ΕΠΙΤΡΟΠΗ

ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

της 15ης Ιουλίου 1997

σχετικά με την ενίσχυση που χορηγήθηκε στις εταιρείες «Lloyd Triestino Società di Navigazione SpA» και «Italia di Navigazione SpA»

(Το κείμενο στην ιταλική γλώσσα είναι το μόνο αυθεντικό)

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

(98/234/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 την ίδρυση του Ευρωπαϊκού Οικονομικού Χώρου, και ιδίως το άρθρο 62 παράγραφος 1 στοιχείο α),

Έχοντας, συμφώνως προς τις διατάξεις των προαναφερθέντων άρθρων, τάξει στους ενδιαφερομένους προθεσμία για να υποβάλουν τις παρατηρήσεις τους και έχοντας εξετάσει τις εν λόγω παρατηρήσεις,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

ότι στις 16 Φεβρουαρίου 1994 [επιστολή SG (94) A/3082 που καταχωρήθηκε στις 24 Φεβρουαρίου 1994, η Μόνιμη Αντιπροσωπεία της Ιταλίας κοινοποίησε στη Γενική Γραμματεία της Επιτροπής το νέο διάταγμα νομοθετικού περιεχομένου (DL) [1] υπ' αριθ. 22/94 [2], το οποίο αφορούσε τη λήψη επειγόντων μέτρων για διάφορους τομείς της ιταλικής οικονομίας. Το εν λόγω διάταγμα περιείχε πρόταση χορήγησης χρηματοδοτικής ενίσχυσης στον ναυτιλιακό τομέα, συγκεκριμένα υπό μορφή εισφοράς κεφαλαίου στις εταιρείες «Lloyd Triestino Società di Navigazione SpA» (εφεξής καλούμενη «Lloyd») και «Italia di Navigazione SpA» (εφεξής καλούμενη «Italia»), τις δύο ναυτιλιακές εταιρείες διεθνών γραμμών του ομίλου Finmare [3]· η εν λόγω ενίσχυση αποτελούσε τμήμα συνολικού σχεδίου αναδιάρθρωσης. Το διάταγμα αντικαταστάθηκε στη συνέχεια από τον νόμο 204/95 ο οποίος παραμένει σε ισχύ. Η παρούσα διαβούλευση και πρόταση απόφασης της Επιτροπής έχει ως αντικείμενο την επίμαχη αναδιάρθρωση κεφαλαίου.

Λαμβάνοντας υπόψη ότι το διάταγμα 22/94 δημοσιεύθηκε στην *Gazzetta ufficiale della Repubblica italiana* στις 15 Ιανουαρίου 1994 και εν συνεχεία τέθηκε σε ισχύ, το σχέδιο αναδιάρθρωσης κεφαλαίου καταχωρήθηκε από τη Γενική Γραμματεία ως μη κοινοποιημένο πρόγραμμα ενίσχυσης.

Στις 27 Ιουλίου 1994, η Επιτροπή αποφάσισε να κινήσει την διαδικασία [4], της παραγράφου 2 του άρθρου 93, θεωρώντας ότι υπήρχαν, σε αυτό το στάδιο, αμφιβολίες σχετικά με τη συμβατότητα της προτεινόμενης χρηματοδοτικής ενίσχυσης με τη συνθήκη. Την απόφαση ακολούθησε η υποβολή παρατηρήσεων εκ μέρους της συνομοσπονδίας ιταλών εφοπλιστών [Confederazione Italiana Armatori ή «Confitarma» [5]]· πρόκειται για τον ιδιωτικού δικαίου σύνδεσμο των ιταλών εφοπλιστών), των αρχών της Μεγάλης Βρετανίας και ενός ανταγωνιστή της Lloyd, εκπροσωπούμενου από τους δικηγόρους του.

Οι ιταλικές αρχές υπέβαλαν τα σχόλιά τους και περαιτέρω πληροφορίες σχετικά με τις επιστολές της13ης Οκτωβρίου και της 24ης Νοεμβρίου 1994. Υπήρξε τακτική αλληλογρα-

(1) Συμφώνως προς το ιταλικό Σύνταγμα (άρθρο 77), σε περιπτώσεις εξαιρετικής ανάγκης ή σε κατεπείγουσες περιπτώσεις, η κυβέρνηση μπορεί να θεσπίσει προσωρινά μέτρα τα οποία έχουν ισχύ νόμου. Πρόκειται γαι διατάγματα νομοθετικού περιεχομένου (DL) τα οποία αρχίζουν να ισχύουν αυτομάτως κατόπιν τςη δημοσίευσής τους στην Επίσημη Εφημερίδα της Ιταλίας «*Gazzetta ufficiale della Repubblica italiana*» και παραμένουν σε ισχύ για εξήντα το πολύ ημέρες. Αυτά τα διατάγματα πρέπει να υποβληθούν από την κυβέρνηση στο Κοινοβούλιο προς κύρωση και παύουν εάν δεν έχουν εγκριθεί εξήντα ημέρες μετά τη δημοσίευσή τους στην *Gazzetta ufficiale*. Σε πολλές περιπτώσεις, μόλις λήξει η ισχύς ενός διατάγματος, αυτό αντικαθίσταται διαδοχικά από νέα, αν και ορισμένες διατάξεις μπορεί να τροποποιηθούν, και τα μέτρα παραμένουν σε ισχύ χωρίς να έχουν ψηφιστεί για μήνες ή και για χρόνια. Ωστόσο, το Συνταγματικό Δικαστήριο της Ιταλίας αποφάσισε το 1996 να μην ανανεώνονται πλέον τα διατάγματα νομοθετικού περιεχομένου μετά την πάροδο εξήντα ημερών διότι η ανανέωση αντίκειται στην αρχή σύμφωνα με την οποία η έκδοση διαταγμάτων νομοθετικού περιεχομένου είναι αιτιολογημένη μόνο σε κατεπείγουσες περιπτώσεις.

(2) Διάταγμα νομοθετικού περιεχομένου 22/94 της 13ης Ιανουαρίου 1994· δημοσιεύθηκε στην *Gazzetta ufficiale della Repubblica italiana* αριθ. 11 της 15ης Ιανουαρίου 1994.

(3) Η Finmare είναι εταιρεία χαρτοφυλακίου (holding company) ελεγχόμενη από το κράτος η οποία με τη σειρά της ελέγχει άμεσα δώδεκα ναυτιλιακές εταιρείες που αναπτύσσουν δραστηριότητα σε διαφορετικούς τομείς· σε αυτούς συμπεριλαμβάνονται ορισμένες υπηρεσίες διεθνών τακτικών γραμμών μεταφορών (εμπορευματοκιβωτίων) (εταιρείες Italia και Lloyd), η τοπική και μεσογειακή παράκτια ναυσιπλοΐα και υπηρεσίες ενδομεταφορών. Η Finmare διαχειρίζεται το 45 % των μεταφορών φορτίου χύδην της Ιταλίας, 9 % των μεταφορικών εμπορευματοκιβωτίων, 18 % των παράκτιων μεταφορών και 65 % των μεταφορών επιβατών μεταξύ ιταλικών λιμένων (επετηρίδα του ομίλου IRI 1992-1993).

(4) ΕΕ C 333 της 29. 11. 1994, σ. 6.

(5) Η Confitarma εκπροσωπεί το 83 % των ιδιωτών εφοπλιστών της Ιταλίας.

φία το 1995, κατά τη διαμόρφωση του σχεδίου αναδιάρθρωσης της Finmare, και οι τελικές πληροφορίες που ήταν απαραίτητες για τη λήψη απόφασης από την Επιτροπή διαβιβάστηκαν από τις ιταλικές αρχές στις 15 Μαΐου 1997. Υπήρξαν επίσης πολυάριθμες διμερείς συναντήσεις, τόσο στις Βρυξέλλες όσο και στη Ρώμη, η τελευταία των οποίων πραγματοποιήθηκε στις 17 Απριλίου 1996.

ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΤΩΝ ΜΕΤΡΩΝ

Η πρόταση αφορά εισφορά κεφαλαίου ύψους 60 δισεκατομμυρίων ιταλικών λιρών (31 εκατομμυρίων Ecu), πληρωτέων το 1996. Στη Lloyd θα χορηγηθεί ποσό 40 δισεκατομμυρίων ιταλικών λιρών και στην Italia ποσό 20 δισεκατομμυρίων ιταλικών λιρών. Οι ιταλικές αρχές επιβεβαίωσαν ότι δεν έχει καταβληθεί στη Lloyd και την Italia, οι οποίες εμφανίζουν ανεπάρκεια κεφαλαίων, η εν λόγω χρηματοδοτική ενίσχυση, πριν εκδώσει η Επιτροπή απόφαση.

Η πρόταση χορήγησης κρατικής ενίσχυσης για την αναδιάρθρωση κεφαλαίου των εταιρειών Lloyd και Italia αποτελεί τμήμα της τελικής φάσης της αναδιάθρωσης του δημόσιου στόλου της Ιταλίας. Κύριος σκοπός της επίμαχης εισφοράς κεφαλαίου είναι να αποκτήσουν οι δύο εταιρείες βιώσιμη χρηματοοικονομική βάση και να στηριχθεί η προσαρμογή τους στις κανονικές συνθήκες της αγοράς κατά τον αγώνα δρόμου προς την ιδιωτικοποίηση, η οποία έχει προγραμματιστεί να ξεκινήσει στις αρχές 1997.

Το ιταλικό κράτος τόνισε ότι, χωρίς την εισφορά κεφαλαίου, οι εταιρείες, οι οποίες είναι σημαντικοί εργοδότες, θα είναι οικονομικά πολύ αδύναμες για να ιδιωτικοποιηθούν. Η ιταλική κυβέρνηση επιθυμεί επομένως να ολοκληρώσει τη σημερινή διδικασία αναδιάρθρωσης, όπως έχει προβλεφθεί, ώστε να γίνει δυνατή η ιδιωτικοποίηση.

Η προγραμματισμένη ιδιωτικοποίηση προχωρεί: ο όμιλος Finmare ανέθεσε στην Citibank να προσδιορίσει πιθανούς αγοραστές και δόθηκε ευρεία δημοσιότητα στην αρχική πρόσκληση εκδήλωσης πιθανού ενδιαφέροντος, με αποτέλεσμα να εκδηλώσουν ενδιαφέρον ως πιθανοί αγοραστές ορισμένες ιταλικές και ξένες ναυτιλιακές εταιρείες που κατέχουν ηγετική θέση στον κλάδο. Η ιταλική κυβέρνηση υπέβαλε νομοσχέδιο, όπως απαιτεί η ιταλική νομοθεσία, για να επιτρέψει να προχωρήσει η πώληση μόλις η Επιτροπή λάβει απόφαση σχετικά με την εισφορά κεφαλαίου.

ΙΣΤΟΡΙΚΟ

Απο το 1970, ο όμιλος Finmare βρέθηκε σε δυσχερή οικονομική κατάσταση η οποία ώθησε τις ιταλικές αρχές να προτείνουν την αναδιάρθρωση του ομίλου. Η δεύτερη φάση της αναδιάρθρωσης, η οποία εκτελέστηκε στο πλαίσιο του νόμου της 5ης Δεκεμβρίου 1986, συνίστατο στο διαχωρισμό του ομίλου σε τομείς δραστηριότητας. Εξ αυτών θα ιδιωτικοποιηθεί το τμήμα τακτικών γραμμών (εμπορευματοκιβωτίων).

Παρά το γεγονός αυτό, η Lloyd και η Italia συνέχισαν να σημειώνουν απώλειες: οι ενοποιημένοι λογαριασμοί για το 1991 παρουσίασαν συνδυασμένες ζημίες 53 δισεκατομμυρίων ιταλικών λιρών (27 εκατομμυρίων Ecu). Για να καλυφθούν αυτές οι απώλειες και οι δύο εταιρείες ελευθέρωσαν οικονομικούς πόρους μέσω πώλησης περιουσιακών στοιχείων στο πλαίσιο της παρούσας διαδικασίας αναδιάρθρωσης. Επιπλέον, επί σειρά ετών, οι εταιρείες υπήρξαν αποδέκτες ενισχύσεων, οι οποίες παρασχέθηκαν στο πλαίσιο του νόμου 234/89 [1], ο οποίος είχε κοινοποιηθεί στην Επιτροπή. Η Επιτροπή επαλήθευσε ότι η ενίσχυση που χορηγήθηκε εμπίπτει στο καθεστώς ενισχύσεων που έχει θεσπιστεί με τον προαναφερθέντα νόμο πλαίσιο και ότι η εν λόγω ενίσχυση τηρεί τους όρους υπό τους οποίους εγκρίθηκε το καθεστώς αυτό. Συνεπώς η εν λόγω ενίσχυση αποτελεί υφιστάμενη ενίσχυση. Κατά τα τελευταία έτη, και οι δύο εταιρείες λειτούργησαν σε επίπεδα σχεδόν εξισορρόπησης των ζημιών με τα κέρδη.

Ωστόσο, κατά το 1991, η IRI [2], η μητρική εταιρεία της Finmane, άρχισε να έχει αμφιβολίες σχετικά με τη στρατηγική σημασία των εταιρειών και τις ικανότητες των δημοσίων εταιρειών χαρτοφυλακίου να διαχειριστούν τις υποθέσεις τους. Από την άνοιξη 1992, ο όμιλος Finmare αφιέρωσε σημαντικό χρόνο και προσπάθειες για την ανάπτυξη και την εφαρμογή του σχεδίου αναδιάρθρωσης.

Τον Ιανουάριο 1994, υποβλήθηκε στην κυβέρνηση σχέδιο αναδιάρθρωσης, σε αδρές γραμμές. Αυτό προέβλεπε:

— ταχεία ιδιωτικοποίηση του κλάδου μεταφοράς φορτίου χύδην,

— εξαγορά, εκ μέρους των κρατικών σιδηροδρόμων, των εταιρειών που εκτελούν δρομολόγια προς τα νησιά και

— συγχώνευση των δύο εταιρειών του τομέα διεθνών τακτικών γραμμών.

Ωστόσο, τελικά δεν προτείνεται να συγχωνευθούν η Lloyd και η Italia αλλά να ιδιωτικοποιηθούν χωριστά. Επιπροσθέτως, ορισμένες δραστηριότητες και περιουσιακά στοιχεία μεταφέρθηκαν ή πωλήθηκαν πριν τις συγχωνεύσεις μεταξύ εταιρειών προκειμένου να βελτιωθούν οι ισολογισμοί των εταιρειών του ομίλου Finmare.

Ενώ αναπτύχθηκε το λεπτομερές σχέδιο για το τελικό στάδιο αναδιάρθρωσης του ομίλου, η κυβέρνηση εξέδωσε διάταξη (αριθ. 22) στις 13 Ιανουαρίου 1994. Αυτό προέβλεπε ότι: «Προκειμένου να γίνει δυνατή η εξυγίανση και η επικερδέστερη ιδιωτικοποίηση των επιχειρήσεων του ομίλου Finmare, κατόπιν εγκρίσεως εκ μέρους των υπουργών Μεταφορών, Ναυτιλίας και Οικονομικών ενός κατάλληλου σχεδίου αναδιάρθρωσης του ομίλου, επιτρέπονται οι παρεμβάσεις του Υπουργείου Οικονομικών για την αναδιάρθρωση κεφαλαίου, ιδίως των επιχειρήσεων που λειτουργούν στον τομέα των διεθνών θαλάσσιων μεταφορών.»

Τον Σεπτέμβριο 1995, η κυβέρνηση υπέβαλε το τελικό σχέδιο αναδιάρθρωσης του ομίλου Finmare, το οποίο απέβλεπε στη χρηματοοικονομική εξυγίανση των εταιρειών πριν την ιδιωτικοποίησή τους. Μετά από συζητήσεις με τις υπεύθυνες επιτροπές του Κοινοβουλίου και της Γερουσίας, το σχέδιο εγκρίθηκε οριστικά και διαβιβάστηκε στην Επιτροπή τον Ιανουάριο 1996.

[1] ΕΕ C 239 της 25. 9. 1990, σ. 10.

[2] Το IRI (ινστιτούτο βιομηχανικής ανασυγκρότησης) είναι δημόσιος οργανισμός ο οποίος δημιουργήθηκε το 1933 για το συντονισμό και τη στήριξη, μέσω επιμέρους χρηματοοικονομικών εταιρειών χαρτοφυλακίου (subholdings), οικονομικών δραστηριοτήτων θεωρούμενων εθνικού συμφέροντος (π.χ. RAI, Alitalia, Stet, Fincantieri, Finmare).

Όπως προαναφέρθηκε, πραγματοποιήθηκαν ορισμένες συγχωνεύσεις, μεταφορές και πωλήσεις περιουσιακών στοιχείων στον όμιλο Finmare μετά τον Ιούλιο 1996. Εξ αυτών, οι μόνες που επηρέασαν τις δύο υπόψη εταιρείες ήταν οι ακόλουθες·

— η εταιρεία παράκτιας ναυσιπλοΐας Sidermar, θυγατρική κατά 100 % της Finmare, έπαυσε τις δραστηριότητές της τον Σεπτέμβριο 1995, μετά την πώληση σε ιδιώτες του στόλου 14 σκαφών που διέθετε· τα εναπομένοντα περιουσιακά στοιχεία και υποχρεώσεις μεταφέρθηκαν τότε στη Lloyd, μέσω συγχώνευσης, την 1η Σεπτεμβρίου 1996, με αποτέλεσμα να αυξηθούν τα περιουσιακά στοιχεία της τελευταίας κατά 50 δισεκατομμύρια ιταλικές λίρες (25 εκατομμύρια Ecu),

— παρομοίως, δύο σκάφη που διέθετε η Viamare, άλλη εταιρεία του ομίλου Finmare, πωλήθηκαν στην Tirrenia, την κύρια επιχείρηση ενδομεταφορών της δυτικής Ιταλίας στον όμιλο· το τρίτο σκάφος της Viamare πωλήθηκε σε ελληνική εταιρεία. Η Viamare στη συνέχεια έπαυσε τις δραστηριότητές της και τα εναπομένοντα περιουσιακά στοιχεία και υποχρεώσεις της μεταφέρθηκαν στην Italia μέσω συγχώνευσης. Τα χρέη της Viamare διευθετήθηκαν και η Italia επωφελήθηκε από εισροή 16 δισεκατομμύρια ιταλικές λίρες (8 εκατομμυρίων Ecu).

Οι ως άνω διευθετήσεις επηρέασαν τη συνολική οικονομική εικόνα της Lloyd και της Italia και οι βάσεις περιουσιακών στοιχείων και των δύο εταιρειών αυξήθηκαν. Καθώς επρόκειτο για διευθετήσεις εντός του ομίλου Finmare, οι ιταλικές αρχές θεώρησαν ότι δεν αποτελούσαν κρατική ενίσχυση κατά την έννοια των άρθρων 92 και 93 της συνθήκης ΕΚ.

Ωστόσο, τα οφέλη που προέκυψαν για τη Lloyd και την Italia από την αναδιάρθρωση αποτελούν σαφώς οικονομικό πλεονέκτημα το οποίο θα μπορούσε να αποτελεί κρατική ενίσχυση. Η Επιτροπή συνεπώς έλαβε υπόψη τα ως άνω ποσά κατά την εκτίμηση της οικονομικής ενίσχυσης που έχει χορηγηθεί στις δύο επιχειρήσεις.

ΕΝΑΡΞΗ ΤΗΣ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑΣ ΣΤΙΣ 27 ΙΟΥΛΙΟΥ 1994

Με την απόφαση της 27ης Ιουλίου 1994, η Επιτροπή αποφάσισε να κινήσει τη διαδικασία βάσει της παραγράφου 3 του άρθρου 92 της συνθήκης, δεδομένου ότι η προτεινόμενη εισφορά κεφαλαίου ενδεχομένως να μην είναι αιτιολογημένη σε αυτή τη φάση ως κοινού ευρωπαϊκού ενδιαφέροντος.

Ένα κράτος μέλος και δύο ενδιαφερόμενα μέρη διατύπωσαν παρατηρήσεις σχετικά με την προτεινόμενη εισφορά κεφαλαίου για τις εταιρείες Lloyd και Italia στο πλαίσιο της διαδικασίας της παραγράφου 2 του άρθρου 93.

i) **Η κυβέρνηση του Ηνωμένου Βασιλείου**

Η κυβέρνηση του Ηνωμένου Βασιλείου εξέφρασε την ικανοποίησή της για την απόφαση έναρξης της διαδικασίας, θεωρώντας γενικώς ότι δεν πρέπει να χορηγούνται κρατικές ενισχύσεις όταν υπάρχει ενδεχόμενο στρέβλωσης του ανταγωνισμού μεταξύ των κοινοτικών ναυτιλιακών εταιρειών, γεγονός αντίθετο με τα συμφέροντα των οικονομικών φορέων και των καταναλωτών. Υπογράμμισε ιδιαιτέρως ότι πολλές ναυτιλιακές εταιρείες δραστηριοποιούνται στις τακτικές γραμμές μεταφορών και ότι η χορήγηση χρηματοδοτικής ενίσχυσης στις δύο ιταλικές εταιρείες θα μπορούσε να αποβεί επιζήμια για την εμπορική ανάπτυξη αποδοτικότερων εταιρειών ([1]).

Υποστήριξε επίσης ότι, η χρηματοδοτική ενίσχυση για την αναδιάρθρωση δεν μπορεί να εγκριθεί από την Επιτροπή δεδομένου ότι δεν υπάρχουν λεπτομέρειες για τη διαδικασία αναδιάρθρωσης ούτε στοιχεία προόδου προς την αποκατάσταση της βιωσιμότητας· ότι το εύρος της ιδιωτικοποίησης δεν ήταν σαφές και ότι υπήρχαν πολλές αμφιβολίες σχετικά με τις επιπτώσεις της ίδιας της ιδιωτικοποίησης, η οποία θα μπορούσε να οδηγήσει σε περαιτέρω δαπάνες εκποίησης στο μέλλον· ότι δεν μπορούσε να εφαρμοστεί η αρχή του επενδυτή στην ελεύθερη αγορά, δεδομένου ότι δεν είχαν μετρηθεί ποσοτικά οι επιπτώσεις διαφορετικών στρατηγικών.

Η κυβέρνηση του Ηνωμένου Βασιλείου αντιμετώπισε ευμενώς την πρόθεση των ιταλικών αρχών για ιδιωτικοποίηση των δύο εταιρειών και αναγνώρισε ότι η προτεινόμενη εισφορά κεφαλαίου θα μπορούσε να εγκριθεί εάν αποτελούσε εγγύηση για επαναφορά στην οικονομική βιωσιμότητα, σύμφωνα με το σχέδιο δράσης ρεαλιστικό, πλήρως τεκμηριωμένο και με συγκεκριμένες προθεσμίες. Αυτό θα μπορούσε να αποβεί επωφελές για την Κοινότητα προωθώντας τον ανταγωνισμό και θέτοντας τέλος στις επιχορηγήσεις στις δύο εταιρείες, αποφεύγοντας συγχρόνως τον πολιτικό αντίκτυπο της εκποίησης. Η κυβέρνηση του Ηνωμένου Βασιλείου πρότεινε να υπάρχει δυνατότητα ελέγχου του μέτρου της χρηματοδοτικής ενίσχυσης και του σχεδίου δράσης και παρακολούθησής τους από την Επιτροπή κατά το διάστημα της επαναφοράς στην οικονομική βιωσιμότητα. Οι αρχές του Ηνωμένου Βασιλείου θεώρησαν επίσης ότι τα κράτη μέλη και τα ενδιαφερόμενα μέρη πρέπει να έχουν πρόσβαση στο υλικό τεκμηρίωσης και πρέπει να έχουν τη δυνατότητα να διατυπώσουν σχόλια.

ii) **Ένας ανταγωνιστής της Lloyd**

Ένας ανταγωνιστής της Lloyd κατήγγελε ότι η τελευταία καταχράστηκε την δεσπόζουσα θέση της στις διαδρομές από την Ιταλία προς τις μεσογειακές χώρες και τη Νότια Αφρική, αυξάνοντας την χωρητικότητα και εφαρμόζοντας τιμολόγια κάτω του κόστους καθώς και συνάπτοντας δεσμευτικές συμβάσεις με τους μεταφορείς. Η Επιτροπή δεν βρήκε κανένα αποδεικτικό στοιχείο σχετικά με την καταγγελία.

iii) **Confitarma**

Η Confitarma επανειλημμένα επέστησε την προσοχή της Επιτροπής στα προτεινόμενα μέτρα χρηματοδοτικής ενίσχυσης υποβάλλοντας αντίγραφα των νέων διαταγμάτων νομοθετικού περιεχομένου και υποδεικνύοντας τα αποσπάσματα που αναφέρονται στην ενίσχυση αυτή. Η Confitarma εξέφρασε γενικά την ανησυχία ότι η χρηματοδοτική ενίσχυση για τη στήριξη του δημόσιου στόλου πλοίων

([1]) Οι γραμμές που εξυπηρετούνται είναι, για την Lloyd, Αφρική, Ασία και Ωκεανία και, για την Italia, Βόρεια και Νότια Αμερική. Υπάρχει πλήρης ελευθερία παροχής υπηρεσιών για όλες τις επιχειρήσεις στις γραμμές αυτές και ο ανταγωνισμός είναι σκληρός.

τακτικών γραμμών, και ιδίως η αναδιάρθρωση κεφαλαίου, θα μπορούσαν να στρεβλώσουν τον ανταγωνισμό, βλάπτοντας την ανάπτυξη των κανονικών εμπορικών στρατηγικών. Η θέση αυτή υποστηρίχθηκε επίσης από την αρχή σε θέματα ανταγωνισμού και εμπορίου της Ιταλίας, στη θέση που εξέδωσε στις 26 Ιανουαρίου και απευθυνόταν στις ιταλικές αρχές.

iv) **Η απάντηση των ιταλικών αρχών**

Οι ιταλικές αρχές υπέβαλαν συγκεκριμένα λεπτομερή στοιχεία (εμπιστευτικού χαρακτήρα σε εμπορικό επίπεδο) σχετικά με την εξέλιξη των εταιρειών Lloyd και Italia κατά την περίοδο της αναδιάρθρωσης. Από αυτές διαπιστώθηκε αξιοσημείωτη βελτίωση της παραγωγικότητας, με αύξηση του αριθμού των μεταφερόμενων εμπορευματοκιβωτίων παρά τη μείωση του προσωπικού και του αριθμού των πλοίων. Οι εταιρείες έχουν υιοθετήσει νέα εμπορική στρατηγική βασισμένη στη συνεργασία με τις επιχειρήσεις που αναπτύσσουν ανάλογη δραστηριότητα, με τους μισθωτές χώρου (slot charters) κ.λπ. Επιπλέον, μειώθηκαν τα χρέη των επιχειρήσεων, αυξήθηκε το εισόδημά τους και οι εταιρείες λειτουργούν πλέον και οι δύο σε υγιέστερο οικονομικό περιβάλλον. Ωστόσο, παρά τις βελτιώσεις αυτές, ιδίως στον τομέα της παραγωγικότητας και του μειωμένου κόστους λειτουργίας, παραμένει απαραίτητη μια εισφορά κεφαλαίου προκειμένου να εξυγιανθούν οικονομικά και να είναι κατάλληλες για ιδιωτικοποίηση οι εν λόγω εταιρείες οι οποίες σήμερα παρουσιάζουν ανεπάρκεια κεφαλαίου.

Οι υπηρεσίες της Επιτροπής ζήτησαν επίσης περισσότερες λεπτομέρειες σχετικά με την οικονομική θέση των εταιρειών Lloyd και Italia, τις οποίες υπέβαλαν οι ιταλικές αρχές στις συνεδριάσεις που διεξήχθησαν στις Βρυξέλλες στις 12 Νοεμβρίου 1996 και στις 17 Απριλίου 1997 και στην κατοπινή αλληλογραφία.

Κατά τη γνώμη των ιταλικών αρχών τα προτεινόμενα και χορηγηθέντα ποσά στις δύο εταιρείες δεν υπερβαίνουν αυτά που ένας λογικός ιδιοκτήτης θα υπένδυε στις επιχειρήσεις του από τις οποίες έχει σκοπό να απαλλαχθεί. Σε κάθε περίπτωση υποστήριξαν, οι εισπράξεις από την πώληση σε περίπτωση ιδιωτικοποίησης θα υπερβαίνουν κάθε πόσο που θα επενδυθεί από τον ιδιοκτήτη για την προετοιμασία τους για ιδιωτικοποίηση. Οι υπηρεσίες της Επιτροπής ζήτησαν αποδείξεις για αυτόν τον ισχυρισμό τις οποίες οι ιταλικές αρχές ανέλαβαν να προσκομίσουν.

ΕΚΤΙΜΗΣΗ ΤΩΝ ΕΤΑΙΡΕΙΩΝ

Ένας διεθνούς φήμης ανεξάρτητος σύμβουλος ανέλαβε να προχωρήσει σε εκτενή εκτίμηση των εταιρειών.

Ο σύμβουλος χρησιμοποίησε δύο μεθόδους πεοκειμένου να προσδιορίσει την αξία των εταιρεών. Η κύρια μέθοδος που χρησιμοποιήθηκε ήταν η μέθοδος Discounted Cash Flows (DCF) η οποία βασίζεται στην υπόθεση ότι η αξία της εταιρείας εξαρτάται από την εισροή χρημάτων που αναμένεται να προκύψει από τη λειτουργία της επιχείρησης στο μέλλον.

Η δεύτερη μέθοδος που χρησομοποίησε (μέθοδος ελέγχου) ήταν η λεγόμενη μέθοδος Excess Earnings (EE), η οποία βασίζεται στην υπόθεση ότι η αξία της εταιρείας εξαρτάται από την αξία των περιουσιακών στοιχείων της και από την αναμενόμενη αποδοτικότητά της.

Η μέθοδος DCF που χρησιμοποίησε ο σύμβουλος αναγνωρίζεται ευρέως ως η καταλληλότερη μέθοδος αντικειμενικής εκτίμησης των εταιρειών. Για να είναι αξιόπιστη η μέθοδος απαιτούνται ορισμένα στοιχεία για τις περασμένες και μελλοντικές επιδόσεις της εταιρείας. Στη συγκεκριμένη περίπτωση, τα στοιχεία που χρησιμοποιήθηκα ήταν τα ακόλουθα:

— οι προκαταρκτικές οικονομικές εκθέσεις για το 1996 των εταιρεών Lloyd και Italia,

— οι οικονομικές εκθέσεις των ορκωτών λογιστών των εταιρειών Lloyd και Italia για το 1992, 1993, 1994 και 1995,

— αποσπάσματα των προϋπολογισμών του 1997 για τις εταιρείες Lloyd και Italia,

— τα οικονομικά προγράμματα των εταιρειών Lloyd και Italia για την περίοδο 1997-99.

Από το 1992, η Lloyd επιδιώκει να βελτιώσει τις οικονομικές επιδόσεις της, αρχικά εξυγιαίνοντας ορισμένες από τις υπηρεσίες που προσφέρει με αποτέλεσμα σοβαρή συνολική μείωση χωρητικότητας και ελάττωση των καθαρών ζημιών, και κατόπιν συνεργαζόμενη εκτενώς με τους εταίρους της. Η εταιρεία άρχισε να μισθώνει τα πλοία της σε εταίρους της και στη συνέχεια μίσθωσε σταθερό αριθμό θέσεων. Οι αλλαγές αυτές οδήγησαν σε συνολική αύξηση των εργασιών και των εσόδων της εταιρείας (από 291,6 δισεκατομμύρια ιταλικές λίρες το 1992 σε 666,3 δισεκατομμύρια ιταλικές λίρες το 1996) και σε μείωση του λειτουργικού κόστους. Από το 1992 η Lloyd μείωσε την καθαρή ετήσια ζημία της από 29,3 δισεκατομμύρια ιταλικές λίρες το 1992 σε 1,4 δισεκατομμύρια ιταλικές λίρες το 1996.

Οι επιδόσεις της Italia βελτιώθηκαν τα τελευταία χρόνια, κυρίως επειδή επικέντρωσε τις δραστηριότητές της σε ορισμένες εξειδικευμένες γραμμές, τα έσοδά της αυξήθηκαν από 186,9 δισεκατομμύρια ιταλικές λίρες το 1992 σε 329,9 δισεκατομμύρια ιταλικές λίρες το 1996, η εταιρεία ωστόσο παραμένει τρωτή λόγω αύξησης του ανταγωνισμού και της διάθεσης χωρητικότητας στην παγκόσμια αγορά και πάσχει από σοβαρή ανεπάρκεια κεφαλαίων. Οι καθαρές ζημίες της Italia (18,7 δισεκατομμύρια ιταλικές λίρες το 1992) μειώθηκαν σταδιακά και έφθασε, το 1996, σε κατάσταση εξισορρόπησης των ζημιών με τα κέρδη.

Σύμφωνα με τη συνήθη πρακτική χρησιμοποιήθηκε μια «μέθοδος ελέγχου»· η συνήθης μέθοδος ελέγχου θα ήταν η λεγόμενη «μέθοδος συγκρίσιμων» με την οποία για τον υπολογισμό της αξίας μιας εταιρείας χρησιμοποιούνται τα κύρια χρηματοοικονομικά στοιχεία ομοειδών εταιρειών που συναλλάσσονται ή πωλούνται στις χρηματοοικονομικές αγορές ή έχουν προσφάτως αποτελέσει αντικείμενο συγχώνευσης ή αγοραπωλησίας. Ωστόσο, δεδομένης της έλλειψης επαρκούς αριθμού συγκρίσιμων εταιρειών και δραστηριοτήτων συγχώνευσης/αγοραπωλησίας, δεν χρησιμοποιήθηκε η μέθοδος αυτή. Αντ' αυτής, χρησιμοποιήθηκε η μέθοδος Excess Earnings.

Με τις δύο ανωτέρω μεθόδους προέκυψε μια σειρά τιμών για την αξία κάθε επιχείρησης οι οποίες λαμβάνουν υπόψη ορισμένες μεταβλητές. Με τον τρόπο αυτό, και χρησιμοποιώντας ορισμένες τεχνικές, ο σύμβουλος κατέληξε σε ένα πεδίο ρεαλιστικών, κατά τη γνώμη του, τιμών για την αξία κάθε εταιρείας. Οι τιμές αυτές δεν μπορούν να γνωστοποιηθούν για λόγους εμπορικής εχεμύθειας δεδομένου ότι η γνωστοποίησή τους θα επηρέαζε την τιμή πώλησης των εταιρειών.

Όλες οι τιμές, ακόμη και οι χαμηλότερες, που προσδιορίστηκαν για κάθε εταιρεία ήταν σημαντικά υψηλότερες από το συνολικό ποσό χρηματοδοτικής ενίσχυσης που έχει αφιερωθεί στην κάθε εταιρεία. Επομένως, ακόμη και σύμφωνα με τη χαμηλότερη εκτίμηση της αξίας κάθε εταιρείας, η αναμενόμενη τιμή πώλησης θα υπερβεί την προτεινόμενη εισφορά κεφαλαίου ύψους 60 δισεκατομμυρίων ιταλικών λιρών (31 εκατομμυρίων Ecu), συν την αξία των περιουσιακών στοιχείων που μεταφέρθηκαν σε αυτήν κατόπιν της αναδιάρθρωσης του ομίλου Finmare (εκποίηση των εταιρειών Sidermar και Viamare) η οποία ανέρχεται σε 66 δισεκατομμύρια ιταλικές λίρες (33 εκατομμύρια Ecu).

ΝΟΜΙΚΗ ΕΚΤΙΜΗΣΗ

Σύμφωνα με όσα προβλέπονται στην παράγραφο 1 του άρθρου 92 της συνθήκης ΕΚ, ενισχύσεις που χορηγούνται υπό οποιαδήποτε μορφή από τα κράτη ή με κρατικούς πόρους και που νοθεύουν ή απειλούν να νοθεύσουν τον ανταγωνισμό δια της ευνοϊκής μεταχειρίσεως ορισμένων επιχειρήσεων ή ορισμένων κλάδων παραγωγής είναι ασυμβίβαστες με την κοινή αγορά, κατά το μέτρο που επηρεάζουν τις μεταξύ κρατών μελών συναλλαγές.

Όπως προβλέπεται στο άρθρο 222 της συνθήκης ΕΚ, η κοινοτική νομοθεσία είναι ουδέτερη όσον αφορά το ιδιοκτησιακό καθεστώς, δημόσιο ή ιδιωτικό, των επιχειρήσεων. Συνεπώς, το γεγονός ότι η χρηματοδοτική ενίσχυση παρέχεται για να διευκολυνθεί η ιδιωτικοποίηση μιας κρατικής επιχείρησης δεν αποτελεί, από μόνο του, λόγο παρέκκλισης από τη βασική αρχή του ασυμβίβαστου των κρατικών ενισχύσεων με την κοινή αγορά, όπως αυτή προβλέπεται στην παράγραφο 1 του άρθρου 92.

Όταν ωστόσο η ιδιωτικοποίηση πραγματοποιείται με πώληση μετοχών στο χρηματιστήριο, θεωρείται γενικώς ότι η πώληση πραγματοποιείται σύμφωνα με τους όρους της αγοράς και δεν συνεπάγεται επομένως κρατική ενίσχυση.

Όταν όμως η εταιρεία ιδιωτικοποιείται όχι μέσω χρηματιστηρίου αλλά με εμπορική πώληση (πώληση της εταιρείας ως συνόλου ή κατά τμήματα σε άλλες εταιρείες) πρέπει να τηρούνται ορισμένοι όροι, όπως ορίζεται στην XXIIIη έκθεση επί της πολιτικής ανταγωνισμού της Επιτροπής (1993) [1]

— θα πρέπει να υπάρξει δημόσια πρόσκληση υποβολής προσφορών, ανοικτή σε όλους τους ενδιαφερόμενους, διαφανής και ανεξάρτητη από τα αποτελέσματα άλλων πράξεων, όπως είναι απόκτηση άλλων περιουσιακών στοιχείων εκτός από αυτά για τα οποία υποβάλλεται προσφορά ή η συνέχιση της άσκησης ορισμένων επιχειρηματικών δραστηριοτήτων,

— η επιχείρηση πρέπει να πωληθεί στον πλειοδότη,

— οι υποβάλλοντες προσφορά πρέπει να έχουν επαρκή χρόνο και στοιχεία για τη σωστή αξιολόγηση των περιουσιακών στοιχείων, βάσει της οποίας θα υποβληθεί η προσφορά.

Εάν τηρούνται οι ως άνω όροι μπορεί να θεωρηθεί, χωρίς περαιτέρω εξέταση, ότι δεν υφίσταται κρατική ενίσχυση.

Πριν από τη διάθεση των μετοχών, μπορεί να υπάρξει διαγραφή ή μείωση των χρεών χωρίς αυτό να σημαίνει ότι υπάρχει κρατική ενίσχυση, αρκεί τα έσοδα από τη διάθεση των μετοχών (ή την εμπορική πώληση) να υπερκεράζουν τη μείωση του χρέους.

Στην παρούσα περίπτωση, ακόμη και οι μετριοπαθέστερες εκτιμήσεις των προβλεπόμενων τιμών πώλησης για τις δύο εταιρείες υπερβαίνουν κατά πολύ το ποσό της προτεινόμενης εισφοράς κεφαλαίου το οποίο ανέρχεται σε 60 δισεκατομμύρια λίρες συν την αξία των περιουσιακών στοιχείων που μεταφέρθηκαν σε αυτές κατόπιν της αναδιάρθρωσης του ομίλου Finmare (εκποίηση των εταιρειών Sidermar και Viamare) η οποία ανέρχεται σε 66 δισεκατομμύρια ιταλικές λίρες (33 εκατομμύρια Ecu).

Επιπλέον, η χρηματοδοτική ενίσχυση η οποία αποτελεί αντικείμενο της παρούσας διαβούλευσης πρέπει, ως επένδυση, σύμφωνα με τη γενική οικονομική θεωρία, να περιλαμβάνει ένα πριμ κινδύνου και πρέπει να λαμβάνεται επίσης υπόψη το χρονικό διάστημα μεταξύ επένδυσης και απόδοσης. Στο πλαίσιο αυτό, πρέπει να σημειωθεί ότι το εύρος των τιμών πώλησης είναι της τάξης του 20-25 % και ότι ως βάση της εκτίμησης έχει επιλεχθεί η χαμηλότερη αξία. Με τον τρόπο αυτό λαμβάνεται υπόψη και το πριμ κινδύνου. Όσον αφορά το ζήτημα του χρονοδιαγράμματος, το χρονικό διάστημα μεταξύ της καταβολής της χρηματοδότησης και της πώλησης αναμένεται σύντομο (η πώληση προγραμματίζετια για τα τέλη 1997 περίπου)· συνεπώς, ακόμη και η χαμηλότερη από τις προβλεπόμενες τιμές πώλησης θα αποδειχθεί ανώτερη από οποιαδήποτε απόδοση από τοκισμό που θα προέκυπτε εάν τα επενδυόμενα στις εταιρείες ποσά κατατίθεντο σε τραπεζικό λογαριασμό για το ίδιο χρονικό διάστημα.

Επομένως, για τους προαναφερθέντες λόγους, η χρηματοδοτική ενίσχυση μπορεί να θεωρηθεί ότι δεν αποτελεί κρατική ενίσχυση.

ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Εν κατακλείδι, η εισφορά κεφαλαίου ύψους 60 δισεκατομμυρίων ιταλικών λιρών (31 εκατομμυρίων Ecu) όπως αναφέρεται στην κοινοποίηση, σε συνδυασμό με την οικονομική ενίσχυση που προέκυψε από την αναδιάρθρωση του ομίλου Finmare έφερε τις δύο εταιρείες σε θέση όπου μπορούν πλέον ρεαλιστικά να ιδιωτικοποιηθούν. Οι ανεξάρτητοι σύμβουλοι υπέδειξαν επίσης ότι και οι δύο εταιρείες φαίνονται πλέον ικανές να λειτουργήσουν κερδοφόρα. Οι ιταλικές αρχές έχουν συμφωνήσει ότι δεν θα χορηγηθεί περαιτέρω ενίσχυση σε καμία από τις δύο εταιρείες σε συνδυασμό με την ιδιωτικοποίηση.

[1] XXIIIη έκθεση επί της πολιτικής ανταγωνισμού, σημεία 402-403.

Οι ιταλικές αρχές έχουν αναλάβει να προχωρήσουν με ταχύτητα στην ιδιωτικοποίηση της Lloyd και της Italia με διαφανή τρόπο, δηλαδή με δημόσιο διαγωνισμό, και έχουν επιβεβαιώσει, με δέσμευσή τους που κοινοποιήθηκε στις 4 Ιουλίου 1997, το ακόλουθο χρονοδιάγραμμα:

— διορίστηκε προσφάτως ανεξάρτητος σύμβουλος για να συμβουλεύσει την κυβέρνηση σχετικά με την προετοιμασία της ιδιωτικοποίησης,

— η προετοιμασία της ιδιωτικοποίησης θα έχει ολοκληρωθεί έως τα τέλη Οκτωβρίου 1997 το αργότερο,

— η προκήρυξη του διαγωνισμού θα δημοσιευτεί έως τα τέλη Νοεμβρίου 1997 το αργότερο,

— η προθεσμία υποβολής προσφορών δεν θα υπερβαίνει τα τέλη Δεκεμβρίου 1997.

Η ιταλική κυβέρνηση περαιτέρω επιβεβαίωσε την πρόθεσή της να ολοκληρώσει την πώληση των δύο εταιρειών εντός τριών μηνών από την προθεσμία υποβολής προσφορών.

Κατά την έγκριση του προγράμματος, η Επιτροπή έλαβε υπόψη αυτές τις δεσμεύσεις και θα παρακολουθήσει την εφαρμογή του χρονοδιαγράμματος.

Οι ιταλικές αρχές έχουν επίσης αναλάβει να συντάξουν έκθεση για τα αποτελέσματα που απέφερε η χρηματοδοτική ενίσχυση και για την πρόοδο της διαδικασίας ιδιωτικοποίησης, εντός τριών μηνών από την υπογραφή της σύμβασης πώλησης.

Προτείνεται επομένως να μην εγείρει αντιρρήσεις η Επιτροπή για τη χρηματοδοτική ενίσχυση που χορήγησαν οι ιταλικές αρχές στις δύο εταιρείες,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΑΠΟΦΑΣΗ:

Άρθρο 1

Η χρηματοδοτική ενίσχυση που χορηγείται στις εταιρείες Lloyd Triestino και Italia di Navigazione υπό μορφή εισφοράς κεφαλαίου ύψους 60 δισεκατομμυρίων ιταλικών λιρών (31 εκατομμυρίων Ecu) και η μεταφορά περιουσιακών στοιχείων από τις εκποιηθείσες ναυτιλιακές εταιρείες του ομίλου Finmare, τις εταιρείες Sidermar και Viamare, ύψους 66 δισεκατομμυρίων ιταλικών λιρών (33 εκατομμυρίων Ecu), συνολικού ύψους 126 δισεκατομμυρίων ιταλικών λιρών (64 εκατομμυρίων Ecu) δεν αποτελούν κρατική ενίσχυση κατά την έννοια της παραγράφου 1 του άρθρου 92 της συνθήκης ΕΚ.

Άρθρο 2

Για τη λήψη της παρούσας απόφασης η Επιτροπή λαμβάνει υπόψη τις ακόλουθες δεσμεύσεις των ιταλικών αρχών·

— εκτός από τα ποσά που αναφέρονται στο άρθρο 1, δεν θα χορηγηθεί περαιτέρω ενίσχυση στις εταιρείες Lloyd και Italia για την ιδιωτικοποίησή τους· οι εν λόγω αρχές θα προσχωρήσουν στην προβλεπόμενη ιδιωτικοποίηση των εταιρειών Lloyd και Italia με διαφανή τρόπο, δηλαδή με δημόσιο διαγωνισμό συμφώνως προς τους όρους που προβλέπονται στην XXIIIη έκθεση επί της πολιτικής ανταγωνισμού, όπως αναφέρεται στο παρόν έγγραφο,

— η ιταλική κυβέρνηση επιβεβαίωσε περαιτέρω την πρόθεσή της να ολοκληρωθεί η πώληση των δύο εταιρειών εντός τριών μηνών από την προθεσμία υποβολής των προσφορών. Η προκήρυξη του διαγωνισμού για την πώληση των ως άνω εταιρειών θα δημοσιευθεί έως τα τέλη Νοεμβρίου 1997 το αργότερο και η προθεσμία υποβολής προσφορών θα λήγει στα τέλη Δεκεμβρίου 1997. Εντός τριών μηνών από την υπογραφή της σύμβασης πώλησης, οι αρχές θα υποβάλουν στην Επιτροπή έκθεση για τα αποτελέσματα της ιδιωτικοποίησης και την τιμή πώλησης.

Άρθρο 3

Η παρούσα απόφαση απευθύνεται στην Ιταλική Δημοκρατία.

Βρυξέλλες, 15 Ιουλίου 1997.

Για την Επιτροπή

Neil KINNOCK

Μέλος της Επιτροπής