# KOMISSIO

## KOMISSION PÄÄTÖS,

**tehty 15 päivänä heinäkuuta 1997,**

**Lloyd Triestino di Navigazione S.p.A:lle ja Italia de Navigazione S.p.A:lle myönnettävästä rahoitustuesta**

**(Ainoastaan italiankielinen teksti on todistusvoimainen)**

**(ETA:n kannalta merkityksellinen teksti)**

(98/234/EY)

EUROOPAN YHTEISÖJEN KOMISSIO, joka

ottaa huomioon Euroopan yhteisön perustamissopimuksen ja erityisesti sen 93 artiklan 2 kohdan ensimmäisen alakohdan,

ottaa huomioon Euroopan talousalueesta tehdyn sopimuksen ja erityisesti sen 62 artiklan 1 kohdan a alakohdan,

on pyytänyt niitä, joiden etua asia koskee, esittämään huomautuksensa edellä mainittujen artiklojen mukaisesti,

sekä katsoo seuraavaa:

Italian pysyvä edustusto ilmoitti 16 päivänä helmikuuta 1994 kirje, joka on kirjattu viittein (SG(94) A/3082, 24.2.) komission pääsihteeristölle uudesta asetuksesta (decreto legge) ([1]) N:o 22/94 ([2]), joka koski kiirellisiä Italian talouselämän eri aloja koskevia toimenpiteitä. Tähän asetukseen sisältyi ehdotus rahoitustuen myöntämisestä merenkululle, erityisesti pääomasijoituksena Lloyd Triestino Sociatá di Navigazione S.p.A:han (jäljempänä "Lloyd") ja Italia S.p.A. di Navigazioneen (jäljempänä "Italia"), Finmare-konsernin ([3]) kahteen suurimpaan kansainväliseen linjaliikennettä harjoittavaan varustamoon, yleisen rakenneuudistuksen osana. Tämä asetus korvattiin myöhemmin lailla 204/95, joka on edelleen voimassa. Tämä pääomasijoitus on tämän neuvottelun ja komission päätösehdotuksen aiheena.

Koska asetus 22/94 julkaistiin *Gazzetta ufficiale della Repubblica italianassa* 15 päivänä tammikuuta 1994, ja se tuli siitä alkaen voimaan, pääsihteeristö kirjasi pääomasijoitussuunnitelman tukijärjestelmänä, josta ei ollut tehty ilmoitusta.

Komissio päätti 27 päivänä heinäkuuta 1994 aloittaa 93 artiklan 2 kohdan mukaisen menettelyn ([4]) (EYVL C 333, 29.11.1994), koska se oli sitä mieltä, että tuossa vaiheessa vallitsi epäilyjä siitä, oliko ehdotettu rahoitustuki sopusoinnussa perustamissopimuksen kanssa. Vastaukseksi saatiin kannanottoja Italian laivanvarustajien yhdistykseltä (Confederazione Italiana Armatori eli "Confitarma" ([5])), Yhdistyneen kuningaskunnan viranomaisilta ja Lloydin kilpailijaa edustavilta lakimiehiltä.

Italian viranomaiset ilmoittivat kantansa ja lisätietoja 13 päivänä lokakuuta ja 24 päivänä marraskuuta 1994 päivätyillä kirjeillä. Säännöllistä kirjeenvaihtoa käytiin vuonna 1995 Finmaren rakenneuudistuksen muotoutuessa, ja Italian viranomaiset toimittivat lopulliset komission

([1]) Italian perustuslain (77 artiklan) nojalla hallitus voi epätavallisen tarpeen tai hätätilan nojalla antaa tilapäisiä säädöksiä, jotka ovat lainvoimaisia. Nämä asetukset tulevat voimaan automaattisesti, kun ne on julkaistu valtion *Gazzetta ufficiale della Repubblica italianassa*, ja ne ovat voimassa korkeintaan 60 päivää. Hallituksen on esitettävä asetukset parlamentin säädettäviksi, ja niiden voimassaolo päättyy, jos niitä ei ole säädetty 60 päivän kuluessa niiden julkaisemisesta *Gazzetta ufficialessa*. Usein asetukset on niiden rauetessa korvattu uusilla asetuksilla, joskin joitakin säännöksiä on ehkä muutettu, ja toimenpiteet voivat olla voimassa ilman niiden säätämistä kuukausien ajan ja jopa vuosien ajan. Italian perustuslakituomioistuin päätti kuitenkin vuonna 1996, että asetuksia ei voi enää uudistaa 60 päivän jälkeen, koska tämä vie pohjan siltä periaatteelta, että asetukset ovat perusteltuja vain kiireellisissä tapauksissa.

([2]) Asetus 22/94, 13.1.1994, julkaistu *Gazzetta ufficiale della Repubblica italianassa* N:o 11, 15.1.1994.

([3]) Finmare on valtionjohtoinen holding-yhtiö, jonka suorassa määräysvallassa on 12 eri aloilla toimivaa varustamoa, jotka harjoittavat muun muassa kansainvälistä (kontti-)linjaliikennettä (Italia ja Lloyd), paikallista ja Välimeren rannikkoliikennettä sekä kabotaasiliikennettä. Finmaren kautta kulkee 45 prosenttia Italian irtorahtiliikenteestä, yhdeksän prosenttia konttiliikenteestä, 18 prosenttia rannikon rahtiliikenteestä ja 65 prosenttia Italian satamien kautta kulkevasta matkustajaliikenteestä (IRI-konserni 1992–1993, Vuosikirja).

([4]) EYVL C 333, 29.11.1994, s. 6

([5]) Confitarma edustaa 83:a prosenttia Italian yksityisistä laivanvarustajista.

päätöksentekoa varten tarvitut tiedot 15 päivänä toukokuuta 1997. Myös useita kahdenvälisiä kokouksia järjestettiin sekä Brysselissä että Roomassa, ja viimeinen kokous pidettiin 17 päivänä huhtikuuta 1996.

## TOIMENPITEIDEN KUVAUS

Ehdotuksena on 60 miljardin liiran (31 miljoonan ecun) pääomasijoitus, joka maksettaisiin vuonna 1996. Lloyd saa 40 miljardia liiraa ja Italia 20 miljardia liiraa. Italian viranomaiset ovat vahvistaneet, että tätä rahoitustukea ei ole maksettu Lloydille eikä Italia-yhtiölle, jotka kärsivät pääomavajeesta, ennen komission päätöstä.

Ehdotus valtion tuen myöntämisestä Lloydin ja Italian pääomarakenteen korjaamiseksi on Italian julkisen merenkulun rakenneuudistuksen viimeinen vaihe. Tämän pääomasijoituksen tärkeimpänä tavoitteena on luoda Lloydille ja Italia-yhtiölle elinkelpoinen rahoitusperusta ja tukea niiden mukautumista normaaleihin markkinaolosuhteisiin siirryttäessä yksityistämiseen, jonka on määrä alkaa vuonna 1997.

Italian valtio on korostanut, että ilman pääomasijoitusta nämä yhtiöt, jotka ovat tärkeitä työllistäjiä, olisivat liian heikot yksityistettäviksi. Tämän vuoksi Italian hallitus haluaa saattaa meneillään olevan rakenneuudistuksen päätökseen suunnitelmien mukaisesti, jotta yksityistäminen olisi mahdollista.

Suunniteltu yksityistäminen etenee: Finmare antoi Citybankin tehtäväksi tunnistaa mahdolliset ostajat, ja alustava mahdollista kiinnostusta koskeva pyyntö julkistettiin laajasti. Näin useat johtavat italialaiset ja ulkomaiset varustamot ovat ilmaisseet olevansa kiinnostuneita mahdollisina ostajina. Italian hallitus on Italian laissa edellytetyllä tavalla laatinut *ad hoc* lainsäädäntöluonnoksen, jotta myynti voisi tapahtua heti, kun komissio on tehnyt päätöksen pääomasijoituksesta.

## TAUSTA

Finmare-konserni havaitsi 1970-luvulta lähtien olevansa vakavissa taloudellisissa vaikeuksissa, jotka saivat Italian hallituksen ehdottamaan konsernin rakenneuudistusta. Rakenneuudistuksen toisessa vaiheessa, joka kehitettiin 5 päivänä joulukuuta 1986 annetun lain pohjalta, toteutettiin konsernin jako useisiin toimialoihin. Näistä yksityistetään ensimmäisenä (kontti-)linjaliikennejaosto.

Tästä huolimatta Lloyd ja Italia kirjaavat edelleen tappioita: vuoden 1991 konsernitilinpäätökset osoittivat yhteensä 53 miljardin liiran (27 miljoonan ecun) tappiota. Näiden tappioiden kattamiseksi molemmat yhtiöt ovat vapauttaneet rahoitusvaroja myymällä varallisuutta viimeaikaisen rakenneuudistusmenettelyn yhteydessä. Lisäksi yhtiöt ovat viime vuosien aikana saaneet puitelain 234/89 nojalla myönnettyä tukea, josta on ilmoitettu komissiolle. Komissio on varmistanut, että myönnetty tuki kuuluu puitelain 234/89 nojalla luotuun tukijärjestelmään ([1]) ja että tuki noudattaa järjestelmän hyväksymistä koskevia edellytyksiä. Näin ollen tämä tuki on olemassa olevaa tukea. Viime vuosina molemmat yhtiöt ovat toiminnallaan saaneet suurin piirtein katettua kulut.

Vuoden 1991 paikkeilla IRI ([2]), Finmaren emoyhtiö, alkoi kuitenkin epäillä yhtiöiden strategista merkitystä ja julkisten holdingyhtiöiden kykyä huolehtia niiden asioista. Vuoden 1992 keväästä lähtien Finmare-konserni on sen vuoksi käyttänyt huomattavasti aikaa ja vaivaa rakenneuudistussuunnitelman kehittämiseksi ja täytäntöönpanemiseksi.

Vuoden 1994 tammikuussa konsernin rakenneuudistussuunnitelman hahmotelma esiteltiin hallitukselle. Siinä edellytettiin:

— irtotavaraliikenteen nopeaa yksityistämistä;

— valtioiden rautatieyhtiöiden suorittamaa niiden yhtiöiden haltuunottoa, jotka tarjoavat liikenneyhteydet saarille; ja

— yhtiöiden sulautumista kansainvälisen linjaliikenteen alalla.

Lopullisena ehdotuksena ei kuitenkaan ole Lloydin ja Italian fuusio vaan niiden erillinen yksityistäminen. Lisäksi tiettyjä toimintoja ja varoja on siirretty tai myyty yhtiöiden välillä ennen yksityistämistä yhtiöiden rahoitustaseiden parantamiseksi Finmare-konsernissa.

Samalla kun kehitettiin yksityiskohtaista suunnitelmaa konsernin rakenneuudistuksen viimeistä vaihetta varten, hallitus antoi asetuksen (N:o 22) 13 päivänä tammikuuta 1994. Siinä säädettiin, että: ”Finmare-konsernin rahoitusrakenteen tervehdyttämiseksi ja sen toimintojen kannattavan yksityistämisen mahdollistamiseksi liikenneministeriölle ja valtionvarainministeriölle annetaan oikeus myöntää lisäpääomaa kansainvälisen kaupan alan meriliikenteessä toimiville yhtiöille edellyttäen, että liikenne- ja merenkulkuministeri sekä valtionvarainministeri hyväksyvät Finmaren esittämän asianmukaisen rakenneuudistussuunnitelman.”

Vuoden 1995 syyskuussa hallitus esitti Finmare-konsernin lopullisen rakenneuudistussuunnitelman, jonka tavoitteena oli yhtiöiden rahoituksen lujittaminen ennen niiden yksityistämistä. Edustajainhuoneen vastuullisissa komiteoissa ja senaatissa käytyjen keskustelujen jälkeen suunnitelma hyväksyttiin lopullisesti ja toimitettiin komissiolle vuoden 1996 tammikuussa.

([1]) EYVL C 239, 25.9.1990, s. 10

([2]) IRI (Instituto per la riconstruzione industriale) on julkinen elin, joka perustettiin vuonna 1933 yhteensovittamaan ja tukemaan taloudellisen osaomistuksen kautta taloudellisia toimia, joiden katsottiin olevan kansallisesti merkittäviä (esimerkiksi RAI, Alitalia, Stet, Fincantieri, Finmare).

Kuten edellä on mainittu, Finmare-konsernissa tapahtui useita fuusioita, siirtoja ja varojen myyntejä vuoden 1996 heinäkuun jälkeen. Näistä ainoat näitä kahta yhtiöitä koskeneet olivat:

— Finmaren kokonaan omistama tytäryhtiö Sidemar Coastal Shipping Company lopetti toimintansa vuoden 1995 syyskuussa sen jälkeen, kun sen omistamat 14 alusta oli myyty yksityisille yrittäjille; loput varat ja vastuut siirrettiin Lloydille fuusiossa 1 päivänä syyskuuta 1996. Tämän johdosta jälkimmäisen varat lisääntyivät noin 50 miljardilla liiralla (25 miljoonalla eculla).

— Kaksi toisen Finmare-konserniin kuuluvan yhtiön, Viamaren, omistamaa alusta myytiin samoin Tirrenialle, Finmare-konserniin kuuluvalle tärkeimmälle Länsi-Italiassa kabotaasiliikennettä harjoittavalle yhtiölle; jäljelle jäänyt Viamaren alus myytiin kreikkalaiselle yhtiölle. Viamare lopetti sittemmin toimintansa; loput varat ja vastuut siirrettiin fuusion kautta Italialle. Viamaren velat maksettiin, ja Italia sai varoja 16 miljardia liiraa (kahdeksan miljoonaa ecua).

Nämä järjestelyt ovat vaikuttaneet Lloydin ja Italian yleiseen rahoituskuvaan; molempien yhtiöiden varallisuusperusta on lisääntynyt. Koska kyseessä oli Finmare-konsernin sisäinen järjestely, Italian valtion viranomaiset olivat sitä mieltä, että kyseessä ei ollut EY:n perustamissopimuksen 92 ja 93 artiklassa tarkoitettu valtion tuki.

Lloydin ja Italian rakenneuudistuksesta saamat hyödyt muodostavat selvästi rahoitusedun, jossa saattaa olla kyse valtion tuesta. Komissio on tämän vuoksi ottanut nämä määrät huomioon arvioidessaan näille yhtiöille myönnettyä rahoitustukea.

## MENETTELYN ALOITTAMINEN 27 PÄIVÄNÄ HEINÄKUUTA 1994

Komissio päätti 27 päivänä heinäkuuta 1994 tekemällään päätöksellä aloittaa perustamissopimuksen 92 artiklan 3 kohdassa määrätyn menettelyn, koska ehdotettua pääomasijoitusta ei tuossa vaiheessa voitu pitää Euroopan yhteisen edun nojalla perusteltuna.

Yksi jäsenvaltio ja kaksi tahoa, joiden etua asia koskee, esittivät huomautuksensa Lloydille ja Italialle ehdotetuista pääomasijoituksista 93 artiklan 2 kohdan mukaisessa menettelyssä.

### i) **Yhdistyneen kuningaskunnan hallitus**

Yhdistyneen kuningaskunnan hallitus oli tyytyväinen menettelyn aloittamispäätöksestä, ja se oli yleisesti sitä mieltä, että valtion tukea ei pitäisi myöntää silloin, kun se saattaa vääristää yhteisön varustamoiden välistä kilpailua siinä määrin, että se olisi taloudellisten toimijoiden ja kuluttajien etujen vastaista. Se kiinnitti erityisesti huomiota siihen, että yhteisössä on useita varustamoita, jotka harjoittavat linjaliikennettä, ja että rahoitustuen myöntäminen näille kahdelle italialaiselle yhtiölle voisi ehkäistä tehokkaampien yhtiöiden kaupallista kehitystä ([1]).

Lopuksi Yhdistyneen kuningaskunnan hallitus esitti, että komissio ei voinut hyväksyä taloudellista tukea rakenneuudistukseen, koska rakenneuudistusmenettelystä ei ollut käytettävissä mitään yksityiskohtia eikä ollut mitään todisteita edistymisestä kohti rahoitusvakauden palauttamista, yksityistämisen soveltamisala ei ollut selkeä ja yksityistämisen vaikutuksista vallitsi suuri epävarmuus, mikä saattoi aiheuttaa selvitystilakustannusten lisääntymistä tulevaisuudessa. Järkiperäisen markkinasijoittajan periaate ei soveltunut, koska toisenlaisten strategoiden vaihtoehtoisista vaikutuksista ei ollut esitetty määrällisiä laskelmia.

Toisaalta Yhdistyneen kuningaskunnan hallitus piti myönteisenä Italian hallituksen aikomusta yksityistää nämä kaksi yhtiötä, ja se totesi, että aiottu pääomasijoitus voitaisiin hyväksyä, jos paluu taloudelliseen kannattavuuteen voitaisiin taata yksityistämisen avulla täydellisesti dokumentoidun, aikatalutetun ja realistisen liiketoimintasuunnitelman mukaisesti. Tämä saattaisi hyödyttää yhteisöä edistämällä kilpailua ja lopettamalla tuen antamisen näille kahdelle yhtiölle, samalla kun vältettäisiin selvitystilan aiheuttamat poliittiset vaikutukset. Se ehdotti, että rahoitusta koskeva tukitoimi ja liiketoimintasuunnitelma pitäisi pystyä todentamaan ja että komission olisi seurattava sitä koko ajan taloudelliseen elinkelpoisuuteen asti. Yhdistyneen kuningaskunnan viranomaiset olivat myös sitä mieltä, että tämän aineiston olisi oltava jäsenvaltioiden ja niiden, joiden etua asia koskee, käytettävissä ja että niiden olisi voitava esittää siitä huomautuksensa.

### ii) **Lloydin kilpailija**

Eräs Lloydin kilpailija esitti, että Lloyd oli käyttänyt väärin määräävää asemaansa reiteillä Italiasta Välimeren maihin ja Etelä-Afrikkaan lisäten tonnistoaan ja veloittaen kustannukset alittavia hintoja samoin kuin solmimalla sitovia sopimuksia laivaajien kanssa. Komissio ei ole löytänyt todisteita tämän väitteen tueksi.

### iii) **Confitarma**

Confitarma kiinnitti toistuvasti komission huomion ehdotettuihin rahoitustukitoimenpiteisiin toimittamalla jäljennöksiä uusista asetuksista ja merkitsemällä niihin tätä tukea koskevat kohdat. Se ilmaisi yleisesti huolensa siitä, että julkiselle linjaliikennelaivastolle ja erityisesti pääomatilanteen parantamiselle annettava tuki voisi vääristää kilpailua ja vahingoittaa normaalien kaupallisten

([1]) Käytetyt reitit ovat: Lloyd – Afrikka, Aasia ja Oseaania; Italia – Pohjois- ja Etelä-Amerikka. Kaikki toimijat ovat täysin vapaat tarjoamaan palveluja näillä reiteillä, ja kilpailu on ankaraa.

strategioiden kehittämiseen. Tätä on tukenut Italian kilpailu- ja kauppaviranomainen Italian viranomaisille 26 päivänä tammikuuta 1993 antamassaan päätöksessä.

iv) **Italian viranomaisten vastaus**

Italian viranomaiset toimittivat (kaupallisesti luottamuksellisia) erityisiä yksityiskohtia Lloydin ja Italian kehityksestä rakenneuudistuksen ajalta; ne osoittavat huomattavaa tuottavuuden kasvua kuljetettujen konttien määrän lisääntymisen muodossa henkilöstön ja käytettyjen alusten määrän vähenemisestä huolimatta. Yhtiöt ovat ottaneet käyttöön uuden kaupallisen strategian, joka perustuu yhteistoimintaan muiden toimijoiden kanssa, reittien ajoitusta koskevaan sopimukseen, jne. Lisäksi yhtiöiden velat ovat vähentyneet ja tulot lisääntyneet; yhtiöt toimivat nyt molemmat terveemmässä rahoitusympäristössä. Näistä parannuksista huolimatta erityisesti tuottavuuden lisääntymisen ja käyttökustannusten vähenemisen alalla lisäpääoman sijoittaminen on edelleen tarpeen, jotta nykyisin pääomavajeella toimivista yhtiöistä tulisi rahoituksellisesti terveitä ja ne voitaisiin yksityistää.

Komissio pyysi myös Lloydin ja Italia-yhtiön rahoitusasemasta lisätietoja, jotka Italian viranomaiset toimittivat Brysselissä 12 päivänä marraskuuta 1996 ja 17 päivänä huhtikuuta 1997 pidetyissä kokouksissa ja niiden jälkeisessä kirjeenvaihdossa.

Italian viranomaisten mielestä näille kahdelle yhtiölle ehdotetut tai myönnetyt määrät eivät olleet suurempia kuin kohtuullinen omistaja sijoittaisi yhtiöihinsä, joista se aikoi luopua. Ne olivat joka tapauksessa sitä mieltä, että yksityistämiskaupoilla saataisiin aikanaan enemmän kuin se määrä, jonka yhtiöiden omistaja sijoittaisi niihin niiden valmistamiseksi yksityistämistä varten. Komissio pyysi todisteita tälle väitteelle, ja Italian viranoamiset sitoutuivat toimittamaan ne.

**YHTIÖIDEN ARVON MÄÄRÄÄMINEN**

Kansainvälisesti hyvämaineinen riippumaton konsultti palkattiin arvioimaan yhtiöt yksityiskohtaisesti.

Konsultti käytti kahta menetelmää yhtiöiden arvon määrittämiseen. Tärkein menetelmä oli nk. diskontattujen käteisvarojen (Discounted Cash Flows, DCF) menetelmä, joka perustuu olettamukseen, että yhtiön arvo riippuu tulevaisuudessa odotetuista toiminnan käteisvirroista.

Hän käytti myös toista kontrollimenetelmää; se oli ylimääräisten tulojen (Excess Earning, EE) menetelmä, joka perustuu olettamukseen, että yhtiön arvo riippuu sekä sen varojen arvosta että yhtiön odotetusta voitollisuudesta.

Konsultin käyttämä DCF-menetelmä tunnustetaan laajalti asianmukaisimmaksi menetelmäksi yhtiöiden objektiivisen arvon määrittämiseksi. Jotta tähän menetelmään voitaisiin luottaa, vaaditaan tietty määrä tietoja yhtiön menneestä ja tulevasta tuloksesta. Tässä tapauksessa käytetyt tiedot olivat seuraavat:

— Llyodin ja Italian vuoden 1996 alustavat tilinpäätökset;

— Lloydin ja Italian vuosien 1992, 1993, 1994 ja 1995 tarkastetut tilinpäätökset;

— ote Lloydin ja Italian vuoden 1997 rahoituskertomuksesta;

— Lloydin ja Italian rahoitussuunnitelmat vuosille 1997–1999.

Lloyd on vuodesta 1992 lähtien pyrkinyt parantamaan taloudellisia tuloksiaan aluksi konsolidoimalla joitakin palvelujaan, jotka olivat johtaneet kapasiteetin yleiseen jyrkkään vähenemiseen ja nettotappioiden pienenemiseen, ja viime aikoina toimimalla tiiviissä yhteistyössä kumppaneidensa kanssa. Yhtiö on siirtynyt vuokraamaan aluksiaan kumppaneilleen, minkä jälkeen se on vuokrannut itselleen laivatilaa näistä aluksista. Nämä toimenpiteet ovat johtaneet yhtiön toimintojen ja tulojen yleiseen lisääntymiseen (vuoden 1992 291,6 miljardista 666,3 miljardiin vuonna 1996) sekä käyttökustannusten laskuun. Vuoden 1992 jälkeen Lloyd on pienentänyt vuotuista nettotappiotaan 29,3 miljardista liirasta vuonna 1992 1,4 miljardiin vuonna 1996.

Italia-yhtiön tulokset ovat myös parantuneet viime vuosina etupäässä sen vuoksi, että se on keskittynyt tietyille reiteille, ja sen tulot ovat kasvaneet vuoden 1992 186,9 miljardista 329,9 miljardiin vuonna 1996, mutta yhtiö on silti yhä herkkä kilpailulle ja maailmanmarkkinoilla olevalle kapasiteetille, ja se kärsii merkittävästä pääomavajeesta. Italian tappiot ovat vähentyneet vuoden 1992 18,7 miljardista liirasta nollatilanteeseen vuonna 1996.

Yleisen tavan mukaan käytettiin ”kontrollimenetelmää”; tavallinen kontrollimenetelmä olisi ”vertailumenetelmä”, jossa käytettäisiin rahoitusmarkkinoilla käytävän kaupan kohteena olevien tai äskettäin tapahtuneiden fuusioiden/yrityskauppojen kohteena olleiden samantapaisten yhtiöiden tärkeimpiä rahoituslukuja yhtiön arvon määrittämiseksi. Koska riittävää määrää vastaavia pörssinoteerattuja yhtiöitä tai riittävää määrää fuusioita/yritysostoja ei ollut, tätä menetelmää ei käytetty. Sen sijaan käytettiin ylimääräisten tulojen menetelmää.

Käyttämällä edellä mainittuja menetelmiä yrityksille saatiin tietty arvojen vaihteluväli. Tässä arvojen vaihteluvälissä otetaan huomioon joukko muuttujia, ja niiden sekä eri tekniikoiden avulla konsultti toteaa, että yhtiöiden arvolle on saatu realistinen vaihteluväli. Kyseisiä lukuja ei voida paljastaa kaupallisen salassapitovelvollisuuden vuoksi, koska se vaikuttaisi yhtiöiden myyntihintaan.

Kaikki saadut arvot mukaan lukien vaihteluvälin alapäässä olevat arvot olivat huomattavasti yhtiöille annettua rahoitustukea suuremmat kummankin yhtiön osalta. Niinpä jopa yhtiöiden arvosta tehdyn alhaisimmankin arvion mukaan odotettavissa oleva myyntihinta ylittää 60 miljardin liiran (31 miljoonan ecun) pääomasijoituksen lisättynä Finmare-konsernin rakenneuudistuksen (Sidemar ja Viamaren selvitystilan) johdosta siirrettyjen varojen arvolla määrältään 66 miljardia liiraa (33 miljoonaa ecua).

## OIKEUDELLINEN ARVIOINTI

EY:n perustamissopimuksen 92 artiklan 1 kohdan mukaan jäsenvaltion myöntämä taikka valtion varoista muodossa tai toisessa myönnetty tuki, joka vääristää tai uhkaa vääristää kilpailua suosimalla jotakin yritystä tai tuotannonalaa, ei sovellu yhteismarkkinoille, siltä osin kuin se vaikuttaa jäsenvaltioiden väliseen kauppaan.

Kuten EY:n perustamissopimuksen 222 artiklassa todetaan, yhteisön oikeus ei puutu yritysten yksityiseen tai julkiseen omistukseen. Tämän mukaisesti valtion omistamien yritysten yksityistämistä helpottava tuki ei sellaisenaan voi hyötyä sitä perusperiaatetta koskevasta poikkeuksesta, jonka mukaan valtion tuki on 92 artiklan 1 kohdassa säädetty soveltumattomaksi yhteismarkkinoille.

Kun yksityistäminen suoritetaan myymällä osakkeita pörssissä, sen oletetaan kuitenkin tapahtuvan markkinahintaan ilman, että kyseessä olisi valtion tuki.

Jos yhtiötä ei yksityistetä tarjoamalla osakkeet merkittäviksi pörssin kautta vaan myymällä liiketoiminta (myymällä yhtiö kokonaan tai osina muilla yhtiöille), on noudatetteava eräitä ehtoja, joista komissio on määrännyt XXIII vuotuisessa kilpailua koskevassa kertomuksessaan (1993) ([1]).

— On järjestettävä tarjouskilpailu, johon kaikki voivat osallistua ja joka on avoin eikä riipu muista toimista kuten muiden kuin tarjottujen osakkaiden hankinnasta tai tiettyjen liiketoimien jatkamisesta.

— yhtiö on myytävä korkeimman tarjouksen tehneelle, ja

— tarjouksentekijöille on annettava riittävästi aikaa ja tietoja, jotta he voivat asianmukaisesti arvostaa tarjouksensa perustana olevat varat.

Jos edellä mainittuja ehtoja noudatetaan, voidaan ilman lisätutkimuksia olettaa, että kyseessä ei ole valtion tuki.

Ennen kuin osakkeet tarjotaan merkittäviksi, velka voidaan poistaa tai sitä voidaan vähentää ilman, että tämä aiheuttaa tukiolettaman, kunhan osakkeiden merkitsemisestä (tai liiketoiminnan myynnistä) saatavat tulot ylittävät velan vähentämisen.

Tässä tapauksessa näiden kahden yhtiön oletetusta myynnistä saatavan hintojen vaihteluvälin alhaisinkin arvo ylitti huomattavalla määrällä ehdotetun 60 miljardin liiran pääomasijoituksen lisättynä Finmare-konsernin rakenneuudistuksen (Sidemarin ja Viamaren selvitystilan) johdosta siirrettyjen varojen arvolla määrältään 66 miljardia liiraa (33 miljoonaa ecua).

Lisäksi tämän pohdinnan kohteena olevaan rahoitustukeen pitäisi yleisen rahoitusteorian mukaisesti sijoituksena liittyä riskipreemio, ja sijoituksen ja tuoton välinen aika olisi myös otettava huomioon. Tässä yhteydessä on syytä todeta, että myyntihintojen vaihteluväli on noin 20 – 25 prosentin luokkaa ja että arvioinnin pohjaksi on valittu alin arvo. Riskipreemio on siten otettu huomioon. Aikakysymyksen osalta varojen maksun ja myynnin väliajan odotetaan olevan lyhyt (myynti on suunniteltu vuoden 1997 lopun paikkeille), joten alhaisin oletettu myyntiarvo ylittää näin mahdollisen koron, joka kertyisi, jos yhtiöihin sijoitetut varat sijoitettaisiin samaksi ajaksi talletuspankkiin.

Tämän vuoksi edellä esitetyistä syistä rahoitustuen ei voida katsoa olevan valtion tukea.

## PÄÄTELMÄT

Päätelmänä voidaan todeta, että ilmoituksessa suunniteltu 60 miljardin liiran (31 miljoonan ecun) pääomasijoitus yhdessä Finmare-konsernin rakenneuudistuksesta saatavan rahoitusavun kanssa on saattanut nämä kaksi yhtiötä sellaiseen asemaan, jossa ne voidaan nyt realistisesti yksityistää. Riippumattomat konsultit ovat myös todenneet, että yhtiöiden asema on nyt sellainen, että niiden voidaan olettaa toimivan voitollisesti. Italian viranomaiset ovat suostuneet siihen, että kummallekaan näistä yhtiöistä ei anneta lisätukea niiden yksityistämisen yhteydessä.

([1]) XXIII kilpailua koskeva kertomus, 402 – 403 kohta.

Italian viranomaiset ovat sitoutuneet toimimaan nopeasti Lloydin ja Italian yksityistämiseksi avoimesti tarjouskilpailun avulla, ja ne ovat vahvistaneet 4 päivänä heinäkuuta 1997 saadulla sitoumuksella seuraavan aikataulun:

— riippumaton konsultti on äskettäin nimitetty neuvomaan hallitusta yksityistämisen valmistelussa;
— nämä valmistelut saatetaan päätökseen vuoden 1997 lokakuun loppuun mennessä;
— tarjouskilpailuilmoitus julkaistaan vuoden 1997 marraskuun loppuun mennessä;
— tarjousten jättöaika päättyy vuoden 1997 joulukuun loppuun mennessä.

Italian hallitus on lisäksi vahvistanut aikomuksensa saattaa näiden kahden yhtiön myynti päätökseen kolmen kuukauden kuluessa tarjousten jättöajan määräpäivästä.

Hyväksyessään tämän järjestelyn komissio on ottanut huomioon nämä sitoumukset, ja se seuraa aikataulun toteutumista.

Italian viranomaiset ovat sitoutuneet toimittamaan kolmen kuukauden kuluessa kauppasopimuksen allekirjoittamisesta kertomuksen, josta ilmenevät rahoitustuen soveltamisen tulokset ja yksityistämismenettely.

Tämän vuoksi komissiolle ehdotetaan, että Italian hallitukselle näille kahdelle yhtiölle myöntämää rahoitustukea ei vastustettaisi.

ON TEHNYT SEURAAVAN PÄÄTÖKSEN:

*1 artikla*

Lloyd Triestinalle ja Italia di Navigazionelle 60 miljardin liiran (31 miljoonan ecun) pääomasijoituksen ja Finmarekonsernin selvitystilaan asetettujen varustamoiden, Sidermarin ja Viamaren, 66 miljardin liiran (33 miljardin ecun) varojen siirron muodossa annettava rahoitustuki, yhteensä 126 miljardia liiraa (64 miljoonaa ecua) ei ole EY:n perustamissopimuksen 92 artiklan 1 kohdan mukaista valtion tukea.

*2 artikla*

Tehdessään tämän päätöksen komissio ottaa huomioon seuraavat Italian viranomaisten tekemät sitoumukset:

— 1 artiklassa mainittujen määrien lisäksi Lloydille tai Italialle ei näiden kahden yhtiön yksityistämisen yhteydessä anneta muuta apua; viranomaiset jatkavat Lloydin ja Italian suunniteltua yksityistämistä avoimesti tarjouskilpailun avulla edellä mainittujen XXIII kilpailua koskevaan kertomukseen sisältyvien ehdotusten mukaisesti.
— Italian hallitus vahvistaa lisäksi aikomuksensa myydä nämä kaksi yhtiötä kolmen kuukauden kuluessa tarjousten jättämistä koskevan määräpäivän jälkeen. Tarjouskilpailuilmoitus näiden kahden yhtiön myymiseksi julkaistaan vuoden 1997 marraskuun loppuun mennessä, ja määräaika tarjousten jättämiselle on vuoden 1997 joulukuun loppuun mennessä. Italian viranomaiset toimittavat komissiolle kolmen kuukauden kuluessa myyntisopimuksen allekirjoittamisesta kertomuksen, josta näkyvät yksityistämisen tulokset mukaan lukien myyntihinta.

*3 artikla*

Tämä päätös on osoitettu Italian tasavallalle.

Tehty Brysselissä 15 päivänä heinäkuuta 1997.

*Komission puolesta*
Neil KINNOCK
*Komission jäsen*