II

(Nicht veröffentlichungsbedürftige Rechtsakte)

KOMMISSION

ENTSCHEIDUNG DER KOMMISSION
vom 20. Juli 1999
über die staatliche Beihilfe, die Italien der INMA-Werft über die öffentliche Holding Itainvest (ex-GEPI) gewährt hat

(Bekanntgegeben unter Aktenzeichen K(1999) 2532)

(Nur der italienische Text ist verbindlich)

(Text von Bedeutung für den EWR)

(2000/262/EG)

DIE KOMMISSION DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN —

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft, insbesondere auf Artikel 88 Absatz 2 erster Unterabsatz,

gestützt auf das Abkommen über den Europäischen Wirtschaftsraum, insbesondere auf Artikel 62 Absatz 1 Buchstabe a),

nach Aufforderung [1] der Beteiligten zur Äußerung gemäß den vorgenannten Artikeln und unter Berücksichtigung dieser Stellungnahmen,

in Erwägung nachstehender Gründe:

I. DAS VERFAHREN

(1) Im Rahmen der Überwachung der Entscheidung, die die Kommission am 17 Juli 1996 [2] in bezug auf den öffentlichen Konzern GEPI (am 12. September 1997 zur Itainvest geworden; im folgenden wird die neue Bezeichnung verwendet) traf, gaben die Verantwortlichen des Konzerns an, daß dieser 1996-1997 der INMA-Werft — einem der Unternehmen, das sie zu 100 % kontrollieren — eine Kapitalzufuhr von ca. 100 Mrd. ITL (51,6 Mio. EUR) gewährte, um von der Werft 1996-1997 erlittene Verluste zu decken. Daraufhin wurde die italienische Regierung am 1. Oktober 1998 formell um Auskünfte gebeten. Diese lieferte die ständige Vertretung Italiens bei der Europäischen Union mit Schreiben vom 9. November 1998, in dem sie die Bilanzen des Unternehmens von 1992 bis 1997 übermittelte.

(2) Mit Schreiben vom 19. Januar 1999 setzte die Kommission Italien von ihrem Beschluß in Kenntnis, wegen dieser Beihilfe das Verfahren nach Artikel 88 Absatz 2 EG-Vertrag einzuleiten. Mit Schreiben der Ständigen Vertretung Nr. 3896 vom 2. März 1999 übermittelte die italienische Regierung der

[1] ABl. C 63 vom 5.3.1999, S. 2.
[2] ABl. C 5 vom 9.1.1997, S. 3.

Kommission ihre Bemerkungen hierzu. Der Beschluß der Kommission über die Einleitung des Verfahrens wurde zusammen mit ihrer Aufforderung an die Beteiligten, sich zu der Beihilfe zu äußern, im *Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften* veröffentlicht [3]. Die Stellungnahmen, die die Kommission von Beteiligten erhalten hat, sind Italien zugeleitet worden, das mit Schreiben vom 30. Juni 1999 hierzu seine Bemerkungen abgegeben hat.

II. **BESCHREIBUNG DER BEIHILFE**

(3) Die Prüfung der Bilanzen der INMA-Werft ergab in erster Linie, daß das Geschäftsjahr 1996 mit einem Verlust in Höhe von 21,4 Mrd. ITL (11 Mio. EUR) abgeschlossen wurde. Der Verwaltungsrat forderte Itainvest auf, als Hauptanteilseigner den Verlust durch Forderungsverzicht zu decken. Auf der Jahreshauptversammlung am 13.11.1997 wurde beschlossen, den Verlust zum Teil durch Auflösung gesetzlicher und außerordentlicher Rücklagen in Höhe von 4,68 Mrd. ITL (2,4 Mio. EUR) und den Restbetrag durch eine Kapitalzufuhr von Itainvest in Höhe von 16,7 Mrd. ITL (8,6 Mio. EUR) zu decken. Auf der Versammlung am 24. März 1998 wurde auf die Feststellung hin, daß die Konten des Unternehmens am 30. November 1997 bereits einen Verlust von 81,89 Mrd. ITL (42,3 Mio. EUR) auswiesen, beschlossen, diesen Betrag zu decken und anschließend das Stammkapital auf 35 Mrd. ITL (18 Mio. EUR) aufzustocken. Der Hauptanteilseigner zeichnete 99 % des Kapitals, zahlte jedoch nur drei Zehntel davon sofort ein, während die von der — ebenfalls zu Itainvest gehörenden — Werft Nuovi Cantiere Apuania (NCA) gezeichneten 1 % in voller Höhe eingezahlt wurden. Eine sowohl ordentliche als auch außerordentliche Versammlung am 23. Juni 1998 genehmigte schließlich den Abschluß für das Geschäftsjahr 1997, der einen Gesamtverlust von 103,7 Mrd. ITL (53,5 Mio. EUR) aufwies, und beschloß, den noch offenstehenden Verlustbetrag aus dem Geschäftsjahr — nämlich 21,8 Mrd. ITL (11,2 Mio. EUR) — zu decken. Insgesamt beliefen sich damit die Kapitalmaßnahmen von Itainvest auf 155,4 Mrd. ITL (80,2 Mio. EUR).

(4) Aus den gleichen Bilanzen ging auch hervor, daß die zuständigen italienischen Behörden (zunächst das Handelsschiffahrtsministerium, dann das Verkehrs- und Schiffahrtsministerium) zahlreiche Finanzbeiträge geleistet hatten, und zwar aufgrund folgender Gesetze: Nr. 599 vom 14. August 1982, Nr. 111 vom 22. März 1985, Nr. 234 vom 14. Juni 1989 und Nr. 132 vom 24. Februar 1994. Zwar waren die von diesen Gesetzen vorgesehenen Schiffbaubeihilfen von der Kommission genehmigt worden, doch war diese nicht in der Lage, genau festzustellen, inwieweit die Beihilfebeträge im einzelnen gerechtfertigt waren.

(5) Die Kommission bezweifelte, daß die INMA-Werft im Sinne eines der durch das Gesetz Nr. 234/1989 eingerichteten Schiffbauregister beihilfefähig sei; es handelt sich hierum um besondere Werftregister, die die italienische Regierung angelegt hatte, um die Kapazitäten des Sektors wirksam zu überwachen. In der Tat wurde die INMA-Werft weder zu den Großwerften gerechnet, deren Umstrukturierung im Zusammenhang mit dem Gesetz Nr. 111/1985 [4] und der entsprechenden Kapitalumschichtung von der Kommission genehmigt worden waren, noch unter den kleinen und mittleren Werften aufgeführt, deren Kapitalumschichtung [5] gesondert erfolgte [6].

(6) All dies bewog die Kommission, das Verfahren des Artikels 88 Absatz 2 EG-Vertrag zu eröffnen. Die Maßnahmen der Itainvest zur Verlustdeckung und Kapitalaufstockung stellten staatliche Beihilfen im Sinne des Artikels 87 Absatz 1 dar, da es sich um ein öffentliches Unternehmen handelte, dem öffentliche Mittel zugeführt wurden. Durch Begünstigung eines bestimmten Unternehmens verfälschen diese Beihilfen den Wettbewerb oder drohen ihn zu verfälschen. Da es sich um ein Schiffbauunternehmen handelte, ist die Beihilfe auch im Lichte der Richtlinie 90/684/EG des Rates vom 21. Dezember 1990 über Beihilfen für den Schiffbau [7] in der Fassung der Richtlinie 94/73/EG [8] zu prüfen; in Artikel 5 Absatz 1 heißt es: „Beihilfen, die der Weiterführung von Schiffbau- und Schiffsumbauunternehmen dienen, darunter auch Verlustausgleiche, Rettungsbeihilfen und alle sonstigen Betriebsbeihilfen, die nicht unmittelbar bestimmte, unter Kapitel III fallende Umstrukturierungsmaßnahmen fördern, können als mit dem Gemeinsamen Markt vereinbar angesehen werden, sofern sie zusammen mit nach Artikel 4 Absatz 4 für einzelne Schiffbau- und Schiffsumbauaufträge direkt vergebenen Produktionsbeihilfen die Beihilfehöchstgrenze nicht überschreiten, die als Prozentsatz des Jahresumsatzes des beihilfebegünstigten Unternehmens im Schiffbau und -umbau ausgedrückt ist."

---

[3] Siehe Fußnote 1.
[4] Beihilfe 193/84, Schreiben SG(85) D/9151 vom 17. Juli 1985.
[5] Siehe Fußnote 4.
[6] Beihilfe 192/97, Schreiben SG(89) D/2375 vom 21. Februar 1989.
[7] ABl. L 380 vom 31.12.1990, S. 27. Die Geltungsdauer dieser Richtlinie wurde verlängert durch Verordnung (EG) Nr. 3094/95 des Rates (ABl. L 332 vom 31.12.1995, S. 1) in der Fassung der Verordnung (EG) Nr. 2600/97 (ABl. L 351 vom 23.12.1997, S. 18).
[8] ABl. L 351 vom 31.12.1994, S. 10.

(7) Mit Blick auf die verschiedenen Betriebs- und Investitionsbeihilfen und die Frage, inwiefern derartige Beihilfen der INMA-Werft gewährt werden durften, forderte die Kommission die italienische Regierung auf, ihr alle Informationen zu übermitteln, die es ihr ermöglichen, die Vereinbarkeit der betreffenden Maßnahmen mit der Richtlinie 90/684/EG und den verschiedenen diesbezüglichen Entscheidungen der Kommission zu überprüfen.

(8) Ferner hegte die Kommission Bedenken in bezug auf den Umstand, daß die Bankkredite des Unternehmens größtenteils durch Bürgschaften der Itainvest gedeckt wurden und daß ein großer Teil der Tätigkeiten der Werft in den letzten Jahren für Reedereien ausgeführt wurde, die INMA ganz oder teilweise beherrschte (nämlich Pugliola Stargas, Tellaro di navigazione und Corsica ferries).

III. **STELLUNGNAHME VON BETEILIGTEN**

(9) Im Rahmen des Verfahrens übermittelte die dänische Regierung mit Schreiben vom 21. Mai 1999 der Kommission ihre Bemerkungen. Sie betonte die weltweiten Kapazitätsprobleme im Schiffbau und wies auf die Werftenstillegungen hin, die in den letzten Jahren in Dänemark vor allem wegen der bestehenden Überkapazitäten erfolgt seien. Speziell zum Fall der INMA führte die dänische Regierung aus, die Beihilfen müßten zurückgezahlt werden, falls die Werft sie nicht hätte in Anspruch nehmen dürfen. Sie stimmte mit der Kommission darin überein, daß jegliche Beihilfe, die unter Verstoß gegen geltendes Recht gewährt wird, zu beanstanden sei.

IV. **BEMERKUNGEN ITALIENS**

(10) Mit Schreiben vom 2. März 1999 (Nr. 3896) legte Italien eine detaillierte, nach Jahren aufgeschlüsselte Darstellung aller seit 1987 gewährten Beihilfen vor, jeweils unter Angabe des Auftragswerts und Investitionsbetrags, des gewährten Satzes der Beihilfe und ihrer Rechtsgrundlage. Zur Aufnahme der INMA-Werft in das Sonderwerftregister führte die italienische Regierung an, die Erstellung eines solchen Registers sei tatsächlich durch Gesetz Nr. 234/89 vorgeschrieben, doch sei das ministerielle Durchführungsdekret erst im Februar 1992 ergangen, so daß das Register erst ab Mai und September 1993 tatsächlich anwendbar geworden sei. Dem Gesetze nach hätten nur die in das Register aufgenommenen Werften Beihilfen empfangen können, so daß entsprechende Beihilfen erst ab 1993 hätten abgewickelt werden können. Was nun die INMA anbetrifft, so sei dieses Unternehmen stets als mittelgroße Werft betrachtet worden. Sie stehe nicht auf der von der Kommission in ihrem Schreiben genannten Liste, weil sie nicht für die Kapitalumschichtungsmaßnahmen des Gesetzes 111/1985 in Frage gekommen sei, denn zu jener Zeit habe sie nur Umbauaufträge gehabt und sich offensichtlich stärker auf Umbauten spezialisieren wollen. Nur auf der Liste stehende Werften hätten in den Genuß der Kapitalaufstockung kommen können; hingegen seien ihnen Beihilfen aufgrund des Gesetzes 234/1989 für die Jahre 1987-1988 verwehrt gewesen.

(11) Des weiteren gab die italienische Regierung an, die Kapitalmaßnahmen von Itainvest zur Deckung der Verluste hätten sich insgesamt auf lediglich 120,4 Mrd. ITL (62,2 Mio. EUR) belaufen; dieser Betrag setzte sich zusammen aus 16,7 Mrd. ITL (8,6 Mio. EUR) für 1996 und 103,7 Mrd. ITL (53,5 Mio. EUR) für 1997, während die Kapitalzufuhr in Höhe von 35 Mrd. ITL (18 Mio. EUR) schließlich gar nicht stattgefunden habe.

(12) Hinsichtlich der Verlustdeckung in den Jahren 1997 und 1998 habe Itainvest als alleiniger Anteilseigner all das getan, was die Situation von Itainvest in dieser Eigenschaft verlangte. Die italienische Regierung stellt diesbezüglich die jüngste Entwicklung der INMA-Werft wie folgt dar:

Seit 1980 nahm das Unternehmen kontinuierlich die durch die Marktlage gebotenen Anpassungen und Umstrukturierungen vor, was dazu führte, daß sich die Anzahl der Direktbeschäftigten von 622 auf 221 Personen verringerte. Nach positiven Ergebnissen insbesondere in den Jahren 1992-1995 schloß das Geschäftsjahr 1995 mit einem Reingewinn von 85 Mio. ITL (0,085 Mio. EUR) ab.

Nachdem die Bilanz 1996 einen Verlust von 21 Mrd. ITL (11,2 Mio. EUR) aufwies, führte Itainvest umgehend — im März 1997 — eine Betriebsprüfung durch, bei der Managementfehler festgestellt wurden, insbesondere bei der Akquisition und Abwicklung der im Dezember 1995 eingegangenen Aufträge.

Bei der im Februar 1998 durchgeführten Bewertung des Unternehmensvermögens zum 30. November 1997 ergab sich ein Verlust in Höhe von 81,9 Mrd. ITL (42,3 Mio. EUR), worauf dem geschäftsführenden Mitglied des INMA-Vorstands die Vollmacht entzogen und Zivilklage gegen ihn erhoben wurde. Es wurde dann beschlossen, die Verluste zu decken und mit Blick auf die Einbringung der Werft in eine andere Werft, bei der Itainvest Anteilseigner ist, nämlich Nuovo Cantiere Apuania (NCA), eine weitere Betriebsprüfung durchführen zu lassen.

Auf der ordentlichen und außerordentlichen Jahreshauptversammlung im Juni 1998 wurde bekanntgegeben, daß sich das Gutachten gegen eine Verschmelzung mit NCA aussprach, und der Beschluß von Februar in bezug auf die Deckung der Verluste aus dem Geschäftsjahr 1997 bestätigt, die sich inzwischen auf 103 Mrd. ITL (55,3 Mio. EUR) beliefen.

Auf die negative Beurteilung der Einbringung in die NCA durch den Gutachter hin wurde eine Aufforderung zur Interessensbekundung in bezug auf die Übernahme der Werft veröffentlicht. Von den bis Juni 1998 eingegangenen Angeboten konnte lediglich eines in Erwägung gezogen werden. Mit dem Deutlichwerden der tatsächlichen Situation des Unternehmens wurde jedoch jede Möglichkeit einer Übernahme zunichte, so daß die Hauptversammlung am 6. November 1998 schließlich die Liquidation der Werft beschloß und einen Liquidator benannte. Dieser wurde beauftragt, die in Durchführung befindlichen Aufträge fertigzustellen, da diese schon weit fortgeschritten waren und noch größere Verluste verhütet werden sollten, die sich durch eine jähe Stillegung der Werft ergeben hätten, u. a. dadurch, daß für die betreffenden Aufträge beantragte Zuschüsse entfallen wären. Insgesamt wären Itainvest in diesem Fall Verbindlichkeiten in Höhe von schätzungsweise 325-350 Mrd. ITL (168-181 Mio. EUR) entstanden, und zwar vor allem aus Verpflichtungen, die Itainvest in Form von Leistungsgarantien für die beiden in Durchführung befindlichen Aufträge (Tirrenia und Finanziaria Marittima Stolt-Nielsen) eingegangen war, aus Garantien für die vorigen Aufträge (Corsica Fernes und Pugliola) sowie aus Garantien für den laufenden Betrieb, wie aus folgender Aufstellung hervorgeht:

	Mrd. ITL	Mio. EUR
Vorige Aufträge	32,440	16,753
Durchführung Aufträge vom Dezember 1995	175,915	90,852
Laufender Betrieb	15,510	8,010
Insgesamt	223,865	115,616

Außerdem waren noch weitere Verbindlichkeiten von Itainvest zu berücksichtigen.

(13) Zu der Feststellung der Kommission, daß die Neubauaufträge der letzten Jahre von Reedereien stammen, die ganz oder teilweise von der INMA kontrolliert wurden, führte die italienische Regierung folgendes aus: Die Gesellschaft Tellaro di Navigazione (seit dem 28. Juni 1998 in Liquidation) hat ihren Betrieb eingestellt, die fünf bestellten Schiffe wurden nicht gebaut. Die Gesellschaft Pugliola trat an die Stelle eines Reeders, der bei der Werft zwei Schiffe bestellt hatte und zahlungsunfähig geworden war. Das erste dieser Schiffe wurde zu normalen Marktbedingungen an ein privates Unternehmen weiterverkauft, das zweite in unfertigem Zustand von demselben Unternehmen gechartert (Eigentumsübertragung für das Jahr 2000 vorgesehen). Corsica Ferries ist eine völlig selbständige, von der INMA unabhängige Gesellschaft. Die INMA hatte nur eine Minderheitsbeteiligung am Kapital zweier Tochtergesellschaften, von denen jede ein Fahrgastschiff bestellt hat. Die Beteiligung an der einen Gesellschaft wurde 1998 veräußert, die zweite Beteiligung soll im Jahr 2000 veräußert werden.

(14) Aufgrund all dessen äußert die italienische Regierung die Auffassung, Itainvest habe so gehandelt, wie es am zweckmäßigsten war; Itainvest habe die Krise des Unternehmens fundiert beurteilt und die potentiellen Kosten aus den eingegangenen Garantien soweit wie möglich gering gehalten, um das bestmögliche Ergebnis aus der Liquidation der Gesellschaft zu erzielen. Damit habe Itainvest wie jeder beliebige private Anteilseigner gehandelt, der in erster Linie versucht, seine Verluste zu minimieren und dann, wenn abzusehen ist, daß sich das Unternehmen trotz seiner Bemühungen nicht verkaufen läßt, unverzüglich dessen Liquidation beschließt.

(15) Die Kapitalmaßnahmen hätten daher nicht den Charakter staatlicher Beihilfen, da Artikel 1 Buchstabe d) der Richtlinie 90/684/EG vom Beihilfebegriff die Finanzierungsmaßnahmen ausschließe, die die Mitgliedstaaten zugunsten mittelbar oder unmittelbar von ihnen kontrollierter Schiffbau- und Schiffsreparaturbetriebe durchführen und die als Zufuhr von haftendem Kapital nach normaler marktwirtschaftlicher Praxis zu betrachten seien.

(16) Außerdem gehe, wie der Mitteilung der Kommission an die Mitgliedstaaten über die „Anwendung der Artikel 92 und 93 EWG-Vertrag und des Artikels 5 der Kommissionsrichtlinie 80/723EWG über öffentliche Unternehmen in der verarbeitenden Industrie" ([9]) zu entnehmen sei, die Kommission davon aus, daß der wirtschaftliche Zweck der Entscheidungen eines öffentlichen Anteilseigners und damit seine Übereinstimmung mit dem Grundsatz des marktwirtschaftlich handelnden Kapitalgebers nach Maßgabe der Situation beurteilt werden müsse, die zum Zeitpunkt der Finanzierungsentscheidung bestand.

(17) Desgleichen gelte, daß eine Gesellschaft auch „während eines beschränkten Zeitraums... Verluste einer ihrer Tochtergesellschaften übernehmen (kann), um dieser die Einstellung ihrer Tätigkeit unter möglichst günstigen Bedingungen zu ermöglichen. Solche Entscheidungen können nicht nur mit der Wahrscheinlichkeit eines mittelbaren materiellen Gewinns begründet werden, sondern auch mit anderen Erwägungen, etwa dem Bemühen des Konzerns um Imagepflege oder um Neuorientierung seiner Tätigkeit" ([10]).

(18) Die Kommission erkenne im übrigen an, daß sie die beihilferechtlichen Vorschriften nicht dogmatisch und doktrinär anwenden dürfe und daß bei der Beurteilung unternehmerischer Investitionsentscheidungen ein großer Spielraum bestehe, sofern „die Risiken, so wie es ein privater Kapitalgeber auch tun würde, angemessen und objektiv bewertet und auf den Zeitpunkt der Investitionsentscheidung diskontiert werden" ([11]).

V. **WÜRDIGUNG**

(19) Da es sich um ein Schiffbau- und Schiffsreparaturunternehmen handelt, sind die beanstandeten Beihilfen nach Maßgabe der Richtlinie 90/684 (EG) und der Verordnung (EG) Nr. 1540/98 des Rates vom 29. Juni 1998 über Beihilfen an den Schiffbau ([12]) zu bewerten.

(20) Was die vom italienischen Staat gewährten Betriebsbeihilfen im Sinne des Artikels 4 Absatz 1 der Richtlinie 90/684/EG sowie die Investitionsbeihilfen im Sinne des Artikels 6 anbetrifft, so hat die Kommission die genaue Zuordnung der seit 1987 gewährten Beihilfebeträge geprüft und feststellen können, daß sie den italienischen Gesetzen Nr. 599/1982 (für den Zeitraum 1981-1983), Nr. 111/195 (für den Zeitraum 1984-1986), Nr. 234/1989 (für den Zeitraum 1977-1990) und Nr. 132/1994 (für den Zeitraum 1991-1998) entsprechen. Diese Beihilferegelungen waren von der Kommission genehmigt worden. Die genannten Gesetze sahen Investitionsbeihilfen mit einer Beihilfeintensität von maximal 20 bis 40 % der Investition vor; Voraussetzung war, daß ein Umstrukturierungsplan vorlag. Die INMA-Werft führte von 1982 bis 1998 eine Umstrukturierung durch, die zu einer Verringerung der Belegschaft um 65 % führte, davon 50 % zwischen 1982 und 1992. Im Zeitraum 1987-1998 wurden für Investitionen in Höhe von 49,3 Mrd. ITL (25,5 Mio. EUR) Investitionsbeihilfen in Höhe von 9,1 Mrd. ITL (4,7 Mio. EUR) gewährt, was einer durchschnittlichen Beihilfeintensität von 18,5 % in dem betreffenden Zeitraum gleichkommt. Die Anwendung der Beihilferegelungen mußte nicht einzeln angemeldet werden. Allerdings hätten die beanstandeten Investitionsbeihilfen anschließend im Rahmen des Überwachungsverfahrens gemäß Artikel 12 der Richtlinie 90/684/EWG (und zwar anhand des Formulars Nr. 3 des Anhangs) gemeldet werden müssen, unabhängig davon, daß sich bei den in den Bilanzen des Unternehmens ausgewiesenen Beihilfebeträgen durchaus nicht immer ein klares Bild ergibt, was weitgehend daran liegt, daß wegen des zeitlichen Abstandes zwischen dem Inkrafttreten der gemeinschaftsrechtlichen Vorschriften und der tatsächlichen Umsetzung der entsprechenden einzelstaatlichen Maßnahmen Zahlungsverzögerungen eintraten und die Beihilfen größtenteils erst nach der Durchführung der Investitionen ausgezahlt wurden. In bezug auf die Beihilfen im Zusammenhang mit den Aufträgen stellt die Kommission fest, daß sämtliche beihilfebegünstigten Aufträge denen entsprechen, die im Rahmen der Überwachung Gegenstand der verschiedenen Berichte waren. Sie hebt jedoch hervor, daß bei den Schiffbauaufträgen C 4138 und C 4139 für den Reeder Pugliola-Stargas, C 4248 und C 4249 für Corsica Ferries und C 4260, C 4261 und C 4262 für Stolt-Nielsen der bei Unterzeichnung der Bauaufträge geltende Höchstsatz im Sinne des Artikels 4 Absatz 1 der Richtlinie 90/684/EWG gewährt wurde oder gewährt werden soll.

(21) Die Maßnahmen, die der öffentliche Konzern Itainvest als Muttergesellschaft der INMA gegenüber durchgeführt hat, sind nach Maßgabe der Verordnung (EG) Nr. 1540/98 des Rates zu bewerten. Artikel 1 dieser Verordnung lautet: „Bis zum 31. Dezember 2000 können Produktionsbeihilfen für

([9]) ABl. C 307 vom 13.11.1993, S. 3, Rdnr. 28. Die Mitteilung war aufgrund des Urteils des Gerichtshofes vom 16. Juni 1993, Rs. C-325/91, Französische Republik/Kommission (Slg. 1993, S. I-3283) aufgehoben und nach Vornahme der erforderlichen Änderungen im Anschluß an den Erlaß der Richtlinie 93/84/EG (ABl. L 254 vom 12.10.1993, S. 16) von der Kommission erneut genehmigt worden.
([10]) Urteil des Gerichtshofes vom 21. März 1991, Rs. C-303/88, Italienische Republik/Kommission, Slg. 1991, S. I-1433, Rdnr. 21 der Entscheidungsgründe.
([11]) Siehe Fußnote 9, Ziffern 28 und 29 der Mitteilung.
([12]) ABl. L 202 vom 18.7.1998, S. 1.

Aufträge zum Schiffbau und Schiffsumbau, jedoch nicht zur Schiffsreparatur, als mit dem Gemeinsamen Markt vereinbar angesehen werden, sofern der Gesamtbetrag sämtlicher für einen einzelnen Auftrag gewährter Formen von Beihilfen (einschließlich des Subventionsäquivalents sämtlicher einem Schiffseigentümer oder Dritten gewährter Beihilfen) als Subventionsäquivalent eine gemeinsame Beihilfehöchstgrenze nicht übersteigt, die als Prozentsatz des Auftragswerts vor Beihilfe ausgedrückt ist. Bei Schiffbauaufträgen eines Auftragswerts vor Beihilfen von mehr als 10 Mio. ECU beträgt die Höchstgrenze 9 %, in allen anderen Fällen 4,5 %." In Artikel 5 Absatz 1 heißt es: „Beihilfen zur Rettung und Umstrukturierung von Unternehmen in Schwierigkeiten, einschließlich Kapitalzuführungen, Schuldenabschreibungen, bezuschußte Darlehen, Verlustausgleich und Bürgschaften, können ausnahmsweise als mit dem Gemeinsamen Markt vereinbar angesehen werden, wenn sie mit den Gemeinschaftlichen Leitlinien für staatliche Beihilfen zur Rettung und Umstrukturierung von Unternehmen in Schwierigkeiten in Einklang stehen." Da ein Umstrukturierungsplan im Zusammenhang mit der Deckung der Verluste nicht vorliegt, lassen sich die Maßnahmen von Itainvest nicht als Umstrukturierungsbeihilfen im Sinne des Artikels 5 Absatz 1 der Verordnung (EG) Nr. 1540/98 betrachten.

(22) In den Leitlinien zur Beurteilung von staatlichen Beihilfen zur Rettung und Umstrukturierung von Unternehmen in Schwierigkeiten ([13]) werden unter 2.1 Rettungsbeihilfen als Maßnahmen definiert, durch die „ein Unternehmen, dessen finanzielle Situation sich soweit verschlechtert hat, daß es sich in einer akuten Liquiditätskrise oder technischer Insolvenz befindet, vorübergehend am Leben erhalten (wird), während die Situation, die zu seinen Schwierigkeiten geführt hat, analysiert und ein Sanierungsplan konzipiert wird." Sie dient also dazu, dem Unternehmen eine kurze Atempause zu geben, „im allgemeinen nicht länger als sechs Monate, während der eine langfristige Lösung seiner finanziellen Probleme ausgearbeitet werden kann." Was die Form dieser Beihilfegewährung anbetrifft, so müssen nach Ziffer 3.1 der Leitlinien folgende Bedingungen erfüllt sein:

„— Es muß sich um Liquiditätsbeihilfen in Form von Kreditbürgschaften oder von rückzahlbaren Krediten zum Marktzinssatz handeln;

— ihre Höhe muß auf den für die Weiterführung des Unternehmens notwendigen Betrag begrenzt sein (z. B.. Deckung der Lohnkosten, der laufenden Versorgung);

— sie dürfen nur für den Zeitraum gezahlt werden (in der Regel höchstens sechs Monate), der erforderlich ist, um den notwendigen und durchführbaren Sanierungsplan zu konzipieren;

— sie müssen durch akute soziale Gründe gerechtfertigt sein, und die durch sie ermöglichte Weiterführung des Unternehmens darf die Lage des Wirtschaftszweigs in den anderen Mitgliedstaaten nicht in unvertretbarer Weise aus dem Gleichgewicht bringen."

(23) Mit Blick auf ihre Entscheidung vom 17. Juli 1996 in bezug auf den GEPI-Konzern ([14]) stellt die Kommission zunächst fest, daß die INMA-Werft zu den 23 Gesellschaften gehörte, von denen sich die Holding unbedingt zu trennen hatte, um den Bedingungen für die Umschichtung des Konzernkapitals und dem neuem Namen Itainvest zu genügen. Für diese Liquidation, die normalerweise zum 31. Dezember 1996 und spätestens zum 31. Dezember 1997 abgeschlossen sein sollte, wurden Haushaltsmittel bis zu einer Obergrenze von 360 Mrd. ITL (185,9 Mio. EUR) bereitgestellt. Alle in dieser Entscheidung genannten Maßnahmen in Form von Kapitalzuführungen zugunsten der INMA wurden ab Juni 1997 aufgrund der ersten im Abschluß für 1996 festgestellten Verluste durchgeführt und sind bei dem genannten Betrag von 360 Mrd. ITL (185,9 Mio. EUR) auf jeden Fall nicht mitberücksichtigt. Sie wurden also nicht angemeldet, denn die Kommission wurde erstmals auf einem Treffen zwischen den Kommissionsdienststellen und Vertretern der italienischen Regierung im September 1998 über sie in Kenntnis gesetzt.

(24) Die italienische Regierung führt die Schwierigkeiten, die der Werft ab 1996 entstanden, auf Managementfehler im Zusammenhang mit den im Dezember 1995 eingegangenen Bauaufträgen „Stolt Nielsen" und „Tirrenia" zurück. Die Kommission muß jedoch feststellen, daß die ordnungsgemäße Durchführung dieser Aufträge von Itainvest in Höhe von bis zu 42 Mrd. ITL (21,7 Mio. EUR) ab März 1996 garantiert war. Eine Prüfung der verschiedenen Finanzierungsmaßnahmen, die zur Durchführung der laufenden Aufträge notwendig waren, ergibt somit, daß ohne eine Bürgschaft von Itainvest, also ohne Inanspruchnahme öffentlicher Mittel, kein Kredit seitens eines Finanzinstituts hätte gewährt werden können.

(25) Diese Bürgschaften stellten bereits Beihilfen im Sinne des Artikels 87, Absatz 1 EG-Vertrag dar, wie aus der Mitteilung der Kommission an die Mitgliedstaaten von 1993 hervorgeht, wo es heißt: „Vorhandene oder potentielle Verfälschungen des Wettbewerbs durch Bürgschaftsgewährung lassen sich nur aufspüren, wenn die Beurteilung zum Zeitpunkt ihrer Erteilung erfolgt. Auch eine nicht in Anspruch genommene Bürgschaft kann ein Unternehmen in die Lage versetzen, seine Geschäfte fortzuführen und damit einen Wettbewerber aus dem Markt zu verdrängen, der auf eine vergleichbare Sicherheit nicht zurückgreifen konnte" ([15]).

([13]) ABl. C 368 vom 23.12.1994, S. 12.
([14]) ABl. C 5 vom 9.1.1997, S. 3.
([15]) Siehe Fußnote 9, Ziffer 38 der Mitteilung.

(26) Hinsichtlich des Versuchs der italienischen Regierung, die Kapitalmaßnahmen von Itainvest in Form einer Deckung von Verlusten dadurch zu rechtfertigen, sie seien weniger kostspielig als die Verbindlichkeiten gewesen, die sich aus Garantieverpflichtungen ergeben hätten, ist zu betonen, daß diese Verpflichtungen von Anfang an eine nicht angemeldete Beihilfe im Sinne des Artikels 87 Absatz 1 EG-Vertrag darstellten und unter die Beihilfedefinition des Artikels 2 Absätze 1 und 2 der Verordnung (EG) Nr. 1540/98 fallen. Da es sich also um Bürgschaften handelt, die unmittelbar mit den Kosten der Schiffe verbunden sind, müssen sie bei der Berechnung des Höchstsatzes im Sinne des Artikels 4 Absatz 1 der Richtlinie 90/684/EG für die Beihilfen, die im Rahmen des italienischenen Gesetzes Nr. 132/1994 gewährt und von der Kommission genehmigt worden waren ([16]), mitberücksichtigt werden. Den Angaben zufolge, die die italienische Regierung am 16. April 1996 im Rahmen des Überwachungsverfahrens nach Artikel 12 der Richtlinie 90/684/EG übermittelt hat, hätten die Bauaufträge „Stolt Nielsen" (6 Schiffe) und „Tirrenia" (2 Schiffe) außerdem eine Beihilfe in Höhe von 9 % in Form eines Zuschusses des zuständigen Ministeriums erhalten sollen, so daß der genehmigte Beihilfehöchstsatz überschritten worden wäre.

(27) Zu dem Bauauftrag „Tirrenia" ist festzustellen, daß die beiden Schiffe keine direkten Aufträge darstellen, sondern Bauten im Auftrage Dritter, nämlich der Ferrari-Werft, die ihrerseits Zuschüsse der italienischen Regierung erhielt. Da für den Bau der beiden Schiffe bereits auf der Ebene der INMA-Werft Bürgschaften vergeben wurden, ist der Höchstsatz von 9 % des Vertragswertes vor Beihilfegewährung durch die beiden Maßnahmen zusammen (Auftragsbezuschussung und Bürgschaftsgewährung) überschritten. Andererseits war mit dem Bau dieser beiden Schiffe Ende 1996 praktisch noch gar nicht angefangen worden, da die Arbeiten Ende 1997 erst zu 45,5 % bzw. 28 % durchgeführt worden waren.

(28) Die italienische Regierung macht geltend, die bei der INMA aufgetretenen Verluste (21 Mrd. ITL) seien erstmals im Mai 1997 auf der Jahreshauptversammlung offenbar geworden, auf der dann eine Betriebsprüfung beschlossen worden sei, um die genaue Lage der Werft zu ermitteln. Die betreffenden Verluste wurden aber zum Bilanzstichtag, dem 31. Dezember 1996, festgestellt, so daß sich die Behauptung der italienischen Regierung kaum hinnehmen läßt, der plötzliche Fehlbetrag sei ausschließlich auf die Durchführung der im Dezember 1995 eingegangenen Aufträge zurückzuführen, zumal aus der Präsentation der Bilanz für das Geschäftsjahr 1996 klar hervorgeht, daß die Aufträge „Stolt Nielsen" und „Tirrenia" nicht in erheblichem Maße zu den Ergebnissen des betreffenden Rechnungszeitraums beigetragen hatten.

(29) Somit ist festzustellen, daß die schlechte Lage des Unternehmens bereits zuvor bestand und durch andere Aufträge hervorgerufen worden war. Diesbezüglich stellt die Kommission fest, daß die beiden Aufträge „Corsica Ferries I" und „Corsica Ferries II"— für die Itainvest ebenfalls zugunsten der Auftraggeber, zweier Reedereien, an denen die INMA zu 49 % bzw. 51 % beteiligt war, Bürgschaften gewährt hatte — im Jahre 1996 tatsächlich ausgeführt worden waren. Den Angaben der italienischen Regierung ist zu entnehmen, daß zu den verschiedenen Verpflichtungen von Itainvest gegenüber der INMA für diese beiden Schiffe auch eine an den Auftrag gebundene Zehnjahresbürgschaft für die Kreditgewährung in Höhe von 32,440 Mrd. ITL (16,7 Mio. EUR) gehörte. Da beide Schiffe bereits ausgeliefert sind und der Preis im Prinzip also bezahlt wurde, muß die Kommission feststellen, daß die erwähnten garantierten Kredite für den Betrieb der Werft insgesamt eingesetzt wurden. Da die Bürgschaften unter Einsatz öffentlicher Mittel gewährt wurden, handelt es sich um staatliche Beihilfen, die als Betriebsbeihilfen einzustufen sind und in den Anwendungsbereich des Artikels 3 Absatz 1 der Verordnung (EG) Nr. 1540/98 fallen; bei der Berechnung des Beihilfehöchstsatzes für die Aufträge mußte sie daher mitberücksichtigt werden, so daß der Umfang der von der italienischen Regierung gewährten Beihilfen entsprechend zu verringern war. Dies jedoch geschah nicht, denn nach den Angaben der italienischen Regierung gewährte das zuständige Ministerium für sämtliche bereits ausgelieferte Schiffe Zuschüsse in Höhe von 9 % des Auftragswerts vor Beihilfen, also zum nach Artikel 4 Absatz 1 der Richtlinie 90/684/EG zulässigen Beihilfehöchstsatz.

(30) Anzahl und zeitliche Abfolge der Garantieübernahmen durch Itainvest zeigen insgesamt, daß letztere als Muttergesellschaft eng mit der laufenden — risikobehafteten — Geschäftsführung der INMA-Werft verbunden war. Aufgrund dessen trifft es nicht zu, daß sich Itainvest wie ein privater Kapitalgeber verhalten habe. In Anbetracht des bereits sehr hohen Verlustbetrages (21 Mrd. ITL, was ca. 11 Mio. EUR entspricht), der in der zum 31. Dezember 1996 abgeschlossenen Bilanz ausgewiesen wurde und über den der Anteilseigner bereits lange vor der Jahreshauptversammlung im Mai 1997 unterrichtet sein mußte, ist festzustellen, daß die INMA-Werft bereits zu diesem Zeitpunkt zahlungsunfähig war und hätte Konkurs anmelden müssen.

([16]) Siehe ABl. C 302 vom 9.11.1993, S. 6, ABl. C 390 vom 31.12.1994, S. 18, ABl. C 290 vom 3.10.1996, S. 14, und ABl. C 50 vom 12.2.1998, S. 5.

(31) Die Deckung der Verluste kann somit nicht als Rettungsbeihilfe im Sinne der einschlägigen Gemeinschaftsleitlinien angesehen werden, da sie weder nach Form noch nach Inhalt den Bedingungen entspricht, die erfüllt sein müssen, damit sie mit dem Gemeinsamen Markt im Sinne des Artikels 87 EG-Vertrag vereinbar sind.

(32) Des weiteren ist die Kommission der Auffassung, daß die Finanzzuschüsse in Höhe von 21,4 Mrd. ITL im Jahr 1997 und von 103,7 Mrd. ITL im Jahr 1998 Beihilfen darstellen, da sie unter Umständen erfolgten, denen ein privater Kapitalgeber „unter marktwirtschaftlichen Voraussetzungen nicht zustimmen würde", womit in der Regel eine Situation bezeichnet wird, „in der die Verfassung und Zukunftsaussichten eines Unternehmens eine gemessen an einem vergleichbaren privaten Unternehmen übliche Verzinsung (auf dem Wege der Dividendenzahlung oder des Kapitalzuwachses) in einem absehbaren Zeitraum nicht erwarten läßt" ([17]). Die italienische Regierung hat nicht gezeigt, daß die Kapitalbereitstellung für einen „marktwirtschaftlich handelnden Kapitalgeber" als vernünftig und daher akzeptabel angesehen werden konnte, wie es dann der Fall ist, „wenn der Gegenwartswert des erwarteten zukünftigen Cash flows aus den Finanzierungsvorhaben (...) den eingesetzten Investitionsbetrag übersteigt" ([18]).

(33) Die Kommission ist daher der Ansicht, daß die 1997 und 1998 vorgenommene Verlustdeckung lediglich vorgenommen wurde, um die Werft künstlich durch neue Kapitalspritzen aufzuwerten, denn es ist noch nicht einmal gezeigt worden, daß der bei einer eventuellen Veräußerung der Werft durch Itainvest erzielte Preis den „investierten" Betrag von 120 Mrd. ITL gedeckt hätte, gerade auch angesichts der Situation, in der sich der Schiffbausektor befindet. Die Maßnahmen lassen sich daher kaum mit dem Verhalten eines Privatunternehmens auf eine Stufe stellen, war der Ertrag der Investition doch von vorneherein negativ.

(34) Die Kommission bezweifelt ebenfalls, daß sich Itainvest mit der Verlustübernahme für die Lösung mit den niedrigsten Kosten entschieden hat, da eine einfache Konkursanmeldung im Prinzip zur Folge gehabt hätte, da.ß die vertraglichen Verpflichtungen, namentlich hinsichtlich des Auftrages „Tirrenia", aufgehoben und die aus Verbindlichkeiten gegenüber den Reedern sich ergebenden Kosten verringert worden wären; denn eine der Rechtsfolgen des Verfahrens ist es ja, zunächst alle Gläubiger gleichzustellen und dann diejenigen, die tatsächlich Gelder vorgestreckt haben, vorrangig zu behandeln gegenüber denjenigen, die wegen Nichterfüllung einer Vertragsbestimmung einen Entschädigungsanspruch hätten. Wäre dies nicht der Fall, so würde dies die Überzeugung der Kommission noch weiter stärken, daß die von Itainvest eingegangenen Engagements weit über das hinausgingen, was ein marktwirtschaftlich handelnder privater Kapitalgeber getan hätte. Die Kommission stellt darüber hinaus fest, daß die Engagements von Itainvest auch eine Bürgschaft in Höhe von 22,7 Mrd. ITL (11,7 Mio. EUR) für den Auftrag „Tirrenia" und eine Bürgschaft in Höhe von 9 Mrd. ITL (4,6 Mio. EUR) für den Auftrag „Stolt-Nielsen" umfaßten und erstere im März 1998 und letztere im März/Mai gewährt wurde, also nachdem im Februar desselben Jahres die Entscheidung getroffen worden war, die Verluste der INMA zu decken, die sich aus der Vermögenssituation am 30. November 1997 ergaben.

(35) Die Verlustübernahme stellt also eine Beihilfe im Sinne des Artikels 87 Absatz 1 EG-Vertrag des Artikels 1 Absatz 1 der Verordnung (EG) Nr. 1540/98 dar. Da ein Umstrukturierungsplan, der eine Kapazitätsverringerung vorgesehen hätte, nicht vorlag und der von der Kommission genehmigte Höchstsatz für Betriebsbeihilfen überschritten worden war, sind diese Beihilfemaßnahmen sowohl aufgrund der Richtlinie 90/684/EG als auch aufgrund der Verordnung (EG) Nr. 1540/98 nicht mit dem Gemeinsamen Markt vereinbar.

VI. **SCHLUSSFOLGERUNGEN**

(36) Die Kommission stellt fest, daß Italien rechtswidrig — unter Verstoß gegen Artikel 88 Absatz 3 EG-Vertrag — Garantien für den Bau der Schiffe im Zusammenhang mit den Aufträgen „Corsica Ferries", „Pugliola", „Tirrenia" und „Stolt Nielsen" vergeben und die Verluste der INMA-Werft 1997 und 1998 gedeckt hat. Die für den Bau der Schiffe gewährten Bürgschaften hätten gemäß Artikel 4 Absatz 4 der Richtlinie 90/684/EG und Artikel 3 Absatz 1 der Verordnung (EG) Nr. 1540/98 so berechnet werden müssen, daß der Beihilfehöchstsatz für Einzelaufträge im Sinne von Artikel 4 Absatz 1 der Richtlinie nicht überschritten worden wäre. Die Verlustübernahmen stellen Betriebsbeihilfen dar, die aufgrund von Artikel 5 der Richtlinie 90/684/EG ebenfalls beim Beihilfehöchstsatz zu berücksichtigen waren. Da ein Umstrukturierungsplan nicht vorliegt, sind die Betriebsbeihilfen in Form von Verlustübernahmen ebenfalls nicht mit Artikel 5 der Verordnung (EG) Nr. 1540/98 vereinbar. Sie können ebenfalls nicht als Rettungsbeihilfen im Sinne der einschlägigen Gemeinschaftsleitlinien angesehen werden. Die betreffenden Beihilfen müssen also zurückgefordert werden —

([17]) Siehe Fußnote 9, Ziffer 35 der Mitteilung.
([18]) Ebenda.

HAT FOLGENDE ENTSCHEIDUNG ERLASSEN:

Artikel 1

Die staatliche Beihilfe, die Italien über die öffentliche Holding Itainvest der Werft INMA S.p.A. in Form von Bürgschaften für die Bauaufträge „Corsica Ferries", „Pugliola", „Stolt-Nielsen" und „Tirrenia" und der Übernahme von Verlusten in Höhe von 120,4 Mrd. ITL (62,2 Mio. EUR) gewährt hat, ist mit dem Gemeinsamen Markt nicht vereinbar.

Artikel 2

(1) Italien ergreift alle notwendigen Maßnahmen, um die in Artikel 1 genannte rechtswidrig zur Verfügung gestellte Beihilfe von dem Empfänger zurückzufordern.

(2) Die Rückforderung der Beihilfe erfolgt nach den nationalen Verfahren, sofern diese die sofortige, tatsächliche Vollstreckung der Entscheidung ermöglichen.

(3) Der zurückzufordernde Betrag umfaßt Zinsen von dem Zeitpunkt an, ab dem die rechtswidrige Beihilfe dem Empfänger zur Verfügung stand, bis zu ihrer tatsächlichen Rückzahlung. Die Zinsen werden auf der Grundlage des für die Berechnung des Subventionsäquivalents der Regionalbeihilfen verwendeten Bezugsatzes berechnet.

Artikel 3

Italien teilt der Kommission innerhalb von zwei Monaten nach der Bekanntgabe dieser Entscheidung die Maßnahmen mit, die ergriffen wurden, um der Entscheidung nachzukommen.

Artikel 4

Diese Entscheidung ist an die Italienische Republik gerichtet.

Brüssel, den 20. Juli 1999

Für die Kommission

Monika WULF-MATHIES

Mitglied der Kommission