II

(Retsakter hvis offentliggørelse ikke er obligatorisk)

KOMMISSIONEN

KOMMISSIONENS BESLUTNING

af 20. juli 1999

om Italiens påtænkte statsstøtte til skibsværftet INMA gennem det offentlige holdingselskab Itainvest (tidligere GEPI)

(meddelt under nummer K(1999) 2532)

(Kun den italienske udgave er autentisk)

(EØS-relevant tekst)

(2000/262/EF)

KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER HAR —

under henvisning til traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab, særlig artikel 88, stk. 2, første afsnit,

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

efter at have opfordret interesserede parter ([1]) til at fremsætte deres bemærkninger i overensstemmelse med ovennævnte artikel og under hensyntagen til disse bemærkninger, og

ud fra følgende betragtninger:

I. SAGSFORLØB

(1) Inden for rammerne af overvågningen af Kommissionens beslutning af 17. juli 1996 ([2]) vedrørende den offentlige koncern GEPI (siden 12. september 1997 benævnt (Itainvest) har de for koncernen ansvarlige erkendt i 1997 at have indskudt kapital i det af dem 100 % kontrollerede skibsværft INMA for et beløb på ca. 100 mia. ITL (51,6 mio. EUR) til dækning af værftets tab i 1996 og 1997. Kommissionen anmodede den 1. oktober 1998 formelt de italienske myndigheder om nærmere oplysninger. Ved brev af 9. november 1998 meddelte Italiens Faste Repræsentation ved Den Europæiske Union de ønskede oplysninger, idet den fremsendte virksomhedens balancer fra 1992 til 1997.

(2) Ved brev af 19. januar 1999 underrettede Kommissionen den italienske regering om sin beslutning om at indlede proceduren efter EF-traktatens artikel 88, stk. 2, vedrørende ovennævnte støtte. De italienske myndigheder fremsendte deres bemærkninger til Kommissionen ved brev fra Den Faste

([1]) EFT C 63 af 5.3.1999, s. 2.
([2]) EFT C 5 af 9.1.1997, s. 3.

Repræsentation nr. 3896 af 2. marts 1999. Kommissionens beslutning om at indlede proceduren blev offentliggjort i *De Europæiske Fællesskabers Tidende* ([3]), hvor den opfordrede interesserede parter til at fremsætte deres bemærkninger. Kommissionen har modtaget bemærkninger fra interesserede parter. Disse bemærkninger er videresendt til Italien med anmodning om eventuelle kommentarer. Kommentarer blev modtaget ved brev af 30. juni 1999.

II. **BESKRIVELSE**

(3) En gennemgang af balancerne for skibsværftet INMA viser først og fremmest, at regnskabsåret 1996 blev afsluttet med et tab på 21,4 mia. ITL (11 mio. EUR). Bestyrelsen opfordrede Itainvest, selskabets hovedaktionær, til at dække tabet gennem eftergivelse af fordringer. På generalforsamlingen den 13. november 1997 besluttede aktionærerne at dække dette tab, delvis over de lovmæssige og ekstraordinære henlæggelser for et beløb på 4,68 mia. ITL (2,4 mio. EUR) og resten gennem et bidrag fra Itainvest på 16,7 mia. ITL (8,6 mio EUR). På generalforsamlingen den 24. marts 1998, hvor det blev konstateret, at virksomhedens regnskaber pr. 30. november 1997 allerede udviste et tab på 81,89 mia. ITL (42,3 mio. EUR), blev det besluttet at dække dette tab og derefter genopbygge virksomhedens kapital med 35 mia. ITL (18 mio. EUR). Hovedaktionæren skulle tegne 99 %, men i første omgang skulle kun 3/10 af den tegnede kapital frigives, medens den resterende ene procent, der blev tegnet af skibsværftet Nuova Cantiere Apuania (NCA), der ligeledes henhørte under Itainvest, blev fuldstændig frigivet. En ordinær og ekstraordinær generalforsamling, der blev afholdt den 23. juni 1998, godkendte regnskaberne for regnskabsåret 1997, som udviste et samlet tab på 103,7 mia. ITL (53,5 mio. EUR), ligesom det blev besluttet at dække det endnu udækkede tab for dette regnskabsår nemlig 21,8 mia. ITL (11,2 mio. EUR). Itainvests samlede tilskud beløber sig således til 155,4 mia. ITL (80,2 mio. EUR).

(4) De samme balancer udviste en lang række tilskud fra de italienske myndigheder (i første omgang fra ministeriet for skibsfart, derefter fra ministeriet for transport og søfart), med hjemmel i følgende love: nr. 599 af 14. august 1982, nr. 111 af 22. marts 1985, nr. 234 af 14. juni 1989 og nr. 132 af 24. februar 1994. Selv om støtten til skibsbygningsindustrien i medfør af disse love er blevet godkendt af Kommissionen, er denne ikke i stand til at indkredse hver enkelt støttebeløbs præcise berettigelse.

(5) Kommissionen tvivlede på, at INMA-værftet skulle være berettiget til at modtage denne støtte i medfør af dets optagelse i et af de registre, der blev indført ved lov nr. 234/1989, dvs. særlige registre for skibsværfterne, som den italienske regering havde indført for effektivt at kunne kontrollere kapaciteten inden for sektoren. Rent faktisk var INMA hverken blandt de store skibsværfter, hvis omstrukturering i henhold til lov nr. 111/1985 ([4]) og den dermed forbundne refinansiering ([5]) var blevet godkendt af Kommissionen, eller blandt de små og mellemstore værfter, der havde været genstand for en særskilt refinansiering ([6]).

(6) Alle disse forhold tilsammen har fået Kommissionen til at indlede proceduren efter traktatens artikel 88, stk. 2, da den især med hensyn til Itainvests tilskud med henblik på dækning af tabene og med henblik på rekapitalisering, skønner at eftersom det drejer sig om en offentlig virksomhed, der nyder godt af offentlige midler, har der været tale om statsstøtte i henhold til artikel 87, stk. 1. Denne støtte fordrejede, eller truede med at fordreje, konkurrencen ved at begunstige en virksomhed. Da det endvidere drejede sig om en skibsbygningsvirksomhed, burde støtten undersøges i lyset af Rådets direktiv 90/684/EØF af 21. december 1990 om støtte til skibsbygningsindustrien ([7]), senest ændret ved direktiv 94/73/EF ([8]), særlig artikel 5, stk. 1, hvor det fastsættes at »Støtte til bygnings- og ombygningsværfters fortsatte drift, herunder støtte til dækning af tab, støtte til redning af virksomheder og alle andre former for driftsstøtte, der ikke er knyttet direkte til særlige strukturomlægningsforanstaltninger som omhandlet i kapitel III, kan betragtes som forenelig med det fælles marked, hvis den ikke sammenlagt med produktionsstøtte, der ydes direkte til individuelle kontrakter om bygning og ombygning af skibe i henhold til artikel 4, stk. 4, overstiger maksimumsgrænser, udtrykt i procent af støttemodtagerens årsomsætning inden for bygning og ombygning af skibe«.

([3]) Jf. fodnote 1.
([4]) Statsstøtte 193/84, brev SG(85) D/9151 af 17. juli 1985.
([5]) Jf. fodnote 4.
([6]) Statsstøtte 192/87, brev SG(89) D/2375 af 21. februar 1989.
([7]) EFT L 380 af 31.12.1990, s. 27. Anvendelsen af dette direktiv blev forlænget ved Rådets forordning (EF) nr. 3094/95 (EFT L 332 af 31.12.1995, s. 1), senest ændret ved forordning (EF) nr. 2600/97 (EFT L 351 af 23.12.1997, s. 18).
([8]) EFT L 351 af 31.12.1994, s. 10.

(7) Med hensyn til de forskellige former for drifts- og investeringsstøtte og til skibsværftet INMA's berettigelse til at drage fordel af disse foranstaltninger har Kommissionen anmodet de italienske myndigheder om at tilstille den alle nyttige oplysninger, således at den kan fastslå støttens forenelighed med bestemmelserne i direktiv 90/684/EØF og med dens egne forskellige beslutninger desangående.

(8) Kommissionen nærede en vis skepsis som følge af, at Itainvest havde stillet sikkerhed for størstedelen af de banklån, som virksomheden havde optaget, og som følge af, at en stor del af værftets aktiviteter i de seneste år var udført for rederier som virksomheden INMA havde overtaget fuld eller delvis kontrol med (bl.a. Pugliola Stargas, Tellaro di Navigazione, Corsica Ferries).

III. **BEMÆRKNINGER FRA INTERESSEREDE PARTER**

(9) I forbindelse med proceduren har de danske myndigheder ved brev af 21. maj 1999 fremsendt deres bemærkninger, hvori de især påpeger de kapacitetsproblemer, der kan konstateres for skibsbygningssektoren i hele verden, og hvori de minder om de værftslukninger, der har fundet sted i Danmark inden for de senere år, især som følge af for stor kapacitet. Specielt med hensyn til INMA er de danske myndigheder af den opfattelse, at såfremt værftet ikke skulle vise sig at være støtteberettiget, bør den ydede støtte betales tilbage. Desuden er de enige med Kommissionen i, at der bør gribes ind over for en hvilken som helst støtte, der er blevet ydet i strid med gældende lovgivning.

IV. **KOMMENTARER FRA ITALIEN**

(10) Ved brev nr. 3896 af 2. marts 1999 har de italienske myndigheder først og fremmest givet en detaljeret redegørelse for hvert enkelt år siden 1987 for al den statsstøtte, der er ydet, med særskilt angivelse af beløbet for de enkelte ordrer eller investeringer, den pågældende støttesats samt støttens retsgrundlag. For så vidt angår optagelsen af værftet INMA i det særlige register over skibsværfter, har de italienske myndigheder oplyst, at oprettelsen af dette register faktisk er sket med hjemmel i lov nr. 234/1989, men den ministerielle gennemførelsesbestemmelse blev først vedtaget i februar 1992, og registret blev først funktionsdygtigt i tiden mellem maj og september 1993. I henhold til lovens bestemmelser kan kun de i registret optagne værfter modtage støtte, og denne støtte har først kunnet komme til udbetaling fra og med 1993. Hvad INMA angår, er denne virksomhed altid blevet betragtet som et nybygningsværft af mellemstor størrelse. Det var ikke medtaget på den liste, som Kommissionen henviser til i sit brev, fordi det ikke var berettiget til refinansieringsstøtte med hjemmel i lov nr. 111/1985, eftersom det dengang kun udførte ombygningsordrer og så ud til at ville fastholde denne specialisiering. Kun de værfter, der var opført på listen, kunne drage fordel af refinansiering, medens de samtidig var udelukket fra at modtage statsstøtte for årene 1987-1988 i henhold til lov nr. 234/1989.

(11) De italienske myndigheder har endvidere oplyst, at Itainvests tilskud til dækning af tab begrænsede sig til et samlet beløb på 120,4 mia. ITL (62,2 mio. EUR), fordelt på 16,7 mia. ITL (8,6 mio. EUR) for 1996 og 103,7 mia. ITL (53,5 mio. EUR) for 1997, da der ikke senere er foretaget nogen kapitaltilførsel på 35 mia. ITL (18 mio. EUR).

(12) For så vidt angår den dækning af tab, der blev foretaget i 1997-1998, fastholder de italienske myndigheder, at Itainvest i sin egenskab af værftets eneaktionær har truffet alle de foranstaltninger, situationen krævede. De italienske myndigheder minder i så henseende om INMA-værftets udvikling gennem de sidste årtier.

Fra og med 1980 har virksomheden til stadighed gennemført de nødvendige tilpasninger og omstruktureringer som følge af markedsbehovene, og den har bl.a. foretaget en nedskæring af den arbejdskraft, der var direkte beskæftiget på værftet, fra 622 til 221 arbejdstagere. Efter en række positive resultater, der især kunne noteres i tidsrummet 1992-1995, kunne regnskabsåret 1995 afsluttes med et nettooverskud på 85 mio. ITL (0,085 mio. EUR).

I marts 1997, efter at balancen for 1996 havde udvist et tab på 21 mia. ITL (11,2 mio. EUR) iværksatte Itainvest straks en grundig gennemgang af regnskaberne, der afslørede en række ledelsesfejl, især med hensyn til erhvervelsen og forvaltningen af de ordrer, der blev mdotaget i december 1995.

I februar 1998 viste en opgørelse af virksomhedens formue pr. 30. november 1997, at den havde lidt et tab på 81,9 mia. ITL (42,3 mio. EUR), og dette førte til afskedigelse af INMA's administrerende direktør og til indledning af en retssag vedrørende den pågældendes civilretlige ansvar. Derefter blev det besluttet at dække tabene og at lade foretage en ny opgørelse, på baggrund af INMA-værftets integrering i det andet værft, som Itainvest er aktionær i, nemlig Nuova Cantiere Apuania (NCA).

I juni 1998 tog aktionærerne på den ordinære og ekstraordinære generalforsamling konsulentens negative udtalelse om integreringen i NCA til efterretning og bekræftede beslutningen fra februar vedrørende dækning af tabene fra regnskabsåret 1997, som i mellemtiden var nået op på 103 mia. ITL (55,3 mio. EUR).

Som følge af konsulentens negative udtalelse om integreringen i NCA blev der offentliggjort en opfordring til interessetilkendegivelse med henblik på køb af værftet. Det fremgik af de forskellige bud, der indløb i juni 1998, at kun et enkelt af disse var værd at tage under overvejelse. Men da virksomhedens relle situation kom for dagen, var enhver mulighed for afståelse forskertset, og den 6. november 1998 besluttede aktionærerne på generalforsamlingen at lade værftet træde i likvidation, og de udpegede en likvidator, der fik til opgave at færdiggøre de igangværende ordrer, eftersom de næsten var afsluttede, med henblik på at undgå de store tab, der ville være opstået ved en pludselig lukning af værftet, også i form af tabet af den statsstøtte, der var anmodet om i forbindelse med omtalte ordrer. De byrder, der skulle bæres af Itainvest, blev tilsammen vurderet til ca. 325-350 mia. ITL (168-181 mio. EUR), først og fremmest som følge af de af Itainvest indgåede forpligtelser i forbindelse med to igangværende ordrer (Tirrenia og Finanziaria Marittima Stolt-Nielsen), i form af garantier om god udførelse af ordrerne og garantier for tidligere ordrer (Corsica Ferries og Pugliola). Endvidere som følge af garantier for den løbende drift, der fordeler sig på følgende måde:

	Mia. ITL	Mio. EUR
Tidligere ordrer	32,440	16,753
Udførelse af ordrer fra december 1995	175,915	90,852
Løbende drift	15,510	8,010
I alt	223,865	115,616

Og endelig som følge af andre forpligtelser, som Itainvest måtte have indgået, eller andre skader, som Itainvest eventuelt skulle dække.

(13) Med hensyn til Kommissionens påstand om, at ordrerne gennem de seneste år til bygning af skibe kom fra rederier, der helt eller delvis var kontrolleret af INMA, har de italienske myndigheder anført følgende: Selskabet Tellaro di Navigazione (der trådte i likvidation den 28. juni 1999) er ikke længere funktionsdygtigt, og de fem skibe, der er afgivet ordre på, er aldrig blevet bygget. Selskabet Pugliola er trådt ind i stedet for det andet rederi, der ikke kunne indfri sine forpligtelser, og som havde afgivet ordre på to skibe til værftet. Det første af de to skibe blev solgt på normale markedsvilkår til en privat erhvervsdrivende, og det andet blev leaset af samme operatør, der bliver ejer af det i år 2000. Corsica Ferries er et fransk selskab, der er helt selvstændigt og uafhængigt af INMA. INMA har kun som mindretalsaktionær haft del i kapitalen i to selskaber, der er kontrolleret af Corsica Ferries, der på deres side hver har afgivet bestilling på bygning af et passagerskib. Den første kapitalandel er blevet afhændet i 1998, medens den anden vil blive solgt inden udgangen af 2000.

(14) De italienske myndigheder konkluderer derfor, at Itainvest har handlet på den mest hensigtsmæssige måde ved til fulde at have erkendt den krise, som virksomheden befandt sig i, og ved i så høj grad som muligt at have mindsket de potentielle udgifter, der fulgte af de udstedte garantier, således at det på bedst mulig måde fik realiseret selskabets aktiver. Dermed må itainvest siges at have handlet som en hvilken som helst anden aktionær, ved i første omgang at søge at mindske sine tab mest muligt, og ved til sidst, så snart det havde konstateret umuligheden af at sælge virksomheden trods forsøg herpå, ufortøvet at beslutte at lade det træde i likvidation.

(15) Disse finansielle interventioner har således ikke karakter af statsstøtte, eftersom det fastslås i artikel 1, litra d), i direktiv 90/684/EØF, at begrebet statsstøtte ikke omfatter »medlemsstaternes finansieringsforanstaltninger, til fordel for skibsbygnings- eller skibsreparationsværfter, som de kontrollerer direkte eller indirekte, når (disse foranstaltninger) betragtes som tilvejebringelse af risikovillig kapital til et selskab efter almindelig praksis inden for markedsøkonomien«.

(16) Som det endvidere fremgår af meddelelsen til medlemsstaterne om anvendelse af EF-traktatens artikel 92 og 93 og artikel 5 i Kommissionens direktiv 80/723/EØF på offentlige fremstillingsvirksomheder ([9]), forudsætter Kommissionen, at den økonomiske rationalitet af de beslutninger, der træffes af en offentlig aktionær, bør sidestilles med en privat investors handlemåde og bør vurderes ud fra den bestående situation i det øjeblik, hvor finansieringsbeslutningen træffes.

(17) Det må derfor også anerkendes, at et moderselskab »i et begrænset tidsrum kan påtage sig at dække tabene i et af dets datterselskaber, således at datterselskabet kan standse driften på de bedst mulige betingelser. Sådanne beslutninger kan være begrundet ikke blot i muligheden for herved at opnå en indirekte økonomisk gevinst, men også i andre overvejelser, f.eks. ønsket om at bevare koncernens image eller omlægge dens virksomhed« ([10]).

(18) Kommissionen erkender desuden, at i spørgsmål om statsstøtte bør den ikke anvende reglerne på en dogmatisk og teoretisk måde, og at enhver investeringsbeslutning nødvendigvis indebærer en bred skønsmæssig margen, så de dermed forbundne risici vurderes på en rimelig og objektiv måde, og så de foruddiskonteres på tidspunktet for investeringsbeslutningen, således som en privat investor ville gøre ([11]).

V. **VURDERING AF STØTTEN**

(19) Da det drejer sig om en virksomhed for bygning og ombygning af skibe, bør den anfægtede støtte undersøges i lyset af direktiv 90/684/EØF og Rådets forordning (EF) nr. 1540/98 af 29. juni 1998 om nye regler for støtte til skibsbygningsindustrien ([12]).

(20) For så vidt angår den produktionsstøtte, der falder ind under anvendelsesområdet for artikel 4, stk. 1, i direktiv 90/684/EØF, samt den investeringsstøtte, som artikel 6 finder anvendelse på, og som er ydet af den italienske regering, har Kommissionen kunnet konstatere, efter at have undersøgt den nøjagtige fordeling af den støtte, der blev ydet siden 1987, at denne var i overensstemmelse med bestemmelserne i den italienske lov nr. 599/1982 (for tidsrummet 1981-1983), med lov nr. 111/1985 (for tidsrummet 1984-1986), med lov nr. 234/1989 (for tidsrummet 1977-1990) og med lov nr. 132/1994 (for tidsrummet 1991-1998). Disse støtteordninger er alle blevet godkendt af Kommissionen. I henhold til ovenstående love kunne der ydes investeringsstøtte, hvis maksimale intensitet varierede fra 20 % til 40 % af investeringen, forudsat at denne var kædet sammen med en omstruktureringsplan. INMA-værftet har mellem 1982 og 1998 gennemført en omstrukturering, der har medført en nedskæring af personalet med 65 %, heraf 50 % mellem 1982 og 1992. I tidsrummet 1987-1998 er der, i forbindelse med investeringer på 49,3 mia. ITL (25,5 mio. EUR), ydet investeringsstøtte for 9,1 mia. ITL (4,7 mio. EUR), hvilket svarer til en gennemsnitlig intensitet på 18,5 % i den pågældende periode. Anvendelsen af støtteordningerne krævede ikke nogen individuel forudanmeldelse. Kommissionen mener, at selv om der ved gennemgangen af de beløb, der var anført i virksomhedens balancer, kunne opstå en vis forvirring, især som følge af de forsinkede udbetalinger, som kan tilskrives de knappe tidsfrister mellem EF-reglernes ikrafttræden og den rent faktiske gennemførelse af de dermed forbundne nationale foranstaltninger, og selv om man tager hensyn til, at støttebeløbene i vid udstrækning er blevet udbetalt efter gennemførelsen af investeringerne, så står det dog fast, at den investeringsstøtte, der fik Kommissionen til at tage forbehold, burde have været gjort til genstand for en efterfølgende meddelelse inden for rammerne af den overvågningsprocedure, der er omhandlet i artikel 12 i direktiv 90/684/EØF, specielt ved hjælp af skema 3 i direktivets bilag. Hvad angår den kontraktbetingede produktionsstøtte, fastslår Kommissionen, at det samlede antal kontrakter, hvortil der er ydet støtte, stemmer overens med det, der har været omtalt i de forskellige overvågningsrapporter. Kommissionen må dog påpege, at i forbindelse med skibsbygningskontrakterne C. 4138 og C. 4139 med rederiet Pugliola Stargas, C. 4238 og C. 4249 med Corsica Ferries og C. 4260, C. 4261 og C. 4262 med Stolt-Nielsen er der, eller vil der blive, ydet den højeste støttesats, der gælder på dagen for undertegnelsen af kontrakterne, og som er omhandlet i artikel 4, stk. 1, i direktiv 90/684/EØF.

(21) Bidragene fra det offentlige holdningselskab Itainvest, der er moderselskab for datterselskabet INMA, bør vurderes i lyset af forordning (EF) nr. 1540/98. I artikel 1 i forordningen fastslås det, at: »Indtil den 31. december 2000 kan produktionsstøtte til kontrakter om nybygning og ombygning af skibe,

([9]) EFT C 307 af 13.11.1993, s. 3, nr. 28. Denne meddelelse, der blev annulleret af Domstolens dom af 16. juni 1993, sag C-325/91, Den Franske Republik mod Kommissionen for De Europæiske Fællesskaber (Sml. 1993 I, s. 3283), blev på ny vedtaget af Kommissionen med de nødvendige ændringer, som følge af vedtagelsen af direktiv 93/84/EØF (EFT L 254 af 12.10.1993, s. 16).

([10]) Domstolens dom af 21. marts 1991, sag C-303/88, Den Italienske Republik mod Kommissionen, Sml. 1991 I, s. 1433, præmis 21, i begrundelsen for dommen.

([11]) Jf. fodnote 9, nr. 28 og 29, i meddelelsen.

([12]) EFT L 202 af 18.7.1998, s. 1.

men ikke om reparation af skibe, betragtes som forenelig med det fælles marked, når det samlede beløb for alle former for støtte, der ydes til den enkelte kontrakt (inklusive subventionsækvivalenten for al støtte, der ydes til rederiet eller tredjemand), i subventionsækvivalent ikke overstiger en fælles maksimumsgrænse udtrykt i procent af kontraktværdien før støtte. For nybygningskontrakter med den kontraktværdi før støtte på over 10 mio. ECU er maksimumsgrænsen 9 %, i alle andre tilfælde, er maksimumsgrænsen 4,5 %«. I artikel 5, stk. 1, fastslås det, at: »Støtte til redning og omstrukturering af kriseramte virksomheder, herunder kapitaltilførsel, gældsafskrivning, subsidierede lån, dækning af tab og garantier, kan undtagelsesvis betragtes som forenelig med fællesmarkedet, forudsat at den er i overensstemmelse med Fællesskabets rammebestemmelser for statsstøtte til redning og omstrukturering af kriseramte virksomheder«. Da der ikke forelå nogen omstruktureringsplan i tilknytning til dækningen af tabene, kan Itainvests bidrag ikke betragtes som støtte til omstrukturering, der ydes i henhold til artikel 5, stk. 1, i forordning (EF) nr. 1540/98.

(22) I Fællesskabets rammebestemmelser for statsstøtte til redning og omstrukturering af kriseramte virksomheder ([13]) defineres under punkt 2.1 redningsstøtte som foranstaltninger, der »holder midlertidigt liv i en virksomhed, der står over for en betydelig forværring af sin finansielle stilling med øjeblikkelige likviditetsproblemer eller teknisk insolvens, medens årsagerne til virksomhedens vanskeligheder analyseres, og der udarbejdes en effektiv plan til at få rettet op på situationen. Redningsstøtten giver med andre ord et kort pusterum, normalt højst seks måneder, for firmaet, indtil der er fundet en langsigtet løsning på de finansielle problemer«. Med hensyn til formen for en sådan støtte, fastslås det i Fællesskabets rammebestemmelser under punkt 3.1, at:

»Redningsstøtte skal således:

— bestå af kontant støtte i form af lånegarantier eller lån til normal markedsrente

— være begrænset til, hvad der er strengt nødvendigt for at sikre virksomhedens fortsatte beståen (f.eks. dækning af lønudgifter, rutinemæssige leverancer osv.)

— kun ydes i det tidsrum, der er nødvendigt for at få fastlagt de fornødne og gennemførlige saneringsforanstaltninger (normalt ikke over seks måneder)

— være begrundet i alvorlige sociale vanskeligheder og ikke have uacceptable virkninger for industrien i andre medlemsstater«.

(23) Kommissionen konstaterer primært i lyset af sin beslutning af 17. juli 1996 vedrørende selskabet GEPI ([14]), at INMA-værftet var et af de selskaber, som det offentlige holdningselskab nødvendigvis måtte skaffe sig af med for at opfylde selskabets refinansieringsbetingelser under den nye betegnelse Itainvest. Et rammebeløb på 360 mia. ITL (185,9 mio. EUR) blev fastsat til afviklingen af virksomheder, der normalt skulle være tilendebragt inden den 31. december 1996, og allersenest inden den 31. december 1997. Alle transaktioner i form af direkte kapitaltilførsler til fordel for INMA, som ovennævnte beslutning henviser til, er blevet foretaget siden juni 1997 på grundlag af de første tab, der blev konstateret i regnskaberne fra 1996, og de indgår ikke i rammebeløbet på 360 mia. ITL (185,9 mio. EUR). Disse transaktioner har ikke været gjort til genstand for nogen anmeldelse. Kommissionen er først blevet informeret om dem på et møde mellem dens tjenestegrene og de italienske myndigheder i september 1998.

(24) De italienske myndigheder giver de ledelsesfejl, der er begået i forbindelse med ordrerne til Stolt-Nielsen og Tirrenia fra december 1995 skylden for de vanskeligheder, værftet kom ud i fra 1996 og frem. Kommissionen må dog fastslå, at den korrekte udførelse af disse ordrer var blevet garanteret af Itainvest til et samlet beløb af 42 mia. ITL (21,7 mio. EUR) i marts 1996. Ved gennemgangen af de forskellige finansieringstransaktioner, der var nødvendige for udførelsen af de igangværende ordrer, viser det sig altså, at der ikke havde kunnet foretages nogen forskudsudbetaling fra nogen finansieringsinstitution uden en garanti fra Itainvest, dvs. uden at man måtte tage tilflugt til offentlige midler.

(25) Disse garantier udgjorde statsstøtte i henhold til traktatens artikel 87, stk. 1, eftersom det — således som Kommissionen har anført i sin meddelelse til medlemsstaterne fra 1993 — kun ved en vurdering af garantierne på tidspunktet for deres udstedelse er muligt at indkredse samtlige virkelige og potentielle virkninger for konkurrencen. Selve det at opnå en garanti, også uden at gøre brug af den, kan gøre det muligt for en virksomhed at videreføre sine aktiviteter og fjerne konkurrerende virksomheder fra markedet, der ikke har nydt godt af tilsvarende fordele ([15]).

([13]) EFT C 368 af 23.12.1994, s. 12.
([14]) EFT C 5 af 9.1.1997, s. 3.
([15]) Jf. fodnote 9, nr. 38, i meddelelsen.

(26) Hvis de italienske myndigheder ønsker at retfærdiggøre Itainvests bidrag i form af dækning af tab som en mindre byrdefuld løsning end de forpligtelser, der følger af garantistillelse, bør det understreges, at disse forpligtelser fra første færd udgør en ikke anmeldt statsstøtte i henhold til traktatens artikel 87, stk. 1, og at de henhører under begrebet »støtte« i henhold til artikel 2, stk. 1 og 2, i forordning (EF) nr. 1540/98. Da det altså drejer sig om garantier, der er kædet direkte sammen med udgifterne til skibene, bør de medtages i beregningen af den maksimale støttesats til fordel for den pågældende kontrakt, som defineret i artikel 4, stk. 1, i direktiv 90/684/EØF, i forbindelse med den støtte, der er ydet inden for rammerne af den italienske lov nr. 132/1994, og som er blevet godkendt af Kommissionen ([16]). Ifølge de oplysninger, som den italienske regering fremlagde den 16. april 1996 i sammenhæng med den i artikel 12 i direktiv 90/684/EØF omhandlede overvågningsprocedure vedrørende ordrerne »Stolt-Nielsen« (seks skibe) og »Tirrenia« (to skibe), blev der tillige ydet en støtte på 9 % i form af et bidrag fra det relevante ministerium, og maksimumssatsen for den ydede støtte er i så fald overskredet.

(27) For så vidt angår »Tirrenia«-ordren, understreges det, at de to skibe ikke udgør direkte ordrer, men nybygningsarbejder for tredjemands regning, dvs. for skibsværftet Ferraris regning, der for sit eget vedkommende nød godt af støtte fra den italienske regering. Eftersom bygningen af disse to skibe også nød godt af garantistillelse fra INMA-værftets side, overstiger de to foranstaltninger (kontraktbetinget støtte og garantier) tilsammen maksimumsgrænsen på 9 % af kontraktværdien før støtte. På den anden side var bygningen af disse to skibe sandsynligvis endnu ikke indledt i praksis ved udgangen af 1996, eftersom der ved udgangen af 1997 kun var udført henholdsvis 45,5 % og 28 % af arbejdet.

(28) De italienske myndigheder hævder, at de første oplysninger om de af INMA konstaterede tab (21 mia. ITL) fremkom i maj 1997 på aktionærernes generalforsamling, som derfor besluttede at anmode om en grundig undersøgelse af værftets helt nøjagtige situation. Dette tab fremgik af den balance, der blev afsluttet den 31. december 1996, og det er vanskeligt uden videre at acceptere de italienske myndigheders påstand om, at det pludseligt opståede underskud udelukkende skyldtes forvaltningen af de ordrer, der var modtaget i december 1995, især fordi det ved fremlæggelsen af regnskaberne for regnskabsåret 1996 tydeligt blev anført, at ordrerne »Stolt-Nielsen« og »Tirrenia« ikke i væsentlig omfang havde indvirket på resultaterne for det pågældende regnskabsår.

(29) Det må altså konstateres, at virksomhedens vanskelige finansielle situation allerede var en kendsgerning på et tidligere tidspunkt, og at den var forårsaget af andre ordrer. I så henseende gør Kommissionen opmærksom på, at de to ordrer Corsica Ferries I og Corsica Ferries II, som også havde modtaget garantier fra Itainvest til fordel for ordregiverne, der var to rederier, i hvilke INMA havde kapitalandele på henholdsvis 49 % og 51 %, rent faktisk blev udført i 1996. De af de italienske myndigheder meddelte oplysninger viser, at blandt Itainvests forskellige forpligtelser over for INMA figurerer der for disse to skibe en tiårig lånegaranti, der var knyttet sammen med skibsordren på i alt 32,44 mia. ITL (16,7 mio. EUR). Eftersom de to skibe allerede er leveret, og prisen for dem i det store og hele allerede må være betalt, må Kommissionen fastslå, at de pågældende lånegarantier er indgået i værftets samlede drift. Eftersom garantierne er ydet ved hjælp af offentlige midler, drejer det sig om statsstøtte, som kan sidestilles med kontraktbetinget driftsstøtte, der falder ind under anvendelsesområdet for artikel 3, stk. 1, i forordning (EF) nr. 1540/98, og som derfor bør medtages ved beregningen af maksimumsgrænsen for kontraktbetinget støtte og følgelig medføre en reduktion af omfanget af den af den italienske regering ydede støtte. Dette har ikke været tilfældet, eftersom det pågældende ministerium — efter de af de italienske myndigheder meddelte oplysninger — har bevilget 9 % af kontraktværdien før støtte til alle de allerede leverede skibe, med andre ord: den maksimale støttesats, der kan ydes i henhold til artikel 4, stk. 1, i direktiv 90/684/EØF.

(30) De samlede fakta, som Kommissionen har fundet frem til vedrørende antallet af og tidsrummet for de forpligtelser, som Itainvest har indgået, viser, at dette selskab i egenskab af moderselskab var nært knyttet til den daglige og risikofyldte drift af INMA-værftet. Som følge deraf kan Kommissionen ikke acceptere det synspunkt, at Itainvest har optrådt i lighed med en privat investor. I betragtning af det anselige beløb, som tabene andrager (21 mia. ITL svarende til 11 mio. EUR), og som klart fremgår af den balance, der blev afsluttet den 31. december 1996, og som aktionæren må have kendt længe inden generalforsamlingen i maj 1997, må det fastslås at INMA-værftet befandt sig i en tilstand af insolvens allerede på dette tidspunkt, og at det derfor burde have været underkastet en konkursbehandling.

([16]) EFT C 302 af 9.11.1993, s. 6, EFT C 390 af 31.12.1994, s. 18, EFT C 290 af 3.10.1996, s. 14 og EFT C 50 af 12.2.1998, s. 5.

(31) Dækningen af tabene kan derfor ikke betragtes som en støtte til redning af værftet i henhold til Fællesskabets rammebestemmelser herom, fordi denne støtte hverken i form eller indhold opfylder de krav, der stilles for at være i overensstemmelse med fællesmarkedet i henhold til EF-traktatens artikel 87.

(32) På tilsvarende måde mener Kommissionen, at den i 1997 ydede finansieringsstøtte på 21,4 mia. ITL og på 103,7 mia. ITL i 1998 udgør statsstøtte, fordi den er udbetalt under omstændigheder, der ikke ville være acceptable for en privat investor, der opererer under normale markedsøkonomiske betingelser, hvilket betyder, at virksomhedens struktur og fremtidsperspektiver er af en sådan art, at der ikke inden for en rimelig tidsfrist kan forventes et normalt afkast af den investerede kapital, i forhold til en sammenlignelig privat virksomhed (i form af dividende eller forøgelse af kapitalværdien) ([17]). De italienske myndigheder har ikke kunnet påvise, at kapitaltilskuddet kunne betragtes som rimeligt og dermed acceptabelt for en investor, der opererer under normale markedsøkonomiske vilkår, således at forstå, at den reelle værdi af den cash flow, der kunne forventes af den planlagte investering, ville være større end det nye kapitaltilskud ([18]).

(33) Derfor mener Kommissionen, at dækningen af tabene i 1997 og 1998 alene er sket med det formål kunstigt at forhøje værftets værdi ved at tilføre kapital, som er tabt for altid, eftersom det ikke engang er bevist, at prisen for Itainvests eventuelle salg af værftet ville have dækket det »investerede« beløb på 120 mia. ITL, især på baggrund af den situation, som skibsbygningssektoren befinder sig i. Det er derfor problematisk at påstå, at denne intervention kan sidestilles med en privat virksomheds handlemåde, eftersom investeringens afkast lige fra begyndelsen var negativ.

(34) Kommissionen betvivler ligeledes, at Itainvest ved at vælge at dække tabene valgte, den mindst bekostelige løsning, eftersom en simpel konkursbegæring i princippet ville have bevirket et bortfald af de kontraktmæssige forpligtelser, især forpligtelserne vedrørende »Tirrenia«-ordren, og følgelig ville have reduceret summen af de indgåede forpligtelser over for rederierne, da én af virkningerne af en sådan begæring i første omgang er at stille kreditorerne lige, og derefter at begunstige dem, der rent faktisk har forudindbetalte midler, og ikke dem, der måtte have ret til en erstatning på grund af manglende opfyldelse af en kontraktmæssig klausul. Og selv om dette ikke skulle være tilfældet, ville det blot styrke Kommissionens overbevisning om, at de af Itainvest påtagne forpligtelser var langt mere vidtrækkende end dem, som en privat investor påtager sig, der opererer under normale markedsbetingelser. Kommissionen noterer sig desuden, at der i oversigten over Itainvests forpligtelser figurerer en kaution for »Tirrenia«-ordren på 22,7 mia. ITL (11,7 mio. EUR), der er udstedt i marts 1998, samt en kaution for »Stolt-Nielsen«-ordren på 9 mia. ITL (4,6 mio. EUR), der er udstedt i marts-maj 1998, dvs. efter at Itainvest i februar samme år havde truffet beslutning om at dække INMA's tab på baggrund af formuesituationen pr. 30. november 1997.

(35) Dækningen af tabene har altså form som statsstøtte i henhold til EF-traktatens artikel 87, stk. 1, og i henhold til artikel 1, stk. 1, i forordning (EF) nr. 1540/98. Som følge af mangelen på en omstruktureringsplan omfattende en kapacitetsnedskæring, og som følge af overskridelsen af den maksimumsgrænse for driftsstøtte, som Kommissionen havde fastsat, er disse støtteforanstaltninger uforenelige med fællesmarkedet, både ud fra direktiv 90/684/EØF og ud fra forordning (EF) nr. 1540/98.

VI. **KONKLUSIONER**

(36) Kommissionen konstaterer, at Italien ulovligt har ydet garantier til bygning af skibe i forbindelse med ordrerne »Corsica Ferries«, »Pugliola«, »Tirrenia« og »Stolt-Nielsen«, og at landet har dækket skibsværftet INMA's tab i 1997-1998, i modstrid med traktatens artikel 88, stk. 3. De garantier, der er ydet til bygning af skibene burde — i overensstemmelse med artikel 4, stk. 4, i direktiv 90/684/EØF og artikel 3, stk. 1, i forordning (EF) nr. 1540/98 — ikke have overskredet maksimumsgrænsen for støtte til de enkelte kontrakter, i henhold til ovennævnte direktivs artikel 4, stk. 1. Dækningen af tab udgør driftsstøtte, som i henhold til artikel 5 i direktiv 90/684/EØF også burde være medtaget ved beregningen af, om maksimumsgrænsen var overskredet. Som følge af mangelen på en omstruktureringsplan er driftsstøtten i form af dækning af tab ligeledes i modstrid med artikel 5 i forordning (EF) nr. 1540/98. Sidstnævnte støtte kan ikke engang betragtes som støtte til redning af værftet ud fra Fællesskabets rammebestemmelser desangående. Disse forskellige former for støtte bør altså tilbagesøges —

([17]) Jf. fodnote 9, nr. 35, i meddelelsen.
([18]) Ibidem.

VEDTAGET FØLGENDE BESLUTNING:

Artikel 1

Den statsstøtte som Italien gennem det offentlige holdingselskab Itainvest har ydet skibsværftet INMA SpA i form af garantier for ordrerne »Corsica Ferries«, »Pugliola«, »Stolt-Nielsen« og »Tirrenia«, og som dækning af tab til et samlet beløb af 120,4 mia. ITL (62,2 mio. EUR), er uforenelig med fællesmarkedet.

Artikel 2

1. Italien træffer alle nødvendige foranstaltninger for at tilbagesøge den i artikel 1 omhandlede støtte, der ulovligt er ydet modtageren.

2. Tilbagesøgningen finder sted i overensstemmelse med de nationalretlige procedurer, for så vidt som de muliggør en øjeblikkelig og effektiv gennemførelse af nærværende beslutning.

3. De tilbagesøgte beløb tilskrives renter, der beregnes på grundlag af den referencesats, der finder anvendelse ved beregningen af et tilsvarende tilskud i forbindelse med ydelse af støtte med regionalt sigte, regnet fra den dato, hvor støttemodtageren fik rådighed over midlerne, til datoen for den rent faktiske tilbagesøgning.

Artikel 3

Italien underretter senest to måneder efter meddelelsen af denne beslutning Kommissionen om, hvilke foranstaltninger der er truffet for at efterkomme beslutningen.

Artikel 4

Denne beslutning er rettet til Den Italienske Republik.

Udfærdiget i Bruxelles, den 20. juli 1999.

På Kommissionens vegne

Monika WULF-MATHIES

Medlem af Kommissionen