KOMMISSIONEN

KOMMISSIONENS BESLUTNING

af 15. juli 1997

om den støtte, som Italien har ydet Lloyd Triestino Società di Navigazione SpA og Italia di Navigazione SpA

(Kun den italienske udgave er autentisk)

(EØS-relevant tekst)

(98/234/EF)

KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER HAR —

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

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

efter at have givet de interesserede parter en frist til at fremsætte deres bemærkninger i henhold til bestemmelserne i ovenstående artikler og under hensyntagen til disse bemærkninger, og

ud fra følgende betragtninger:

Den 16. februar 1994 underrettede Italiens faste repræsentant Kommissionens Generalsekretariat (SG(94) A/3082 af 24. februar 1994) om et nyt lovdekret (LD) ([1]) nr. 22/94 ([2]), som indeholdt hasteforanstaltninger vedrørende forskellige sektorer af Italiens økonomi. Lovdekretet indeholdt et forslag om økonomisk støtte til den maritime sektor og mere specifikt om en kapitaltilførsel til to internationale rederier under Finmare-gruppen ([3]), Lloyd Triestino Società di Navigazione SpA (i det følgende kaldet »Lloyd«) og Italia di Navigazione SpA (i det følgende kaldet »Italia«), som driver international rutesejlads. Kapitaltilførslen indgik i en overordnet omstruktureringsplan. Lovdekretet blev efterfølgende erstattet af lov nr. 204/95, som stadig er i kraft. Det er denne kapitalrekonstruktion, som undersøges, og som forslaget til Kommissionens beslutning vedrører.

Da lovdekret nr. 22/94 blev offentliggjort i den italienske statstidende, Gazzetta Ufficiale, den 15. januar 1994 og derfor var juridisk gældende, registrerede Generalsekretariatet kapitaltilførselsplanen som ikke-anmeldt statsstøtte.

Den 27. juli 1994 besluttede Kommissionen at indlede proceduren efter artikel 93, stk. 2, i EF-traktaten ([4]), da der på det tidspunkt herskede tvivl om, hvorvidt den foreslåede støtte var forenelig med traktaten. Herefter har den italienske (private) rederiforening (Confederazione Italiana Armatori eller »Confitarma« ([5])), den britiske regering og advokater for en af Lloyds konkurrenter fremsendt deres bemærkninger.

De italienske myndigheder fremsendte deres kommentarer og yderligere oplysninger ved breve af 13. oktober og 24. november 1994. I 1995 foregik der løbende brevveksling, efterhånden som Finmarges omstruktureringsplan

([1]) I ekstraordinære tilfælde og i nødstilfælde kan den italienske regering i henhold til artikel 77 i den italienske forfatning vedtage foreløbige foranstaltninger, som har retskraft. Disse lovdekreter (LD'er) træder automatisk i kraft efter offentliggørelsen i den italienske statstidende, Gazzetta Ufficiale og er gældende i op til 60 dage. Regeringen skal forelægge LD'erne for parlamentet til vedtagelse, og de mister deres retskraft, hvis de ikke er vedtaget som lovforslag 60 dage efter offentliggørelsen i Gazzetta Ufficiale. I mange tilfælde erstattes LD'er af nye lovdekreter ved deres udløb, selv om nogle bestemmelser ændres, og foranstaltninger kan således forblive gældende i måneder eller år uden være vedtaget af parlamentet. Den italienske forfatningsdomstol bestemte i 1996, at LD'er ikke længere kan forlænges efter 60 dage, da denne fremgangsmåde underminerer princippet om, at LD'er kun kan anvendes i ekstraordinære tilfælde.

([2]) Lovdekret nr. 22/94 af 13. januar 1994, offentliggjort i den italienske statstidende, Gazzetta Ufficiale nr. 11 af 15. januar 1994.

([3]) Finmare er et statskontrolleret holdingselskab, som direkte kontrollerer 12 rederier med aktiviteter inden for en række sektorer, herunder international rutesejlads (containerskibe) (Italia og Lloyd), kystnavigation og cabotage både lokalt og i Middelhavet. Finmare står for 45 % af Italiens bulkcargo, 9 % af containertransporten, 18 % af kyst-fragtsejladsen og 65 % af passagertransporten gennem de italienske havne (IRI-gruppens årbog 1992-93).

([4]) EFT C 333 af 29. 11. 1994, s. 6.

([5]) Confitarma repræsenterer 83 % af de private rederier i Italien.

tog form. De sidste oplysninger, som Kommissionen behøvede for at kunne vedtage en beslutning, blev fremsendt af de italienske myndigheder den 15. maj 1997. Der er endvidere afholdt adskillige bilaterale møder, både i Bruxelles og Rom. Det sidste møde fandt sted den 17. april 1996.

BESKRIVELSE AF FORANSTALTNINGERNE

Foranstaltningen vedrører en kapitaltilførsel på 60 mia. ITL (31 mio. ECU) i 1996, fordelt med 40 mia. ITL til Lloyd og 20 mia. ITL til Italia. De Italienske myndigheder bekræfter, at støtten ikke er udbetalt til de to virksomheder, som er underkapitaliserede, inden Kommissionen har vedtaget sin beslutning.

Forslaget om at yde statsstøtte med henblik på at tilføre ny kapital til Lloyd og Italia indgår i den sidste fase af den statsejede italienske flådes omstrukturering. Hovedformålet med kapitaltilførslen er at give Lloyd og Italia et solidt økonomisk fundament og bistå med deres tilpasning til markedsvilkårene inden privatiseringen, som planlægges påbegyndt i 1997.

Den italienske stat har understreget, at uden kapitaltilførslen vil de to virksomheder, som begge har en stor arbejdsstyrke, være for økonomisk svage til, at de kan privatiseres. Derfor ønsker den italienske regering at afslutte omstruktureringsprocessen som planlagt og dermed åbne mulighed for privatisering.

Den planlagte privatisering skrider frem. Finmare har anmodet Citibank om at finde interesserede købere, og der har været megen omtale af den indledende anmodning om interessetilkendegivelser. En række førende italienske og udenlandske rederier har således udtrykt interesse for at købe virksomhederne. Den italienske regering har i henhold til italiensk lovgivning forberedt et særligt lovudkast, som betyder, at salget kan finde sted, så snart Kommissionen har afgivet udtalelse om kapitaltilførslen.

BAGGRUND

Finmare-gruppen har været i økonomiske vanskeligheder siden 1970'erne, og dette har tilskyndet regeringen til at foreslå gruppens omstrukturering. Anden fase af omstruktureringen, som behandles i lov af 5. december 1986, indebar en opdeling af koncernen i flere aktivitetssektorer. Linjerederidivisionen (containertransport) er den første, der skal privatiseres.

Til trods herfor har Lloyd og Italia fortsat været underskudsgivende. Koncernregnskabet for 1991 viser samlede tab på 53 mia. ITL (27 mio. ECU). For at dække disse tab har begge virksomheder frigjort midler gennem salg af aktiver som led i omstruktureringen. Derudover har virksomhederne i årenes løb modtaget støtte i henhold til lov nr. 234/89, som er anmeldt til Kommissionen. Kommissionen har kontrolleret, at denne støtte falder ind under støtteordningen i rammelov nr. 234/89, som Kommissionen har godkendt [1], og at betingelserne for ordningens godkendelse er overholdt. Derfor udgør denne støtte eksisterende støtte. I de seneste år har virksomhederne stort set opnået break-even-resultater.

Omkring 1991 begyndte Finmare-gruppens moderselskab IRI [2] imidlertid at tvivle på, om virksomhederne havde strategisk betydning, og på offentlige holdingselskabers evne til selv at administrere deres aktiviteter. Finmare-gruppen har derfor siden foråret 1992 lagt betydelige kræfter og tid i at udarbejde og gennemføre en omstruktureringsplan.

Den italienske regering fik forelagt udkastet til en omstruktureringsplan for gruppen i januar 1994, ifølge hvilken der forventedes:

— en hurtig privatisering af bulktransportsektoren

— overtagelser af de virksomheder, som sørger for forbindelser til øerne med de italienske statsbaner, og

— en fusion mellem de to internationale linjerederier.

I sidste ende foreslås Lloyd og Italia ikke fusioneret, men derimod privatiseret hver for sig. Inden for Finmare-gruppen er visse aktiviteter og aktiver endvidere blevet overført til andre virksomheder eller solgt fra, inden en fusion har fundet sted for at forbedre virksomhedernes finansielle balancer.

Medens man var ved at udarbejde de nærmere detaljer i omstruktureringsplanens sidste fase, udstedte den italienske regering den 13. januar 1994 lovdekret nr. 22, hvori det anførtes, at »for at sikre et solidt finansielt grundlag og en rentabel privatisering af Finmare-gruppens aktiviteter, og med forbehold for at transport-, søfarts- og finansministrene godkender en passende omstruktureringsplan for gruppen, bemyndiges finansministeriet til at yde midler til en kapital-rekonstruktion, særligt til søtransportvirksomheder med internationale aktiviteter.«

I september 1995 fremlagde regeringen den endelige omstruktureringsplan for Finmare-gruppen, som havde til formål at sikre virksomhedernes økonomiske konsolidering inden privatiseringen. Planen blev endeligt godkendt efter drøftelser med de ansvarlige parlamentsudvalg i Deputeretkammeret og Senatet, og fremsendt til Kommissionen i januar 1996.

[1] EFT C 239 af 25. 9. 1990, s. 10.

[2] IRI (Istituto per la Riconstruzione Industriale) er et offentligt organ, der blev oprettet i 1933 for at koordinere og støtte økonomiske aktiviteter af national interesse ved hjælp af aktieporteføljer (f.eks. RAI, Alitalia, Stet, Fincantieri, Finmare).

Som anført ovenfor fandt der en række fusioner og overførsler samt salg af aktiver sted i Finmare-gruppen efter juli 1996. De to virksomheder, denne meddelelse omhandler, påvirkedes kun af følgende transaktioner:

— Et 100 %-ejet datterselskab af Finmare, Sidermar Coastal Shipping Company, indstillede sine aktiviteter i september 1995 efter frasalg af dets 14 fartøjer til private operatører. Aktiver og passiver overførtes til Lloyd ved en fusion den 1. september 1996. Derved øgedes Lloyds aktiver med ca. 50 mia. ITL (25 mio. ECU).

— To fartøjer tilhørende Viamare, et selskab i Finmare-gruppen, blev solgt til et andet selskab i Finmare-gruppen, Tirrenia, som er den største vestitalienske cabotage-operatør. Viamares sidste fartøj blev solgt til et græsk selskab. Herefter blev Viamare opløst, og de resterende aktiver og passiver blev overført til Italia ved en fusion. Viamares gæld blev afviklet, og Italia fik tilført 16 mia. ITL (8 mio. ECU).

Disse transaktioner har påvirket Italias og Lloyds generelle finansielle situation, idet begge virksomheders aktivmasse er blevet forøget. Da der var tale om transaktioner internt i Finmare-gruppen, betragtede de italienske myndigheder ikke disse som udgørende statsstøtte efter EF-traktatens artikel 92 og 93.

De positive elementer i omstruktureringen, som Lloyd og Italia nyder godt af, udgør imidlertid klart en økonomisk fordel, som kan udgøre statsstøtte. Kommissionen har derfor taget disse midler i betragtning i forbindelse med sin undersøgelse af den økonomiske støtte, der er ydet de pågældende virksomheder.

INDLEDNING AF PROCEDUREN DEN 27. JULI 1994

Kommissionen indledte proceduren efter EF-traktatens artikel 92, stk. 3, ved beslutning af 27. juli 1994, da den planlagte kapitaltilførsel på det tidspunkt ikke kunne anses for at være i den fælles interesse.

En medlemsstat og to interesserede parter har indsendt bemærkninger til den planlagte kapitaltilførsel til Lloyd og Italia som led i proceduren efter traktatens artikel 93, stk. 2.

i) **Den britiske regering**

Den britiske regering er tilfreds med procedurens indledning, eftersom den generelt mener, at statsstøtte ikke bør ydes, når den risikerer at forvride konkurrencen mellem Fællesskabets rederier, hvilket ville stride imod økonomiske operatørers og forbrugeres interesser. De britiske myndigheder bemærker især, at der findes adskillige linjerederier i EU. Tildelingen af økonomisk støtte til de to italienske virksomheder kan derfor skade den kommercielle udvikling i mere driftseffektive virksomheder ([1]).

Endvidere mener regeringen, at Kommissionen ikke kan godkende økonomisk omstruktureringsstøtte, da der ikke foreligger detaljer om omstruktureringen og ej heller beviser for, at virksomheden er på vej til at blive rentabel igen. Privatiseringens omfang står ikke klart, og der kan herske tvivl om virkningen heraf, hvilket risikerer at medføre yderligere likvidationsomkostninger i fremtiden. Princippet om den rationelle markedsøkonomiske investor kan ikke anvendes, da der ikke er sat tal på, hvilken virkning alternative strategier ville have.

Den britiske regering ser velvilligt på de italienske myndigheders privatiseringsplaner og erkender, at den foreslåede kapitaltilførsel kan godkendes, såfremt den garanterer, at virksomhederne igen bliver rentable, og at foranstaltningen sker i henhold til en veldokumenteret, realistisk forretningsplan og tidsplan indtil privatiseringen. Det kan være fordelagtigt for Fællesskabet, da privatisering fremmer konkurrencen og bringer subsidierne til virksomhederne til ophør, samtidig med at man undgår de politiske efterdønninger af en likvidation. De britiske myndigheder foreslår, at det skal være muligt at verificere den økonomiske støtteforanstaltning og forretningsplan, og for Kommissionen at føre tilsyn med disse, i perioden indtil virksomheden igen bliver økonomisk levedygtig. De britiske myndigheder mener desuden, at medlemsstaterne og interesserede parter bør have adgang til dette materiale og mulighed for at komme med bemærkninger.

ii) **En konkurrent til Lloyd**

En af Lloyds konkurrenter har udtalt, at Lloyd har misbrugt sin dominerende stilling på ruter fra Italien til Middelhavslandene og til Sydafrika, idet rederiet har øget sin tonnage, dets priser ikke er omkostningsægte, og det har underskrevet bindende kontrakter med afskibere. Kommissionen har ikke kunnet finde belæg herfor.

iii) **Confitarma**

Confitarma har gentagne gange gjort Kommissionen opmærksom på de planlagte økonomiske støtteforanstaltninger ved at fremsende kopier af nye lovdekreter og angive relevante afsnit om økonomiske støtte. Confidatarma har generelt udtrykt betænkeligheder med hensyn til, om støtten til den statsejede linjeflåde og især kapitalrekonstruktionen kan virke konkurrencefordrejende og

([1]) De ruter, der besejles er: Lloyd: Afrika, Asien og Oceanien; Italia: Nord- og Sydamerika. Andre operatører kan frit konkurrere på ruterne, og konkurrencen er meget hård.

skade udviklingen af sædvanlige kommercielle strategier. Denne påstand har fået støtte af den italienske konkurrence- og handelsmyndighed. Autorità Garante i dens beslutning af 26. januar 1993, som var rettet til de italienske myndigheder.

iv) **De italienske myndigheders svar**

De italienske myndigheder er kommet med detaljerede oplysninger (forretningshemmelighed) om Lloyds og Italias udvikling under omstruktureringen, hvoraf det fremgår, at der er opnået betydelige produktivitetsforbedringer, og at containertransporten er vokset, skønt arbejdsstyrken og flåden er blevet reduceret. Virksomhederne har indført en ny handelsstrategi i form af samarbejde med andre operatører, slot-charters osv. Gælden er nedbragt og indtægterne forøget, og virksomhedernes finansielle miljø er blevet sundere. Til trods for forbedringerne, særligt den øgede produktivitet og de lavere driftsomkostninger, er det stadig nødvendigt at foretage en kapitaltilførsel til de i øjeblikket underkapitaliserede virksomheder, så de kan blive økonomisk velfunderede og privatiseringsmodne.

Kommissionens tjenestegrene har anmodet om yderligere oplysninger om Lloyds og Italias økonomiske situation, hvilket de italienske myndigheder fremkom med på møder i Bruxelles, den 12. november 1996 og 17. april 1997 og i den efterfølgende brevveksling.

De italienske myndigheder anfører, at de planlagte eller ydede støttebeløb til de to virksomheder ikke er mere, end hvad en fornuftig ejer ville investere i de virksomheder, som han havde til hensigt at sælge. Myndighederne påstår, at provenuet fra et eventuelt salg under alle omstændigheder ville overstige de beløb, en ejer eventuelt har investeret i virksomhederne for at forberede deres privatisering. Kommissionen anmodede om, at denne påstand blev dokumenteret, hvilket de italienske myndigheder lovede at gøre.

VÆRDIANSÆTTELSE AF VIRKSOMHEDERNE

En internationalt anerkendt og uvildig konsulent fik til opgave at værdiansætte virksomhederne.

Konsulenten anvendte to metoder for at fastsætte virksomhedernes værdi. Den vigtigste metode var cash flow-metoden (discounted cash flow), som er baseret på en antagelse om, at en virksomheds værdi afhænger af fremtidige cash flow fra driften.

En anden metode anvendtes til kontrol, nemlig overskudsvurderingsmetoden (excess earnings method), som er baseret på antagelsen om, at en virksomheds værdi både afhænger af aktivernes værdi og den forventede rentabilitet.

Cash flow-metoden anerkendes generelt som den mest passende metode til at foretage en objektiv værdiansættelse af en virksomhed. For at kunne stole på denne metode kræves der en vis mængde oplysninger om virksomhedens tidligere og fremtidige præstationer. I det foreliggende tilfælde anvendtes følgende oplysninger:

— foreløbige 1996-regnskaber for Lloyd og Italia

— de reviderede årsregnskaber for Lloyd og Italia for 1992, 1993, 1994 og 1995

— korte redegørelser for Lloyds og Italias 1997-budgetter

— de økonomiske strategiplaner for Lloyd og Italia for årene 1997-1999.

Lloyd har siden 1992 søgt at forbedre sine finansielle resultater ved i første omgang at konsolidere nogle af tjenesteydelserne, hvilket bevirkede en kraftig kapacitetsnedskæring og en reduktion af nettounderskuddene, og senest ved et udvidet partnersamarbejde. Rederiet er begyndt at chartre fartøjer til partnerne, og lejer derpå selv et fast antal slots. Som følge af omlægningerne er rederiets aktiviteter og indtægter vokset (fra 291,6 mia. ITL i 1992 til 666,3 mia. ITL i 1996) medens driftsomkostningerne er faldet. Siden 1992 har Lloyd nedbragt sit årlige nettounderskud fra 29,3 mia. ITL i 1992 til 1,4 mia. ITL i 1996.

Italias resultater er ligeledes forbedret i de seneste år, primært som følge af at det har lagt sig fast på en række bestemte ruter. Indtægterne er vokset fra 186,9 mia. ITL i 1992 til 329,9 mia. ITL i 1996, men rederiet er stadig sårbart over for den øgede konkurrence og kapacitet på verdensmarkedet og er stærkt underkapitaliseret. Italia har reduceret nettounderskuddet fra 18,7 mia. ITL i 1992 til et break-even-resultat i 1996.

Ifølge sædvanlig praksis anvendtes en kontrolmetode, hvilket normalt er sammenligningsmetoden. Her anvender man hovedtallene fra sammenlignelige børsnoterede virksomheder, eller fra virksomheder, som har gennemgået en fusion eller virksomhedsovertagelse for nylig, til at foretage en værdiansættelse af virksomheden. Da der ikke fandtes et tilstrækkeligt antal sammenlignelige børsnoterede virksomheder eller fusions-/overtagelsestransaktioner, er denne metode ikke anvendt. I stedet har man anvendt excess earnings-metoden.

Ved at benytte ovenstående metoder nåede man frem til et værdiinterval for virksomhederne, som tager højde for en række variabler. Derigennem og ved anvendelse af en række teknikker fastslår vurderingsmanden, at han er nået frem til et realistisk interval af værdier for virksomhederne. Forretningshemmeligheden gør, at de omhandlede tal ikke kan offentliggøres, da det ville påvirke virksomhedernes salgspris.

Alle værdierne, herunder også dem i den lavere ende af skalaen, lå for hver enkelt virksomhed betydeligt over det samlede støttebeløb til virksomhederne. Det betyder, at selv når den laveste ansættelse af virksomhedernes værdi anvendes, vil den forventede salgspris overstige den planlagte kapitaltilførsel på 60 mia. ITL (31 mio. ECU) plus værdien af de aktiver, der overførtes i forbindelse med Finmare-gruppens omstrukturering (likvidation af Sidermar og Viamare), og som androg 66 mia. ITL (33 mio. ECU).

RETLIG VURDERING

Efter bestemmelserne i EF-traktatens artikel 92, stk. 1, er statsstøtte eller støtte, som ydes ved hjælp af statsmidler under enhver tænkelig form, og som fordrejer eller truer med at fordreje konkurrencevilkårene ved at begunstige visse virksomheder eller visse produktioner, uforenelig med fællesmarkedet i det omfang, den påvirker samhandelen mellem medlemsstaterne.

Som anført i EF-traktatens artikel 222 forholder fællesskabsretten sig neutral med hensyn til offentlig eller privat eje af foretagender. Økonomisk støtte, der letter privatiseringen af statsejede foretagender, kan derfor ikke som sådan blive undtaget fra grundprincippet i traktatens artikel 92, stk. 1, om, at statsstøtte er uforenelig med fællesmarkedet.

En privatisering gennem aktiesalg på børsen anses imidlertid generelt for at foregå på markedsvilkår og indebærer derfor ikke statsstøtte.

Hvis virksomheden ikke privatiseres gennem en børsemission, men gennem kommercielt salg af hele virksomheden eller en del af virksomheden til andre selskaber, skal en række betingelser opfyldes, som Kommissionen har fastsat i sin 23. beretning om konkurrencepolitikken (1993) ([1]);

— der skal afholdes et åbent udbud, som er gennemskueligt og ikke betinget af udførelsen af andre handlinger, f.eks. erhvervelse af andre aktiver end dem, udbuddet vedrører, eller fortsat drift af visse foretagender

— virksomheden skal sælges til den højest bydende, og

— tilbudsgiverne skal have tilstrækkelig tid og oplysninger til at foretage en ordentlig værdiansættelse af aktiverne, inden de afgiver bud.

Såfremt ovenstående betingelser overholdes, kan det uden yderligere undersøgelser antages, at der ikke er tale om støtte.

Inden børsemissionen kan gælden afskrives eller nedbringes, uden at dette giver formodning om støtte, forudsat at provenuet fra emissionen (eller salget) overstiger gældsnedsættelsen.

I det foreliggende tilfælde overstiger selv den laveste værdiansættelse af de to virksomheders salgsværdi ganske betragteligt den planlagte kapitaltilførsel på 60 mia. ITL plus værdien af de aktiver, der overførtes i forbindelse med Finmare-gruppens omstrukturering (likvidation af Sidermar og Viamare), og som andrager 66 mia. ITL (33 mio. ECU).

Dertil kommer, at der i henhold til almindelig finansieringsteori bør være tilknyttet en risikopræmie til den investering, som den økonomiske støtte, faktisk udgør. Der må også tages hensyn til perioden mellem investeringstidspunktet, og indtil afkast opnås. Det bør i denne forbindelse bemærkes, at salgsværdierne svinger mellem 20-25 %, og at den laveste værdi har dannet grundlag for vurderingen. Ved at vælge den laveste værdi tages der højde for risikopræmien. Med hensyn til tidsforløbet ventes der kun at gå kort tid mellem midlernes udbetaling og salget (salget forventes realiseret ultimo 1997). Derfor vil den laveste værdiansættelse overstige de renter, der eventuelt ville påløbe, hvis de beløb, der investeres i virksomhederne, blev indsat på bankkonti i samme periode.

Af ovenstående grunde kan den økonomiske støtte derfor ikke anses for at udgøre statsstøtte.

KONKLUSION

Den anmeldte kapitaltilførsel på 60 mia. ITL (31 mio. ECU) samt den økonomiske støtte, der er opnået gennem Finmare-gruppens omstrukturering, har ændret de to virksomheders situation, således at deres privatisering nu er realistisk. De uafhængige konsulenter, der har foretaget værdiansættelsen, har endvidere anført, at begge virksomheders situation gør, at de nu kan forventes at være overskudsgivende. De italienske myndigheder har accepteret, at ingen af virksomhederne ydes mere støtte i forbindelse med privatiseringen.

([1]) 23. beretning om konkurrencepolitikken, punkt 402-403.

De italienske myndigheder har påtaget sig at privatisere Lloyd og Italia hurtigt og på en gennemskuelig måde gennem et åbent udbud. Kommissionen modtog den 4. juli 1997 et brev, hvori de italienske myndigheder forpligter sig til at overholde følgende tidsplan;

— der er for nyligt ansat en uvildig konsulent, som skal rådgive regeringen i forbindelse privatiseringsplanerne
— privatiseringsforberedelserne afsluttes senest ultimo oktober 1997
— meddelelse om udbuddet offentliggøres senest ultimo november 1997
— fristen for at indsende bud udløber senest ultimo december 1997.

Den italienske regering bekræftede endvidere, at den har til hensigt at gennemføre de to virksomheders salg inden tre måneder fra fristen for indsendelse af bud.

I forbindelse med at Kommissionen godkendte ordningen, har den taget disse forpligtelser i betragtning, og den vil føre tilsyn med gennemførelsen af tidsplanen.

De italienske myndigheder har forpligtet sig til at udarbejde en rapport om anvendelsen af den økonomiske støtte og dens virkning, samt om privatiseringsprocessen, inden tre måneder fra købsaftalens underskrivelse.

Det foreslås derfor, at Kommissionen ikke rejser indvendinger mod den støtte, som de italienske myndigheder har ydet til de to virksomheder —

VEDTAGET FØLGENDE BESLUTNING:

Artikel 1

Den økonomiske støtte til Lloyd Triestino og Italia di Navigazione i form af en kapitaltilførsel på 60 mia. ITL (31 mio. ECU) og overførslen af aktiver med en værdi på 66 mia. ITL (33 mio. ECU) fra Finmare-gruppens to rederier, Sidermar og Viamare, der blev likvideret, (i alt 126 mia. ITL (64 mio. ECU) udgør ikke statsstøtte i henhold til EF-traktatens artikel 92, stk. 1.

Artikel 2

I forbindelse med nærværende beslutning har Kommissionen noteret sig, at de italienske myndigheder forpligter sig til følgende:

— bortset fra de beløb, der er anført i artikel 1, ydes der ikke yderligere støtte til Lloyd og Italia i forbindelse med de to virksomheders privatisering; myndighederne fortsætter med den planlagte privatisering af Lloyd og Italia, som gennemføres på en gennemskuelig måde ved et åbent udbud i henhold til betingelserne i den 23. beretning om konkurrencepolitikken, jf. ovenfor
— den italienske regering har desuden bekræftet, at den vil realisere salget af de to virksomheder inden tre måneder fra indsendelsesfristen for bud. Udbuddet om salg af de to virksomheder offentliggøres senest ved udgangen af november måned 1997, og fristen for indsendelse af bud udløber i slutningen af december måned 1997. Myndigederne forelægger en rapport for Kommissionen, hvori der redegøres for resultaterne af privatiseringen, herunder salgsprisen, inden tre måneder fra underskrivelsen af købsaftalen.

Artikel 3

Denne beslutning er rettet til Italien

Udfærdiget i Bruxelles, den 15. juli 1997.

På Kommissionens vegne
Neil KINNOCK
Medlem af Kommissionen