II

(Retsakter hvis offentliggørelse ikke er obligatorisk)

KOMMISSIONEN

KOMMISSIONENS BESLUTNING

af 16. september 1998

om betinget godkendelse af Italiens støtte til Italstrade SpA

(meddelt under nummer K(1998) 2859)

(Kun den italienske udgave er autentisk)

(EØS-relevant tekst)

(1999/269/EF)

KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER HAR —

under henvisning til traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab, særlig artikel 93, stk. 2, første afsnit,

under henvisning til aftalen om Det Europæiske Økonomiske Samarbejdsområde, særlig artikel 62, stk. 1, litra a),

efter at have opfordret de interesserede parter til at fremsætte deres bemærkninger [1], jf. ovennævnte artikler, og

ud fra følgende betragtninger:

I

Selskabet Italstrade SpA (i det følgende benævnt »Italstrade«) opererer inden for bygge- og anlægsvirksomhed (veje, jernbaner osv.); det var oprindeligt ejet 100 % af holdingselskabet Iritecna SpA (»Iritecna«), som ejes fuldt ud af IRI SpA (»IRI«), der igen er 100 % statsejet. I 1993 gennemførte IRI følgende transaktioner som led i omstruktureringen af sin bygge- og anlægsvirksomhed:

— afvikling af Iritecna, hvilket medførte udgifter på i alt 4 490 mia. ITL (2,3 mia. ECU)

— oprettelse af et nyt subholdingselskab, Fintecna SpA (»Fintecna«), der skulle privatisere de rentable aktiver.

På grund af Italstrades store tab i perioden 1992-1994 blev det i første omgang overdraget Iritecna til lukning. Senere mente man, at selskabet var af potentiel interesse for private investorer, især på grund af den betydelige ordrebeholdning, der først og fremmest skyldtes selskabets deltagelse i konsortierne Iricav 1 og 2, der havde fået overdraget strækningerne Rom-Napoli og Verona-Venezia i forbindelse med højhastighedstogprojektet; selskabets samelde kapital blev derfor overdraget Fintecna med henblik på privatisering.

Selskabet havde i perioden 1991–1994 lidt tab på i alt 267 mia. ITL (137 mio. ECU). Selskabets bruttoavance var faldet fra 9 % af omsætningen i 1991 til –15 % i 1994. Iritecna havde i denne periode gentagne gange måttet støtte selskabet finansielt (kapitaltilførsler og

[1] EFT C 328 af 30.10.1997, s. 3.

afskrivning af fordringer) med mere end 450 mia. ITL i alt (231 mio. ECU). Selskabets omstrukturering (personalenedskæring fra 1 447 til 866, nedskrivning af det igangværende arbejde osv.) og udsigterne i forbindelse med genoptagelsen af arbejdet vedrørende højhastighedstogprojektet gav Fintecna grund til at tro, at selskabet hurtigt kunne privatiseres. Af den omstruktureringsplan, som Kommissionen fik forelagt, fremgik det udtrykkeligt, at virksomhederne i byggesektoren, herunder Italstrade, skulle kunne afhændes allerede inden udgangen af 1995. Med henblik herpå blev der allerede sidst i 1994 udpeget en konsulent, der skulle undersøge markedet for potentielle købere.

Ved Kommissionens beslutning 95/524/EF [1] (i det følgende benævnt »beslutningen«) blev støtten til Iritecna og Fintecna i forbindelse med Iritecnas likvidation erklæret forenelig med fællesmarkedet. Beslutningen godkendte også Iritecnas kapitaltilførsler til dækning af Italstrades tab indtil den 31. december 1994 (450 mia. ITL eller 231 mio. ECU).

Det var fastsat i beslutningens artikel 1, at den omstruktureringsplan, som Kommissionen havde godkendt, og som blandt andet omfattede privatisering af Fintecnas datterselskaber, herunder Italstrade, inden for en rimelig frist og uden yderligere støtte, skulle overholdes.

Efter vedtagelsen af beslutningen meddelte den italienske regering dog Kommissionen, at salget af selskabet var stillet i bero, for at man kunne vurdere de retlige konsekvenser af IRI's garantier i forbindelse med højhastighedstogprojektet.

Efter disse nærmere undersøgelser blev salgsproceduren sat i gang igen i november 1995 med det formål kun at afhænde en minoritetsandel af kapitalen; afhændelsen af hele kapitalen var nemlig udsat til det tidspunkt, hvor IRI havde indfriet garantierne vedrørende højhastighedstogprojektet.

I mellemtiden led Italstrade fortsat betydelige tab, som steg fra 15 mia. ITL (8 mio. ECU) i 1995, efter en realisationsfortjeneste på over 16 mia. ITL, til 96 mia. ITL (49 mio. ECU) i 1996.

For at genoprette kapitalen, der var blevet udhulet af disse tab, var Fintecna nødt til at tilføre Italstrade ny kapital på i alt 126 mia. ITL (64 mio. ECU) i perioden 1996-1997.

Efter anmodning fra Kommissionen gav de italienske myndigheder den 24. juni 1997 meddelelse om ovennævnte kapitaltransaktioner til fordel for Italstrade og oplyste, at forhandlingerne om salget af selskabet var genoptaget. Ifølge de italienske myndigheder måtte Fintecnas kapitaltilførsel til Italstrade betragtes som en obligatorisk disposition i henhold til civilloven, idet selskabet ellers måtte være trådt i likvidation.

I marts 1997 solgte Fintecna endelig 49 % af Italstrades kapital til en privat investor (Astaldi), og salgskontrakten indeholdt følgende:

— Astaldi gav Fintecna option til at sælge de resterende aktier til en på forhånd fastsat pris; denne salgsoption gjaldt fra januar 1999 indtil seks måneder efter udløbet af IRI's garantier i forbindelse med højhastighedstogprojektet eller, hvis IRI indfriede dem tidligere, indtil den 30. juni 1999

— salgsprisen blev fastsat på grundlag af en samlet vurdering af Italstrade på 30 mia. ITL (15 mio. ECU)

— Fintecna forpligtede sig til at genoprette Italstrades kapital på salgstidspunktet op til et beløb på 30 mia. ITL.

For at efterkomme denne sidstnævnte bestemmelse tilførte Fintecna Italstrade yderligere kapital på 27 mia. ITL (14 mio. ECU) i april og august 1997.

Kommissionen besluttede at indlede proceduren efter traktatens artikel 93, stk. 2, med hensyn til kapitaltilførslerne i perioden 1995-1997, de utilstrækkelige omstruktureringsforanstaltninger og vilkårene for privatisering af virksomheden, fordi de ikke så ud til at opfylde betingelserne i beslutningen. Ved brev af 1. august 1997 meddelte Kommissionen den italienske regering, at den havde besluttet at indlede proceduren [2].

[1] EFT L 300 af 13.12.1995, s. 23.

[2] EFT C 328 af 30.10.1997, s. 3.

Den italienske regering fremsatte officielt sine bemærkninger ved brev af 20. oktober 1997.

Kommissionen har ikke modtaget bemærkninger fra andre medlemsstater eller andre interesserede parter inden for den fastsatte frist. Ved brev af 30. januar 1998 anmodede Kommissionen de italienske myndigheder om yderligere oplysninger, som blev fremsendt ved brev af 6. marts 1998. Endelig forelagde de italienske myndigheder den 5. maj Kommissionen en kopi af selskabets regnskab for 1997 og dets driftsplan for 1998-2000.

Det fremgik af de italienske myndigheders oplysninger, at Fintecna havde tilført Italstrade ny kapital på 52 mia. ITL den 31. december 1997 for at yde køberen kompensation for en yderligere værdiforringelse af Italstrades aktiver. Hermed nåede Fintecnas samlede kapitaltilførsel til Italstrade efter 1994 op på 178 mia. ITL (91 mio. ECU).

II

Som led i proceduren fremsatte den italienske regering følgende bemærkninger:

i) beslutningen gav mulighed for nye kapitaltilførsler til Italstrade

ii) Fintecna gennemførte disse kapitaltilførsler med egne midler som en privat investor, og der var derfor ikke tale om statsstøtte, og

iii) beslutningen var på ingen måde overtrådt.

Den italienske regering mente desuden, at ovennævnte foranstaltninger, hvis de skulle betragtes som statsstøtte, måtte erklæres forenelige med fællesmarkedet efter traktatens artikel 92, stk. 3.

Med hensyn til nr. i) fremfører den italienske regering, at Kommissionen allerede på det tidspunkt, hvor den traf sin beslutning, vidste, at det var nødvendigt at tilføre selskabet yderligere kapital, for at det kunne privatiseres. Desuden blev Kommissionen ifølge den italienske regering underrettet på forhånd om enhver kapitaltilførsel til Italstrade, ligesom den fik oplysninger om, hvorledes salget skred frem.

Den omstruktureringsplan, som blev godkendt ved beslutningen, indebar, at de sunde virksomheder og de virksomheder, der kunne saneres, skulle overdrages til Fintecna og privatiseres. I beslutningen blev det derfor erkendt, at det var nødvendigt at finansiere omstruktureringen af visse virksomheder, især inden for byggesektoren, hvor Italstrade opererer.

Efter vedtagelsen af beslutningen havde både Fintecna og dets moderselskab IRI desuden regelmæssigt underrettet Kommissionen om, hvorledes privatiseringen skred frem. Især havde IRI og Fintecna på et møde i Rom i juni 1997 fremlagt alle de oplysninger, der var nødvendige for at vurdere de forhold, som denne procedure efter artikel 93, stk. 2, vedrører.

Med hensyn til nr. ii) bemærker den italienske regering, at Fintecnas kapitaltilførsler til Italstrade blev finansieret over Fintecnas egne midler og uden nogen form for statsstøtte. Fintecna tilførte desuden kapitalen efter det såkaldte markedsøkonomiske investorprincip, og kapitaltilførslerne kan derfor ikke betragtes som statsstøtte.

Fintecna havde nemlig sammenholdt de omkostninger, det ville medføre at lade Italstrade træde i likvidation, med omkostningerne ved at tilføre selskabet ny kapital og privatisere det. Da de forventede omkostninger ved likvidationen oversteg omkostningerne ved at tilføre selskabet ny kapital og afhænde det, kan der ikke være tale om statsstøtte i henhold til artikel 92, stk. 1.

Fintecna anslog omkostningerne ved Italstrades likvidation til 535 og 1 500 mia. ITL i tilfælde af henholdsvis styret og uformidlet likvidation. På denne baggrund vurderede Fintecna, at det ville være mere hensigtsmæssigt at tilføre Italstrade ny kapital for at holde det i drift, indtil det kunne privatiseres. Fintecna har i denne forbindelse handlet som en privat investor, og de midler, det har tilført Italstrade, kan derfor ikke betragtes som statsstøtte.

Med hensyn til nr. iii) hævder den italienske regering, at den har opfyldt alle betingelserne i beslutningen, især med hensyn til de samlede strukturomlægningsomkostninger, forpligtelserne til at omstrukturere koncernen samt privatiseringen af Italstrade.

Med hensyn til de samlede omkostinger ved den plan, Kommissionen har godkendt, bemærker den italienske regering, at der ved beslutningen blev tilladt en maksimumsstøtte på 4 490 mia. ITL, nemlig 1 090 mia.

ITL, der allerede var ydet datterselskaber, herunder Italstrade, i perioden 1991-1993 og 3 400 mia. ITL til de forventede omkostninger ved likvidationen af Iritecna (inkl. Fintecnas salgsprovenu på 1 653 mia. ITL).

På nuværende tidspunkt anslår den italienske regering, at de endelige omkostninger vil ligge under det nævnte maksimumsbeløb, på trods af de mindre beløb, salget af Italstrade har indbragt: derfor er beslutningen efterkommet.

Hvad angår de omstruktureringsforanstaltninger, der er fastsat i beslutningen, bemærker den italienske regering, at de foranstaltninger, der rent faktisk er gennemført, har været i overensstemmelse med den plan, som Kommissionen har godkendt. Med hensyn til personalenedskæringer (og dermed indirekte nedskæring i produktionskapaciteten) understreger den italienske regering, at oplysningerne i Kommissionens beslutning om indledning af proceduren vedrører personale, hvis ansættelse ikke er tidsbegrænset, medens regnskaberne også omfatter personale, der er ansat for en bestemt periode, og personale, der modtager arbejdsløshedsunderstøttelse.

Forværringen af Italstrades økonomiske resultater i forhold til overslagene i planen (nettoresultat på 24 mia. ITL i 1995 og 26 mia. ITL i 1996) skyldes ifølge den italienske regering de forværrede markedsvilkår og ikke en manglende omstrukturering af virksomheden.

Den italienske regering hævder, at Italstrades resultater i den toårige periode 1995-1996 ikke kan sammenholdes direkte med den omstruktureringsplan, som Kommissionen godkendte ved sin beslutning. Salgsforventningerne i planen er ikke blevet opfyldt, hvilket ifølge den italienske regering har medført et faldt i bruttofortjenesten på 170 mia. ITL i de pågældende to år. Hvis man også medregner en række ekstraordinære poster på 99 mia. ITL, der ikke kunne forudses på det tidspunkt, hvor planen blev udarbejdet, vil man se, at omstruktureringen har været mere omfattende end planlagt.

Med hensyn til den privatiseringsforpligtelse, der er fastsat i beslutningen, bemærker den italienske regering følgende:

— denne forpligtelse behandles for øjeblikket af De Europæiske Fællesskabers Ret i Første Instans

— bortset herfra har Fintecna opfyldt denne betingelse, idet selskabet solgte Italstrade inden for en »rimelig frist«, som fastsat i beslutningen.

I beslutningen om at indlede proceduren fastslog Kommissionen på grundlag af de foreliggende oplysninger, at salget af Italstrade ikke kan betragtes som en egentlig privatisering, fordi Fintecna kun har solgt 49 % af sine aktier og beholdt de øvrige 51 %.

Hertil bemærker den italienske regering, at der er tale om en egentlig og definitiv privatisering af Italstrade. Salget af de 49 % sker nemlig på en række særlige kontraktvilkår, som gør salget af de resterende 51 % uundgåeligt. At man valgte at sælge selskabet i to særskilte dele, skyldes ifølge den italienske regering en bestemmelse i kontrakten mellem selskabet TAV SpA (»TAV«) og konsortiet Iricav, som Italstrade indgår i. Konsortiet har nemlig fået tildelt ordrer af TAV på anlæg af strækningen Rom-Napoli under højhastighedstogprojektet. I henhold til denne bestemmelse er IRI forpligtet til at bevare sin »majoritetspost« i konsortiet, indtil arbejdet er afsluttet.

Denne bestemmelse kan ifølge den italienske regering ophæves, hvis Iricav-konsortiet og ordregiveren TAV er enige derom. I så fald giver kontrakten om salg af Italstrade Fintecna mulighed for at sælge sin resterende kapitalpost.

Som bevis på, at salget af Italstrade skal betragtes som definitivt, tilføjer den italienske regering yderligere to faktorer:

— den italienske konkurrencemyndighed konstaterede ved sin undersøgelse af sagen, at salget ganske vist kun vedrørte 49 % af kapitalen, men dog medførte, at det administrative ansvar omgående blev overtaget af køberen

— Fintecnas revisor vil på grundlag af det effektive kontrolkriterium udelukke selskabets resultater for 1997 fra Fintecnas konsoliderede regnskaber.

Beslutningen krævede desuden, at privatiseringen af Italstrade skulle gennemføres uden yderligere støtte. I denne forbindelse fastholder den italienske regering, at Fintecnas finansielle støtte til Italstrade efter 1994 på

ca. 178 mia. ITL (ca. 91 mio. ECU) ikke skal betragtes som statsstøtte efter artikel 92 på grundlag af det under nr. ii) anførte. Subsidiært mener den italienske regering, at den eventuelle støtte skal betragtes som forenelig med fællesmarkedet af følgende årsager:

— kapitalen er tilført som led i en omstruktureringsplan med det formål at genoprette virksomhedens rentabilitet, som understreget af dens privatisering

— støtten var begrænset til det, der var strengt nødvendigt for at sikre, at virksomheden på ny kunne blive levedygtig.

III

På baggrund af ovenstående skal det i første omgang undersøges, om de pågældende foranstaltninger strider mod beslutningen. I så fald er det nødvendigt at undersøge på ny, om den støtte, der blev ydet Italstrade indtil 1994, og som blev godkendt ved Kommissionens beslutning, er forenelig med fællesmarkedet. For at vurdere om betingelserne i artikel 1, stk. 4 og 5, er opfyldt, skal det desuden fastslås, om de midler, Italstrade modtog efter 1994, skal betragtes som statsstøtte efter traktatens artikel 92, og i bekræftende fald om den samlede støtte til Italstrade er forenelig med fællesmarkedet.

Som nævnt erklærede Kommissionen ved sin beslutning støtten til Italstrade indtil 1994 (450 mia. ITL eller 231 mio. ECU) forenelig med fællesmarkedet på bl.a. følgende betingelser:

i) Italstrade skulle gennemføre den omstruktureringsplan, som Kommissionen havde godkendt

ii) Fintecna og dets datterselskaber, herunder Italstrade, skulle privatiseres efter den plan, Kommissionen havde fået forelagt, og under alle omstændigheder inden for en rimelig frist

iii) provenuet af Fintecnas salg af virksomheder måtte ikke anvendes til at støtte endnu ikke afhændede kriseramte virksomheder

iv) der måtte ikke ydes ny støtte i forbindelse med privatiseringen af virksomhederne

i) Forpligtelsen til at gennemføre omstruktureringsplanen

Kommissionen fremførte i sin beslutning om at indlede proceduren, at den økonomiske sanering af Italstrade, der var fastsat i omstruktureringsplanen, ikke var blevet afsluttet. Den bemærkede især følgende:

— der var i 1994 866 medarbejdere med tidsubegrænset ansættelse (nedskåret til 793 i 1995), dvs. flere end det samlede antal ansatte inden for bygge- og anlægsvirksomhed som fastsat i omstruktureringsplanen

— den anførte personaleforøgelse faldt sammen med en absolut negativ økonomisk situation med tab på 15 mia. ITL i 1995 og 96 mia. ITL i 1996.

Den italienske regering fremførte i sine bemærkninger, at de oplysninger, som Kommissionen havde anvendt, også omfattede medarbejdere, der var opført på virksomhedens lønningsliste, men som i virkeligheden ikke arbejdede (som f.eks. personer, der modtog arbejdløshedsunderstøttelse). En ensartet sammenligning ville ifølge den italienske regering have ført til følgende konklusioner:

	1993	1994	1995	1996	1997
Personale ifølge omstruktureringsplanen (gennemsnit)	1 003	759	550	…	609
Personale ved årets udgang, som anført i personaleregisteret	854	645	680	642	543

Bemærkning: Oplysninger om hele byggesektoren (Condotte og Italstrade).

Ifølge den italienske regering viser ovennævnte tal, at planens målsætning, nemlig at gøre virksomheden levedygtig, er blevet opfyldt.

For at foretage en korrekt sammenligning af tallene er det dog nødvendigt at sammenligne det gennemsnitlige antal ansatte om året (anslået som aritmetisk gennemsnit af tallene ved årets udgang for to på hinanden følgende år):

	1993	1994	1995	1996	1997
Gennemsnitligt årligt personale (Kommissionens skøn)	ikke oplyst	750	663	661	592

Som det tydeligt fremgår, var gennemsnittet kun i overensstemmelse med omstruktureringsplanen i 1994, hvorefter det, i både 1995 og 1996, ligger langt over det i planen fastsatte.

Samtidig opnåede Italstrade, til dels af denne grund, særdeles negative økonomiske resultater i modsætning til, hvad man havde fastlagt i omstruktureringsplanen. Ifølge planen skulle nettoresultatet i 1995 og 1996 være på henholdsvis 24 og 26 mia. ITL, men i stedet led Italstrade nettotab på henholdsvis 15 og 96 mia. ITL. Det var først i 1997, at selskabet opnåede et overskud på 2 mia. ITL, selv om dette ganske vist skyldes ekstraordinære indtægter på 66 mia. ITL (for en stor dels vedkommende tilført af Fintecna).

I denne forbindelse kan man ikke, som den italienske regering, fremføre, at denne forværring skyldes en uforudseelig, dårlig udvikling på markedet. Ifølge planen skulle Italstrade nemlig gennem interne omstruktureringsforanstaltninger kunne opnå en bruttoavance (før strukturomlægningsomkostningerne) på 7 % af omsætningen allerede fra 1995. En sådan avance ville teoretisk set have kunnet give et nettooverskud, på trods af faldet i indtægterne, på ca. 12 mia. ITL i 1995 og 13 mia. ITL i 1996.

Takket være en avance på 7 % mente Kommissionen, at selskabet også under mere pessimistiske markedsforhold — som gjorde sig gældende — skulle have kunnet opretholde en væsentlig økonomisk ligevægt uden at få behov for yderligere kapitaltilførsler. I virkeligheden var Italstrades avance i 1995 og 1996 direkte negativ med et nettotab i 1996, som oversteg egenkapitalen.

Det skal dog bemærkes, at perioden 1995–1997 har været en af de vanskeligste perioder for den italienske byggesektor (som tegnede sig for over 60 % af Italstrades ordrebeholdning) med et betydeligt fald i licitationernes størrelse (først og fremmest offentlige udbud) samt en kraftig udhulning af avancerne. Over for disse negative konjunkturforhold gennemførte selskabet kraftigere omstruktureringsforanstaltninger end fastsat i den godkendte plan, hvorved det nedbragte sine driftsomkostninger og senere rationaliserede sin organisationsstruktur.

Italstrade nedbragte især sine strukturomkostninger kraftigere end fastsat i den omstruktureringsplan, som Kommissionen havde godkendt. Som det fremgår af tabel 1, nedbragte Italstrade, på grund af forringelsen af bruttoavancen i 1995 og 1996, sine strukturomkostninger fra 15 mia. ITL i 1995 (–6 % i forhold til planen) til 13 mia. ITL i 1997 (–35 % i forhold til planen).

Ved denne omstrukturering opnåede Italstrade en bruttoavance på ca. 6 % af omsætningen, selv om indtægterne var 70 % lavere end fastsat i planen. Herved opnåede Italstrade desuden et, om end beskedent, nettooverskud for første gang i lang tid.

Tabel 1

Italstrades driftsresultater

(i mia. ITL)

	1995 jf. plan	1995 reelt	1996 jf. plan	1996 reelt	1997 jf. plan	1997 reelt
Nettoomsætning	503	197	790	239	854	330
Bruttoavance	28	(10)	35	(2)	35	18
Strukturomkostninger	(16)	(15)	(19)	(16)	(20)	(13)
Nettoresultat (tab)	24	(15)	26	(96)	27	2

Kilde: Italstrades regnskaber for 1995, 1996 og 1997 omklassificeret i IRI's note af 19. januar 1998.

I øvrigt skyldes en stor del af selskabets nettotab i denne periode en værdiforringelse af aktiverne som følge af mindre avancer på igangværende arbejder eller på allerede opnåede kontrakter.

Det skal desuden bemærkes, at rationaliseringsbestræbelserne vil blive styrket yderligere som fastsat i den plan, Kommissionen har fået forelagt, idet man vil være særlig opmærksom på de centrale strukturomkostninger.

Hermed kan betingelsen i beslutningens artikel 1, stk. 2, betragtes som opfyldt, også når man tager de foranstaltninger i betragtning, som selskabet har truffet for at imødegå en situation på markedet, der var værre end forudset i omstruktureringsplanen.

ii) Forpligtelsen til at privatisere Italstrade i det fastsatte tempo eller i hvert fald inden for en rimelig frist

Da Kommissionen vedtog sin beslutning, tog den blandt andet hensyn til, at den italienske regering havde forpligtet sig til hurtigt at privatisere Italstrade ifølge omstruktureringsplanen; på grundlag af de foreliggende oplysninger mente Kommissionen, at privatiseringen kunne foretages inden for en meget kort frist [1]. Kommissionen betragtede en hurtig afhændelse af Italstrade som et af de vigtigste kriterier for, at støtten til Iritecna kunne anses for at være forenelig med fællesmarkedet, i betragtning af blandt andet den betydelige støtte, som selskabet hidtil havde modtaget i forbindelse med sin bygge- og anlægsvirksomhed.

Kommissionen erkendte, at der på det tidspunkt, hvor den traf sin beslutning, stadig var en strukturomlægning i gang på dette område; på baggrund af Iritecna-planen havde den dog anslået i beslutningen, at denne omstrukturering ville være afsluttet inden udgangen af 1995 [2], således at selskaberne kunne afhændes. Derfor indeholdt beslutningens artikel 1, stk. 3 og 5, en forpligtelse til at privatisere Fintecnas datterselskaber efter den plan, der var forelagt Kommissionen, eller inden for en rimelig frist, og uden yderligere statsstøtte.

Som nævnt blev salgsproceduren dog stillet i bero kort efter, at beslutningen var truffet, og blev først sat i gang på ny i november 1995. Ifølge den italienske regering skyldtes dette, at det var nødvendigt at undersøge de retlige konsekvenser af de kontraktgarantier, som IRI havde stillet i forbindelse med højhastighedstogprojektet.

Det var først i marts 1997, at kontrakten om salg af de 49 % af Italstrades kapital, som Fintecna ejede, blev indgået med selskabet Astaldi. På det tidspunkt, hvor proceduren blev indledt, havde Kommissionen ikke tilstrækkelige oplysninger til at kunne fastslå, om der var tale om et »egentligt« og definitivt salg, som krævet i beslutningen. Kommissionen gav især udtryk for betænkeligheder ved følgende:

— Fintecnas overdragelse af de administrative beføjelser (udnævnelse af bestyrelsesmedlemmer) til køberen

— de finansielle virkninger, som Italstrades eventuelle yderligere tab ville få for Fintecna

— betingelserne for overdragelse af de resterende 51 % af kapitalen

— muligheden for at IRI's garantier i forbindelse med højhastighedstogprojektet kommer til udbetaling.

Den italienske regering gav i sit svar Kommissionen tilstrækkelige oplysninger til, at det fjernede dens betænkeligheder.

Med hensyn til overdragelsen af de administrative beføjelser skal det understreges, at køberen får ansvaret for at udpege den administrerende direktør, som med bestyrelsens godkendelse får beføjelser til at administrere selskabet. Beføjelserne er kun begrænsede med hensyn til eventuelle handlinger, der kan skade Fintecna eller IRI i forbindelse med højhastighedstogprojektet. Bestyrelsen består af syv medlemmer: tre, herunder den administrerende direktør, udnævnes af Astaldi SpA (»Astaldi«), tre udnævnes af Fintecna, og formanden udnævnes af Astaldi med Fintecnas samtykke.

På grundlag af disse oplysninger kan det fastslås, at køberen overtager alle Fintecnas beføjelser bedrørende administrationen af Italstrade.

Med hensyn til Fintecnas eventuelle forpligtelser i forbindelse med Italstrades fremtidige tab er det fastsat i kontrakten, at aktionærerne bidrager til Italstrades eventuelle finansielle behov i forhold til deres kapitalandele, indtil Fintecna har overdraget sin resterende aktiepost. Fra dette tidspunkt vil det finansielle ansvar for Italstrades resultater naturligvis udelukkende påhvile Astaldi.

Gennem denne ordning vil Fintecna på ny kunne blive nødt til at indskyde offentlige midler i Italstrade ved eventuelle fremtidige kapitaludvidelser. Ifølge kontrakten skal sådanne kapitaludvidelser dog foretages af både Fintecna og Astaldi i forhold til deres respektive kapitalandele. Da selskabet har en privat aktionær, er der desuden sikkerhed for, at en eventuel investering i Italstrade vil blive foretaget på grundlag af et forventet afkast af de inskudte midler; hvis udsigterne for Italstrade skulle være negative, vil den private investor ikke indskyde flere midler, men snarere vælge at lade selskabet træde i likvidation.

Der er derfor mulighed for, at Italstrade modtager yderligere offentlige midler gennem Fintecna; i dette

[1] Jf. afsnit III, punkt 6.
[2] Jf. afsnit IV, punkt 3.

tilfælde vil midlerne dog blive betragtet som normale markedsøkonomiske investeringer, da den private investor også yder et betydeligt bidrag (næsten halvdelen): disse midler kan derfor ikke betragtes som statsstøtte efter traktatens artikel 92.

I forbindelse med kapitaltilførsler antager Kommissionen, at der ikke er tale om statsstøtte, når de offentlige midler indskydes i virksomheden sammen med en tilsvarende privat investering [1].

Fintecna og Astaldi vil udelukkende deltage i en eventuel udvidelse af Italstrades kapital i forhold til deres respektive kapitalandele i virksomheden. I så fald kan det antages, at Fintecnas eventuelle kapitalindskud i Italstrade vil blive gennemført på vilkår, der er acceptable for en privat investor, som opererer under normale markedsøkonomiske forhold.

Med hensyn til betingelserne for Fintecnas overdragelse af sin resterende aktiepost på 51 % til Astaldi giver kontrakten Fintecna ret til at sælge de 51 % til Astaldi til en fast pris fra den 1. januar til den 30. juni 1999 eller i seks måneder efter, at IRI har indfriet garantierne i forbindelse med højhastighedstogprojektet.

På baggrund af den italienske regerings oplysninger er det indlysende, at de to parter ikke har nogen juridisk forpligtelse til at afslutte salget af Italstrade. Fintecna har kun ret til at sælge sin resterende kapital; det er først i det øjeblik, hvor Fintecna benytter denne ret, at den anden part er forpligtet til at afslutte salget. Hvis man forestiller sig, at Fintecna ikke får lejlighed til at benytte denne ret, vil salget af Italstrade ikke være afsluttet, og betingelsen i Kommissionens beslutning vil ikke være opfyldt.

Den italienske regering har dog forpligtet sig til at sikre, at Fintecna sælger de resterende aktier i Italstrade på de vilkår, der er fastsat i kontrakten, især inden for de fastsatte frister. I betragtning af denne forpligtelse kan Fintecnas resterende aktiepost i Italstrade anses for udelukkende at være midlertidig og tjene som sikkerhed for IRI i forbindelse med sidstnævntes garantier for højhastighedstogprojektet, for det tilfælde at køberen ikke opfylder sine forpligtelser.

[1] Jf. »anvendelse af traktatens artikel 92 og 93 på offentlige myndigheders kapitalandele i virksomheder«, Bull. 9-1984, punkt 3.2.

Til trods for at Fintecna stadig ejer 51 % af Italstrade, er betingelsen i beslutningens artikel 1, stk. 3, derfor opfyldt. Forsinkelserne i forbindelse med salget skyldes nemlig forhold, som Fintecna ikke har nogen indflydelse på (kontraktbestemmelsen vedrørende højhastighedstogprojektet); Fintecna har, i det omfang det har været muligt, søgt at privatisere Italstrade hurtigst muligt. Denne målsætning skal som nævnt betragtes som opfyldt i kraft af bestemmelserne i salgskontrakten samt de italienske myndigheders forpligtelse til hurtigst muligt at afslutte salget af den resterende aktiepost.

Med hensyn til kontraktbestemmelserne vedrørende højhastighedstogprojektet tager Kommissionen til efterretning, at IRI og TAV forhandler om at fjerne bestemmelsen om, at IRI skal beholde aktiemajoriteten i Italstrade. Hvis disse forhandlinger ender med et positivt resultat, mener Kommissionen, at det vil fremskynde overdragelsen af Italstrades kapital til Astaldi.

iii) Forbud mod at anvende Fintecnas salgsprovenu til støtte for kriseramte virksomheder, og

iv) Forbud mod at yde ny støtte til virksomhedernes privatisering

For at fastslå om Fintecna har opfyldt betingelserne i beslutningens artikel 1, stk. 4 og 5, og især forbuddet mod yderligere støtte, skal det undersøges på grundlag af traktatens artikel 92, stk. 1, om de midler, der er ydet Italstrade efter 1994, kan betragtes som en investering, der er foretaget på markedsøkonomiske vilkår, eller om der er tale om statsstøtte.

For at fastslå om de finansielle forbindelser mellem staten og de offentlige virksomheder indebærer støtte i henhold til artikel 92, undersøger Kommissionen de finansielle strømme på grundlag af det såkaldte markedsøkonomiske investorprincip. I det foreliggende tilfælde skal det undersøges, om de midler, der er ydet Italstrade, skal betragtes som offentlige midler, og om de er ydet efter ovennævnte princip.

Som led i Iritecna-planen blev Italstrade overdraget til Fintecna, der kontrolleres 100 % af IRI, som igen er et industrielt holdingselskab, der ejes fuldt ud af den italienske stat. Den italienske regering udpeger IRI's bestyrelse, der igen udpeger Fintecnas bestyrelse.

Ifølge EF-Domstolens retspraksis (jf. især dom af 21. marts 1991 i sag C-305/89, Italien mod Kommissionen) vedrørende spørgsmålet om, hvorvidt støtte skal betragtes som statsstøtte efter traktatens artikel 92, »sondres der ikke mellem tilfælde, hvor støtten ydes direkte af staten, og tilfælde, hvor støtten ydes af offentlige eller private organer, som staten opretter eller udpeger med henblik på at administrere støtten« ([1]). Selv om midlerne til Italstrade ikke ydes direkte af staten, kan det således udledes, at der er tale om offentlig støtte.

I denne forbindelse er det ikke tilstrækkeligt at fastslå — som den italienske regering gør det i sine bemærkninger — at Fintecnas kapitalindskud blev foretaget via dets egne indtægter og ikke blev ydet af staten. Hvis selskabets indtægter ikke anvendes, så de giver overskud, som det er tilfældet med kapitalindskuddet i Italstrade, reducerer det nemlig fortjenesten for selskabets aktionær — IRI — og i sidste instans for staten. Fintecna kunne have anvendt sine midler til mere udbyttegivende aktiviteter, således at IRI og dermed staten havde opnået et større afkast af sin investering.

Da et mindre afkast af IRI's investering i Fintecna i sidste instans medfører en lavere indtægt for staten, kan det fastslås, at støtten til Italstrade ganske vist ikke er ydet direkte af staten, men alligevel må anses for at være ydet med statsmidler. For at fastslå om den falder ind under forbuddet i artikel 92, stk. 1, skal det derfor undersøges, om det markedsøkonomiske investorpricip er overholdt ([2]).

Ifølge dette princip vil en finansiel transaktion mellem staten og en offentlig virksomhed indebære støtte, når den ikke ville være gennemført af en privat investor, der opererer på markedsøkonomiske vilkår. Der må især formodes at være tale om statsstøtte, »hvor selskabets finansielle situation, navnlig gældens struktur og størrelse, er af en sådan art, at det ikke synes berettiget at forvente et normalt afkast (i form af udbytte eller værdistigninger) af den investerede kapital inden for en rimelig frist« ([3]).

Der må således foretages en vurdering af Italstrades finansielle situation i årene forud for kapitaludvidelserne, jf. tabel 2:

Tabel 2

Italstrades driftsresultater

(i mia. ITL)

	1993	1994	1995	1996
Nettoomsætning	ikke oplyst	245,1	197,3	238,9
Bruttoavance	ikke oplyst	(37,5)	18,9 ([2])	(2,0)
Nettoresultat (tab)	(183,0)	(19,3) ([1])	(15,0) ([2])	(96)
Nettoformue	ikke oplyst	30,0	15,0	32,0

([1]) Efter Iritecnas afskrivning af fordringer på 186 mia. ITL.
([2]) Efter ekstraordinære poster på 45,8 mia. ITL, herunder 22 mia. ITL vedrørende salg af aktiver til datterselskaber og Iritecna.
Kilde: Italstrades regnskaber.

Ovennævnte tal viser, at Italstrade ikke var nogen rentabel virksomhed på det tidspunkt, hvor Fintecna tilførte den kapital. Fintecna tilførte ny kapital i 1996, på trods af at det på baggrund af selskabets økonomiske resultater ikke med rimelighed kunne forvente noget betydeligt afkast af investeringen.

Det er i øvrigt ikke tilstrækkeligt at gøre gældende, at omkostningerne ved at lade selskabet træde i likvidation ville være højere end omkostningerne ved at tilføre kapital; for hvis markedsudsigterne var blevet forværret, og en sanering var umulig, ville en privat aktionær muligvis have ladet selskabet træde i likvidation længe før 1996, ja endog før 1994, for at undgå dyre kapitaltilførsler og for at nedbringe likvidationsomkostningerne væsentligt.

På denne baggrund skal de finansielle midler, som Fintecna har ydet Italstrade efter 1994, betragtes som statsstøtte efter traktatens artikel 92, stk. 1. Som følge heraf er betingelsen i beslutningens artikel 1, stk. 5, ikke blevet overholdt: samtidig med undersøgelsen af, om den nye støtte er forenelig med fællesmarkedet, må det derfor også undersøges, om dette gælder for den støtte til Italstrade, der er godkendt ved Kommissionens beslutning (450 mia. ITL).

For at vurdere om beslutningen er efterkommet, er det ikke tilstrækkeligt at fastslå, at det samlede godkendte støttebeløb ikke vil blive overskredet. Det er nemlig udtrykkeligt anført i beslutningens artikel 1, stk. 5, at privatiseringen af de enkelte virksomheder ikke må finansieres med yderligere statsstøtte. Dette skyldes behovet for, at det var nødvendigt at reducere støttens fordrejende virkninger til et minimum og at anvende alle indtægter ved salget af virksomheder til at redu-

([1]) Sml. 1991, s. I-1603, præmis 13.
([2]) Kommissionens meddelelse til medlemsstaterne om anvendelse af traktatens artikel 92 og 93 samt artikel 5 i Kommissionens direktiv 80/723 på offentlige virksomheder i fremstillingssektoren, EFT C 307 af 13.11.1993, s. 3, afsnit III.
([3]) Ibid., punkt 16.

cere Iritecna/Fintecna-koncernens likvidationsomkostninger.

I betragtning af at de virksomheder, der var mest attraktive for eventuelle private investorer, var blevet overdraget til Fintecna til afhændelse og kun i begrænset omfang til yderligere omstrukturering, indeholdt beslutningen udtrykkeligt et forbud mod at yde mere støtte til disse virksomheder.

Principielt kan privatisering af offentlige virksomheder indebære statsstøtte enten til køberen — når virksomheden ikke sælges til markedsværdien — eller til den afhændede virksomhed, når salgskontrakten pålægger køberen en forpligtelse til at videreføre urentable aktiviteter, som en investor, der opererer på markedsøkonomiske vilkår, ville have afhændet.

Det skal bemærkes, at salget af Italstrade til en privat investor er blevet afsluttet i overensstemmelse med de relevante fællesskabsregler. Både salgsproceduren i 1994 — der senere blev stillet i bero — og proceduren i 1995 — der blev afsluttet med salget af selskabet til Astaldi — blev gennemført ved offentligt udbud. Under salgsproceduren tilkendegav ca. 20 investorer en foreløbig interesse i salget af Fintecnas virksomheder inden for bygge- og anlægssektoren. Heraf bekræftede 13 senere deres interesse og fik tilsendt oplysningsmateriale; 3 af disse investorer blev senere udvalgt på den såkaldte »short list«. Til sidst var det kun Astaldi, der afgav et bindende tilbud og derfor blev medtaget i »due diligence«-fasen.

Den procedure, Fintecna fulgte, sikrede, at alle potentielle investorer blev stillet lige i forbindelse med salget, og at det bedste tilbud blev udvalgt. Kommissionen kan derfor konkludere, at virksomheden blev solgt til markedspris, og at der derfor ikke blev ydet støtte til Astaldi i forbindelse med købet af Italstrade.

Desuden indeholder salgskontrakten ingen særlige bestemmelser om, at køberen er forpligtet til at opretholde eventuelt tabsgivende aktiviteter. Salgsbetingelserne indebærer derfor ikke nogen støtte til Italstrade.

Efter at det således er fastslået, at støtten til Italstrade efter 1994 skal betragtes som statsstøtte efter artikel 92, stk. 1, og at den støtte, som virksomheden modtog før 1994, og som Kommissionen godkendte ved sin beslutning, principielt også må anses for ulovlig, skal det undersøges, om den samlede støtte er forenelig med fællesmarkedet.

IV

Visse former for støtte er, eller kan betragtes som, forenelige med fællesmarkedet efter traktatens artikel 92, stk. 2 og 3.

I betragtning af foranstaltningernes art i den foreliggende sag kan stk. 2 og stk. 3, litra a) og b), ikke anvendes. På grund af Italstrades forskellige aktiviteter og geografiske beliggenhed, og da foranstaltningerne ikke har regionalt sigte, er det kun undtagelsen i artikel 92, stk. 3, litra c), vedrørende udvikling af visse erhvervsgrene, der kan anvendes. I betragtning af selve støttens art er der tale om støtte til omstrukturering af kriseramte virksomheder.

Kommissionen har udarbejdet fællesskabsrammebestemmelser for støtte til redning og omstrukturering af kriseramte virksomheder (»EU-rammebestemmelserne«) ([1]). For at Kommissionen kan godkende ad hocstøtte til en kriseramt virksomhed, skal støtten i praksis opfylde følgende betingelser:

i) den skal sikre, at virksomheden på ny bliver levedygtig på lang sigt

ii) den skal forhindre urimelige konkurrencefordrejninger

iii) den skal stå i forhold til omkostningerne og fordelene ved omstruktureringen og derfor holdes på det nødvendige minimum

iv) omstruktureringsplanen skal gennemføres fuldt ud

v) Kommissionen skal følge og kontrollere planens gennemførelse.

Alle disse betingelser skal være opfyldt, for at Kommissionen kan fastslå, at støttens virkninger ikke strider mod Fællesskabets interesse, og for at den kan godkende den i henhold til artikel 92, stk. 3, litra c).

Med hensyn til nr. i) havde de italienske myndigheder allerede i forbindelse med Kommissionens beslutning fremlagt en omstruktureringsplan, der på ny skulle gøre Italstrade rentabel fra 1995. Støtten til Italstrade indtil 1994 (450 mia. ITL) blev anset for at være for-

([1]) EFT C 368 af 23.12.1994, s. 12.

enelig med fællesmarkedet i kraft af denne plan og på grundlag af EU-reglerne. Italstrade opnåede dog ikke de forventede økonomiske resultater og måtte derfor på ny have tilført offentlig støtte (som nævnt på ca. 178 mia. ITL).

Italstrades omstruktureringsplan, som Kommissionen godkendte ved sin beslutning, var baseret på forsigtige antagelser over udviklingen i selskabets ordrebeholdning. Pr. 31. december 1992 havde det en ordrebeholdning på 2 377 mia. ITL, hvoraf ca. 558 mia. ITL vedrørte højhastighedstogprojektet. På grundlag af det tempo, hvori ordregiveren ønskede ordrerne udført, kunne der med rimelighed forventes en udvikling i Italstrades omsætning og økonomiske resultater som anført i tabel 3.

Tabel 3

Italstrades forventede driftsresultater

(i mia. ITL)

	1995	1996	1997
Nettoomsætning	503	790	854
Bruttoavance	28	35	35
Driftsresultat	12	16	15
Nettoresultat (tab)	24	26	27

Kilde: Iritecnas omstruktureringsplan.

Krisen inden for bygge- og anlægsvirksomhed i Italien blev dog værre end ventet, og de ordrer, selskabet allerede havde modtaget i forbindelse med højhastighedstogprojektet, blev forsinket af årsager, som selskabet ikke selv havde nogen indflydelse på. Som anført i tabel 1 blev Italstrades omsætning derfor betydeligt lavere end ventet:

— i 1995 var den på 197 mia. ITL, dvs. 39 % af det forventede

— i 1996 var den på 239 mia. ITL, dvs. 30 % af det forventede.

Som det også var tilfældet i 1994, var Italstrades omsætning i ovennævnte to år ca. 50 % lavere end i 1992, hvor krisen i den sektor, hvor Italstrade opererer, i øvrigt allerede var meget alvorlig. Det skal bemærkes, at Italstrades omsætning i perioden er faldet kraftigere end omsætningen på markedet som helhed. På baggrund af denne udefrakommende forværring af markedsvilkårene iværksatte Italstrade yderligere omstruktureringsforanstaltninger i forhold til planen.

Især udarbejdede selskabet i 1996 en ny intern omstruktureringsplan (tabel 4), der skulle sikre en stabil rentabilitet. Planen skal bl.a. sikre et langsomt opsving i aktiviteterne vedrørende højhastighedstogprojektet, men er fortrinsvis baseret på en begrænsning af yderligere strukturomkostninger i forhold til den plan, som Kommissionen godkendte ved sin beslutning.

Tabel 4

Italstrades driftsplan for 1998–2000

(i mia. ITL)

	1998	1999	2000
Nettoomsætning	370	400	453
Bruttoavance	21	28,5	31
Strukturomkostninger	(15)	(15)	(16)
Nettoresultat (tab)	6	7,5	9,5

Kilde: Italstrades omstruktureringsplan for 1998–2000.

Strukturomkostningerne holdes på under 25 % i forhold til planen med henblik på at opretholde en tilstrækkelig rentabilitet på trods af omsætningen, der er betydeligt lavere end oprindeligt forventet.

Italstrade vil få et nettoresultat på ca. 2 % af indtægterne for perioden på trods af, at produktionen er under 50 % af det skøn, der er fastsat i Iritecnas plan for 1996. Dette sker ved en yderligere nedskæring i strukturomkostningerne gennem yderligere personalenedskæringer og omstrukturering af driften.

Selskabet led ganske vist tab i 1996, både driftstab og et fald i nettoresultatet, men allerede i 1996 var der en klar positiv tendens til mindre driftstab, dvs. en forbedring i virksomhedens konkurrenceevne. I 1997 blev denne tendens understøttet yderligere af de positive resultater både med hensyn til bruttoavancen og nettoresultatet.

I kraft af den yderligere omstrukturering, især i perioden 1996-1997, i forhold til den plan, Kommissionen godkendte ved sin beslutning, vil Italstrade kunne opnå en tilstrækkelig rentabilitet på trods af den uventede forværring af markedsvilkårene. Det skal i øvrigt bemærkes, at en sådan langsigtet rentabilitet skyldes

virkningerne af den interne rationalisering (kapacitetsnedskæring osv.) og ikke optimistiske markedsudsigter.

Den første betingelse for godkendelse af støtte til omstrukturering kan således anses for opfyldt.

Kommissionen bemærker i denne forbindelse, at virksomheden er blevet overdraget til en privat aktionær, og at staten ifølge aftalen ikke skal yde finansiel støtte i forbindelse med Italstrades eventuelle fremtidige tab. Desuden vil en privat aktionær (jf. afsnit III, nr. ii)) give større sikkerhed med hensyn til Italstrades rentabilitetsudsigter.

Med hensyn til nr. ii) må støtte til en virksomhed ikke medføre urimelige konkurrencefordrejninger. Principielt vil enhver form for statsstøtte til en virksomhed skabe en urimelig fordrejning af den frie konkurrence, fordi den sætter den pågældende virksomhed i en gunstigere økonomisk situation end virksomhedens konkurrenter. Det er derfor nødvendigt at opveje denne virkning med kapacitetsnedskæringer, især inden for sektorer som bygge- og anlægsvirksomhed, hvor der findes en betydelig overkapacitet.

I den foreliggende sag medførte den omstruktureringsplan, som Kommissionen godkendte ved sin beslutning, betydelige nedskæringer i produktionskapaciteten. Inden for byggesektoren er virksomhedernes produktionskapacitet hovedsagelig baseret på menneskelige ressourcer, både når det gælder planlægningen og udførelsen af arbejdet; på det tidspunkt, hvor beslutningen blev truffet, viste den betydelige personale- og produktionsnedskæring klart det betydelige fald i selskabets markedsandel. Kommissionen mente derfor, at den støtte, der blev ydet Italstrade indtil den 31. december 1994, opfyldte betingelserne for omstruktureringsstøtte.

Da Italstrade har modtaget yderligere støtte efter beslutningen, må det undersøges, om disse nye midler påvirker samhandelen mellem medlemsstaterne på en måde, der strider mod den fælles interesse; dette vil være tilfældet, hvis selskabet har kunnet benytte disse midler til finansiering af kommerciel praksis med henblik på at forøge markedsandelen på bekostning af de konkurrenter, der ikke har modtaget støtte.

Som nævnt foretog Italstrade dog i perioden 1995-1997 en nedskæring i sit personale og dermed sin produktionskapacitet mere end fastsat i planen.

Kommissionen mente i øvrigt ikke, at udviklingen i selskabets omsætning i forhold til omstruktureringsplanen (jf. tabel 3) ville påvirke samhandelen på en måde, der stred mod den fælles interesse. I virkeligheden androg Italstrades omsætning i perioden 1995-1997 ca. 30 % af det i planen fastsatte, og ordretilgangen var betydeligt lavere, som det fremgår af tabel 5.

Tabel 5

Udviklingen i Italstrades omsætning og ordrebeholdning

(mia. ITL)

	1993	1994	1995	1996	1997
Nettoomsætning	660	245	197	239	370
Ordrebeholdning	1 653	1 284	1 256	1 077	1 036
herunder højhastighedstogprojektet	558	530	480	380	Ikke oplyst

Kilde: Italstrades regnskaber.

Det fremgår klart af ovennævnte tal, at Italstrades konkurrencebetonede aktiviteter på verdensmarkederne blev gradvis forringet på grund af selskabets omstrukturering. Den omstruktureringsplan, der blev godkendt ved beslutningen, indeholdt en ordretilgang, der stort set svarede til omsætningen for hvert af de år, som planen omfattede. Dette produktions- og ordreniveau blev betragtet som foreneligt med fællesmarkedet på grund af den betydelige omstrukturering, som virksomheden allerede havde gennemført.

På trods af at omsætningen var ca. 70 % lavere end fastsat i planen, mindskede Italstrade også sin ordrebeholdning med ca. 40 % i forhold til 31. december 1993 og begrænsede således sine konkurrencebetonede aktiviteter på de pågældende markeder betydeligt mere end fastsat i Iritecna-planen. Selskabets endelige konkurrencemæssige stilling kommer derfor ikke til at påvirke samhandelen på en måde, der strider mod den fælles interesse.

Med hensyn til nr. iii) skal statsstøtten for at kunne erklæres forenelig med fællesmarkedet begrænses til det, der er strengt nødvendigt til finansiering af den økonomiske sanering, og den må ikke anvendes til finansiering af en aggressiv forretningspolitik, medmindre det sker i det omfang, det er nødvendigt for at genskabe virksomhedens rentabilitet.

På grundlag af den italienske regerings oplysninger kan det fastslås, at Fintecnas støtte til Italstrade var

nødvendig for at dække tabene i forbindelse med forringelsen af aktiverne og omkostningerne ved kapacitetsnedskæringen (personalenedskæringer). Fintecna har som led i salgsproceduren finansieret omstruktureringsforanstaltninger ud over det, der var fastsat i Iritecna-planen, for at imødegå den uventede forværring af markedsudsigterne.

Kommissionen mener derfor ikke, at støtten har tilført selskabet yderligere likviditet, som ikke stod i forhold til omstruktureringen, og som kunne finansiere en aggressiv forretningspolitik eller investeringer, der ikke var nødvendige for omstruktureringen.

Kommissionen bemærker desuden, at Italstrade ikke får nogen skattelettelser i forbindelse med de tab, der dækkes med Fintecnas kapitaltilførsler.

Endelig bidrager støttemodtageren selv i betydeligt omfang til finansieringen af omstruktureringen, idet eventuelle yderligere omkostninger skal bæres af begge aktionærer i forhold til deres respektive kapitalandele i selskabet, indtil det tidspunkt, hvor de resterende 51 % er definitivt afhændet.

Den italienske regering skal regelmæssigt fremsende oplysninger om, hvorledes privatiseringen skrider frem, og om gennemførelsen af den omstruktureringsplan, der er fastsat for Italstrade —

VEDTAGET FØLGENDE BESLUTNING:

Artikel 1

Den støtte på i alt 178 mia. ITL (78 mio. ECU), der i årene 1995-1997 blev ydet Italstrade SpA (»Italstrade«) i form af kapitaltilførsler, og den støtte på 450 mia. ITL, der blev ydet Italstrade før 1994 med Kommissionens godkendelse, skal betragtes som statsstøtte efter EF-traktatens artikel 92, stk. 1, og EØS-aftalens artikel 61, stk. 1.

Støtten opfylder de betingelser, der er fastsat i Fællesskabets rammebestemmelser af 27. juli 1994 for statsstøtte til redning og omstrukturering af kriseramte virksomheder. Støtten er derfor undtaget fra forbuddet i traktatens artikel 92, stk. 1, og EØS-aftalens artikel 61, stk. 1, i henhold traktatens artikel 92, stk. 3, litra c), og EØS-aftalens artikel 61, stk. 3, litra c), og forenelig med fællesmarkedet, såfremt artikel 2 overholdes.

Artikel 2

Italien overdrager Fintecnas resterende aktiepost i Italstrade til den private aktionær inden for de frister og på de betingelser, der er fastsat i salgskontrakten, især fristerne i forbindelse med optionen.

Artikel 3

For at sikre, at Italien samarbejder fuldt ud om den kontrolordning, der indføres ved denne beslutning, forelægger Italien hvert halve år Kommissionen en beretning om Italstrades økonomiske og finansielle udvikling og giver på forhånd Kommissionen meddelelse om de vigtigste skridt vedrørende salget af Fintecnas resterende andel i Italstrade.

Den første beretning omfatter Italstrades økonomiske og finansielle resultater pr. 30. juni 1998 og skal være Kommissionen i hænde pr. 31. december 1998.

Artikel 4

Denne beslutning er rettet til Den Italienske Republik.

Udfærdiget i Bruxelles, den 16. september 1998.

På Kommissionens vegne
Karel VAN MIERT
Medlem af Kommissionen