KOMMISSIONEN

KOMMISSIONENS BESLUT

av den 15 juli 1997

gällande finansiellt stöd till Lloyd Triestino Società di Navigazione S.p.A. samt Italia di Navigazione S.p.A.

(Endast den italienska texten är giltig)

(Text av betydelse för EES)

(98/234/EG)

EUROPEISKA GEMENSKAPERNAS KOMMISSION HAR FATTAT DETTA BESLUT

med beaktande av Fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen, särskilt artikel 93.2 första stycket i detta,

med beaktande av Avtalet om Europeiska ekonomiska samarbetsområdet, särskilt artikel 62.1 a i detta,

med beaktande av att kommissionen, i enlighet med bestämmelserna i ovannämnda artiklar, givit de berörda parterna tillfälle att yttra sig, och med beaktande av dessa kommentarer, och

med beaktande av följande:

Genom en skrivelse den 16 februari 1994 (registrerad under referens SG(94) A/3082 av den 24 februari 1994) underrättade Italiens ständiga representation kommissionens generalsekretariat om en ny förordning [1] nr 22/94 [2], som gällde brådskande åtgärder inom olika områden av den italienska ekonomin. I denna förordning fanns ett förslag om att bevilja finansiellt stöd till sjöfartssektorn, närmare bestämt i form av ett kapitaltillskott till Lloyd Triestino di Navigazione S.p.A. (Lloyd) och Italia di Navigazione S.p.A. (Italia), de två internationella linjerederierna inom Finmarekoncernen [3], som en del av en genomgripande omstruktureringsplan. Denna förordning ersattes sedan av lag 204/95 som fortfarande gäller. Det är detta kapitaltillskott som behandlas i detta samråd och förslag till kommissionens beslut.

Med anledning av offentliggörandet av förordning 22/94 i Gazzetta ufficiale della Repubblica italiana den 15 januari 1994 och det följande ikraftträdandet, registrerades kapitaltillskottsplanen av generalsekretariatet som ett oanmält stödprogram.

Den 27 juli 1994 beslöt kommissionen att inleda förfarandet enligt artikel 93.2 [4], eftersom den vid denna tidpunkt ansågs tveksamt om huruvida det föreslagna finansiella stödet var förenligt med fördraget. Den italienska (privata) redareföreningen (Confederazione Italiana Armatori eller "Confitarma" [5]), de brittiska myndigheterna och juridiska ombud för en av Lloyds konkurrenter yttrade sig över beslutet.

De italienska myndigheterna överlämnade skrivelser med sina yttranden och ytterligare upplysningar den 13 oktober och den 24 november 1994. En regelrätt brevväxling ägde rum under 1995 samtidigt som Finmares

[1] I enlighet med den italienska konstitutionen (artikel 77) kan regeringen vid särskilda behov eller i nödfall anta tillfälliga åtgärder som har lags ställning. Dessa lagdekret (Decreto Legge) träder automatiskt i kraft efter det att de har offentliggjorts i *Gazzetta ufficiale della Repubblica italiana* (italienska statens officiella tidning) och gäller i upp till 60 dagar. Lagdekreten måste läggas fram av regeringen i parlamentet för att antas och förlorar sin giltighet om de ännu 60 dagar efter offentliggörandet i *Gazzetta ufficiale della Repubblica italiana* inte har antagits. I många fall har lagdekreten ersatts av nya lagdekret när de gamla har löpt ut, fastän några bestämmelser kan ha ändrats, och bestämmelser om åtgärder kan fortsätta att gälla i månader eller till och med år utan att antas. Emellertid beslöt Italiens konstitutionella domstol 1996 att lagdekret inte längre kan förnyas efter 60 dagar eftersom detta undergräver principen om att lagdekret enbart är berättigade i nödfall.

[2] Förordning 22/94 av den 13 januari 1994, offentliggjord i *Gazzetta ufficiale della Repubblica italiana* nr 11, 15 januari 1994.

[3] Finmare är ett statskontrollerat holdingbolag, vilket direkt kontrollerar tolv rederier som verkar inom olika sektorer, däribland internationella linjefartyg (container) (Italia och Lloyd), lokal kusttrafik och cabotage samt kusttrafik och cabotage i Medelhavet. Finmare hanterar 45 % av Italiens bulklast, 9 % av containertransporten, 18 % av kustfrakten och 65 % av passagerartrafiken genom italienska hamnar (IRI-gruppens årsbok 1992/1993).

[4] EGT C 333, 29.11.1994, s. 6.

[5] Av Italiens privata redare är 83 % anslutna till Confitarma.

omstruktureringsplan utarbetades och de slutliga uppgifterna som kommissionen begärde för att fatta beslut översändes av de italienska myndigheterna den 15 maj 1997. Talrika bilaterala möten ägde också rum, både i Bryssel och i Rom, det senaste den 17 april 1996.

REDOGÖRELSE FÖR ÅTGÄRDERNA

Förslaget går ut på att ge ett kapitaltillskott på 60 miljarder lire (31 miljoner ecu), att utbetalas under 1996. Lloyd kommer att få 40 miljarder lire och Italia 20 miljarder lire. De italienska myndigheterna har bekräftat att detta finansiella stöd inte har betalats ut till Lloyd eller Italia, vilka har dålig soliditet, i avvaktan på kommissionens beslut.

Förslaget att bevilja statligt stöd för att tillföra kapital till Lloyd och Italia är en del i slutskedet av omstruktureringen av den italienska statliga flottan. Det främsta syftet med det aktuella kapitaltillskottet är att ge Lloyd och Italia tillräckligt god finansiell grund och att stödja deras anpassning till normala marknadsvillkor inför privatiseringen, som enligt planerna skall påbörjas år 1997.

Italienska staten har betonat att utan detta kapitaltillskott skulle företagen, som är viktiga arbetsgivare, ha en alltför svag ekonomisk ställning för att kunna privatiseras. Italiens regering vill därför fullfölja den aktuella omstruktureringen enligt planerna och tillåta privatisering.

Privatiseringen fortgår enligt planerna. Finmare gav Citibank i uppdrag att hitta eventuella köpare och en intresseförfrågan gjordes genom omfattande annonsering. Detta resulterade i att ett antal ledande italienska och utländska rederier visade intresse för att köpa. Den italienska regeringen har i enlighet med italiensk lag utarbetat ett förslag till lagstiftning ad hoc, för att försäljningen skall kunna äga rum så snart kommissionen har fattat ett beslut om kapitaltillskottet.

BAKGRUND

Sedan 1970-talet har Finmarekoncernen haft allvarliga finansiella problem, vilket har medfört att de italienska myndigheterna har föreslagit en omstrukturering av gruppen. I den andra fasen av omstruktureringen, som utvecklats i enlighet med lagen av den 5 december 1986, delades gruppen in i ett antal olika verksamhetsområden. Av dessa kommer linjetrafiken (container) att privatiseras först.

Trots detta fortsatte Lloyd och Italia att uppvisa förluster. Koncernredovisningen för 1991 uppvisade sammanlagda förluster på 53 miljarder lire (27 miljarder ecu). För att täcka dessa förluster har båda företagen frigjort finansiella tillgångar genom försäljning av tillgångar inom ramen för den aktuella omstruktureringen. Dessutom har företagen under åren fått stöd, som lämnats i enlighet med ramlagen 234/89, vilket kommissionen har fått underrättelse om. Kommissionen har konstaterat att det beviljade stödet ingår i det stödsystem som inrättats genom ramlag 234/89 [1] (godkänt av kommissionen) och att stödet uppfyller de villkor under vilka systemet antogs. Följaktligen utgör detta stöd befintligt stöd. De senaste åren har de båda företagen uppvisat ungefär noll-resultat.

Omkring år 1991 började emellertid Finmares moderholdingbolag IRI [2], att tvivla på den strategiska betydelsen av dessa företag och på de statliga aktiebolagens förmåga att sköta deras affärer. Från våren 1992 har Finmarekoncernen därför gjort betydande ansträngningar för att utarbeta och genomföra en omstruktureringsplan.

I januari 1994 lades ett utkast till omstruktureringsplan fram för regeringen. I denna förutsågs

— en snabb privatisering av bulktransportsektorn,

— att den statliga järnvägen skall överta företag som trafikerar öar, samt

— en sammanslagning av de två företagen i den internationella linjetrafiksektorn.

Emellertid är det slutliga förslaget inte att slå samman Lloyd och Italia utan att privatisera dem var och en för sig. Dessutom har viss verksamhet och vissa tillgångar överförts eller sålts före sammanslagningar av företag för att förbättra företagens finansiella ställning inom Finmarekoncernen.

Samtidigt som de slutliga detaljerna för omstruktureringen av gruppen utarbetades; utfärdade regeringen en förordning (nr 22) den 13 januari 1994. I denna föreskrevs att ”för att förbättra den finansiella situationen och möjliggöra en vinstgivande privatisering av verksamheter inom Finmarekoncernen har finansdepartementet bemyndigats att tillföra kapital till företag som utför sjötransporter inom internationell handel, i enlighet med transport- och sjöfartsministerns och finansministerns godkännande av en ändamålsenlig omstruktureringsplan för gruppen”.

I september 1995 lade regeringen fram den slutliga omstruktureringsplanen för Finmarekoncernen i syfte att förstärka företagens finansiella ställning inför privatiseringen. Efter diskussioner med ansvariga utskott i deputeradekammaren och senaten antogs planen slutgiltigt och skickades till kommissionen i januari 1996.

[1] EGT C 239, 25.9.1990, s. 10.

[2] IRI (Istituto per la Ricostruzione Industriale) är ett offentligt organ som bildades 1993 för att, genom finansiella innehav, samordna och stödja finansiella aktiviteter som anses vara av nationellt intresse (t.ex. RAI, Alitalia, Stet, Fincantieri, Finmare).

Som nämndes ovan har ett antal sammanslagningar, överföringar och försäljningar av tillgångar ägt rum inom Finmarekoncernen efter juli 1996. Av dessa försäljningar var det endast följande som påverkade de två aktuella företagen:

— Kustrederiet Sidermar, ett helägt dotterbolag till Finmare, lade ner sin verksamhet i september 1995, efter att ha sålt sin flotta på 14 fartyg till privata företag. De återstående tillgångarna och skulderna övertogs därefter av Lloyd genom en sammanslagning den 1 september 1996. Detta innebar en ökning av Lloyds tillgångar med ungefär 50 miljarder lire (25 miljoner ecu).

— På ett liknande sätt såldes två fartyg som ägdes av Viamare, ett annat företag inom Finmarekoncernen, till Tirrenia, det främsta cabotagerederiet inom Finmarekoncernen i västra Italien. Viamars återstående fartyg såldes till ett grekiskt bolag. Därefter lade Viamare ned sin verksamhet och de återstående tillgångarna och skulderna övertogs av Italia genom en sammanslagning. Viamares skulder betalades och Italia gjorde en vinst på 16 miljarder lire (8 miljoner ecu).

Dessa uppgörelser har påverkat den totala finansiella bilden för Lloyd och Italia, vars tillgångsbas har ökat. Eftersom de ägde rum inom Finmarekoncernen ansåg de italienska myndigheterna att det inte var fråga om statligt stöd i enlighet med artiklarna 92 och 93 i fördraget.

Men eftersom omstruktureringen helt klart har gynnat Lloyd och Italia ekonomiskt, något som skulle kunna kallas statligt stöd, har kommissionen tagit med dessa belopp vid beräkningen av det finansiella stöd som dessa företag blivit beviljade.

FÖRFARANDET INLEDS DEN 27 JULI 1994

Den 27 juli 1994 beslutade kommissionen att inleda ett förfarande i enlighet med artikel 92.3 i Fördraget, eftersom det föreslagna kapitaltillskottet inte i detta läge kunde anses vara i gemenskapens allmänna intresse.

En medlemsstat och två berörda parter yttrade sig om det föreslagna kapitaltillskottet till Lloyd och Italia inom ramen för förfarandet i artikel 93.2.

i) **Den brittiska regeringen**

Den brittiska regeringen välkomnade beslutet att inleda förfarandet, eftersom den allmänt ansåg att statligt stöd inte borde beviljas när konkurrensen mellan gemenskapens rederier skulle kunna snedvridas, något som skulle stå i strid med de ekonomiska aktörernas och konsumenternas intressen. Den påpekade särskilt att de i gemenskapen fanns ett flertal rederier i linjetrafik och att ge finansiellt stöd till två italienska företag kunde hindra den kommersiella utvecklingen av mer effektiva företag ([1]).

Dessutom kunde kommissionen inte godkänna finansiellt stöd för omstrukturering, eftersom det inte fanns någon utförlig redogörelse för omstruktureringsförfarandet och inte heller några bevis för att företagen var på väg att få ökad livskraft. Vidare var privatiseringens omfattning oklar och inte heller privatiseringens konsekvenser var helt klara, vilket kunde innebära ytterligare kostnader för likvidering längre fram. Principen om en rationell investerare i en marknadsekonomi gällde inte eftersom konsekvenserna av olika strategier inte hade beräknats.

Den brittiska regeringen var positivt inställd till de italienska myndigheternas avsikt att privatisera de två företagen och menade att det föreslagna kapitaltillskottet kunde godkännas om det garanterat ledde till att de båda företagen återfick sin ekonomiska livskraft, i enlighet med en fullständig åtgärdsplan för privatiseringen, en plan som skall vara dokumenterad, tidsplanerad och trovärdig. Gemenskapen skulle gynnas genom att konkurrensen främjades och stöden till de båda företagen upphörde, och samtidigt kunde de politiska efterverkningarna av en likvidation undvikas. Den brittiska regeringen föreslog att det finansiella stödet och åtgärdsplanen skall kunna kontrolleras och övervakas av kommissionen fram till dess att företagen har återfått sin ekonomiska livskraft. De brittiska myndigheterna ansåg dessutom att medlemsstaterna och berörda parter borde få tillgång till detta material och kunna få tillfälle att lämna synpunkter på detta.

ii) **En av Lloyds konkurrenter**

En av Lloyds konkurrenter påstod att Lloyd hade missbrukat sin dominerande ställning på linjer mellan Italien och Medelhavsländerna och Sydafrika genom att öka tonnaget och ta ut avgifter som inte var kostnadstäckande samt underteckna bindande kontrakt med speditörer. Kommissionen har inte funnit något som bevisar detta klagomål.

iii) **Confitarma**

Confitarma uppmärksammade upprepade gånger kommissionen på de föreslagna åtgärderna för finansiellt stöd genom att överlämna kopior på nya lagdekret och informera om vilka områden som omfattades av sådant stöd. I allmänhet har de oroat sig för att finansiellt stöd till den statliga linjetrafiken, och kapitaltillskottet i synnerhet, skulle kunna snedvrida konkurrensen och

([1]) De linjer som trafikeras är: Lloyd — Afrika, Asien och Söderhavsöarna. Italia — Nord- och Sydamerika. Vilka rederier som helst får trafikera dessa linjer och konkurrensen är hård.

skada utvecklingen av normala affärsstrategier. Detta har understötts av Italiens konkurrens- och handelsmyndigheten, i ett beslut av den 26 januari 1993 till de italienska myndigheterna.

iv) **De italienska myndigheternas svar**

De italienska myndigheterna tillhandahöll särskilda uppgifter (av affärsmässiga skäl sekretessbelagda) om Lloyds och Italias utveckling under omstruktureringsperioden. Dessa visar att produktiviteten avsevärt förbättrats med ett ökat antal fraktade containrar, trots färre anställda och färre fartyg i trafik. Företagen har antagit en ny affärsstrategi grundad på samarbete med andra rederier, charter av delar av ett fartygs lastkapacitet, osv. Dessutom har företagens skulder minskat, inkomsterna ökat och båda företagen verkar i en sundare finansiell omgivning. Trots dessa förbättringar, främst i fråga om produktivitet och minskade driftskostnader, behövs emellertid ytterligare ett kapitaltillskott för att ekonomin i dessa företag, som för närvarande har dålig soliditet, skall bli så sund att de kan privatiseras.

Kommissionen begärde dessutom ytterligare utförliga uppgifter om Lloyds och Italias finansiella ställning, vilket de fick av de italienska myndigheterna vid sammanträden i Bryssel den 12 november 1996 och den 17 april 1997 samt i efterföljande korrespondens.

Enligt de italienska myndigheterna var de belopp som föreslagits till eller beviljats de båda företagen inte högre än vad en normal ägare med avsikt att göra sig av med företagen skulle investera. I alla händelser ansåg de att intäkterna från den eventuella försäljningen skulle överstiga alla belopp som ägarna investerat i företagen inför privatiseringen. Kommissionen begärde bevis för detta påstående, vilket de italienska myndigheterna åtog sig att överlämna.

VÄRDERING AV FÖRETAGEN

En internationellt erkänd, oberoende konsult anlitades för att utföra en detaljerad värdering av företagen.

Konsulten använde två metoder för att värdera företagen. Huvudmetoden som användes var en metod baserad på diskonterat betalningsflöde, dvs. en metod som grundas på antagandet att företagets värde beror på värdet av framtida betalningsflöden.

Även en andra kontrollmetod användes, nämligen en metod som baseras på övervärden, dvs. en metod som grundas på antagandet att företagets värde beror både på värdet av dess tillgångar och dess förväntade lönsamhet.

Betalningsflödesmetoden som konsulten använde är allmänt erkänd som den lämpligaste metoden för att göra en objektiv värdering av ett företag. För att en sådan metod skall bli tillförlitlig krävs vissa uppgifter om företagens uppvisade och framtida resultat. De uppgifter som användes i detta fall var

— preliminära årsredovisningar för 1996 för Lloyd och Italia,

— reviderade årsredovisningar för åren 1992–1995 för Lloyd och Italia,

— utdrag från 1997 års årsredovisningar för Lloyd och Italia,

— finansplaner för åren 1997–1999 för Lloyd och Italia.

Sedan 1992 har Lloyd försökt förbättra sitt resultat, först genom att slå ihop några linjer vilket innebar en markant total kapacitetsminskning och minskad nettoförlust, och senare genom ett omfattande partnersamarbete. Företaget har utvecklats mot att chartra ut fartyg till partners och har därefter chartrat in ett bestämt antal delar av ett fartygs lastkapacitet. Dessa förändringar har inneburit en total ökning av företagets rörelseintäkter (från 291,6 miljarder lire 1992 till 666,3 miljarder lire 1996) samt minskade driftskostnader. Lloyds årliga nettoförlust har minskat från 29,3 miljarder lire 1992 till 1,4 miljarder lire 1996.

Även Italias resultat har förbättrats de senaste åren främst på grund av företagets inriktning på ett antal speciella linjer, vilket inneburit att inkomsterna har stigit från 186,9 miljarder 1992 till 329,9 miljarder 1996, men företaget är fortfarande sårbart i den ökade konkurrensen och den tillgängliga kapaciteten på världsmarknaden och har stor brist på kapital. Italias nettoförluster har minskat från 18,7 miljarder lire 1992 till ett nollresultat 1996.

I enlighet med gängse förfarande användes en kontrollmetod och det normala i detta fall hade varit en jämförande metod, i vilken de viktigaste siffrorna från liknande företag som finns på finansmarknaden eller som varit föremål för sammanslagning eller förvärv nyligen använts för att få fram ett värde på företagen. På grund av att det inte finns ett tillräckligt stort antal börsnoterade företag och affärer med sammanslagning eller förvärv användes inte denna metod. I stället användes övervärdesmetoden.

Genom att använda de ovannämnda metoderna fick man fram ett intervall för värdet på företagen. Detta intervall tar hänsyn till ett antal variabler och genom detta och genom att tillämpa ett antal metoder hävdar därför bedömaren att han fått fram realistiska intervall för värdet. De aktuella siffrorna kan av affärsmässiga skäl inte avslöjas, eftersom detta skulle påverka företagens försäljningspriser.

Samtliga värden, även värdena i den nedre delen av intervallen, översteg påtagligt det totala finansiella stöd som beviljats varje företag. Alltså kommer även de förväntade försäljningspriserna att överstiga det föreslagna kapitaltillskottet på 60 miljarder lire (31 miljoner ecu) plus värdet av de tillgångar som överförts till följd av omstruktureringen av Finmarekoncernen (likvidation av Sidermar och Viamare) på 66 miljarder lire (33 miljoner ecu).

RÄTTSLIG BEDÖMNING

Stöd som ges av en medlemsstat eller med hjälp av statliga medel, av vilket slag det än är, och som snedvrider konkurrensen eller hotar att snedvrida konkurrensen genom att gynna vissa företag eller viss produktion, är enligt artikel 92.1 i EG-fördraget oförenligt med den gemensamma marknaden i den utsträckning det påverkar handeln mellan medlemsstaterna.

I artikel 222 i EG-fördraget fastställs att gemenskapsrätten är oberoende vad gäller privat eller offentligt företagsinnehav. Således får inget undantag i sig göras från den grundläggande principen om oförenlighet mellan statligt stöd och den gemensamma marknaden i enlighet med artikel 92.1, för att ge finansiellt stöd som underlättar privatisering av ett statligt företag.

När en privatisering utförs genom aktieförsäljning på aktiemarknaden förmodas emellertid denna ske på marknadsvillkor och utan stöd.

Om ett företag inte privatiseras genom aktieförsäljning utan genom försäljning mellan företag (försäljning av hela eller delar av företaget till andra företag) måste följande villkor, som kommissionen fastställde i sin tjugotredje årliga konkurrensrapport (1993) ([1]), följas:

— En anbudsinfordran måste utlysas, som är öppen för alla, tydlig och utan krav på andra ageranden, såsom egendomsförvärv utöver dem som varit föremål för budgivning eller fortsättning av vissa affärer.

— Företaget måste säljas till den högstbjudande.

— Anbudsgivarna måste få tillräcklig tid och information för att göra en noggrann värdering av tillgångarna som utgångspunkt för sina bud.

Om de ovannämnda villkoren uppfylls kan det utan ytterligare granskning antas att stöd inte förekommer.

Före en aktieförsäljning kan skulder skrivas av eller minskas utan att detta behöver innebära stöd så länge som intäkterna av aktieförsäljningen (eller försäljningen mellan företag) överstiger skuldminskningen.

I detta fall överstiger även den lägsta värderingen inom intervallen för den förväntade försäljningen av de båda företagen ifråga avsevärt summan av det föreslagna kapitaltillskottet på 60 miljarder lire, plus värdet av tillgångarna som överfördes efter omstruktureringen av Finmarekoncernen (likvidation av Sidermar och Viamare) på 66 miljarder lire (33 miljoner ecu).

Dessutom skulle det finansiella stöd som detta samråd gäller, som en investering innebära en riskpremie enligt allmän ekonomisk teori, och tiden mellan investering och avkastning skulle också tas i beaktande. I detta sammanhang bör uppmärksammas att intervallen för försäljningsvärdet är i storleksordningen 20 – 25 % och att det lägsta värdet har valts som utgångspunkt för värderingen och genom detta val har riskpremien tagits i beaktande. Tiden mellan utbetalning av stöd och försäljning förväntas bli kort (färsäljning förväntas äga rum mot slutet av 1997), varför det lägsta av de förväntade försäljningsvärdena kommer att överskrida vilken möjlig ränteavkastning som helst som hade uppstått om de summor som investeras i företagen hade satts in på ett konto i en bank under samma tid.

Det finansiella stödet kan därför, av de skäl som angivits ovan, inte anses utgöra statligt stöd.

SLUTSATSER

Som slutsats har kapitaltillskottet på 60 miljarder lire (31 miljoner ecu) som förutsågs i anmälan tillsammans med det finansiella stöd som uppstod när Finmarekoncernen omstrukturerades medfört att de båda företagen nu på ett realistiskt sätt kan privatiseras. De oberoende konsulterna har dessutom angivit att båda företagen nu kan förväntas gå med vinst. De italienska myndigheterna har samtyckt till att inte ge dessa företag ytterligare stöd i samband med denna privatisering.

([1]) Tjugotredje konkurrensrapporten, punkterna 402 och 403.

De italienska myndigheterna har förbundit sig att låta privatiseringen av Lloyd och Italia ske snabbt och öppet genom anbudsinfordran och de har, genom ett åtagande av den 4 juli 1997, godkänt följande tidsplan:

— En oberoende konsult har nyligen utsetts för att bistå regeringen inför förberedelserna av privatiseringen.
— Dessa förberedelser skall vara slutförda senast vid oktober månads utgång 1997.
— Utlysning av anbudsinfordran skall ske senast vid november månads utgång 1997.
— Anbuden skall lämnas in senast vid december månads utgång 1997.

Den italienska regeringen bekräftade dessutom sin avsikt att fullfölja försäljningen av de båda företagen inom tre månader efter det att tidsgränsen för att lämna in anbud har löpt ut.

Kommissionen har, genom att godkänna denna plan, tagit alla dessa åtaganden i beaktande och kommer att följa hur tidsplanen genomförs.

De italienska myndigheterna har förbundit sig att lämna en rapport om hur det finansiella stödet används och hur privatiseringen fortskrider inom tre månader efter det att försäljningskontraktet undertecknats.

Därför har kommissionen ombetts att inte ha några invändningar ifråga om det finansiella stödet från de italienska myndigheterna till de båda företagen.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

Det finansiella stödet till Lloyd Triestino och Italia di Navigazione i form av kapitaltillskott på 60 miljarder lire (31 miljoner ecu) och överföringen av tillgångar från likviderade linjerederier inom Finmarekoncernen, Sidermar och Viamare, som uppgår till 66 miljarder lire (33 miljoner ecu), totalt 126 miljarder lire (64 miljoner ecu), utgör inte statligt stöd i enlighet med artikel 92.1 i EG-fördraget.

Artikel 2

Kommissionen har fattat detta beslut med hänsyn till följande åtaganden från de italienska myndigheterna:

— Förutom de belopp som anges i artikel 1 skall Lloyd och Italia inte få ytterligare stöd för att privatiseras. De italienska myndigheterna skall fortsätta med den planerade privatiseringen av Lloyd och Italia på ett öppet sätt genom anbudsinfordran i enlighet med villkoren i den tjugotredje konkurrensrapporten som anges ovan.
— Den italienska regeringen bekräftade dessutom att den avser att fullfölja försäljningen av de båda företagen inom tre månader efter det att tidsgränsen för att lämna in anbud har löpt ut. Anbudsinfordran om försäljning av de ovannämnda företagen skall publiceras senast vid november månads utgång 1997 och anbuden skall kunna lämnas in till utgången av december 1997. De italienska myndigheterna skall lämna en rapport till kommissionen om resultatet av privatiseringen och om försäljningspriset, inom tre månader efter det att försäljningskontraktet undertecknats.

Artikel 3

Detta beslut riktar sig till Republiken Italien.

Utfärdat i Bryssel den 15 juli 1997.

På kommissionens vägnar
Neil KINNOCK
Ledamot av kommissionen