux ans.

Enfin, la Commission regrette le long délai qui s'est écoulé entre la signature, le 20 novembre 1996, du décret ministériel prévoyant l'octroi de l'aide en cause et la date de la notification officielle, fin octobre 1997.

- b) L'article 92, paragraphe 2, du traité énumère certaines formes d'aides compatibles avec le traité. Compte tenu de la nature et du but de l'aide, ainsi que de la localisation géographique des investissements, les points a), b) et c) ne sont pas applicables au projet en question. L'article 92, paragraphe 3, énumère les aides qui peuvent être considérées comme compatibles avec le marché commun. La compatibilité doit être appréciée dans le contexte de la Communauté dans son ensemble et non dans un contexte purement national. Afin de préserver le bon fonctionnement du marché commun et vu le principe énoncé à l'article 3, point g), du traité, les exceptions énoncées à l'article 92, paragraphe 3, doivent être interprétées de manière restrictive. En ce qui concerne les dérogations prévues à l'article 92, paragraphe 3, points b) et d), l'aide en cause n'est manifestement pas destinée à un projet d'intérêt commun ni à un projet susceptible de remédier à une perturbation grave de l'économie italienne; elle ne sert pas non plus à promouvoir la culture ou à conserver le patrimoine. Quant aux dérogations prévues à l'article 92, paragraphe 3, points a) et c), seul le point c) s'avère pertinent, car la région de Mirafiori est assistée au titre de l'article 92, paragraphe 3, point c).

La Commission vérifie alors si les conditions prévues par l'encadrement communautaire des aides d'État au secteur automobile sont respectées pour décider de la compatibilité des aides envisagées avec le marché commun au titre des dérogations prévues à l'article 92, paragraphe 3, point c).

- c) Le protocole adressé par les autorités italiennes à Fiat pour l'informer de l'autorisation de l'aide, sous réserve de la décision de la Commission, daté du 25 novembre 1996. Cependant, le projet d'aide n'a été notifié que le 28 octobre 1997. Par ailleurs, la production en série des modèles Marea, Multipla et de la nouvelle Punto a démarré en mars 1996, juillet 1998 et avril 1999, respectivement. Toutefois, en prorogeant les décisions prises dans les dossiers N 784/97, N 786/97, N 157/98, N 158/98, N 159/98, N 161/98⁽⁵⁾, N 163/98⁽⁶⁾ et N 726/97⁽⁷⁾, la Commission avait admis que des circonstances très spécifiques dans l'application de la loi 488/92 pouvaient expliquer la longueur des délais entre le démarrage du projet, la demande d'aide et la notification. Elle reconnaît, à la lumière des explications fournies par les autorités italiennes, que l'investisseur pouvait presque considérer comme acquis que des aides seraient versées en vertu de la loi 488/92, y compris pour la partie des investissements réalisée entre 1994 et 1996. La Commission note de surcroît que les études relatives au projet ont été envoyées par Fiat courant 1994. Dès lors, la Commission conclut que l'aide envisagée s'avère nécessaire à la réalisation des investissements en cause.

- d) L'encadrement automobile prévoit que la Commission adoptera une attitude ferme à l'égard des aides à la modernisation et à l'innovation. Il est aussi stipulé que les projets d'aides à l'innovation seront examinés pour que l'on puisse déterminer s'ils concernent réellement l'introduction au niveau communautaire de produits ou de procédés véritablement innovateurs.

La Commission a étudié les éléments techniques communiqués par le gouvernement italien pour chacun des six sous-projets qu'il considère comme innovants. Une difficulté spécifique est alors apparue. En effet, si la Commission doit comparer les investissements en cause à l'état de la technique dans l'industrie automobile européenne, les longs délais de traitement du dossier par les autorités italiennes la question de la date de référence. La Commission estime que la date pertinente pour l'examen du contenu innovant des sous-projets correspond à la date du lancement du projet; toutefois, d'autres dates, par exemple la date de la notification ou la date de la décision, ne seraient pas à exclure à ce stade de la procédure. La question pratique des modalités de détermination du caractère innovant d'investissements déjà anciens se poserait alors.

Quoiqu'il en soit, une première étude a mis en lumière que les informations transmises par les autorités italiennes n'étaient pas suffisantes pour démontrer que les sous-projets en question concernaient l'introduction au niveau communautaire de procédés véritablement innovants.

⁽⁴⁾ Encadrement modifié au JO L 231 du 3.9.1994 et au JO C 284 du 28.10.1995.

⁽⁵⁾ Décisions du 30 septembre 1998, publiées au JO C 409 du 30.12.1998.

⁽⁶⁾ Décision du 30 septembre 1998, publiée au JO C 384 du 12.12.1998.

⁽⁷⁾ Décision du 7.4.1998, publiée au JO C 240 du 31.7.1998.

En conclusion, la Commission ne peut dans ces conditions qu'exprimer des doutes quant au caractère innovant des investissements présentés.

- e) La Commission ne dispose pas, à ce stade, des données nécessaires pour actualiser les investissements par sous-projet. Dès lors, il s'avère impossible de calculer avec précision les intensités d'aides pour les sous-projets qui présenteraient le cas échéant un caractère innovant.
- f) Il ressort du tableau de calcul de l'intensité des subventions fourni par les autorités italiennes le 20 novembre 1998, qu'un premier versement de 5 455 millions de liras italiennes aurait eu lieu en 1998. Si tel était le cas, cette aide serait illégale puisque accordée avant la décision finale de la Commission.
- g) Les autorités italiennes prétendent, à tort, qu'une intensité d'aide de 24,1 % (actualisée) reste en dessous de la limite maximale admise par la Commission pour les aides à des fins d'innovation. La Commission a autorisé des aides à l'innovation dans les affaires BMW Steyr⁽⁸⁾ et MCC-Swatch⁽⁹⁾ notamment. L'intensité d'aide autorisée dans les cas d'innovation est au maximum de 10 % et elle prend en compte différents facteurs tels que, par exemple, le degré du risque lié à l'investissement. La Commission ne discerne, à ce stade, aucun élément qui lui permettrait de déroger à sa pratique dans le cas présent. Elle doute également que le risque supporté par Fiat pour les projets présentés comme innovants permette même d'autoriser une intensité de 10 %.
- h) Pour compléter son analyse, et à des fins de transparence, la Commission souhaite faire part de ses réflexions sur d'autres aspects du projet évoqués par les autorités italiennes.

Tout d'abord, la Commission doute que les investissements notifiés en octobre 1997 puissent, dans leur totalité, bénéficier d'aides régionales au titre de l'encadrement automobile, car la nature du projet laisse entrevoir des éléments de modernisation pour lesquels toute aide est prohibée. Le flou de la logique industrielle du projet initial renforce ce doute.

Ensuite, l'encadrement automobile de référence ne permet en aucun cas de réaliser une analyse coûts-bénéfices basée sur une comparaison avec un site situé hors d'une région non assistée de l'Union européenne.

Enfin, la Commission constate que, en dehors de l'affirmation des autorités italiennes sur la poursuite d'un objectif écologique au travers des investissements en question, aucune information détaillée ne montre à ce jour en quoi il serait satisfait aux prescriptions de l'encadrement automobile et de l'encadrement des aides d'État pour la protection de l'environnement⁽¹⁰⁾.

Force est de constater que la notification des autorités italiennes s'avère incomplète et que les renseignements complémentaires contenus dans la lettre du 20 novembre 1998 soulèvent de nombreuses incertitudes.

En premier lieu, la Commission n'est pas en mesure de trancher quant au caractère innovant de chacun des procédés notifiés et s'interroge sur la détermination de la date de référence pour l'examen des innovations alléguées et sur les conséquences pratiques de cette détermination.

En deuxième lieu, le calcul de l'intensité d'aide n'est pas possible pour les sous-projets qui présenteraient éventuellement un caractère innovant.

En troisième lieu, l'intensité d'aide envisagée par les autorités italiennes dépasse sensiblement le taux maximal autorisé par la Commission dans des cas d'aide à l'investissement à des fins d'innovation. En outre, le risque supporté par Fiat Auto ne semble pas assez élevé pour permettre l'octroi d'une intensité d'aide de 10 %.

En quatrième lieu, il ne faut pas exclure que des aides illégales aient été versées à l'investisseur par les autorités italiennes.

La Commission ne peut déceler, dans l'état actuel des informations en sa possession, aucune justification que établirait que les aides en cause seraient susceptibles de bénéficier de l'une des dérogations prévues à l'article 92, paragraphe 3, du traité.

Compte tenu des considérations qui précèdent, la Commission invite l'Italie, dans le cadre de la procédure prévue à l'article 93, paragraphe 2, du traité, à présenter ses observations dans un délai d'un mois à compter de la date de réception de la présente. De plus, la Commission enjoint à l'Italie de lui fournir, dans un délai d'un mois à compter de la réception de la présente, tous les documents, les informations et les données nécessaires pour lui permettre d'apprécier la compatibilité de l'aide. En particulier, en relation avec les procédures ouvertes dans les affaires N 727/97, N 729/97, N 730/97, N 834/97 et N 838/97 au sujet d'aides envisagées en faveur de Fiat Auto, la Commission demande que lui soient fournis les renseignements lui permettant de conclure que les projets en cause s'avèrent indépendants les uns des autres. À défaut, la Commission adoptera une décision sur la base des éléments dont elle dispose.

La Commission invite les autorités italiennes à transmettre immédiatement une copie de cette lettre au bénéficiaire potentiel de l'aide.

La Commission rappelle à l'Italie que les aides accordées sans notification préalable ou sans attendre la décision finale de la Commission sont illicites et peuvent faire l'objet d'une récupération. La Commission attire l'attention de l'Italie sur la lettre adressée à tous les États membres le 22 février 1995, dans laquelle il est précisé que toute aide octroyée illégalement pourra faire l'objet d'une récupération auprès de son bénéficiaire selon les dispositions du droit national et en incluant un intérêt calculé sur la base du taux de référence utilisé pour le

⁽⁸⁾ Décision publiée au JO C 12 du 16.1.1998.

⁽⁹⁾ Décision publiée au JO C 391 du 28.12.1996.

⁽¹⁰⁾ JO C 72 du 10.3.1994, p. 3.

calcul de l'équivalent-subvention dans le cadre des aides régionales, qui court à partir de la date à laquelle l'aide a été mise à la disposition des bénéficiaires, jusqu'à sa récupération effective.

Par la présente, la Commission avise l'Italie qu'elle informera les intéressés par la publication de la présente lettre au *Journal officiel des Communautés européennes*. Elle informera également les intéressés des pays de l'AELE signataires de l'accord EEE par la publication d'une notice dans le supplément EEE du Journal officiel, ainsi que l'autorité de surveillance de l'AELE à laquelle elle adressera une copie de la présente. Tous les intéressés susmentionnés seront invités à présenter leurs observations dans un délai d'un mois à compter de la date de cette publication.»

La Commission invite les intéressés à lui présenter leurs observations au sujet de l'aide/la mesure en cause, dans un délai d'un mois à partir de la date de la présente publication, à l'adresse suivante:

Commission européenne
Direction générale de la concurrence
Direction H 1
Rue de la Loi 200
B-1049 Bruxelles
[télécopieur (32-2) 296 95 79].

Ces observations seront communiquées au gouvernement italien.

AIDES D'ÉTAT

Communication de la Commission concernant l'aide C 32/98 (ex NN 22/98) relative au règlement des dettes des coopératives et des autres entités économiques par la Banque agricole de Grèce

(1999/C 120/06)

Par la lettre suivante, du 30 mars 1999, la Commission a communiqué à la Grèce ce qui suit

«Le 15 décembre 1998, le Conseil de l'Union européenne a pris une position favorable, au titre de l'article 93, paragraphe 2, troisième alinéa, du traité à l'égard des aides visées aux articles 14 à 18 et à l'article 21 de la loi nationale n° 2538/97, jusqu'à un montant maximal de 158,672 milliards de drachmes grecques.

Le 7 avril 1998, la Commission avait décidé d'ouvrir la procédure visée à l'article 93, paragraphe 2, premier alinéa, du traité à l'encontre des aides visées ci-dessus. Cette décision avait été communiquée au gouvernement grec par lettre SG(98) D/4020 du 20 mai 1998 et à des tiers intéressés par publication au *Journal officiel des Communautés européennes* ⁽¹⁾.

Avant que la Commission ait adopté une décision finale sur la compatibilité des aides, la Grèce a décidé de saisir le Conseil au titre du troisième alinéa du même paragraphe de l'article 93 du traité pour les mesures d'aides relatives au règlement des dettes des coopératives et autres entités économiques à la Banque agricole de Grèce prévues aux articles 14 à 18 et 21 de ladite loi nationale.

Le Conseil ayant décidé à l'unanimité que les aides en question doivent être considérées comme compatibles avec le marché commun en dérogation de l'article 92 du traité, la procédure

devant la Commission est devenue sans objet pour ce qui concerne les dispositions susmentionnées.

Par conséquent, la Commission informe le gouvernement grec qu'elle ne statuera pas sur la compatibilité des aides prévues aux articles 14 à 18 et 21 de la loi n° 2538/97 avec le marché commun.

En ce qui concerne les aides examinées sous le numéro de procédure n° C 32/98 qui n'ont pas fait l'objet de la décision du Conseil susdite, soit celles prévues aux articles 19, 20, 22, 23, 33 et 57 de la loi nationale n° 2538/97, elles feront l'objet d'une décision ultérieure de la Commission.

La Commission rappelle aux autorités grecques qu'elles n'ont pas formellement transmis leurs observations à l'égard de la procédure ouverte par la Commission le 7 avril 1998. Ces observations auraient du être soumises au plus tard un mois après la communication à l'État membre de l'ouverture de procédure.»

La Commission rappelle les intéressés que, à la suite de la communication de la Commission qui a ouvert la procédure prévue à l'article 93, paragraphe 2, du traité (JO C 376 du 4.12.1998, p. 2), leurs observations au sujet des mesures d'aide en cause auraient du être présentées dans un délai d'un mois à partir de la date de ladite publication.

⁽¹⁾ JO C 376 du 4.12.1998, p. 2.

AIDES D'ÉTAT**Invitation à présenter des observations en application de l'article 93, paragraphe 2, du traité instituant la Communauté européenne, concernant l'aide C 16/99 (ex NN 108/98) — Allemagne (Thuringe) — prêt en faveur de la Ostthüringer Obst- und Gemüseabsatzzentrale Laasdorf e. G. (OGAZ)**

(1999/C 120/07)

Par la lettre suivante du 17 mars 1999, la Commission a communiqué à l'Allemagne sa décision d'ouvrir la procédure prévue à l'article 93, paragraphe 2, du traité.

«I. PROCÉDURE

1. Par lettre du 21 novembre 1997, enregistrée le 26 novembre 1997, les autorités allemandes ont notifié la mesure à la Commission, conformément aux dispositions de l'article 93, paragraphe 3, du traité.

Des informations complémentaires ont été transmises par lettre du 15 juin 1998, enregistrée le 17 juin 1998, par lettre du 22 septembre 1998, enregistrée le 28 septembre 1998, et par lettre du 18 décembre 1998, enregistrée le 11 janvier 1999.

Toutefois, étant donné qu'il est apparu que l'aide avait été mise à exécution avant qu'une décision ait été prise par la Commission, le dossier a été transféré dans le registre des aides non notifiées.

II. DESCRIPTION

Titre:	prêt en faveur de la Ostthüringer Obst- und Gemüseabsatzzentrale Laasdorf e. G. (OGAZ)
Budget:	valeur de l'aide estimée par les autorités allemandes à 25 491,36 euros; les calculs fondés sur la différence avec le taux d'intérêt de référence semblent indiquer que la valeur de l'aide est en réalité d'environ 65 000 euros
Durée:	jusqu'au 31 mars 2007
Bénéficiaire:	Ostthüringer Obst- und Gemüseabsatzzentrale Laasdorf e. G. (OGAZ)
Objectifs:	fournir à l'entreprise un prêt à des conditions favorables lui permettant de s'acquitter de certaines dettes à court terme, en ce qui contribuerait au maintien de l'emploi dans une région où le taux de chômage est élevé
Effet possible:	distorsions de concurrence
Base juridique:	Richtlinie zum Thüringer Darlehensprogramm für kleine und mittlere Unternehmen du 17.1.1996

2. OGAZ est une organisation de producteurs au sens du règlement (CEE) n° 1035/72 du Conseil du 18 mai 1972 portant organisation commune des marchés dans le secteur des fruits et légumes (JO L 118 du 20.5.1972), remplacé par le règlement (CE) n° 2200/96 du Conseil du 28 octobre 1996 portant organisation commune des marchés dans le secteur des fruits et légumes (JO L 297 du 21.11.1996).

OGAZ fait le commerce de fruits, de légumes et de fleurs provenant de Thuringe. Les agriculteurs récoltent, nettoient et conditionnent les produits (avec des emballages fournis par OGAZ), qui sont ensuite vendus par OGAZ.

À la fin de 1996, le chiffre d'affaires de l'entreprise s'élevait à 21 493 000 marks allemands (DEM). Résultat: 1 900 DEM (après dépréciation: 385 300 DEM). Total du bilan: 10 683 600 DEM. Employés: 32+1 au moment de la notification (14 novembre 1997), une augmentation en comparaison avec les 18,25 employés au moment où la décision a été prise (11 avril 1997). Au 31 décembre 1996, le capital de l'entreprise s'élève à 709 300 DEM, divisé entre 26 membres détenant 1 420 parts. Aucun membre ne détient de part majoritaire. Un montant de 43 600 DEM doit encore être versé.

3. OGAZ a été créée en 1991. Son développement est positif. Le 1^{er} novembre l'entreprise a fusionné avec la Zentralmarkt Erfurtgemüse e. G., qui connaît de grandes difficultés depuis 1996. La fusion avec OGAZ a permis d'éviter une faillite de la Zentralmarkt Erfurtgemüse e. G. Cette fusion a été inscrite au registre de l'entreprise le 17 décembre 1997 et est donc effective. Après la fusion, la nouvelle entité fusionnée est appelée Erzeugergroßmarkt Erfurt-Laasdorf e. G.

À la fin de 1996, le chiffre d'affaires de la Zentralmarkt Erfurtgemüse e. G. s'élevait à 8 209 900 DEM. Résultat: - 828 400 DEM. Total du bilan: 3 832 500 DEM. Employés: 18 au moment de la notification (14 novembre 1997) contre 21 au moment où la décision a été prise (11 avril 1997).

4. Le prêt de 500 000 DEM a été octroyé avec prise d'effet au 10 juin 1998. Il a une durée de dix ans, allant jusqu'au 31 mars 2007, avec une période de grâce initiale de deux ans pour le remboursement; ensuite, remboursement de 15 626 DEM par trimestre au taux d'intérêt de 4,5 %. La valeur de l'aide est estimée par les autorités allemandes à 25 941,36 euros. Sur la base de cette différence entre le taux d'intérêt du marché et le taux d'intérêt du prêt de consolidation, il semblerait toutefois que l'élément d'aide soit d'environ 65 000 euros.

Le prêt est octroyé sur la base de la *Richtlinie zum Thüringer Darlehensprogramm für kleine und mittlere Unternehmen*. Cette directive prévoit que la Thüringer Aufbaubank doit accorder des prêts bonifiés à certaines petites et moyennes entreprises, implantées en Thuringe, à la demande du ministère de l'économie et de l'infrastructure de Thuringe⁽¹⁾. Un prêt de consolidation peut être octroyé dans le cas où des entreprises rencontrent des problèmes de rentabilité ou de liquidité. Une conversion d'obligations à court terme en prêt à long terme à un taux d'intérêt favorable devrait contribuer à permettre de faire face à ces problèmes.

Les autorités allemandes ont confirmé que, nonobstant ce qui précède, OGAZ ne peut être considérée comme une entreprise en difficulté au sens des lignes directrices pour les aides d'État au sauvetage et à la restructuration des entreprises en difficulté (97/C 283/02). Elles ont expliqué qu'il n'y avait pas de contradiction entre la déclaration suivant laquelle OGAZ n'est pas une entreprise connaissant des difficultés financières et le fait qu'un prêt de consolidation sur la base de la *Richtlinie zum Thüringer Darlehensprogramm für kleine und mittlere Unternehmen* n'est généralement accordé qu'aux entreprises ayant des difficultés financières. Dans le cas présent et conformément à la réglementation précitée, un instrument financier plus avantageux est mis à la disposition de l'entreprise, qui est destiné à être utilisé pour l'acquittement d'obligations à court terme.

Les obligations non acquittées de la Zentralmarkt Erfurtgemüse e. G. doivent être honorées après la fusion, raison pour laquelle le prêt de consolidation a été octroyé. Cela ne signifie pas que OGAZ est une entreprise en difficulté — la mesure est dite de nature préventive: la fusion, qui a pris effet rétroactivement, a requis une réorganisation rapide des engagements de OGAZ; le prêt de consolidation de la Aufbaubank de Thuringe a contribué à éviter des coûts supplémentaires dans ce cadre.

III. APPRÉCIATION

A. Existence d'une aide au sens de l'article 92, paragraphe 1, du traité

5. Pour que l'article 92, paragraphe 1, soit applicable, la mesure doit fournir un avantage économique à une entreprise, dont celle-ci n'aurait pas bénéficié normalement, l'aide doit être accordée à certaines entreprises, l'avantage doit être octroyé par un État membre ou au moyen de ressources d'État et l'aide doit affecter de manière perceptible les échanges entre les États membres.

Prima facie, toutes ces conditions semblent remplies dans le cas présent. Pour déterminer si les prêts octroyés par les États constituent des aides d'État, la Commission établit et publie des taux de référence, fondés sur les taux interbancaires. Le taux de référence actuel pour les prêts d'une durée

⁽¹⁾ Cette directive n'a apparemment pas été notifiée à la Commission parce que, selon les autorités allemandes, l'aide octroyée en doit pas dépasser 50 000 euros, ce qui reste inférieur au seuil *de minimis*. Étant donné que la règle *de minimis* ne s'applique pas dans le secteur agricole, ce régime particulier a été notifié à la Commission.

de dix ans en Allemagne est de 5,3 %. Étant donné que le taux d'intérêt du prêt est inférieur et qu'une période de grâce de deux ans est prévue, le prêt doit être considéré comme comportant une aide d'État.

B. En ce qui concerne la mesure d'aide

6. Les autorités allemandes ont confirmé à deux reprises que OGAZ ne peut être considérée comme une entreprise connaissant des difficultés financières au sens des lignes directrices pour les aides d'État au sauvetage et à la restructuration des entreprises en difficulté (JO C 283 du 19.9.1997). Le prêt ne peut donc être considéré, ni comme une aide au sauvetage, destinée à soulager temporairement une entreprise confrontée à une dégradation substantielle de sa position financière, reflétée par une crise de liquidité importante, ni comme une aide à la restructuration.

Toutefois, la position financière de OGAZ est déterminante pour la fixation du montant de l'aide. En effet, si OGAZ devait connaître des difficultés financières, le montant total du prêt pourrait devoir être considéré comme une aide d'État [Communication de la Commission aux États membres sur l'application des articles 92 et 93 du traité et de l'article 5 de la directive 80/723/CEE de la Commission aux entreprises publiques du secteur manufacturier (JO C 307 du 13.11.1993, p. 3)]. Pour être en mesure d'effectuer une évaluation détaillée du montant de l'aide, la Commission a décidé de demander aux autorités allemandes de lui fournir des copies des comptes de OGAZ et toute autre information financière utile dans un délai d'un mois à compter de la date de cette lettre.

7. Aucune règle *de minimis* ne s'applique dans les secteurs soumis à des règles communautaires spéciales en matière d'aides d'État, y compris l'agriculture. Le montant relativement faible de l'aide n'exclut pas une application des règles normales en matière d'aides d'État dans le secteur agricole.
8. L'aide ne peut être considérée comme une aide à l'emploi, étant donné que le maintien de l'emploi ne peut bénéficier d'une aide que dans des circonstances exceptionnelles [point 22 des lignes directrices concernant les aides à l'emploi (JO C 334 du 12.11.1995)]. Ces conditions semblent ne pas être remplies dans le cas présent. À cet égard, les autorités allemandes ont confirmé que le prêt n'est lié à aucune condition de maintien d'un certain niveau d'emploi.
9. En outre, l'aide ne peut être considérée comme relevant du champ d'application des règles relatives aux prêts bonifiés à court terme dans le secteur agricole (crédits de gestion). Le prêt de consolidation n'est pas octroyé à court terme et ne relève pas d'un régime général applicable à l'ensemble du secteur agricole pour compenser les préjudices subis par rapport à d'autres opérateurs économiques.
10. Enfin, l'aide ne peut être considérée comme une aide à l'investissement, étant donné que les règles applicables aux investissements concernent uniquement l'acquisition de biens matériels [encadrement des aides d'État relatives aux investissements dans le secteur de la transformation et de la commercialisation de produits agricoles (JO C 29 du 2.2.1996)].
11. En l'absence de toute base juridique suggérée par les autorités allemandes pour l'examen et l'approbation éventuelle de la mesure d'aide, il semble que l'aide doit être considérée comme une aide au fonctionnement, c'est à dire une aide destinée à soulager une entreprise des dépenses qu'elle devrait normalement supporter elle-même dans le cadre de sa gestion quotidienne ou de ses activités habituelles. En principe, les aides au fonctionnement sont réputées incompatibles avec le marché commun parce qu'elles ne contribuent pas au développement des activités économiques au sens de l'article 92, paragraphe 3, point c), du traité.

IV. CONCLUSION

12. Compte tenu de ce qui précède, à ce stade de la procédure, la Commission doute que le prêt en faveur de OGAZ proposé par l'Allemagne puisse être considéré comme étant dans l'intérêt commun et donc bénéficiaire d'une exemption au titre de l'article 92, paragraphe 3, point c), du traité.

La Commission souhaite donc informer l'Allemagne que, après avoir examiné les informations disponibles sur l'aide d'État en question, elle a décidé d'ouvrir la procédure prévue à l'article 93, paragraphe 2, du traité, en ce qui concerne le prêt accordé à OGAZ.

13. Compte tenu des considérations qui précèdent, la Commission invite l'Allemagne, dans le cadre de la procédure de l'article 93, paragraphe 2, du traité, à présenter ses observations et à fournir toute information utile pour l'évaluation de l'aide dans un délai d'un mois à compter de la date de réception de la présente. Elle invite les autorités allemandes à transmettre immédiatement une copie de cette lettre au bénéficiaire de l'aide.

La Commission rappelle à l'Allemagne l'effet suspensif de l'article 93, paragraphe 2, du traité et attire son attention sur la lettre à tous les États membres du 22 février 1995, dans laquelle il est précisé que toute aide octroyée illégalement pourra faire l'objet d'une récupération auprès de son bénéficiaire, selon les dispositions du droit national et en incluant un intérêt calculé sur la base du taux de référence utilisé pour le calcul de l'équivalent-subvention dans le cadre des aides régionales, qui court à partir de la date à laquelle l'aide a été mise à la disposition du/des bénéficiaire(s), jusqu'à sa récupération effective.»

La Commission invite les intéressés à lui présenter leurs observations au sujet de l'aide en cause, dans un délai d'un mois à partir de la date de la présente publication, à l'adresse suivante:

Commission européenne
Direction générale de l'agriculture
Direction «Législations économiques agricoles»
Rue de la Loi 200
B-1049 Bruxelles
[télécopieur (32-2) 296 21 51].

Ces observations seront communiquées au gouvernement allemand.

Non-opposition à une concentration notifiée

(Affaire n° IV/M.1365 — FCC/Vivendi)

(1999/C 120/08)

(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)

Le 4 mars 1999, la Commission a décidé de ne pas s'opposer à la concentration notifiée susmentionnée et de la déclarer compatible avec le marché commun. Cette décision est basée sur l'article 6, paragraphe 1, point b), du règlement (CEE) n° 4064/89 du Conseil. Le texte intégral de cette décision est disponible seulement en espagnol et sera rendu public après suppression des secrets d'affaires qu'il peut contenir. Il sera disponible:

- en support papier *via* les bureaux de vente de l'Office des publications officielles des Communautés européennes (voir page de couverture),
- en support électronique dans la version «CES» de la base de données CELEX; il porte le numéro de document 399M1365. CELEX est le système de documentation automatisée du droit communautaire; pour plus d'informations concernant les abonnements, prière de s'adresser à:

EUR-OP
Information, Marketing and Public Relations (OP/4B)
2, rue Mercier
L-2985 Luxembourg
[téléphone (352) 29 29-42455; télécopieur (352) 29 29-42763].

Notification préalable d'une opération de concentration**(Affaire n° IV/M.1526 — Ford/Kwik-Fit)**

(1999/C 120/09)

(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)

1. Le 23 avril 1999, la Commission a reçu notification, conformément à l'article 4 du règlement (CEE) n° 4064/89 du Conseil ⁽¹⁾, modifié en dernier lieu par le règlement (CE) n° 1310/97 ⁽²⁾, d'un projet de concentration par lequel Ford Motor Company (Ford) acquiert, au sens de l'article 3, paragraphe 1, point b), dudit règlement, le contrôle de l'ensemble de Kwik-Fit Holdings plc (Kwik-Fit) par offre publique d'achat annoncée le 12 avril 1999.

2. Les activités des entreprises concernées sont les suivantes:

- Ford: construction et distribution de véhicules automobiles, services financiers, location de véhicules,
- Kwik-Fit: réparation et maintenance de véhicules automobiles, sous les marques Kwik-Fit, Speedy et Pit-Stop en Belgique, Allemagne, France, Irlande, Pays-Bas, Espagne, Suisse et Royaume-Uni. Opérations de dépannage mobile, de remplacement de pneus, et d'assurances automobiles.

3. Après examen préliminaire et sans préjudice de sa décision définitive sur ce point, la Commission estime que l'opération de concentration notifiée pourrait entrer dans le champ d'application du règlement (CEE) n° 4064/89.

4. La Commission invite les tiers concernés à lui transmettre leurs observations éventuelles sur le projet de concentration.

Ces observations devront parvenir à la Commission au plus tard dans les dix jours suivant la date de la présente publication. Elles peuvent être envoyées par télécopieur ou par courrier, sous la référence IV/M.1526 — Ford/Kwik-Fit, à l'adresse suivante:

Commission européenne
Direction générale de la concurrence (DG IV)
Direction B — Task Force «Concentrations»
Avenue de Cortenberg 150
B-1040 Bruxelles
[télécopieur (32-2) 296 43 01/296 72 44].

⁽¹⁾ JO L 395 du 30.12.1989, p. 1.

JO L 257 du 21.9.1990, p. 13 (rectificatif).

⁽²⁾ JO L 180 du 9.7.1997, p. 1.

JO L 40 du 13.2.1998, p. 17 (rectificatif).

Non-opposition à une concentration notifiée**(Affaire n° IV/M.1415 — BAT/Rothmans)**

(1999/C 120/10)

(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)

Le 17 mars 1999, la Commission a décidé de ne pas s'opposer à la concentration notifiée susmentionnée et de la déclarer compatible avec le marché commun. Cette décision est basée sur l'article 6, paragraphe 1, point b), du règlement (CEE) n° 4064/89 du Conseil. Le texte intégral de cette décision est disponible seulement en anglais et sera rendu public après suppression des secrets d'affaires qu'il peut contenir. Il sera disponible:

- en support papier *via* les bureaux de vente de l'Office des publications officielles des Communautés européennes (voir page de couverture),
- en support électronique dans la version «CEN» de la base de données CELEX; il porte le numéro de document 399M1415. CELEX est le système de documentation automatisée du droit communautaire; pour plus d'informations concernant les abonnements, prière de s'adresser à:

EUR-OP
Information, Marketing and Public Relations (OP/4B)
2, rue Mercier
L-2985 Luxembourg
[téléphone (352) 29 29-42455; télécopieur (352) 29 29-42763].

III

(Informations)

COMMISSION

Ligne budgétaire B3-2006**«Projets pilotes en matière d'intégration pluriculturelle»****Appel à propositions**

(1999/C 120/11)

Préambule

Dans son programme d'action sociale (1998-2000), la Commission a annoncé son intention de lancer un large débat sur l'utilisation de l'article 13 du traité instituant la Communauté européenne, tel que modifié par le traité d'Amsterdam, y compris la proposition d'une législation communautaire et la possibilité d'un programme-cadre de lutte contre toutes les formes de discrimination.

Les lignes budgétaires qui font référence à cet article 13, et qui permettent de préparer les actions à venir et la Communauté en ce qui concerne la discrimination sont les lignes B3-4111 et B3-2006.

La Commission attache une grande importance à la cohérence et à la complémentarité de ces deux lignes budgétaires, qui ont chacune leur champ d'application propre mais qui peuvent contribuer ensemble à promouvoir une approche horizontale de la lutte contre la discrimination conformément à l'article 13.

Pour la mise en œuvre de ces deux lignes budgétaires, la Commission publiera plusieurs appels à projets, qui auront en commun de favoriser le soutien d'actions contribuant de manière significative à la préparation d'une future action communautaire fondée sur cette approche horizontale.

Cadre général

Le présent appel à propositions concerne la ligne budgétaire B3-2006 (ancien poste B3-4114) qui permet à la Commission de soutenir des projets pilotes visant l'information, la communication, la sensibilisation et la réflexion sur des actions de lutte contre la discrimination et sur des nouveaux modèles d'intégration des minorités ethniques.

Le soutien financier octroyé dans le cadre du présent appel à propositions pourra être accordé pour l'établissement de réseaux et des activités transnationales dans le but d'améliorer les connaissances au niveau européen, d'échanger de bonnes pratiques, de promouvoir des approches innovatrices et d'évaluer des expériences qui présentent un intérêt pour la Communauté et contribuent de manière significative à la poursuite et au développement de l'action de la Communauté en matière de lutte contre le racisme.

Les projets sélectionnés pourront être cofinancés jusqu'à concurrence de 90 % des coûts directement et exclusivement liés aux activités transnationales précitées. Le budget maximal disponible dans le cadre du présent appel à propositions sera de 3 880 000 euros.

Afin d'assurer la concentration stratégique du cofinancement communautaire, les projets de petite taille nécessitant un financement communautaire inférieur à 50 000 euros ne seront généralement pas pris en compte. Sur la base d'une subvention communautaire moyenne de 70 000 euros (moyenne établie sur la base des projets financés en 1998) environ 55 projets bénéficieront donc vraisemblablement d'un soutien financier communautaire.

Les propositions peuvent être présentées par des organismes ou des organisations privés ou publics, situés dans les États membres et possédant une expérience dans les domaines cités ci-dessus.

Thèmes prioritaires d'action pour 1999

Afin de stimuler le développement de méthodes novatrices, de nouveaux partenariats et d'échanges d'expériences la Commission a arrêté un certain nombre de grands thèmes autour desquels elle souhaite cibler son action en 1999.

Ces thèmes prioritaires sont:

- le renforcement de la coopération entre les acteurs de terrain et la police, la justice, la magistrature, et celle de l'accès aux conseils juridiques (par exemple par l'intermédiaire des boutiques de droits) et d'autres domaines similaires,
- le développement des méthodes pour soutenir la presse et les médias à contribuer à la lutte contre le racisme en général et à promouvoir la visibilité de l'action communautaire en la matière en particulier,
- la promotion des méthodes pour combattre la discrimination concernant l'accès aux biens et aux services et à la fourniture de ceux-ci,
- la promotion des représentants des communautés minoritaires ethniques en tant que modèles de réussite sociale,

- le soutien à l'intégration et à la participation des minorités ethniques dans les entreprises que ce soit dans les secteurs public ou privé,
- l'encouragement à la participation des minorités ethniques dans la politique nationale, régionale et locale ou dans les organisations patronales et syndicales,
- le soutien au développement d'approches novatrices en ce qui concerne l'exclusion dans des domaines tels que la santé, l'éducation et le sport,
- le soutien des initiatives visant à trouver des moyens pour combattre la violence urbaine,
- la promotion de l'action «contre l'oubli» et notamment par la reconnaissance du 27 janvier comme jour de commémoration de l'holocauste,
- la sensibilisation à l'existence des minorités ethniques, notamment les sinti et les roms
- le soutien de partenariats favorisant les échanges d'expériences et de bonnes pratiques dans un ou plusieurs des domaines précités.

Procédure de soumission et informations générales

Les candidats devront remettre pour le 15 juin 1999, la date de la poste faisant foi, un dossier complet, présenté sur des formulaires spécifiques conformément aux lignes directrices et aux instructions données.

Ce formulaire de candidature ainsi que tous les renseignements concernant les procédures à suivre pour la présentation de propositions, les critères d'éligibilité et de sélection, ainsi que les principes régissant la participation financière de la Communauté sont disponibles sur le site:

http://europa.eu.int/comm/dg05/tender_fr.htm

ou peuvent être obtenus en écrivant à l'adresse suivante:

Commission européenne
Direction générale V/D.4-J37 2/7
Rue de la Loi 200
B-1049 Bruxelles

ou en adressant une télécopie au n° (32 2) 295 18 99.

Le calendrier des travaux de la Commission s'établit comme suit:

Date limite d'envoi des candidatures	15 juin 1999
Réception, enregistrement et examen des candidatures	15 juin au 30 août 1999 (*)
Sélection et décision finale de la Commission	1 ^{er} septembre au 15 septembre 1999 (*)
Communication des résultats, préparation et envoi des contrats	15 septembre au 30 octobre 1999 (*)

(*) dates indicatives.

Un deuxième appel à propositions pour 1999 concernant des projets pilotes à plus grande échelle impliquant la lutte contre plusieurs formes de discriminations sera publié ultérieurement.

RECTIFICATIFS

Rectificatif à l'avis d'ouverture d'un réexamen des mesures antidumping applicables aux importations de spath fluor originaire de la République populaire de Chine

(Journal officiel des Communautés européennes C 62 du 4 mars 1999)

(1999/C 120/12)

À la page 3, au point «1. **Demande de réexamen**»:

au lieu de: «La demande a été déposée le 8 janvier 1999 (...),»

lire: «La demande a été déposée le 1^{er} décembre 1998 (...).»

(Traités signés entre États membres)

Information relative à la date d'entrée en vigueur du traité d'Amsterdam

(1999/C 120/13)

Le traité d'Amsterdam modifiant le traité sur l'Union européenne, les traités instituant les Communautés européennes et certains actes connexes, signé à Amsterdam le 2 octobre 1997 ⁽¹⁾, est entré en vigueur aujourd'hui 1^{er} mai 1999, conformément à son article 14, paragraphe 2, le dernier instrument de ratification ayant été déposé le 30 mars 1999.

Ci-après figure l'état des déclarations d'acceptation de la compétence de la Cour de justice des Communautés européennes pour statuer à titre préjudiciel sur la validité et l'interprétation des actes visés à l'article 35 du traité sur l'Union européenne:

- le Royaume d'Espagne a déclaré accepter la compétence de la Cour de justice des Communautés européennes selon les modalités prévues à l'article 35, paragraphe 2 et paragraphe 3, point a),
- le Royaume de Belgique, la République fédérale d'Allemagne, la République hellénique, la République italienne, le Grand-Duché de Luxembourg, le Royaume des Pays-Bas, la République d'Autriche, la République portugaise, la République de Finlande et le Royaume de Suède ont déclaré accepter la compétence de la Cour de justice des Communautés européennes selon les modalités prévues à l'article 35, paragraphe 2, et paragraphe 3, point b),
- en faisant les déclarations sus-indiquées, le Royaume de Belgique, la République fédérale d'Allemagne, le Royaume d'Espagne, la République italienne, le Grand-Duché de Luxembourg, le Royaume des Pays-Bas et la République d'Autriche, se sont réservé le droit de prévoir des dispositions dans leur droit national pour que, lorsqu'une question sur la validité ou l'interprétation d'un acte visé à l'article 35, paragraphe 1, est soulevée dans une affaire pendante devant une juridiction nationale dont les décisions ne sont pas susceptibles d'un recours juridictionnel de droit interne, cette juridiction soit tenue de porter l'affaire devant la Cour de justice.

⁽¹⁾ JO C 340 du 10.11.1997, p. 1.