II

(Πράξεις για την ισχύ των οποίων δεν απαιτείται δημοσίευση)

ΕΠΙΤΡΟΠΗ

ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

της 16ης Σεπτεμβρίου 1998

με την οποία επιτρέπεται υπό όρους η χορήγηση ενίσχυσης από την Ιταλία στην Italstrade SpA

[*κοινοποιηθείσα υπό τον αριθμό E(1998) 2859***]**

(Το κείμενο στην ιταλική γλώσσα είναι το μόνο αυθεντικό)

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

(1999/269/ΕΚ)

Η ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ,

Έχοντας υπόψη:

τη συνθήκη για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας, και ιδίως το άρθρο 93 παράγραφος 2 πρώτο εδάφιο,

τη συμφωνία για τον Ευρωπαϊκό Οικονομικό Χώρο, και ιδίως το άρθρο 62 παράγραφος 1 στοιχείο α),

Αφού κάλεσε τα ενδιαφερόμενα μέρη να υποβάλουν τις παρατηρήσεις τους [1], σύμφωνα με τις προαναφερθείσες διατάξεις,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

I

Η Italstrade SpA (στο εξής «Italstrade») είναι μια επιχείρηση που δραστηριοποιείται στον τομέα της μελέτης και κατασκευής έργων υποδομής πολιτικού μηχανικού (οδοποιία, σιδηρόδρομοι κ.λπ.)· αρχικά, ελεγχόταν εξ ολοκλήρου από την Iritecna SpA («Iritecna»), μια εταιρεία χαρτοφυλακίου, η οποία ανήκε εξ ολοκλήρου στην IRI SpA («IRI»), η οποία, με τη σειρά της, ελέγχεται εξ ολοκλήρου από το ιταλικό Υπουργείο Οικονομικών. Το 1993, η IRI, στο πλαίσιο της αναδιάρθρωσης του τομέα μελετών και κατασκευών, προέβη στις ακόλουθες πράξεις:

— θέση της Iritecna υπό εκκαθάριση, με συνολικό κόστος ύψους 4 490 δισεκατομμυρίων ιταλικών λιρών (2,3 εκατομμύρια Ecu),

— δημιουργία μιας νέας ενδιάμεσης εταιρείας συμμετοχών, της Fintecna SpA («Fintecna»), με σκοπό την ιδιωτικοποίηση των κερδοφόρων δραστηριοτήτων της Iritecna.

Η Italstrade, λόγω των σοβαρών ζημιών που σημείωσε κατά το χρονικό διάστημα 1992-1994 μεταβιβάστηκε σε πρώτη φάση στην Iritecna προκειμένου να πωληθεί. Εν συνεχεία, θεωρήθηκε ότι θα μπορούσε να ενδιαφέρει τους ιδιώτες επενδυτές, κυρίως λόγω του μεγέθους του βιβλίου παραγγελιών της, οι οποίες προέκυπταν κυρίως από τη συμμετοχή της στις κοινοπραξίες Iricav 1 και Iricav 2, που είχαν αναλάβει την κατασκευή της σιδηροδρομικής γραμμής Ρώμη-Νάπολη και Βερόνα-Βενετία στο πλαίσιο του σχεδίου για τον ιταλικό σιδηρόδρομο υψηλής ταχύτητας. Ως εκ τούτου, ολόκληρο το κεφάλαιο της εταιρείας μεταβιβάστηκε στη Fintecna, με προοπτική την ιδιωτικοποίησή της.

Κατά το χρονικό διάστημα 1991-1994, η εταιρεία είχε σημειώσει ζημίες συνολικού ύψους 267 δισεκατομμυρίων ιταλικών λιρών (137 εκατομμύρια Ecu). Το περιθώριο ακαθάριστου κέρδους της εταιρείας είχε φθάσει από 9 % του κύκλου εργασιών κατά το 1991 σε –15 % του κύκλου

[1] ΕΕ C 328 της 30.10.1997, σ.3.

εργασιών το 1994. Κατά το χρονικό αυτό διάστημα, η Iritecna χρειάστηκε να επέμβει επανειλημμένα προσφέροντας οικονομική στήριξη (εισφορές κεφαλαίου και διαγραφές χρεών) συνολικού ύψους 450 δισεκατομμυρίων ιταλικών λιρών (231 εκατομμύρια Ecu).

Η αναδιάρθρωση της εταιρείας (μείωση προσωπικού από 1 447 σε 866 άτομα, αναπροσαρμογή της αξίας των εκτελούμενων έργων κ.λπ.) και οι προοπτικές από τη συνέχιση των έργων στο πλαίσιο του σχεδίου για το σιδηρόδρομο υψηλής ταχύτητας έκαναν τη Fintecna να πιστεύει σε μια ταχεία ιδιωτικοποίηση της εταιρείας. Το σχέδιο αναδιάρθρωσης που υποβλήθηκε στην Επιτροπή προέβλεπε ρητά τη δυνατότητα να τεθούν προς πώληση στην αγορά οι επιχειρήσεις του τομέα των κατασκευών, μεταξύ των οποίων η Italstrade, από το 1995. Πράγματι, ήδη από τα τέλη του 1994 είχε διορισθεί ένας σύμβουλος επιφορτισμένος με τη διερεύνηση της αγοράς για αναζήτηση πιθανών αγοραστών.

Με την απόφαση 95/524/ΕΚ της Επιτροπής [1] (στο εξής «η απόφαση»), οι ενισχύσεις που χορηγήθηκαν στην Iritecna και στη Fintecna, στο πλαίσιο της εκκαθάρισης της Iritecna, κηρύχθηκαν συμβιβάσιμες με την κοινή αγορά. Με την απόφαση επιτράπηκε επίσης στην Iritecna να καλύψει τις ζημίες της Italstrade μέχρι τις 31 Δεκεμβρίου 1994 (450 δισεκατομμύρια ιταλικές λίρες ή 231 εκατομμύρια Ecu).

Το άρθρο 1 της απόφασης απαιτούσε τη συμμόρφωση με το σχέδιο αναδιάρθρωσης που ενέκρινε η Επιτροπή, το οποίο προέβλεπε, μεταξύ άλλων, την ιδιωτικοποίηση των θυγατρικών εταιρειών της Fintecna, όπως η Italstrade, μέσα σε εύλογο χρονικό διάστημα και χωρίς περαιτέρω κρατικές ενισχύσεις.

Μετά την έκδοση της απόφασης, ωστόσο, η ιταλική κυβέρνηση ενημέρωσε την Επιτροπή ότι η διαδικασία πώλησης της εταιρείας είχε ανασταλεί, προκειμένου να αξιολογηθούν οι έννομες συνέπειες των εγγυήσεων που παρέσχε η IRI όσον αφορά το έργο του σιδηροδρόμου υψηλής ταχύτητας.

Μετά την ολοκλήρωση των εν λόγω εκτιμήσεων, η διαδικασία πώλησης της εταιρείας κινήθηκε εκ νέου τον Νοέμβριο του 1995, με στόχο τη μεταβίβαση μόνο μιας μειοψηφικής συμμετοχής· το σύνολο του κεφαλαίου επρόκειτο να πωληθεί μόνο μετά την ελευθέρωση της IRI από τις εγγυήσεις τις σχετικές με το έργο του σιδηροδρόμου υψηλής ταχύτητας.

Στο μεταξύ, η Italstrade συνέχισε να υφίσταται σημαντικές ζημίες, οι οποίες αυξήθηκαν από 15 δισεκατομμύρια ιταλικές λίρες (8 εκατομμύρια Ecu) το 1995, (κατόπιν αναπροσαρμογών αξίας πάνω από 16 δισεκατομμύρια) σε 96 δισεκατομμύρια ιταλικές λίρες (49 εκατομμύρια Ecu) το 1996.

Για την ανασύσταση του εταιρικού κεφαλαίου, το οποίο είχε μειωθεί από τις εν λόγω ζημίες, η Fintecna υποχρεώθηκε να προβεί σε νέες χρηματοδοτήσεις της Italstrade συνολικού ύψους 126 δισεκατομμυρίων ιταλικών λιρών (64 εκατομμύρια Ecu) κατά το χρονικό διάστημα 1996-1997.

Στις 24 Ιουνίου 1997 κατόπιν αιτήσεως της Επιτροπής, οι ιταλικές αρχές της γνωστοποίησαν τις εν λόγω χρηματοδοτήσεις υπέρ της Italstrade, καθώς και την επανάληψη των διαπραγματεύσεων για την πώληση της εταιρείας. Σύμφωνα με τις ιταλικές αρχές, η εκ μέρους της Fintecna χρηματοδότηση της Italstrade πρέπει να θεωρηθεί ως υποχρέωση (atto dovuto) που επιβάλλεται από τον αστικό κώδικα, προκειμένου να αποφευχθεί η θέση της επιχείρησης υπό εκκαθάριση.

Τέλος, τον Μάρτιο του 1997, η Fintecna μεταβίβασε το 49 % του κεφαλαίου της Italstrade σε έναν ιδιώτη επενδυτή (Astaldi)· η σύμβαση πώλησης περιελάμβανε τις ακόλουθες ρήτρες:

— η Astaldi παρέχει στη Fintecna δικαιώμα προαιρέσεως για τη πώληση των υπόλοιπων μετοχών σε προκαθορισμένη τιμή, που ισχύει από την 1η Ιανουαρίου 1999, μέχρι έξι μήνες από τη λήξη των εγγυήσεων της IRI για τα έργα του σιδηροδρόμου υψηλής ταχύτητας ή, σε περίπτωση προηγούμενης ελευθέρωσης από την ίδια την IRI, μέχρι τις 30 Ιουνίου 1999,

— η τιμή πώλησης καθορίζεται με βάση μια συνολική εκτίμηση της Italstrade σε 30 δισεκατομμύρια ιταλικές λίρες (15 εκατομμύρια Ecu),

— η Fintecna υποχρεούται να ανασυστήσει το κεφάλαιο της Italstrade, κατά το χρόνο της μεταβίβασης, ώστε να φθάσει τα 30 δισεκατομμύρια ιταλικές λίρες.

Τον Απρίλιο και τον Αύγουστο του 1997, προκειμένου να συμμορφωθεί με την ανωτέρω ρήτρα ανασύστασης του εταιρικού κεφαλαίου, η Fintecna προέβη σε περαιτέρω χρηματοδότηση της Italstrade ύψους 327 δισεκατομμυρίων ιταλικών λιρών (14 εκατομμύρια Ecu).

Η Επιτροπή αποφάσισε να κινήσει τη διαδικασία του άρθρου 93 παράγραφος 2 της συνθήκης όσον αφορά της εισφορές κεφαλαίου κατά τα έτη 1995 έως 1997, τα ανεπαρκή μέτρα αναδιάρθρωσης και τους όρους ιδιωτικοποίησης της επιχείρησης, που φαίνεται να αντιβαίνουν στους όρους που επιβάλλει η απόφαση του 1995. Με επιστολή της 1ης Αυγούστου 1997, η Επιτροπή ενημέρωσε την ιταλική κυβέρνηση για την απόφασή της να κινήσει την εν λόγω διαδικασία [2].

[1] ΕΕ L 300 της 13.12.1995, σ. 23.

[2] ΕΕ C 328 της 30.10.1997, σ. 3.

Η ιταλική κυβέρνηση υπέβαλε επίσημα τις παρατηρήσεις της με επιστολή της 20ής Οκτωβρίου 1997.

Κανένα άλλο κράτος μέλος ούτε ενδιαφερόμενος τρίτος δεν υπέβαλε παρατηρήσεις στην Επιτροπή εντός της ταχθείσας προθεσμίας. Με επιστολή της 30ής Ιανουαρίου 1998, η Επιτροπή ζήτησε περαιτέρω πληροφορίες από τις ιταλικές αρχές. Οι πληροφορίες αυτές δόθηκαν με επιστολή της 6ης Μαρτίου 1998. Τέλος, στις 5 Μαΐου, οι ιταλικές αρχές διαβίβασαν στην Επιτροπή αντίγραφο του ισολογισμού της εταιρείας για το 1997 και το επιχειρησιακό της σχέδιο για το διάστημα 1998-2000.

Από τις πληροφορίες που υπέβαλαν οι ιταλικές αρχές προέκυψε ότι, στις 31 Δεκεμβρίου 1997, έγινε εκ νέου εισφορά κεφαλαίου ύψους 52 δισεκατομμυρίων ιταλικών λιρών από την Fintecna στην Italstrade, ως αναπροσαρμογή υπέρ του αγοραστή λόγω περαιτέρω μείωσης της αξίας του ενεργητικού της Italstrade. Με την πράξη αυτή, το σύνολο της χρηματοδότησης της Italstrade από την Fintecna μετά το 1994 έφθασε σε 178 δισεκατομμύρια ιταλικές λίρες (91 εκατομμύρια Ecu).

II

Στις παρατηρήσεις που υπέβαλε για την κίνηση της διαδικασίας, η ιταλική κυβέρνηση υποστήριξε τα ακόλουθα:

i) ότι η απόφαση προέβλεπε τη δυνατότητα νέων εισφορών κεφαλαίου στην Italstrade·

ii) ότι η Fintecna προέβη στις εν λόγω εισφορές με ίδιους πόρους ενεργώντας σαν ιδιώτης επενδυτής και ότι ως εκ τούτου δεν συνιστούν κρατικές ενισχύσεις και

iii) ότι δεν υπήρξε καμία παραβίαση των όρων που επιβάλλει η απόφαση.

Η ιταλική κυβέρνηση υποστήριξε επίσης ότι, ακόμη και αν οι προαναφερθείσες εισφορές θεωρηθούν κρατικές ενισχύσεις, θα πρέπει να κηρυχθούν συμβιβάσιμες με την κοινή αγορά βάσει του άρθρου 92 παράγραφος 3 της συνθήκης.

Σχετικά με το σημείο i), η ιταλική κυβέρνηση υποστηρίζει ότι η Επιτροπή γνώριζε ήδη, κατά το χρόνο έκδοσης της απόφασης, την ανάγκη περαιτέρω εισφορών κεφαλαίου στην εταιρεία προκειμένου να καταστεί δυνατή η ιδιωτικοποίησή της. Επιπλέον, σύμφωνα με την ιταλική κυβέρνηση, η Επιτροπή είχε ενημερωθεί έγκαιρα για όλες τις πράξεις ανακεφαλαιοποίησης της Italstrade, καθώς και για την πρόοδο της διαδικασίας πώλησης της εταιρείας.

Το σχέδιο αναδιάρθρωσης που εγκρίθηκε με την απόφαση προέβλεπε τη μεταβίβαση στη Fintecna των υγιών ή εξυγιάνσιμων επιχειρηματικών δραστηριοτήτων, με προοπτική την ιδιωτικοποίησή τους. Ως εκ τούτου, σύμφωνα με την ιταλική κυβέρνηση, στην απόφαση είχε ληφθεί υπόψη η ανάγκη χρηματοδότησης της εν λόγω αναδιάρθρωσης, ιδιαίτερα στον τομέα των κατασκευών, στον οποίο δραστηριοποιείται η Italstrade.

Μετά την απόφαση, ισχυρίζεται η κυβέρνηση, τόσο η Fintecna όσο και η μητρική της IRI τηρούσαν την Επιτροπή τακτικά ενήμερη σε σχέση με την πρόοδο της διαδικασίας ιδιωτικοποίησης. Συγκεκριμένα, σε μια σύσκεψη που έγινε στη Ρώμη τον Ιούνιο του 1997, η IRI και η Fintecna έδωσαν όλες τις αναγκαίες πληροφορίες για την αξιολόγηση των στοιχείων τα οποία αφορά η παρούσα διαδικασία του άρθρου 93 παράγραφος 2.

Σχετικά με το σημείο ii), η ιταλική κυβέρνηση ισχυρίζεται ότι η χρηματοδότηση της Fintecna υπέρ της Italstrade έγινε με τη χρήση πόρων που προήλθαν από τις δραστηριότητες της ίδιας της Fintecna, και χωρίς καμία συνεισφορά εκ μέρους του κράτους. Επιπλέον, η Fintecna ενήργησε σύμφωνα με την αρχή του ιδιώτη επενδυτή και, ως εκ τούτου, οι εν λόγω παρεμβάσεις δεν μπορούν να θεωρηθούν ως κρατική ενίσχυση.

Η κυβέρνηση αναφέρει ότι η Fintecna συνέκρινε το κόστος θέσης της Italstrade υπό εκκαθάριση με το κόστος ανακεφαλαιοποίησης και την ιδιωτικοποίησής της. Στις περιπτώσεις που το προβλεπόμενο κόστος μιας εκκαθάρισης υπερβαίνει αυτό της ανακεφαλαιοποίησης και πώλησης της εταιρείας, σύμφωνα με την κυβέρνηση, δεν υπάρχει κρατική ενίσχυση κατά την έννοια του άρθρου 92 παράγραφος 1.

Συγκεκριμένα, η κυβέρνηση ισχυρίζεται ότι η Fintecna εκτίμησε το κόστος θέσης της Italstrade υπό εκκαθάριση σε 535 δισεκατομμύρια ιταλικές λίρες, εφόσον πρόκειται για εκούσια εκκαθάριση, ή σε 1 500 δισεκατομμύρια ιταλικές λίρες, εφόσον διαταχθεί από το δικαστήριο. Για να αποφύγει αυτό το κόστος, η Fintecna θεώρησε σκοπιμότερο να γίνει ανακεφαλαιοποίηση της Italstrade, και να διατηρηθεί σε λειτουργία, εν αναμονή της ιδιωτικοποίησής της. Με την προοπτική αυτή, η Fintecna συμπεριφέρθηκε σαν ιδιώτης επενδυτής και, ως εκ τούτου, η χρηματοδότηση προς την Italstrade δεν αποτελούσε κρατική ενίσχυση.

Αναφορικά με το σημείο iii), η ιταλική κυβέρνηση υποστηρίζει ότι τήρησε όλους τους όρους που επιβάλλει η απόφαση, και ιδιαίτερα όσον αφορά το συνολικό κόστος της αναδιάρθρωσης, τις υποχρεώσεις αναδιάρθρωσης του ομίλου, καθώς και την ιδιωτικοποίηση της Italstrade.

Σχετικά με το συνολικό κόστος του σχεδίου που ενέκρινε η Επιτροπή, η ιταλική κυβέρνηση επισημαίνει ότι στην απόφαση εγκρίθηκε ένα μέγιστο ποσό ενίσχυσης που αντιστοιχεί σε 4 490 δισεκατομμύρια ιταλικές λίρες, από

τα οποία 1 090 δισεκατομμύρια ιταλικές λίρες έχουν ήδη χορηγηθεί σε θυγατρικές εταιρείες, μεταξύ των οποίων η Italstrade, κατά το χρονικό διάστημα 1991-1993 και 3 400 δισεκατομμύρια είναι το εκτιμώμενο κόστος για τη θέση της Iritecna υπό εκκαθάριση (αφαιρούνται 1 653 δισεκατομμύρια που αντιστοιχούν σε έσοδα από τις πωλήσεις της Fintecna).

Υπό τις παρούσες συνθήκες, οι ιταλικές αρχές αναμένουν ότι το τελικό κόστος δεν θα φθάνει το προαναφερθέν ανώτατο όριο, παρά τα μικρότερα κέρδη που προέκυψαν από την πώληση της Italstrade, και κατά συνέπεια υπήρξε συμμόρφωση με την απόφαση.

Όσον αφορά τα μέτρα αναδιάρθρωσης που προβλέπει η απόφαση, η ιταλική κυβέρνηση επισημαίνει ότι τα μέτρα που εφαρμόσθηκαν είναι, στην πραγματικότητα, σύμφωνα με το σχέδιο που ενέκρινε η Επιτροπή. Σχετικά με τις μειώσεις προσωπικού (επομένως, έμμεσα, παραγωγικού δυναμικού), η ιταλική κυβέρνηση υπογραμμίζει ότι τα στοιχεία που αναφέρει η Επιτροπή στην απόφαση κίνησης της διαδικασίας αφορούν εν ενεργεία προσωπικό με συμβάσεις εργασίας αορίστου χρόνου, ενώ τα στοιχεία των ισολογισμών περιλαμβάνουν και το προσωπικό ορισμένου χρόνου που υπάγεται στην Cassa intergrazione guadagni.

Όσον αφορά την επιδείνωση των οικονομικών αποτελεσμάτων της Italstrade σε σχέση με τις προβλέψεις του σχεδίου (καθαρά κέρδη 24 δισεκατομμύρια ιταλικές λίρες για το 1995 και 26 δισεκατομμύρια για το 1996), η ιταλική κυβέρνηση υποστηρίζει ότι αυτό οφείλεται στην επιδείνωση των συνθηκών της αγοράς και όχι στη μη αναδιάρθρωση της επιχείρησης.

Η κυβέρνηση υποστηρίζει ότι τα αποτελέσματα της Italstrade κατά τη διετία 1995/96 δεν μπορούν να συγκριθούν απευθείας με το σχέδιο αναδιάρθρωσης που ενέκρινε η Επιτροπή στην απόφασή της. Σύμφωνα με την ιταλική κυβέρνηση, η μη επίτευξη του κύκλου εργασιών που προέβλεπε το σχέδιο προκάλεσε μείωση του ακαθάριστου περιθωρίου κέρδους κατά 170 δισεκατομμύρια ιταλικές λίρες την εν λόγω διετία. Προσθέτοντας σ' αυτό το αρνητικό αποτέλεσμα και ορισμένα λοιπά έξοδα, ύψους 99 δισεκατομμυρίων, που δεν μπορούσαν να προβλεφθούν κατά το χρόνο κατάρτισης του σχεδίου, αποδεικνύεται ότι έχουν γίνει όλες οι προβλεπόμενες προσπάθειες αναδιάρθρωσης.

Όσον αφορά την υποχρέωση ιδιωτικοποίησης που προβλέπει η απόφαση, η ιταλική κυβέρνηση επισημαίνει τα εξής:

— το ζήτημα αυτό εκκρεμεί σήμερα ενώπιον του Πρωτοδικείου των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων,

— ότι, εν πάση περιπτώσει, η Fintecna έχει τηρήσει τον όρο σχετικά με την πώληση της Italstrade μέσα σε «εύλογο χρονικό διάστημα» όπως απαιτεί η απόφαση.

Στην απόφαση κίνησης της διαδικασίας, η Επιτροπή υποστήριξε ότι, με βάση τις πληροφορίες που διέθετε τότε, η πώληση της Italstrade δεν μπορεί να θεωρηθεί ως πραγματική ιδιωτικοποίηση, δεδομένου ότι η Fintecna μεταβίβασε μόνο το 49 % των μετοχών που διέθετε, και διατήρησε το 51 %.

Η ιταλική κυβέρνηση υποστηρίζει ότι η ιδιωτικοποίηση της Italstrade θα πρέπει να θεωρηθεί ως πραγματική και οριστική. Πράγματι, η μεταβίβαση του 49 % συνδέεται με ειδικές συμβατικές ρήτρες βάσει των οποίων η μεταβίβαση του υπόλοιπου 51 % είναι αναπόφευκτη. Η απόφαση να πωληθεί η εταιρεία σε δύο τμήματα οφείλεται, σύμφωνα με την ιταλική κυβέρνηση, στην παρουσία μιας συμβατικής ρήτρας στη σύμβαση μεταξύ της εταιρείας TAV SpA («TAV») και της κοινοπραξίας Iricav, στην οποία συμμετέχει η Italstrade. Η κοινοπραξία αυτή είναι ανάδοχος των συμβάσεων που ανέθεσε η TAV για την κατασκευή της γραμμής Ρώμη-Νάπολη του τρένου υψηλής ταχύτητας. Με βάση τη ρήτρα αυτή, η IRI υποχρεούται να διατηρήσει την «πλειοψηφική της συμμετοχή» στην ανάδοχο κοινοπραξία μέχρι την ολοκλήρωση του έργου.

Η ρήτρα αυτή, σύμφωνα με την ιταλική κυβέρνηση, θα μπορούσε να καταργηθεί με συμφωνία μεταξύ της κοινοπραξίας Iricav και της αναθέτουσας αρχής TAV. Στην περίπτωση αυτή, η σύμβαση πώλησης της Italstrade παρέχει ήδη στη Fintecna τη δυνατότητα πώλησης του υπόλοιπου μετοχικού κεφαλαίου.

Σε υποστήριξη του ισχυρισμού της ότι η πώληση της Italstrade θα πρέπει να θεωρηθεί ως οριστική, η ιταλική κυβέρνηση επικαλείται δύο περαιτέρω στοιχεία:

— το γεγονός ότι η ιταλική αρχή ανταγωνισμού, η autoritá garante della concorrenza e del mercato, διαπίστωσε στο πλαίσιο της έρευνας που διεξήγαγε ότι, παρόλο που η πώληση αφορούσε μόνο το 49 % του κεφαλαίου, ο αγοραστής ανέλαβε αμέσως τη διαχειριστική εξουσία,

— το γεγονός ότι οι ελεγκτές των ισολογισμών της Fintecna δεν περιέλαβαν τα αποτελέσματα της εταιρείας για το 1997 στους ενοποιημένους λογαριασμούς της Fintecna, με το σκεπτικό ότι δεν γινόταν πραγματικός έλεγχος.

Η απόφαση, επίσης, απαιτούσε να πραγματοποιηθεί η ιδιωτικοποίηση της Italstrade, χωρίς περαιτέρω ενισχύσεις. Ως προς αυτό, η ιταλική κυβέρνηση υποστήριξε ότι οι χρηματοδοτήσεις της Fintecna προς την Italstrade

μετά το 1994, που ανέρχονται σε 178 δισεκατομμύρια ιταλικές λίρες περίπου (περίπου 91 εκατομμύρια Ecu), δεν πρέπει να θεωρηθούν ως κρατική ενίσχυση κατά την έννοια του άρθρου 92, για τους λόγους που αναλύονται στο σημείο ii). Επικουρικά, σε περίπτωση που θεωρηθεί ως ενίσχυση, υποστηρίζει ότι πρέπει να κηρυχθεί συμβιβάσιμη με την κοινή αγορά για τους ακόλουθους λόγους:

— η χρηματοδότηση έγινε στο πλαίσιο ενός σχεδίου αναδιάρθρωσης με σκοπό την αποκατάσταση της κερδοφορίας της επιχείρησης, όπως επιβεβαιώνεται με την ιδιωτικοποίησή της,

— η χρηματοδότηση περιορίστηκε στο απολύτως αναγκαίο για να εξασφαλισθεί η αποκατάσταση της βιωσιμότητας της εταιρείας υπό τις συνθήκες της αγοράς.

III

Λαμβάνοντας υπόψη τα ανωτέρω πρέπει, πρώτον, να διαπιστωθεί εάν τα περιγραφόμενα μέτρα αποτελούν παράβαση των όρων που προβλέπει η απόφαση. Στην περίπτωση αυτή, θα πρέπει να επανεξετασθεί το συμβιβάσιμο των ενισχύσεων που χορηγήθηκαν στην Italstrade μέχρι το 1994 και εγκρίθηκαν στο πλαίσιο της εν λόγω απόφασης. Επιπλέον, για να αξιολογηθεί κατά πόσον τηρήθηκαν οι όροι του άρθρου 1 παράγραφοι 4 και 5, πρέπει να διαπιστωθεί εάν οι χρηματοδοτήσεις προς την Italstrade μετά το 1994 αποτελούν κρατικές ενισχύσεις κατά την έννοια του άρθρου 92 της συνθήκης, και, στην περίπτωση αυτή, εάν τα μέτρα ενίσχυσης υπέρ της Italstrade στο σύνολό τους συμβιβάζονται ενδεχομένως με την κοινή αγορά.

Όπως ελέχθη, οι ενισχύσεις που χορηγήθηκαν στην Italstrade μέχρι το 1994 (450 δισεκατομμύρια ιταλικές λίρες ή 231 εκατομμύρια Ecu) είχαν κηρυχθεί με την απόφαση συμβιβάσιμες με την κοινή αγορά, υπό ορισμένες προϋποθέσεις, μεταξύ των οποίων οι εξής:

i) η Italstrade ήταν υποχρεωμένη να θέσει σε εφαρμογή τα μέτρα που προέβλεπε το σχέδιο αναδιάρθρωσης που ενέκρινε η Επιτροπή·

ii) η Fintecna και οι θυγατρικές της, μεταξύ των οποίων και η Italstrade, έπρεπε να ιδιωτικοποιηθούν σύμφωνα με το χρονοδιάγραμμα που υποβλήθηκε στην Επιτροπή και εν πάση περιπτώσει μέσα σε εύλογο χρονικό διάστημα·

iii) τα έσοδα από την πώληση των εταιρειών δεν έπρεπε να χρησιμοποιηθούν για τη στήριξη των προβληματικών επιχειρήσεων οι οποίες δεν είχαν ακόμη πωληθεί·

iv) να μην χορηγηθούν νέες ενισχύσεις με αφορμή τις ιδιωτικοποιήσεις.

i) Υποχρέωση εφαρμογής των μέτρων αναδιάρθρωσης που προέβλεπε το σχέδιο

Στην απόφαση κίνησης της διαδικασίας, η Επιτροπή υποστηρίζει ότι η οικονομική εξυγίανση της Italstrade που προβλέπει το σχέδιο αναδιάρθρωσης δεν ολοκληρώθηκε. Συγκεκριμένα, διαπιστώθηκαν τα εξής:

— ο αριθμός των απασχολούμενων με σύμβαση αορίστου χρόνου κατά το 1994 ήταν 866 άτομα (μειώθηκε σε 793 το 1995), και επομένως υπερέβαινε το σύνολο που προέβλεπε το σχέδιο αναδιάρθρωσης του τομέα των κατασκευών,

— η περιγραφόμενη αύξηση του προσωπικού συνέπεσε με μια πολύ δυσμενή οικονομική κατάσταση, ενώ η επιχείρηση είχε ζημίες 15 δισεκατομμυρίων ιταλικών λιρών το 1995 και 96 δισεκατομμυρίων ιταλικών λιρών το 1996.

Η ιταλική κυβέρνηση, στις παρατηρήσεις της, υποστήριξε ότι στα στοιχεία που χρησιμοποιεί η Επιτροπή περιλαμβάνονται εργαζόμενοι που αναφέρονται στην κατάσταση μισθοδοσίας της εταιρείας, αλλά στην πραγματικότητα δεν απασχολούνται (όπως για παράδειγμα οι υπαγόμενοι στην Cassa intergrazione guadagni). Σύμφωνα με την ιταλική κυβέρνηση, από την εξέταση συγκρίσιμων στοιχείων θα προέκυπταν τα ακόλουθα συμπεράσματα:

	1993	1994	1995	1996	1997
Προσωπικό που προβλέπει το σχέδιο αναδιάρθρωσης (μέσος όρος)	1 003	759	550	…	609
Προσωπικό στο τέλος του έτους (σύμφωνα με το μητρώο προσωπικού)	854	645	680	642	543

Σημείωση: στοιχεία για το σύνολο του τομέα κατασκευών (Condotte και Italstrade).

Σύμφωνα με την ιταλική κυβέρνηση, από τα ανωτέρω στοιχεία προκύπτει ότι επιτεύχθηκε ο στόχος της αποτελεσματικότητας που προέβλεπε το σχέδιο.

Για να γίνει μια σωστή σύγκριση των στοιχείων, ωστόσο, πρέπει να εξετασθεί ο μέσος αριθμός των απασχολούμενων στη διάρκεια του έτους (που υπολογίζεται με βάση τον αριθμητικό μέσο όρο των εργαζομένων στο τέλος του έτους επί δύο συνεχόμενα έτη):

	1993	1994	1995	1996	1997
Ετήσιος μέσος αριθμός προσωπικού (εκτίμηση της Επιτροπής)	Μη διαθέσιμα	750	663	661	592

Όπως φαίνεται, μόνο το 1994 ο πραγματικός μέσος αριθμός ήταν σύμφωνος με το σχέδιο αναδιάρθρωσης· εν συνεχεία, τόσο το 1995 όσο και το 1996, φαίνεται να υπερβαίνει σημαντικά τις αντίστοιχες προβλέψεις του εν λόγω σχεδίου.

Ταυτόχρονα, και εν μέρει εξ αιτίας αυτού, η Italstrade είχε έντονα αρνητικά οικονομικά αποτελέσματα, σε αντίθεση με τα προβλεπόμενα στο σχέδιο αναδιάρθρωσης. Το σχέδιο προέβλεπε καθαρό κέρδος 24 και 26 δισεκατομμυρίων ιταλικών λιρών για το 1995 και 1996 αντίστοιχα, ενώ η Italstrade κατά τα δύο αυτά χρόνια υπέστη ζημίες ύψους 15 και 96 δισεκατομμυρίων ιταλικών λιρών αντίστοιχα. Μόνο το 1997, πραγματοποίησε κέρδη 2 δισεκατομμυρίων ιταλικών λιρών, αλλά αυτό χάρις σε έκτακτα έσοδα ύψους 66 δισεκατομμυρίων (κατά μεγάλο μέρος χρηματοδοτήσεις εκ μέρους της Fintecna).

Στο σημείο αυτό, δεν αρκεί να υποστηριχθεί, όπως κάνει η ιταλική κυβέρνηση, ότι η επιδείνωση αυτή οφείλεται στην μη προβλέψιμη δυσμενή εξέλιξη της αγοράς. Το σχέδιο προέβλεπε πράγματι ότι, χάρις στα εσωτερικά μέτρα αναδιάρθρωσης, η Italstrade θα είχε ήδη από το 1995 περιθώριο ακαθάριστου κέρδους, πριν από τις διαρθρωτικές δαπάνες, 7 % του κύκλου εργασιών. Το περιθώριο αυτό θα επέτρεπε, θεωρητικά, στην επιχείρηση την πραγματοποίηση καθαρού κέρδους περίπου 12 δισεκατομμυρίων το 1995 και 13 δισεκατομμυρίων το 1996, παρά την επελθούσα μείωση των εσόδων.

Με περιθώρια κέρδους 7 %, η Επιτροπή, πίστευε ότι, ακόμη και υπό δυσμενέστερες συνθήκες αγοράς (όπως συνέβη πράγματι αργότερα), η εταιρεία θα διατηρούσε μια ουσιαστική οικονομική ισορροπία, χωρίς να απαιτούνται περαιτέρω εισφορές κεφαλαίου. Στην πραγματικότητα, τα περιθώρια κέρδους της Italstrade τα έτη 1995 και 1996 ήταν αρνητικά, και μάλιστα το 1996 η καθαρή ζημία υπερέβαινε τα εταιρικά περιουσιακά στοιχεία.

Ωστόσο, επισημαίνεται ότι το διάστημα 1995-1997 υπήρξε ένα από τα δυσκολότερα για τον κλάδο των κατασκευών στην Ιταλία (όπου η Italstrade ανέλαβε πάνω από το 60 % των παραγγελιών της), με σημαντική μείωση των δημοπρατήσεων μεγάλων έργων (ιδίως των δημοσίων συμβάσεων), καθώς και με καθοριστική μείωση των περιθωρίων κέρδους. Για να αντιμετωπίσει αυτή την αρνητική συγκυρία, η εταιρεία έθεσε σε εφαρμογή πιο δραστικά μέτρα αναδιάρθρωσης από εκείνα που προέβλεπε το εγκριθέν σχέδιο, και προέβη σε μείωση των δαπανών λειτουργίας της, ενώ εν συνεχεία εξορθολόγησε την οργανωτική της διάρθρωση.

Συγκεκριμένα, η Italstrade μείωσε τις διαρθρωτικές της δαπάνες κατά τρόπο ακόμη πιο δραστικό από αυτόν που προέβλεπε το σχέδιο αναδιάρθρωσης που ενέκρινε η Επιτροπή. Όπως προκύπτει από τον πίνακα 1, παρά την επιδείνωση των περιθωρίων ακαθάριστου κέρδους της το 1995 και το 1996, η Italstrade περιόρισε τις διαρθρωτικές της δαπάνες από 15 δισεκατομμύρια το 1995 (–6 % σε σχέση με το σχέδιο) σε 13 δισεκατομμύρια το 1997 (–35 % σε σχέση με το σχέδιο).

Χάρις σ' αυτά τα μέτρα αναδιάρθρωσης, η Italstrade κατόρθωσε να διατηρήσει ένα περιθώριο ακαθάριστου κέρδους περίπου 6 % του κύκλου εργασιών, παρόλο που τα έσοδά της διατηρήθηκαν σε επίπεδο χαμηλότερο κατά 70 % από το προβλεπόμενο στο σχέδιο. Επίσης, χάρη στα μέτρα αυτά, η Italstrade πραγματοποίησε καθαρά κέρδη, αν και μικρά, για πρώτη φορά μετά από πολλά χρόνια.

Πίνακας 1

Χρηματοοικονομικά αποτελέσματα της Italstrade

(σε δισεκατομμύρια ITL)

	1995 σχέδιο	1995 πραγματικό	1996 σχέδιο	1996 πραγματικό	1997 σχέδιο	1997 πραγματικό
Καθαρός κύκλος εργασιών	503	197	790	239	854	330
Περιθώριο ακαθάριστου κέρδους	28	(10)	35	(2)	35	18
Διαρθρωτικές δαπάνες	(16)	(15)	(19)	(16)	(20)	(13)
Καθαρό κέρδος (ζημία)	24	(15)	26	(96)	27	2

Πηγή: ισολογισμοί της Italstrade για το 1995, 1996 και 1997, όπως ανακατατάσσονται σε σημείωμα της IRI στις 19 Ιανουαρίου 1998.

Πράγματι, μεγάλο μέρος των καθαρών ζημιών που πραγματοποίησε η εταιρεία στο διάστημα αυτό οφείλονται σε μείωση της αξίας των δραστηριοτήτων συνεπεία των μειωμένων περιθωρίων κέρδους από τα εκτελούμενα έργα και από τα ήδη εκτελεσθέντα.

Επιπλέον, επισημαίνεται ότι τα μέτρα αναδιάρθρωσης έγιναν αργότερα πιο δραστικά σε σχέση με τα προβλεπόμενα στο σχέδιο που υποβλήθηκε στην Επιτροπή, ιδιαίτερα όσον αφορά τις κεντρικές διαρθρωτικές δαπάνες.

Ως εκ τούτου, ο όρος που επιβάλλεται στο άρθρο 1 παράγραφος 2 της απόφασης μπορεί να θεωρηθεί ότι τηρήθηκε, ειδικότερα ενόψει των μέτρων που έλαβε η εταιρεία για να αντιμετωπίσει μια κατάσταση της αγοράς λιγότερο ευνοϊκή από την προβλεπόμενη στο σχέδιο αναδιάρθρωσης.

ii) Υποχρέωση ιδιωτικοποίησης της Italstrade σύμφωνα με το προβλεπόμενο χρονοδιάγραμμα ή, εν πάση περιπτώσει, μέσα σε εύλογο χρονικό διάστημα

Μεταξύ των καθοριστικών στοιχείων για τη λήψη της απόφασης ήταν η υποχρέωση που ανέλαβε η ιταλική κυβέρνηση να ιδιωτικοποιήσει γρήγορα την Italstrade, σύμφωνα με το σχέδιο αναδιάρθρωσης· με βάση τις πληροφορίες που υποβλήθηκαν, η εν λόγω αναδιάρθρωση θεωρήθηκε εφικτή σε πολύ σύντομο χρονικό διάστημα [1]. Η ταχεία πώληση της Italstrade θεωρήθηκε από την Επιτροπή ένα από τα βασικά στοιχεία κατά την αξιολόγηση του συμβιβάσιμου των ενισχύσεων που χορηγήθηκαν στην Fintecna, λαμβάνοντας υπόψη, μεταξύ άλλων, τις πολύ μεγάλες ενισχύσεις που είχαν δοθεί μέχρι τότε στο τμήμα κατασκευών της εταιρείας.

Η Επιτροπή αναγνώρισε ότι, κατά το χρόνο λήψης της απόφασης, ο τομέας αυτός βρισκόταν ακόμη υπό αναδιάρθρωση, η οποία όμως, λαμβάνοντας, υπόψη τα προβλεπόμενα στο σχέδιο Iritecna, αναμενόταν «να ολοκληρωθεί εντός του 1995» [2], προκειμένου να γίνει η πώληση της επιχείρησης. Για το λόγο αυτό, στο άρθρο 1 παράγραφοι 3 και 5 της απόφασης προβλέπεται ρητά η υποχρέωση ιδιωτικοποίησης των θυγατρικών της Fintecna σύμφωνα με το χρονοδιάγραμμα που υποβλήθηκε στην Επιτροπή ή, εν πάση περιπτώσει, μέσα σε εύλογο χρονικό διάστημα, χωρίς περαιτέρω κρατικές ενισχύσεις.

Όμως, όπως ελέχθη, οι διαδικασίες πώλησης ανεστάλησαν λίγο μετά την έκδοση της απόφασης και κινήθηκαν εκ νέου μόλις τον Νοέμβριο του 1995. Σύμφωνα με την ιταλική κυβέρνηση, αυτό έγινε λόγω της ανάγκης να μελετηθούν οι έννομες συνέπειες των συμβατικών εγγυήσεων που ανέλαβε η IRI για τα έργα στο σιδηροδρομικό δίκτυο υψηλής ταχύτητας.

Η σύμβαση για την πώληση στην εταιρεία Astaldi του 49 % του κεφαλαίου της Italstrade, που ανήκε στη Fintecna, υπογράφτηκε μόλις τον Μάρτιο του 1997. Κατά το χρόνο κίνησης της παρούσας διαδικασίας, η Επιτροπή δεν είχε επαρκείς πληροφορίες για να διαπιστώσει εάν η πώληση μπορεί να θεωρηθεί ως «γνήσια» και οριστική σύμφωνα με τις απαιτήσεις της απόφασης. Συγκεκριμένα, η Επιτροπή διατύπωσε αμφιβολίες σχετικά με τα εξής:

— τη μεταβίβαση των διαχειριστικών εξουσιών από τη Fintecna στον αγοραστή,

— τις χρηματοοικονομικές επιπτώσεις για τη Fintecna των ενδεχομένου περαιτέρω ζημιών της Italstrade,

— τους όρους μεταβίβασης του υπόλοιπου 51 % του κεφαλαίου,

— τη δυνατότητα τήρησης των εγγυήσεων της IRI για τις συμβάσεις κατασκευής του σιδηροδρόμου υψηλής ταχύτητας.

Στην απάντησή της, η ιταλική κυβέρνηση παρέσχε επαρκείς πληροφορίες για τη διάλυση των αμφιβολιών που διατύπωσε η Επιτροπή.

Σχετικά με τη μεταβίβαση των διαχειριστικών εξουσιών, η ευθύνη για το διορισμό του διευθύνοντος συμβούλου (amministratore delegato), ο οποίος αναλαμβάνει την εξουσία διαχείρισης της εταιρείας κατόπιν εξουσιοδότησης του διοικητικού συμβουλίου, ανατίθεται στον αγοραστή. Οι μόνοι περιορισμοί των εξουσιών του αφορούν αποκλειστικά τις πράξεις που μπορούν να προκαλέσουν ζημία στη Fintecna ή την IRI στο πλαίσιο των έργων για το σιδηρόδρομο υψηλής ταχύτητας. Το ίδιο το διοικητικό συμβούλιο απαρτίζεται από επτά μέλη, εκ των οποίων τρία, περιλαμβανομένων του διεθύνοντος συμβούλου, ορίζονται από την Astaldi SpA («Astaldi»), τρία από τη Fintecna και ο πρόεδρος από την Astaldi με τη συναίνεση της Fintecna.

Με βάση τις πληροφορίες αυτές, μπορεί να συναχθεί ότι ο αγοραστής αναλαμβάνει πλήρως την εξουσία διαχείρισης της Italstrade από τη Fintecna.

Σχετικά με τις ενδεχόμενες υποχρεώσεις της Fintecna για την κάλυψη των μελλοντικών ζημιών της Italstrade, η σύμβαση προβλέπει ότι οι μέτοχοι συμμετέχουν στη χρηματοδότηση που θα χρειαστεί ενδεχομένως η Italstrade, κατ' αναλογία της συμμετοχής τους στο εταιρικό κεφάλαιο, μέχρις ότου μεταβιβασθεί και η εναπομένουσα συμμετοχή της Fintecna, οπότε, όπως είναι φυσικό, η Astaldi αναλαμβάνει πλήρως την οικονομική ευθύνη για τα αποτελέσματα της Italstrade.

Σύμφωνα με τη ρύθμιση αυτή, η Fintecna θα έχει και πάλι την υποχρέωση να προβεί σε δημόσια χρηματοδότηση της Italstrade, σε περίπτωση μελλοντικών αυξήσεων του κεφαλαίου. Ωστόσο, σύμφωνα με τη σύμβαση, οι εν λόγω αυξήσεις κεφαλαίου θα γίνουν με από κοινού συμμετοχή της Fintecna και της Astaldi, κατ' αναλογία των αντίστοιχων συμμετοχών τους. Επιπλέον, χάρις στην παρουσία ενός ιδιώτη μετόχου, κάθε επένδυση στην Italstrade θα πραγματοποιείται με βάση την αναμενόμενη απόδοση των εν λόγω κεφαλαίων· σε περίπτωση αρνητικών προοπτικών της Italstrade, ο ιδιώτης επενδυτής δεν θα προβεί σε περαιτέρω εισφορές κεφαλαίων και θα προτιμήσει την εκκαθάριση της εταιρείας.

Ωστόσο, είναι πιθανό η Italstrade να λάβει περαιτέρω δημόσιες χρηματοδοτήσεις μέσω της Fintecna, οι οποίες

[1] Βλέπε μέρος III, σημείο 6.
[2] Βλέπε μέρος IV, σημείο 3.

ωστόσο θα πρέπει να θεωρηθούν ως κανονικές επενδύσεις με τους όρους της αγοράς, δεδομένου ότι θα χορηγηθούν με σημαντική (σχεδόν ίση) συμμετοχή ενός ιδιώτη επενδυτή: οι χρηματοδοτήσεις αυτές, ως εκ τούτου, δεν μπορούν να θεωρηθούν ως κρατικές ενισχύσεις κατά την έννοια του άρθρου 92 της συνθήκης.

Σε περίπτωση εισφοράς κεφαλαίου, η Επιτροπή θεωρεί ότι δεν υπάρχει κρατική ενίσχυση εφόσον οι δημόσιοι πόροι μεταβιβάζονται στην επιχείρηση παράλληλα με μια ανάλογη επένδυση από ιδιώτες μετόχους [1].

Στη συγκεκριμένη περίπτωση, η Fintecna και η Astaldi θα συμμετέχουν σε κάθε ενδεχόμενη αύξηση του κεφαλαίου της Italstrade μόνο κατ' αναλογία των αντίστοιχων συμμετοχών τους στην εταιρεία. Στην περίπτωση αυτή, μπορεί να θεωρηθεί ότι η ενδεχόμενη χρηματοδότηση της Italstrade εκ μέρους της Fintecna θα πραγματοποιηθεί υπό όρους αποδεκτούς για έναν ιδιώτη επενδυτή που ενεργεί υπό κανονικές συνθήκες αγοράς.

Σχετικά με τους όρους μεταβίβασης του εναπομένοντος 51 % του κεφαλαίου από τη Fintecna στην Astaldi, η σύμβαση προβλέπει δικαίωμα της Fintecna να παραχωρήσει το 51 % που κατέχει στην Astaldi στην προκαθορισμένη τιμή, από την 1η Ιανουαρίου μέχρι τις 30 Ιουνίου 1999, ή μέχρι έξι μήνες μετά την ελευθέρωση της IRI από τις εγγυήσεις για το έργο κατασκευής του σιδηρόδρομου υψηλής ταχύτητας.

Με βάση τις πληροφορίες που παρέσχε η ιταλική κυβέρνηση, είναι προφανές ότι τα μέρη δεν έχουν καμία νομική υποχρέωση να ολοκληρώσουν τη μεταβίβαση της Italstrade. Η Fintecna έχει απλώς το δικαίωμα να μεταβιβάσει το εναπομένον κεφάλαιο και μόνον όταν ασκήσει αυτό το δικαίωμα ο αντισυμβαλλόμενος υποχρεούται να ολοκληρώσει τη συναλλαγή. Μπορεί ωστόσο να υποτεθεί ότι η Fintecna δεν θα ασκήσει το εν λόγω δικαίωμα: στην περίπτωση αυτή, εφόσον δεν ολοκληρωθεί η μεταβίβαση της Italstrade, δεν θα έχουν τηρηθεί και οι όροι που προβλέπει η απόφαση.

Η ιταλική κυβέρνηση, ωστόσο, δεσμεύτηκε ότι η Fintecna θα μεταβιβάσει τις εναπομένουσες μετοχές του εταιρικού κεφαλαίου της Italstrade υπό τους όρους που προβλέπει η σύμβαση, με ιδιαίτερη αναφορά στις προθεσμίες για την άσκηση του δικαιώματος προαιρέσεως. Λαμβάνοντας υπόψη την εν λόγω δέσμευση, η εναπομένουσα σήμερα συμμετοχή της Fintecna στην Italstrade μπορεί να θεωρηθεί προσωρινή, που χρησιμεύει για την προστασία της IRI όσον αφορά τις εγγυήσεις που παρέσχε για τις συμβάσεις κατασκευής του σιδηρόδρομου υψηλής ταχύτητας, σε περίπτωση αδυναμίας εκτέλεσης εκ μέρους του αγοραστή.

[1] Βλέπε «Εφαρμογή των άρθρων 92 και 93 της συνθήκης στην περίπτωση απόκτησης συμμετοχών εκ μέρους του δημοσίου», δελτίο ΕΚ 9-1984, σημείο 3.2.

Ως εκ τούτου, παρά το γεγονός ότι η Fintecna κατέχει σήμερα το 51 % της Italstrade, έχει τηρηθεί ο όρος που προβλέπεται στο άρθρο 1 παράγραφος 3 της απόφασης. Οι καθυστερήσεις στην πώληση, πράγματι, οφείλονται σε περιστάσεις εκτός του ελέγχου της Fintecna (συμβατική ρήτρα σχετικά με τις εργασίες για την κατασκευή του σιδηροδρόμου υψηλής ταχύτητας)· η Fintecna ενήργησε, στο βαθμό που εξηρτάτο από αυτήν με στόχο την ιδιωτικοποίηση της Italstrade το ταχύτερο δυνατό. Ο στόχος αυτός, όπως ελέχθη, θεωρείται ότι έχει επιτευχθεί, σύμφωνα με τις διατάξεις της σύμβασης πώλησης, και λαμβάνοντας υπόψη τη δέσμευση των ιταλικών αρχών να προβούν, το ταχύτερο δυνατόν, σε μεταβίβαση της εναπομένουσας συμμετοχής τους.

Σχετικά με τις συμβατικές διατάξεις που αφορούν το έργο κατασκευής του σιδηρόδρομου υψηλής ταχύτητας, η Επιτροπή επισημαίνει ότι διεξάγονται διαπραγματεύσεις μεταξύ της IRI και της αναθέτουσας αρχής TAV, προκειμένου να απαλειφθεί η ρήτρα που προβλέπει ότι η IRI διατηρεί την απόλυτη πλειοψηφία του κεφαλαίου της Italstrade. Η Επιτροπή θεωρεί ότι, σε περίπτωση θετικής κατάληξης των διαπραγματεύσεων αυτών, θα μπορεί να επιταχυνθεί και η, τυπική, μεταβίβαση του συνόλου του κεφαλαίου της Italstrade στην Astaldi.

iii) Απαγόρευση χρησιμοποίησης των εσόδων της πώλησης από την Fintecna για την ενίσχυση προβληματικών επιχειρήσεων και iv) απαγόρευση χορήγησης νέων ενισχύσεων επ' ευκαιρία των ιδιωτικοποιήσεων

Για να διαπιστωθεί κατά πόσον η Fintecna έχει τηρήσει τους όρους του άρθρου 1 παράγραφοι 4 και 5 της απόφασης, και συγκεκριμένα την απαγόρευση χορήγησης περαιτέρω ενισχύσεων, πρέπει να διαπιστωθεί αν οι χρηματοδοτήσεις της Italstrade μετά το 1994 μπορούν να θεωρηθούν ως επένδυση που πραγματοποιήθηκε με τους όρους της αγοράς ή εάν αποτελούν κρατικές ενισχύσεις.

Προκειμένου να διαπιστωθεί εάν οι οικονομικές σχέσεις μεταξύ του κράτους και των δημόσιων επιχειρήσεων ενέχουν στοιχεία κρατικής ενίσχυσης που υπάγονται στο άρθρο 92, η Επιτροπή αναλύει τις σχετικές χρηματοοικονομικές ροές σύμφωνα με την αρχή του ιδιώτη επενδυτή σε οικονομία αγοράς. Στην εξεταζόμενη περίπτωση, πρέπει να διαπιστωθεί εάν οι χρηματοδοτήσεις της Italstrade προέρχονται από δημόσιους πόρους και, εν συνεχεία, κατά πόσον αυτοί οι πόροι χορηγήθηκαν σύμφωνα με την προαναφερθείσα αρχή.

Η Italstrade, στο πλαίσιο του σχεδίου Iritecna, μεταβιβάστηκε στην Fintecna, εταιρεία ελεγχόμενη εξ ολοκλήρου από την IRI, η οποία, με τη σειρά της, είναι μια βιομηχανική εταιρεία χαρτοφυλακίου που ανήκει εξ ολοκλήρου στο ιταλικό Υπουργείο Οικονομικών. Η ιταλική κυβέρνηση διορίζει το διοικητικό συμβούλιο της IRI, το οποίο, με τη σειρά του, διορίζει το συμβούλιο της Fintecna.

Σύμφωνα με πάγια νομολογία του Δικαστηρίου των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων (συγκεκριμένα με την απόφαση της 21ης Μαρτίου 1991 στην υπόθεση C-305/89, Ιταλία κατά Επιτροπής), προκειμένου να διαπιστωθεί κατά πόσο μια ενίσχυση μπορεί να θεωρηθεί ως κρατική κατά την έννοια του άρθρου 92 της συνθήκης, «δεν συντρέχει λόγος να γίνεται διάκριση μεταξύ της περιπτώσεως κατά την οποία η ενίσχυση χορηγείται απευθείας από το κράτος και της περιπτώσεως κατά την οποία η ενίσχυση χορηγείται από δημόσιους ή ιδιωτικούς οργανισμούς που το κράτος ιδρύει ή ορίζει» [1]. Ως εκ τούτου, ακόμη και αν οι χρηματοδοτήσεις της Italstrade δεν προέρχονται απ' ευθείας από το κράτος, μπορεί να αποτελούν δημόσιους πόρους.

Στο σημείο αυτό δεν αρκεί η διαβεβαίωση, όπως αυτή των ιταλικών αρχών στις παρατηρήσεις τους, ότι η Fintecna για τις χρηματοδοτήσεις της χρησιμοποίησε πόρους οι οποίοι προέρχονται από τις επιχειρηματικές της δραστηριότητες και όχι από το κράτος. Μια μη αποδοτική χρήση των ταμειακών ροών διαχείρισης, όπως στην περίπτωση της Italstrade, περιορίζει στην πραγματικότητα το κέρδος του μετόχου της Fintecna, της IRI, και σε τελευταία ανάλυση του κράτους. Η Fintecna θα μπορούσε να χρησιμοποιήσει τους ίδιους πόρους της για δραστηριότητες περισσότερο αποδοτικές, επιτρέποντας έτσι στην IRI, και κατά συνέπεια στο κράτος, να έχουν μεγαλύτερη οικονομική απόδοση από τις επενδύσεις τους.

Δεδομένου ότι η μειωμένη απόδοση των επενδύσεων της IRI στη Fintecna θα αποτελέσει σε τελευταία ανάλυση διαφυγόν κέρδος για το κράτος, μπορεί να θεωρηθεί ότι, αν και οι χρηματοδοτήσεις στην Italstrade δεν δόθηκαν απ' αυθείας από το κράτος, αποτελούν ωστόσο κρατικούς πόρους. Για να διαπιστωθεί ωστόσο κατά πόσον εμπίπτουν στην απαγόρευση του άρθρου 92 παράγραφος 1, πρέπει να αναλυθούν με βάση την αρχή του ιδιώτη επενδυτή σε οικονομία αγοράς [2].

Σύμφωνα με την εν λόγω αρχή, μια οικονομική συναλλαγή μεταξύ του κράτους και μιας δημόσιας επιχείρησης περιέχει στοιχεία κρατικής ενίσχυσης, εφόσον δεν θα είχε πραγματοποιηθεί από έναν ιδιώτη επενδυτή υπό κανονικές συνθήκες αγοράς. Συγκεκριμένα, συνάγεται η ύπαρξη κρατικών ενισχύσεων όταν «η οικονομική κατάσταση της επιχείρησης και κυρίως η διάρθρωση και το μέγεθος του χρέους της είναι τέτοια, που να μην φαίνεται δικαιολογημένο να αναμένεται η κανονική απόδοση (σε μερίσματα ή σε αξία) των επενδεδυμένων κεφαλαίων σε εύλογη προθεσμία» [3].

Στο σημείο αυτό πρέπει να αναλυθεί η χρηματοοικονομική θέση της Italstrade κατά τα έτη που προηγήθηκαν της αύξησης του κεφαλαίου, όπως φαίνεται στον πίνακα 2:

Πίνακας 2

Χρηματοοικονομικά αποτελέσματα της Italstrade

(σε δισεκατομμύρια ITL)

	1993	1994	1995	1996
Καθαρός κύκλος εργασιών	Μη διαθέσιμο	245,1	197,3	238,9
Περιθώριο ακαθάριστου κέρδους	Μη διαθέσιμο	(37,5)	18,9 [2]	(2,0)
Καθαρό κέρδος (ζημία)	(183,0)	(19,3) [1]	(15,0) [2]	(96)
Καθαρή περιουσία	Μη διαθέσιμο	30,0	15,0	(32,0)

[1] Μετά τη διαγραφή χρεών ύψους 186 δισεκατομμυρίων εκ μέρους της Iritecna.
[2] Λαμβάνονται υπόψη τα έκτακτα κονδύλια ύψους 45,8 δισεκατομμυρίων λιρών, από τα οποία 22 δισεκατομμύρια από την πώληση επιχειρήσεων σε ελεγχόμενες και στην Iritecna.
Πηγή: ισολογισμοί της Italstrade.

Από τα παραπάνω αριθμητικά στοιχεία προκύπτει ότι η Italstrade δεν ήταν κερδοφόρα επιχείρηση όταν χρηματοδοτήθηκε από τη Fintecna. Η Fintecna προέβη σε νέες χρηματοδοτήσεις το 1996, παρόλο που, σύμφωνα με τα οικονομικά αποτελέσματα της εταιρείας, δεν μπορούσε εύλογα να περιμένει σημαντική απόδοση για την επένδυσή της.

Δεν αρκεί, εξάλλου, η επίκληση του γεγονότος ότι το κόστος εκκαθάρισης της εταιρείας θα ήταν μεγαλύτερο από αυτό των ανακεφαλαιοποιήσεων. Ένας ιδιώτης μέτοχος που αντιμετωπίζει μια επιδείνωση των συνθηκών της αγοράς και την αδυναμία εξυγίανσης της επιχείρησής του, θα την είχε ενδεχομένως θέσει υπό εκκαθάριση πολύ πριν από το 1996, και μάλιστα πριν από το 1994, αποφεύγοντας έτσι τις δαπανηρές ανακεφαλαιοποιήσεις και περιορίζοντας αισθητά το κόστος της ίδιας της εκκαθάρισης.

Με βάση τις εκτιμήσεις αυτές, οι πόροι που χορηγήθηκαν από τη Fintecna στην Italstrade μετά το 1994 συνιστούν κρατικές ενισχύσεις κατά την έννοια του άρθρου 92 παράγραφος 1 της συνθήκης. Κατά συνέπεια, ο όρος που προβλέπει το άρθρο 1 παράγραφος 5 της απόφασης δεν έχει τηρηθεί. Ως εκ τούτου, θα πρέπει να επανεξετασθεί όχι μόνο το συμβιβάσιμο των νέων ενισχύσεων αλλά και των ενισχύσεων που έλαβε η Italstrade και εγκρίθηκαν στο πλαίσιο της απόφασης (450 δισεκατομμύρια ιταλικές λίρες).

Για να διαπιστωθεί η συμμόρφωση με την απόφαση, δεν αρκεί να λεχθεί ότι δεν υπήρξε υπέρβαση του συνολικού ύψους των ενισχύσεων που εγκρίθηκαν. Πράγματι, το άρθρο 1 παράγραφος 5 της εν λόγω απόφασης προέβλεπε ρητά ότι δεν επιτρέπεται η χορήγηση περαιτέρω κρατικής ενίσχυσης για τις μεμονωμένες πράξεις ιδιωτικοποίησης. Σκοπός της επιβολής της υποχρέωσης είναι να περιοριστούν στο ελάχιστο οι στρεβλωτικές επιπτώσεις των χορηγούμενων ενισχύσεων και ως εκ τούτου να εξασφαλισθεί η χρησιμοποίηση όλων των εσόδων από τις

[1] Συλλογή 1991, σ. I-1603, σκέψη 13.
[2] Ανακοίνωση της Επιτροπής προς τα κράτη μέλη για την εφαρμογή των άρθρων 92 και 93 της συνθήκης και του άρθρου 5 της οδηγίας 80/723/ΕΟΚ της Επιτροπής επί των δημοσίων επιχειρήσεων στον κλάδο της μεταποίησης, που δημοσιεύτηκε στην ΕΕ C 307 της 13.11.1993, σ. 3, μέρος III.
[3] Ο.π., σημείο 16.

πωλήσεις για τον περιορισμό του κόστους της εκκαθάρισης του ομίλου Iritecna/Fintecna.

Επιπλέον, δεδομένου ότι οι επιχειρήσεις που θα ήσαν περισσότερο ελκυστικές για τους υποψηφίους ιδιώτες επενδυτές είχαν μεταβιβασθεί στη Fintecna προκειμένου να πωληθούν και, εντός ορισμένων ορίων, να εξυγιανθούν, η απόφαση απαγόρευε ρητά τη χορήγηση περαιτέρω ενισχύσεων στις εν λόγω επιχειρήσεις.

Κατ' αρχήν, οι ιδιωτικοποιήσεις δημοσίων επιχειρήσεων μπορεί να οδηγήσουν σε χορήγηση κρατικών ενισχύσεων είτε υπέρ του αγοραστή — σε περίπτωση που η πώληση δεν πραγματοποιείται με τους όρους της αγοράς είτε υπέρ της πωλούμενης επιχείρησης, εφόσον η σύμβαση πώλησης επιβάλλει στον αγοραστή όρους για τη συνέχιση μη κερδοφόρων δραστηριοτήτων οι οποίες, διαφορετικά, θα είχαν διακοπεί από έναν επενδυτή που ενεργεί υπό συνθήκες αγοράς.

Όσον αφορά την πώληση της Italstrade σε ιδιώτη επενδυτή, επισημαίνεται ότι η πράξη της πώλησης πραγματοποιήθηκε σύμφωνα με τους ισχύοντες σχετικούς κοινοτικούς κανόνες. Συγκεκριμένα, τόσο κατά τη διαδικασία του 1994 —η οποία εν συνεχεία διακόπηκε— όσο και του 1995 — που ολοκληρώθηκε με την πώληση της εταιρείας στην Astaldi, έγιναν δημόσιες προσκλήσεις υποβολής προσφορών. Στο πλαίσιο της διαδικασίας, περίπου 20 επενδυτές επέδειξαν αρχικά ενδιαφέρον για την πώληση των επιχειρήσεων της Fintecna στον τομέα των κατασκευών. Από αυτούς, οι 13 επιβεβαίωσαν το ενδιαφέρον τους και έλαβαν το ενημερωτικό έντυπο· εν συνεχεία, τρεις από αυτούς επιλέχθηκαν για την «short list». Τέλος, μόνον η Astaldi υπέβαλε δεσμευτική προσφορά και ως εκ τούτου έγινε δεκτή στο στάδιο της «due diligence».

Στη διαδικασία που ακολούθησε η Fintecna, όλοι οι δυνητικοί επενδυτές είχαν τη δυνατότητα να συμμετάσχουν με ίσους όρους στην πώληση και επιλέχθηκε η καλύτερη προσφορά. Αυτό επιτρέπει στην Επιτροπή να συνάγει ότι η επιχείρηση πωλήθηκε στην τιμή της αγοράς, και ως εκ τούτου δεν χορηγήθηκε καμία ενίσχυση στην Astaldi όσον αφορά την αγορά της Italstrade.

Επιπλέον, η σύμβαση πώλησης δεν προβλέπει ιδιαίτερες υποχρεώσεις για τον αγοραστή όσον αφορά τη διατήρηση οποιωνδήποτε ζημιογόνων δραστηριοτήτων. Ως εκ τούτου, δεν υπάρχει κανένα στοιχείο ενίσχυσης υπέρ της Italstrade βάσει των όρων της πώλησης.

Δεδομένου ότι οι ενισχύσεις που χορηγήθηκαν στην Italstrade μετά το 1994 αποτελούν κρατικές ενισχύσεις κατά την έννοια του άρθρου 92 παράγραφος 1 και, κατά συνέπεια, ακόμη και οι ενισχύσεις που έλαβε η εταιρεία πριν από το 1994 και ενέκρινε η Επιτροπή στην απόφασή της θεωρούνται, κατ' αρχήν, παράνομες, πρέπει να εξετασθεί κατά πόσον όλες οι εν λόγω ενισχύσεις συμβιβάζονται με την κοινή αγορά.

IV

Σύμφωνα με το άρθρο 92 παράγραφοι 2 και 3 της συνθήκης, ορισμένες ενισχύσεις είναι ή μπορούν να θεωρηθούν συμβιβάσιμες με την κοινή αγορά.

Λόγω του χαρακτήρα του εξεταζόμενου μέτρου, η παράγραφος 2 και η παράγραφος 3 στοιχεία α) και β) του άρθρου 92 της συνθήκης δεν μπορούν να εφαρμοστούν. Δεδομένης της ποικιλίας των δραστηριοτήτων και των γεωγραφικών εγκαταστάσεων της Italstrade, και δεδομένου ότι η ενίσχυση δεν έχει περιφερειακό χαρακτήρα, μπορεί να εφαρμοστεί μόνον η παρέκκλιση του άρθρου 92 παράγραφος 2 στοιχείο γ), που αφορά την ανάπτυξη ορισμένων οικονομικών δραστηριοτήτων. Στη συγκεκριμένη περίπτωση, λόγω του χαρακτήρα της, η εξεταζόμενη ενίσχυση πρέπει να θεωρηθεί ως ενίσχυση για την αναδιάρθρωση προβληματικής επιχείρησης.

Σχετικά με το είδος αυτό των ενισχύσεων, η Επιτροπή έχει εκδώσει κοινοτικές κατευθυντήριες γραμμές σχετικά με τις ενισχύσεις για τη διάσωση και την αναδιάρθρωση των προβληματικών επιχειρήσεων («οι κοινοτικές κατευθυντήριες γραμμές») [1]. Στην πράξη, προκειμένου να εγκριθεί ένα μέτρο ενίσχυσης ad hoc για μια προβληματική επιχείρηση, πρέπει να πληρούνται οι ακόλουθες προϋποθέσεις:

i) αποκατάσταση της μακροπρόθεσμης βιωσιμότητας της επιχείρησης·

ii) πρόληψη της αθέμιτης στρέβλωσης του ανταγωνισμού·

iii) ενισχύσεις ανάλογες με τις δαπάνες και τα οφέλη της αναδιάρθρωσης και, ως εκ τούτου, περιορισμένες στο απολύτως αναγκαίο·

iv) πλήρης εφαρμογή του σχεδίου αναδιάρθρωσης·

v) παρακολούθηση της εφαρμογής του σχεδίου και έλεγχος από την Επιτροπή.

Μόνον εφόσον πληρούνται όλες αυτές οι προϋποθέσεις μπορεί η Επιτροπή να θεωρήσει ότι οι συνέπειες της ενίσχυσης δεν αντίκεινται στα συμφέροντα της Κοινότητας και να τις επιτρέψει βάσει του άρθρου 92 παράγραφος 3 στοιχείο γ).

Σχετικά με το σημείο i), οι ιταλικές αρχές είχαν ήδη υποβάλει, στο πλαίσιο της απόφασης, ένα σχέδιο αναδιάρθρωσης με σκοπό την αποκατάσταση της κερδοφορίας της Italstrade από το 1995. Οι ενισχύσεις που χορηγήθηκαν στην Italstrade μέχρι το 1994 (450 δισεκατομμύρια)

[1] ΕΕ C 368 της 23.12.1994, σ. 12.

είχαν θεωρηθεί συμβιβάσιμες από πλευράς του εν λόγω σχεδίου και με βάση τις κοινοτικές κατευθυντήριες οδηγίες. Η Italstrade ωστόσο δεν πραγματοποίησε τα προβλεπόμενα οικονομικά αποτελέσματα και, συνεπώς, χρειάστηκε να προσφύγει εκ νέου στην κρατική υποστήριξη (όπως ελέχθη, περίπου 178 δισεκατομμύρια).

Το σχέδιο αναδιάρθρωσης της Italstrade, που ενέκρινε η Επιτροπή στην απόφασή της, βασιζόταν σε συντηρητικές εκτιμήσεις της εξέλιξης του βιβλίου παραγγελιών της εταιρείας. Στις 31 Δεκεμβρίου 1992, το χαρτοφυλάκιο των έργων της εταιρείας ανερχόταν σε 2 357 δισεκατομμύρια ιταλικές λίρες, από τα οποία περίπου 558 αφορούσαν συμβάσεις σχετικές με το σιδηρόδρομο υψηλής ταχύτητας. Σύμφωνα με το χρονοδιάγραμμα εκτέλεσης των έργων που είχε καταρτίσει η αναθέτουσα εταιρεία, αναμενόταν εύλογα μια εξέλιξη του κύκλου εργασιών και των οικονομικών αποτελεσμάτων της Italstrade όπως περιγράφεται στον πίνακα 3.

Πίνακας 3

Προβλέψεις χρηματοοικονομικών αποτελεσμάτων της Italstrade

(σε δισεκατομμύρια ITL)

	1995	1996	1997
Καθαρός κύκλος εργασιών	503	790	854
Περιθώριο ακαθάριστου κέρδους	28	35	35
Αποτελέσματα εκμεταλλεύσεως	12	16	15
Καθαρό κέρδος (ζημία)	24	26	27

Πηγή: σχέδιο αναδιάρθρωσης της Iritecna.

Ωστόσο, η κρίση στην αγορά κατασκευών της Ιταλίας ήταν σοβαρότερη από την αναμενόμενη και οι συμβάσεις που είχαν τότε ανατεθεί ήδη στην εταιρεία για το σιδηρόδρομο υψηλής ταχύτητας καθυστέρησαν για λόγους ανεξάρτητους από τη θέλησή της. Ως εκ τούτου, όπως περιγράφεται στον πίνακα 1, ο κύκλος εργασιών της Italstrade ήταν σημαντικά χαμηλότερος από τον προβλεπόμενο:

— το 1995 ανήλθε σε 197 δισεκατομμύρια, ήτοι 39 % των προβλέψεων,

— το 1996 ανήλθε σε 239 δισεκατομμύρια, ή 30 % των προβλέψεων.

Και στις δύο περιπτώσεις, όπως και το 1994, ο κύκλος εργασιών που πραγματοποίησε η Italstrade ήταν περίπου το ήμισυ εκείνου που πραγματοποίησε το 1992, έτος κατά το οποίο η κρίση στον τομέα δραστηριοποίησης της Italstrade ήταν ήδη εξαιρετικά σοβαρή. Πράγματι, η μείωση του κύκλου εργασιών της Italstrade κατά το εν λόγω χρονικό διάστημα ήταν πολύ πιο έντονη από την πτωτική τάση της αγοράς στο σύνολό της. Αντιμέτωπη με αυτή την επιδείνωση των συνθηκών της αγοράς, η Italstrade αντέδρασε με τη λήψη περαιτέρω διαρθρωτικών μέτρων εκτός από αυτά που προβλέπονται στο σχέδιο.

Συγκεκριμένα, το 1996, κατήρτισε ένα νέο σχέδιο εσωτερικής αναδιάρθρωσης (πίνακας 4) με σκοπό την αποκατάσταση ενός σταθερού επιπέδου κερδοφορίας των δραστηριοτήτων της. Το σχέδιο προβλέπει, μεταξύ άλλων, μια βαθμιαία επανάληψη των δραστηριοτήτων που συνδέονται με το έργο του σιδηρόδρομου υψηλής ταχύτητας, αλλά βασίζεται κυρίως σε μέτρα συγκράτησης των περαιτέρω διαρθρωτικών δαπανών σε επίπεδο κατώτερο από το προβλεπόμενο στο σχέδιο που εγκρίθηκε με την απόφαση.

Πίνακας 4

Επιχειρησιακό σχέδιο της Italstrade 1998–2000

(σε δισεκατομμύρια ITL)

	1998	1999	2000
Καθαρός κύκλος εργασιών	370	400	453
Περιθώριο ακαθάριστου κέρδους	21	28,5	31
Διαρθρωτικές δαπάνες	(15)	(15)	(16)
Καθαρό κέρδος (ζημίες)	6	7,5	9,5

Πηγή: σχέδιο αναδιάρθρωσης της Italstrade 1998–2000.

Οι διαρθρωτικές δαπάνες, συγκεκριμένα, πρέπει να διατηρηθούν σε επίπεδο κάτω από 25 % σε σχέση με τις προβλέψεις του σχεδίου, προκειμένου να διατηρηθεί επαρκής κερδοφορία, παρά το αισθητά χαμηλότερο επίπεδο κύκλου εργασιών σε σχέση με το αρχικά αναμενόμενο.

Η Italstrade επρόκειτο να σημειώσει καθαρό κέρδος περίπου 2 % του κύκλου εργασιών κατά το αντίστοιχο χρονικό διάστημα, παρά το γεγονός ότι το επίπεδο παραγωγής ήταν χαμηλότερο από το μισό του προβλεπόμενου στο σχέδιο Iritecna για το 1996. Αυτό κατέστη δυνατό χάρις στις περαιτέρω περικοπές των διαρθρωτικών δαπανών που επιτεύχθηκαν με πρόσθετες μειώσεις προσωπικού στην έδρα και αναδιάρθρωση των διαδικασιών λειτουργίας.

Είναι γεγονός, εξάλλου, ότι κατά το 1996 η εταιρεία είχε ζημίες τόσο σε επίπεδο εκμετάλλευσης όσο και συνολικών αποτελεσμάτων. Ωστόσο, ήδη από το 1996, διακρίνεται σαφώς μια θετική τάση μείωσης των ζημιών εκμετάλλευσης, που αποτελεί ένδειξη βελτίωσης της ανταγωνιστικότητας της επιχείρησης. Κατά το 1997, η τάση αυτή επιβεβαιώθηκε τόσο από τα θετικά αποτελέσματα σε επίπεδο περιθωρίου ακαθάριστου κέρδους όσο και από τα καθαρά κέρδη.

Χάρις στα μέτρα αναδιάρθρωσης της επιχείρησης, ιδιαίτερα κατά το χρονικό διάστημα 1996/97, πέραν αυτών που προβλέπει το σχέδιο που ενέκρινε η Επιτροπή στην απόφασή της, η Italstrade θα είναι σε θέση να φθάσει σε ένα ικανοποιητικό επίπεδο κερδοφορίας παρά την προβλεπόμενη επιδείνωση των συνθηκών της αγοράς. Πρέπει εξάλλου να σημειωθεί ότι αυτή η μακροπρόθεσμη κερδοφορία επιτυγχάνεται χάρις στην καθοριστική συμβολή των μέτρων εσωτερικής αναδιάρθρωσης (περιορισμός

δυναμικού κ.λπ.) παρά χάρις στις ευνοϊκές προοπτικές της αγοράς.

Από την άποψη αυτή, μπορεί να θεωρηθεί ότι έχει πληρωθεί ο πρώτος από τους αναγκαίους όρους για την έγκριση των ενισχύσεων αναδιάρθρωσης.

Ως προς αυτό, η Επιτροπή επισημαίνει ότι η επιχείρηση μεταβιβάστηκε σε ένα ιδιώτη μέτοχο και ότι το κράτος, σύμφωνα με τους όρους της σύμβασης, δεν θα προσφέρει οικονομική στήριξη σε περίπτωση μελλοντικών ζημιών της Italstrade. Επιπλέον, η παρουσία ενός ιδιώτη μετόχου με ελέγχουσα συμμετοχή [βλέπε σημείο iii)] παρέχει μεγαλύτερη ασφάλεια για τις προοπτικές κερδοφορίας της Italstrade.

Σχετικά με το σημείο ii), οι ενισχύσεις που χορηγούνται σε μια επιχείρηση δεν πρέπει να δημιουργούν αθέμιτες στρεβλώσεις του ανταγωνισμού. Κατ' αρχήν, κάθε ενίσχυση που χορηγείται από το κράτος σε μια επιχείρηση δημιουργεί αθέμιτη στρέβλωση του ελεύθερου ανταγωνισμού, δεδομένου ότι φέρει την επιχείρηση σε ευνοϊκότερη οικονομική θέση σε σχέση με τους ανταγωνιστές της. Η συνέπεια αυτή, ως εκ τούτου, πρέπει να αντισταθμίζεται με περιορισμούς του παραγωγικού δυναμικού, ιδιαίτερα σε τομείς όπως αυτός των κατασκευών, όπου υπάρχει σημαντική πλεονάζουσα παραγωγική ικανότητα.

Στην προκειμένη περίπτωση, το σχέδιο αναδιάρθρωσης που ενέκρινε η Επιτροπή στην απόφασή της προέβλεπε ήδη σημαντικούς περιορισμούς του παραγωγικού δυναμικού. Στον τομέα των κατασκευών, η παραγωγική ικανότητα της επιχείρησης βασίζεται κατά κύριο λόγο στους ανθρώπινους πόρους, τόσο από πλευράς ικανότητας σχεδιασμού όσο και ικανότητας εκτέλεσης των σχεδίων της· η σημαντική μείωση των ανθρώπινων πόρων της Italstrade, μαζί με τη σημαντική μείωση της παραγωγής, οδηγούσαν σαφώς, την εποχή που εκδόθηκε η απόφαση, σε μια σημαντική μείωση του μεριδίου αγοράς της εταιρείας. Η Επιτροπή, ως εκ τούτου, είχε θεωρήσει ότι οι ενισχύσεις που χορηγήθηκαν στην Italstrade στις 31 Δεκεμβρίου 1994 ανταποκρίνονταν στους όρους για τη χορήγηση ενισχύσεων αναδιάρθρωσης.

Δεδομένου ότι η Italstrade έλαβε, μετά την έκδοση της απόφασης, περαιτέρω ενισχύσεις, πρέπει να διαπιστωθεί μήπως αυτοί οι νέοι πόροι επηρέασαν τις κοινοτικές συναλλαγές κατά τρόπο αντίθετο προς το κοινό συμφέρον· αυτό θα συνέβαινε στην περίπτωση κατά την οποία η εταιρεία χρησιμοποίησε τους εν λόγω πόρους για τη χρηματοδότηση εμπορικών πρακτικών που της επιτρέπουν να αυξήσει το μερίδιο αγοράς της εις βάρος των ανταγωνιστών της οι οποίοι δεν έτυχαν ενίσχυσης.

Όπως ελέχθη, ωστόσο, η Italstrade, κατά το διάστημα 1995-1997, περιόρισε το προσωπικό της, και ως εκ τούτου το παραγωγικό της δυναμικό, περισσότερο από όσο προβλεπόταν στο σχέδιο.

Ως εκ τούτου, η Επιτροπή είχε θεωρήσει ότι η εξέλιξη του κύκλου εργασιών που προβλέπεται στο σχέδιο αναδιάρθρωσης (βλέπε πίνακα 3) δεν θα επηρέαζε τις συναλλαγές σε βαθμό αντίθετο προς το κοινό συμφέρον. Στην πραγματικότητα, ο κύκλος εργασιών που πραγματοποίησε η Italstrade κατά το χρονικό διάστημα 1995-1997 αντιστοιχούσε περίπου στο 30 % εκείνου που προβλεπόταν στο σχέδιο και ο ρυθμός ανάληψης παραγγελιών ήταν σημαντικά βραδύτερος, όπως φαίνεται από τον πίνακα 5.

Πίνακας 5

Κύκλος εργασιών και βιβλία παραγγελιών της Italstrade

	1993	1994	1995	1996	1997
Καθαρός κύκλος εργασιών	660	245	197	239	370
Βιβλίο παραγγελιών	1 653	1 284	1 256	1 077	1 036
Από τις οποίες για τον σιδηρόδρομο υψηλής ταχύτητας	558	530	480	380	n. d.

Πηγή: ισολογισμοί Italstrade.

Από τα ανωτέρω στοιχεία προκύπτει σαφώς ότι, συνεπεία της αναδιάρθρωσης της εταιρείας, περιορίστηκαν προοδευτικά οι ανταγωνιστικές της δραστηριότητες στις παγκόσμιες αγορές. Το σχέδιο αναδιάρθρωσης που εγκρίθηκε με την απόφαση προέβλεπε ένα ρυθμό ανάληψης παραγγελιών που αντιστοιχεί βασικά στο επίπεδο του κύκλου εργασιών για κάθε έτος που κάλυπτε το σχέδιο. Αυτό το επίπεδο παραγωγής και παραγγελιών θεωρήθηκε ότι συμβιβάζεται με την κοινή αγορά ενόψει της σημαντικής αναδιάρθρωσης που είχε ήδη αναλάβει η εταιρεία.

Παρά τη μείωση του κύκλου εργασιών κατά 70 % περίπου σε σχέση με το σχέδιο, η Italstrade περιόρισε και το βιβλίο παραγγελιών της κατά 40 % περίπου σε σχέση με την 31η Δεκεμβρίου 1993, περιορίζοντας έτσι σημαντικά τις ανταγωνιστικές της δραστηριότητες στις αγορές αναφοράς, περισσότερο από όσο απαιτούσε το σχέδιο Iritecna. Ως εκ τούτου, η τελική ανταγωνιστική της θέση δεν θα επηρεάσει τις συναλλαγές σε βαθμό αντίθετο προς το κοινό συμφέρον.

Σχετικά με το σημείο iii), για να κηρυχθούν συμβιβάσιμες οι κρατικές ενισχύσεις πρέπει να περιορίζονται στο απολύτως αναγκαίο για την οικονομική εξυγίανση της επιχείρησης και να μην χρησιμοποιούνται για τη χρηματοδότηση επιθετικών ανταγωνιστικών πρακτικών, παρά μόνο στο βαθμό που είναι αναγκαίο για την αποκατάσταση της κερδοφορίας της ίδιας της επιχείρησης.

Από τα στοιχεία που έδωσε η ιταλική κυβέρνηση, μπορεί να διαπιστωθεί ότι οι πόροι που χορηγήθηκαν από τη

Fintecna στην Italstrade ήταν αναγκαίοι για την κάλυψη των ζημιών που οφείλονταν κατά κύριο λόγο σε μείωση της αξίας των στοιχείων του ενεργητικού της και στις δαπάνες για τον περιορισμό του παραγωγικού δυναμικού (αποχώρηση προσωπικού). Ενώ καθυστερούσε η διαδικασία πώλησης, η Fintecna χρηματοδότησε και άλλα μέτρα αναδιάρθρωσης πέραν από αυτά που προέβλεπε το σχέδιο προκειμένου να αντιμετωπίσει την απρόβλεπτη επιδείνωση των προοπτικών της αγοράς.

Η Επιτροπή θεωρεί, ως εκ τούτου, ότι οι χορηγηθείσες ενισχύσεις δεν προσέφεραν στην εταιρεία περαιτέρω ρευστά διαθέσιμα, εντελώς άσχετα με τη διαδικασία αναδιάρθρωσης, που θα μπορούσαν να βοηθήσουν τη χρηματοδότηση επιθετικών εμπορικών πρακτικών ή επενδύσεων μη αναγκαίων για την αναδιάρθρωση.

Επίσης, η Επιτροπή παρατηρεί ότι η Italstrade δεν θα τύχει καμίας φορολογικής πίστωσης όσον αφορά τις ζημίες που καλύφθηκαν με εισφορά κεφαλαίων της Fintecna.

Τέλος, ο αποδέκτης της ενίσχυσης θα συμβάλει σημαντικά στη χρηματοδότηση της αναδιάρθρωσης, δεδομένου ότι κάθε ενδεχόμενη περαιτέρω επιβάρυνση θα κατανέμεται και στους δύο μετόχους κατ' αναλογία των αντίστοιχων μεριδίων τους στην εταιρεία, μέχρις ότου μεταβιβασθεί το εναπομένον 51 % του μετοχικού κεφαλαίου.

Η ιταλική κυβέρνηση θα πρέπει να υποβάλει περιοδικές ενημερωτικές εκθέσεις σχετικά με την πρόοδο της διαδικασίας ιδιωτικοποίησης και την εκτέλεση του σχεδίου αναδιάρθρωσης της Italstrade,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΑΠΟΦΑΣΗ:

Άρθρο 1

Οι ενισχύσεις που χορηγήθηκαν στην Italstrade SpA («Italstrade») κατά τα έτη 1995-1997, υπό μορφή εισφορών κεφαλαίου συνολικού ύψους 178 δισεκατομμυρίων ιταλικών λιρών (78 εκατομμύρια Ecu), καθώς και οι ενισχύσεις που χορηγήθηκαν πριν από το 1994 αφού προηγουμένως εγκρίθηκαν από την Επιτροπή, ύψους 450 δισεκατομμυρίων ιταλικών λιρών, συνιστούν κρατικές ενισχύσεις κατά την έννοια του άρθρου 92 παράγραφος 1 της συνθήκης (ΕΚ) και του άρθρου 61 παράγραφος 1 της συμφωνίας ΕΟΧ.

Οι ενισχύσεις αυτές ανταποκρίνονται στις απαιτήσεις που προβλέπουν οι «κοινοτικές κατευθυντήριες γραμμές όσον αφορά τις κρατικές ενισχύσεις για τη διάσωση και την αναδιάρθρωση προβληματικών επιχειρήσεων» της 27ης Ιουλίου 1994. Ως εκ τούτου, εξαιρούνται από την απαγόρευση του άρθρου 92 παράγραφος 3 της συνθήκης και του άρθρου 61 παράγραφος 1 της συμφωνίας ΕΟΧ, δυνάμει του άρθρου 92 παράγραφος 3 στοιχείο γ) της συνθήκης και του άρθρου 61 παράγραφος 3 στοιχείο γ) της συμφωνίας ΕΟΧ, δεδομένου ότι συμβιβάζονται με την κοινή αγορά, υπό τον όρο της τήρησης του άρθρου 2.

Άρθρο 2

Η Ιταλία μεταβιβάζει το εναπομένον μέρος των μετοχών της Italstrade που κατέχει η Fintecna στον ιδιώτη μέτοχο υπό τους όρους και τις προϋποθέσεις που προβλέπονται στη σύμβαση πώλησης, ιδιαίτερα όσον αφορά τους όρους σχετικά με την άσκηση του δικαιώματος προαιρέσεως.

Άρθρο 3

Προκειμένου να εξασφαλισθεί πλήρης συνεργασία στο πλαίσιο του ελέγχου εφαρμογής της παρούσας απόφασης, η Ιταλία υποβάλλει στην Επιτροπή εξαμηνιαίες εκθέσεις σχετικά με την χρηματοοικονομική πορεία της Italstrade και ενημερώνει εγκαίρως την Επιτροπή για τις κυριότερες πράξεις σχετικά με τη μεταβίβαση της εναπομένουσας συμμετοχής της Italstrade που διαθέτει η Fintecna.

Η πρώτη έκθεση περιλαμβάνει τα χρηματοοικονομικά αποτελέσματα της Italstrade κατά τις 30 Ιουνίου 1998 και πρέπει να υποβληθεί στην Επιτροπή μέχρι τις 31 Δεκεμβρίου 1998.

Άρθρο 4

Η παρούσα απόφαση απευθύνεται στην Ιταλική Δημοκρατία.

Βρυξέλλες, 16 Σεπτεμβρίου 1998.

Για την Επιτροπή

Karel VAN MIERT

Μέλος της Επιτροπής