II

(Πράξεις για την ισχύ των οποίων δεν απαιτείται δημοσίευση)

ΕΠΙΤΡΟΠΗ

ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

της 20ής Ιουλίου 1999

σχετικά με την κρατική ενίσχυση την οποία η Ιταλία έθεσε σε εφαρμογή υπέρ του ναυπηγείου INMA μέσω της κρατικής εταιρείας χαρτοφυλακίου Itainvest (πρώην GEPI)

[κοινοποιηθείσα υπό τον αριθμό Ε(1999) 2532]

(Το κείμενο στην ιταλική γλώσσα είναι το μόνο αυθεντικό)

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

(2000/262/ΕΚ)

Η ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ,

Έχοντας υπόψη:

τη συνθήκη για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας, και ιδίως το άρθρο 88 παράγραφος 2 πρώτο εδάφιο,

τη συμφωνία για τον Ευρωπαϊκό Οικονομικό Χώρο και ιδίως το άρθρο 62 παράγραφος 1 στοιχείο α),

Αφού κάλεσε [1] τους ενδιαφερομένους να υποβάλουν τις παρατηρήσεις τους σύμφωνα με το εν λόγω άρθρο και έχοντας υπόψη τις παρατηρήσεις αυτές,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

I. ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ

(1) Στο πλαίσιο της διαδικασίας παρακολούθησης που κίνησε η Επιτροπή με την απόφασή της της 17ης Ιουλίου 1996 [2] σχετικά με τον κρατικό όμιλο GEPI (ο οποίος από τις 12 Σεπτεμβρίου 1997 μετονομάστηκε σε Itainvest και στη συνέχεια του κειμένου αναφέρεται με τη νέα αυτή επωνυμία), οι υπεύθυνοι του ομίλου αναγνώρισαν ότι το 1997 χορήγησαν σε μία από τις κατά 100 % ελεγχόμενες επιχειρήσεις, και συγκεκριμένα στο ναυπηγείο INMA, χρηματοδοτική συνδρομή ύψους περίπου 100 δισεκατομμυρίων ιταλικών λιρών (51,6 εκατομμύρια ευρώ) για την κάλυψη των ζημιών του ναυπηγείου κατά τα έτη 1996-1997. Έτσι, την 1η Οκτωβρίου 1998 η Επιτροπή απέστειλε στις ιταλικές αρχές τυπική αίτηση διαβίβασης πληροφοριακών στοιχείων. Με επιστολή της 9ης Νοεμβρίου 1998, η Μόνιμη Αντιπροσωπεία της Ιταλίας στην Ευρωπαϊκή Ένωση παρέσχε τα προαναφερθέντα πληροφοριακά στοιχεία και συγκεκριμένα διαβίβασε τους ετήσιους λογαριασμούς της επιχείρησης από το 1992 έως το 1997.

(2) Με επιστολή της 19ης Ιανουαρίου 1999 η Επιτροπή ενημέρωσε την ιταλική κυβέρνηση για την απόφασή της να κινήσει τη διαδικασία που προβλέπεται στο άρθρο 88 παράγραφος 2 της συνθήκης ΕΚ έναντι της ενίσχυσης αυτής. Οι ιταλικές αρχές διαβίβασαν τις παρατηρήσεις τους στην Επιτροπή με την επιστολή της

[1] ΕΕ C 63 της 5.3.1999, σ. 2.
[2] ΕΕ C 5 της 9.1.1997, σ. 3.

Μόνιμης Αντιπροσωπείας αριθ. 3896 της 2ας Μαρτίου 1999. Η απόφαση της Επιτροπής για κίνηση της διαδικασίας δημοσιεύτηκε στην *Επίσημη Εφημερίδα των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων* [3] και περιλάμβανε πρόσκληση προς τους ενδιαφερόμενους να υποβάλουν τις παρατηρήσεις τους. Η Επιτροπή έλαβε τις παρατηρήσεις εκ μέρους των ενδιαφερομένων, τις οποίες και διαβίβασε στην Ιταλία για ενδεχόμενο σχολιασμό τους. Η Ιταλία διαβίβασε τα σχόλιά της με επιστολή της 30ής Ιουνίου 1999.

II. **ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ**

(3) Από την εξέταση των ετήσιων λογαριασμών του ναυπηγείου INMA προέκυπτε καταρχάς ότι η χρήση 1996 έκλεισε με ζημία 21,4 δισεκατομμυρίων ιταλικών λιρών (11 εκατομμύρια ευρώ). Το διοικητικό συμβούλιο καλούσε την Itainvest, δηλαδή τον βασικό μέτοχο της εταιρείας, να καλύψει τη ζημία αυτή μέσω της διαγραφής χρεών. Η συνέλευση των μετόχων της 13ης Νοεμβρίου 1997 αποφάσισε την κάλυψη αυτής της ζημίας, εν μέρει από τα υποχρεωτικά και τα έκτακτα αποθεματικά για ποσό ύψους 4,68 δισεκατομμυρίων ιταλικών λιρών (2,4 εκατομμύρια ευρώ) και το υπόλοιπο με εισφορά της Itainvest ύψους 16,7 δισεκατομμυρίων ιταλικών λιρών (8,6 εκατομμύρια ευρώ). Στη συνέχεια, στη συνέλευση που πραγματοποιήθηκε στις 24 Μαρτίου 1998, διαπιστώθηκε ότι οι λογαριασμοί της επιχείρησης της 30ής Νοεμβρίου 1997 εμφάνιζαν ήδη ζημία ύψους 81,89 δισεκατομμυρίων ιταλικών λιρών (42,3 εκατομμύρια ευρώ)· αποφασίστηκε έτσι να καλυφθεί η ζημία αυτή και στη συνέχεια να γίνει ανασύσταση εταιρικού κεφαλαίου ύψους 35 δισεκατομμυρίων ιταλικών λιρών (18 εκατομμύρια ευρώ). Ο βασικός μέτοχος κάλυπτε το 99 % του κεφαλαίου αλλά αμέσως κατέβαλε μόνο τα τρία δέκατα του καλυφθέντος κεφαλαίου, ενώ το 1 % που κάλυπτε το ναυπηγείο Nuovi Cantiere Apuania (NCA), που επίσης ανήκε στην Itainvest, καταβλήθηκε πλήρως. Τέλος, μία τακτική και έκτακτη συνέλευση που πραγματοποιήθηκε στις 23 Ιουνίου 1998 ενέκρινε τους λογαριασμούς της χρήσης 1997, οι οποίοι εμφάνιζαν συνολική ζημία ύψους 103,7 δισεκατομμυρίων ιταλικών λιρών (53,5 εκατομμύρια ευρώ) και αποφάσισε την κάλυψη του υπολοίπου της χρήσης αυτής που παρέμενε ακόμη ακάλυπτο και ανερχόταν σε 21,8 δισεκατομμύρια ιταλικές λίρες (11,2 εκατομμύρια ευρώ). Συνολικά, η παρέμβαση της Itainvest ανήλθε έτσι σε 155,4 δισεκατομμύρια ιταλικές λίρες (80,2 εκατομμύρια ευρώ).

(4) Στους προαναφερθέντες ετήσιους λογαριασμούς είχαν εγγραφεί πολυάριθμα ποσά ενισχύσεων που είχαν χορηγήσει οι αρμόδιες ιταλικές αρχές (αρχικά το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας και στη συνέχεια το Υπουργείο Μεταφορών και Ναυτιλίας) βάσει των νόμων αριθ. 599 της 14ης Αυγούστου 1982, αριθ. 111 της 22ας Μαρτίου 1985, αριθ. 234 της 14ης Ιουνίου 1989 και αριθ. 132 της 24ης Φεβρουαρίου 1994. Παρότι οι θεσπισθείσες με τους προαναφερθέντες νόμους κρατικές ενισχύσεις υπέρ της ναυπηγικής βιομηχανίας είχαν εγκριθεί από την Επιτροπή, η τελευταία δεν ήταν σε θέση να προσδιορίσει την ακριβή αιτιολογία χορήγησης των εν λόγω ενισχύσεων.

(5) Τέλος, η Επιτροπή διατηρούσε αμφιβολίες και για την επιλεξιμότητα του ναυπηγείου INMA όσον αφορά τη λήψη ενισχύσεων βάσει του ειδικού μητρώου ναυπηγείων που η ιταλική κυβέρνηση δημιούργησε μέσω του νόμου αριθ. 234 του 1989, με σκοπό τον αποτελεσματικό έλεγχο της κατασκευαστικής ικανότητας του τομέα. Πράγματι, το ναυπηγείο INMA δεν συμπεριλαμβανόταν στα μεγάλα ναυπηγεία των οποίων η αναδιάρθρωση βάσει του νόμου αριθ. 111 του 1985 [4] —καθώς και η σχετική αναχρηματοδότηση [5]— εγκρίθηκε από την Επιτροπή, ούτε στα μικρού και μεσαίου μεγέθους ναυπηγεία για τα οποία είχε προβλεφθεί ξεχωριστή αναχρηματοδότηση [6].

(6) Όλα αυτά τα στοιχεία οδήγησαν την Επιτροπή στο να κινήσει τη διαδικασία του άρθρου 88 παράγραφος 2 της συνθήκης λαμβάνοντας υπόψη, όσον αφορά καταρχάς τις παρεμβάσεις της Itainvest για την κάλυψη των ζημιών και την αύξηση του κεφαλαίου, ότι επειδή πρόκειται για δημόσια επιχείρηση που λαμβάνει κρατικούς πόρους, οι παρεμβάσεις αυτές συνιστούν κρατικές ενισχύσεις κατά την έννοια του άρθρου 87 παράγραφος 1 της συνθήκης. Οι ενισχύσεις αυτές στρεβλώνουν ή ενδέχεται να στρεβλώσουν τον ανταγωνισμό ευνοώντας μία συγκεκριμένη επιχείρηση. Εξάλλου, δεδομένου ότι πρόκειται για ναυπηγείο, η ενίσχυση έπρεπε να εξεταστεί βάσει της οδηγίας 90/684/ΕΚ του Συμβουλίου, της 21ης Δεκεμβρίου 1990, σχετικά με τις ενισχύσεις στις ναυπηγικές εργασίες [7], όπως τροποποιήθηκε τελευταία από την οδηγία 94/73/ΕΚ [8], και ιδίως βάσει του άρθρου 5 παράγραφος 1 της οδηγίας αυτής το οποίο ορίζει ότι: «Οι ενισχύσεις που προορίζονται να διευκολύνουν την εξακολούθηση της λειτουργίας των επιχειρήσεων ναυπήγησης και μετατροπής σκαφών, στις οποίες συμπεριλαμβάνεται η κάλυψη ζημιών, οι ενισχύσεις για τη διάσωση επιχειρήσεων και όλες οι υπόλοιπες μορφές ενισχύσεων λειτουργίας που δεν συνοδεύουν άμεσα συγκεκριμένα μέτρα αναδιάρθρωσης τα οποία καλύπτονται από το κεφάλαιο III, είναι δυνατό να θεωρηθεί ότι δεν αντιβαίνουν προς την κοινή αγορά, υπό την προϋπόθεση ότι το ποσό τους, προστιθέμενο στο ποσό των ενισχύσεων στην παραγωγή που χορηγούνται απευθείας σε μεμονωμένες συμβάσεις ναυπήγησης και μετατροπής πλοίων, κατ' εφαρμογή των διατάξεων του άρθρου 4 παράγραφος 4, δεν υπερβαίνει το όριο το οποίο εκφράζεται ως ποσοστό του ετήσιου κύκλου εργασιών του αποδέκτη της ενίσχυσης, στον τομέα της ναυπήγησης και μετατροπής πλοίων.»

---

[3] Βλέπε υποσημείωση 1.
[4] Ενίσχυση 193/84, επιστολή SG(85) D/9151 της 17ης Ιουλίου 1985.
[5] Βλέπε υποσημείωση 4.
[6] Ενίσχυση 192/87, επιστολή SG(89) D/2375 της 21ης Φεβρουαρίου 1989.
[7] ΕΕ L 380 της 31.12.1990, σ. 27. Η ισχύς αυτής της οδηγίας παρατάθηκε με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 3094/95 του Συμβουλίου (ΕΕ L 332 της 31.12.1995, σ.1), όπως τροποποιήθηκε τελευταία από τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 2600/97 (ΕΕ L 351 της 23.12.1997, σ. 18).
[8] ΕΕ L 351 της 31.12.1994, σ. 10.

(7) Η Επιτροπή, λαμβάνοντας υπόψη τις διάφορες λειτουργικές ενισχύσεις και τις ενισχύσεις για επενδύσεις, καθώς και την επιλεξιμότητα του ναυπηγείου INMA για χορήγηση τέτοιου είδους ενισχύσεων, ζήτησε τη διαβίβαση κάθε χρήσιμου πληροφοριακού στοιχείου που θα της επέτρεπε να ελέγξει το συμβιβάσιμο των ενισχύσεων αυτών με τους κανόνες της οδηγίας 90/684/ΕΚ και με τις διάφορες αποφάσεις της Επιτροπής για το ίδιο αυτό θέμα.

(8) Τέλος, η Επιτροπή διατηρούσε επιφυλάξεις για το γεγονός ότι η πλειονότητα των τραπεζικών πιστώσεων της επιχείρησης καλύφθηκε από εγγυήσεις που χορήγησε η Itainvest και ότι μεγάλο μέρος των δραστηριοτήτων του ναυπηγείου κατά τα τελευταία αυτά έτη αφορούσαν εργασίες για λογαριασμό εφοπλιστικών εταιρειών που ήταν υπό τον πλήρη ή μερικό έλεγχο της επιχείρησης INMA (πρόκειται ιδίως για τις εταιρείες Pugliola Stargas, Tellaro di navigazione, Corsica ferries).

III. **ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΜΕΝΩΝ**

(9) Στο πλαίσιο της παρούσας διαδικασίας, οι δανικές αρχές διαβίβασαν τις παρατηρήσεις τους με επιστολή της 21ης Μαΐου 1999, επιμένοντας ιδίως στα προβλήματα κατασκευαστικής ικανότητας που παρουσιάζει παγκοσμίως ο τομέας της ναυπηγικής βιομηχανίας και υπενθυμίζοντας το κλείσιμο ναυπηγείων στη Δανία κατά τα τελευταία αυτά έτη, ιδίως λόγω υπερβάλλουσας κατασκευαστικής ικανότητας. Στην ιδιαίτερη περίπτωση της INMA, οι δανικές αρχές παρατηρούν ότι εάν το ναυπηγείο κριθεί μη επιλέξιμο για τη χορήγηση των εν λόγω ενισχύσεων, οι τελευταίες θα πρέπει να επιστραφούν. Συμφωνούν εξάλλου με την Επιτροπή όσον αφορά την καταγγελία κάθε ενίσχυσης που παραβιάζει την κείμενη νομοθεσία.

IV. **ΣΧΟΛΙΑ ΤΗΣ ΙΤΑΛΙΑΣ**

(10) Με την επιστολή αριθ. 3896 της 2ας Μαρτίου 1999, οι ιταλικές αρχές διαβίβασαν καταρχάς μία λεπτομερή κατανομή που παρουσιάζει σε ετήσια βάση (αρχής γενομένης από το 1987) όλες τις χορηγηθείσες ενισχύσεις, παραθέτοντας το ύψος κάθε σύμβασης ή επένδυσης, την ένταση της χορηγηθείσας ενίσχυσης και την αντίστοιχη νομική βάση. Όσον αφορά την εγγραφή του ναυπηγείου INMA στο ειδικό μητρώο ναυπηγείων, οι ιταλικές αρχές υπογράμμισαν ότι η θέσπιση αυτού του μητρώου προβλέπεται πράγματι από το νόμο αριθ. 234/1989, αλλά το υπουργικό διάταγμα για την εφαρμογή του νόμου αυτού εκδόθηκε το Φεβρουάριο του 1992 και το μητρώο άρχισε να λειτουργεί πραγματικά μεταξύ Μαΐου και Σεπτεμβρίου 1993. Σύμφωνα με τον προαναφερθέντα νόμο, μόνο τα ναυπηγεία που είναι εγγεγραμμένα στο μητρώο αυτό δύνανται να λαμβάνουν ενισχύσεις, και επομένως οι ενισχύσεις αυτές μπορούσαν να καταβληθούν μόνο μετά το 1993. Όσον αφορά το ναυπηγείο INMA, η επιχείρηση αυτή θεωρείτο πάντοτε ως ναυπηγείο μεσαίου μεγέθους. Το ναυπηγείο αυτό δεν περιλαμβανόταν στον κατάλογο που αναφέρει στην επιστολή της η Επιτροπή, δεδομένου ότι δεν αποτελούσε αντικείμενο των μέτρων αναχρηματοδότησης που προέβλεπε ο νόμος αριθ. 111/1985 καθότι, την περίοδο αυτή, το INMA διεκπεραίωνε μόνο παραγγελίες μετατροπής και φαινόταν ότι επιδίωκε να εξειδικευτεί στον τομέα αυτό. Όμως, μόνο τα ναυπηγεία που περιλαμβάνονταν στον πίνακα αυτό μπορούσαν να επωφεληθούν από τα μέτρα αναχρηματοδότησης, ενώ τα ίδια ναυπηγεία αποκλείονταν από το ευεργέτημα των ενισχύσεων βάσει του νόμου αριθ. 234/1989 για τα έτη 1987-1988.

(11) Οι ιταλικές αρχές τόνισαν εξάλλου ότι η παρέμβαση της Itainvest για κάλυψη των ζημιών περιορίστηκε σε συνολικό ποσό ύψους 120,4 δισεκατομμυρίων ιταλικών λιρών (62,2 εκατομμύρια ευρώ), το οποίο αναλύεται σε 16,7 δισεκατομμύρια ιταλικές λίρες (8,6, εκατομμύρια ευρώ) για το 1996 και σε 103,7 δισεκατομμύρια ιταλικές λίρες (53,5 εκατομμύρια ευρώ) για το 1997, δεδομένου ότι τελικώς δεν πραγματοποιήθηκε η εισφορά κεφαλαίου ύψους 35 δισεκατομμυρίων ιταλικών λιρών (18 εκατομμύρια ευρώ).

(12) Όσον αφορά την κάλυψη των ζημιών που πραγματοποιήθηκε το 1997-1998, οι ιταλικές αρχές υπογραμμίζουν ότι η Itainvest, ως μοναδικός μέτοχος του ναυπηγείου, έλαβε όλα τα επιβαλλόμενα από την κατάσταση μέτρα. Οι ιταλικές αρχές υπενθυμίζουν στο πλαίσιο αυτό την ιστορική εξέλιξη του ναυπηγείου INMA.

Από το 1980 η επιχείρηση πραγματοποίησε όλες τις προσαρμογές και αναδιαρθρώσεις προκειμένου το ναυπηγείο να ανταποκρίνεται στις απαιτήσεις της αγοράς· ειδικότερα, το αμέσως απασχολούμενο εργατικό δυναμικό μειώθηκε από 622 σε 221 άτομα. Μετά από τα θετικά αποτελέσματα που καταγράφηκαν ιδίως κατά την περίοδο 1992-1995, η χρήση 1995 έκλεισε με καθαρό κέρδος 85 εκατομμυρίων ιταλικών λιρών (0,085 εκατομμύρια ευρώ).

Το Μάρτιο του 1997, και αφού οι ετήσιοι λογαριασμοί του 1996 εμφάνισαν ζημία ύψους 21 δισεκατομμυρίων ιταλικών λιρών (11,2 εκατομμύρια ευρώ), η Itainvest ζήτησε αμέσως τη διενέργεια λογιστικού ελέγχου από τον οποίο προέκυψαν ορισμένα διαχειριστικά σφάλματα, ιδίως όσον αφορά την απόκτηση και διαχείριση των παραγγελιών που λήφθηκαν το Δεκέμβριο του 1995.

Το Φεβρουάριο του 1998 ολοκληρώθηκε η αποτίμηση της περιουσιακής κατάστασης της επιχείρησης βάσει των λογαριασμών που εγκρίθηκαν στις 30 Νοεμβρίου 1997. Από την εν λόγω αποτίμηση προκύπτουν ζημίες ύψους 81,9 δισεκατομμυρίων ιταλικών λιρών (42,3 εκατομμύρια ευρώ), γεγονός που οδήγησε στην απομάκρυνση του διευθύνοντα συμβούλου της INMA και στην εναντίον του άσκηση αγωγής αποζημίωσης. Αποφασίστηκε η κάλυψη των ζημιών και η πραγματοποίηση νέου λογιστικού ελέγχου, ενόψει της ενσωμάτωσης του ναυπηγείου INMA στο άλλο ναυπηγείο του οποίου μέτοχος είναι η Itainvest, δηλαδή στο Nuovo Cantiere Apuania (NCA).

Τον Ιούνιο του 1998 η τακτική και έκτακτη γενική συνέλευση των μετόχων σημείωσε την αρνητική γνωμοδότηση του συμβούλου για την ενσωμάτωση στην NCA και επιβεβαίωσε την απόφαση του Φεβρουαρίου για την κάλυψη των ζημιών της χρήσης 1997, οι οποίες εν τω μεταξύ είχαν ανέλθει σε 103 δισεκατομμύρια ιταλικές λίρες (55,3 εκατομμύρια ευρώ).

Μετά την αρνητική γνωμοδότηση του συμβούλου για την ενσωμάτωση στην NCA δημοσιεύθηκε πρόσκληση εκδήλωσης ενδιαφέροντος για την εξαγορά του ναυπηγείου. Από τις διάφορες προσφορές που υποβλήθηκαν τον Ιούνιο του 1998 προέκυψε ότι μόνο μία μπορούσε να ληφθεί υπόψη. Όταν όμως έγινε γνωστή η πραγματική κατάσταση της επιχείρησης και υπονομεύθηκε κάθε δυνατότητα εξαγοράς της, η γενική συνέλευση των μετόχων αποφάσισε, στις 6 Νοεμβρίου 1998, την εκκαθάριση του ναυπηγείου και όρισε εκκαθαριστή στον οποίο ανέθεσε τη διεκπεραίωση των τρεχουσών παραγγελιών, λαμβανομένου υπόψη του προχωρημένου σταδίου στο οποίο βρίσκονταν οι παραγγελίες αυτές και προκειμένου να αποφευχθούν μεγαλύτερες ζημίες που θα προέκυπταν από το απροειδοποίητο κλείσιμο του ναυπηγείου, στις οποίες θα έπρεπε μεταξύ άλλων να προστεθεί και η ζημία από τη μη λήψη των επιχορηγήσεων που είχαν ζητηθεί για τις σχετικές συμβάσεις. Το συνολικό ποσό που θα έπρεπε να καταβάλει η Itainvest υπολογίστηκε σε 325 έως 350 περίπου δισεκατομμύρια ιταλικές λίρες (168-181 εκατομμύρια ευρώ), λαμβανομένων καταρχάς υπόψη των υποχρεώσεων που είχε αναλάβει η Itainvest για τις δύο τρέχουσες παραγγελίες (Tirrenia και Finanziaria Marittima Stolt-Nielsen), υπό μορφή εγγυήσεων καλής εκτέλεσης και εγγυήσεων για προηγούμενες παραγγελίες (Corsica Ferries και Pugliola), καθώς και των εγγυήσεων για την τρέχουσα διαχείριση, οι οποίες είχαν ως εξής:

	Δισεκατομμύρια ιταλικές λίρες	Εκατομμύρια ευρώ
Προηγούμενες παραγγελίες	32,440	16,753
Εκτέλεση παραγγελιών Δεκεμβρίου 1995	175,915	90,852
Τρέχουσα διαχείριση	15,510	8,010
Σύνολο	223,865	115,616

Παράλληλα, λήφθηκαν υπόψη τα χρηματοδοτικά ανοίγματα της Itainvest στο πλαίσιο άλλων ενδεχόμενων υποχρεώσεων ή ζημιών.

(13) Οσον αφορά τις διαπιστώσεις της Επιτροπής, σύμφωνα με τις οποίες οι παραγγελίες των τελευταίων ετών για τη ναυπήγηση νέων πλοίων προέρχονταν από εφοπλιστικές εταιρείες ελεγχόμενες πλήρως ή εν μέρει από την INMA, οι ιταλικές αρχές παρατηρούν τα ακόλουθα: η εταιρεία Tellaro di Navigazione (υπό εκκαθάριση από τις 28 Ιουνίου 1999) δεν λειτουργεί πλέον και τα πέντε παραγγελθέντα πλοία δεν κατασκευάστηκαν ποτέ. Η εταιρεία Pugliola υποκατέστησε άλλο εφοπλιστή κηρυχθέντα αναξιόχρεο και ο οποίος είχε παραγγείλει στο ναυπηγείο την κατασκευή δύο πλοίων. Το πρώτο από τα δύο αυτά πλοία πωλήθηκε με τους συνήθεις όρους της αγοράς σε ιδιωτικό φορέα, ενώ η INMA εκμίσθωσε το δεύτερο πλοίο στον ίδιο ιδιωτικό φορέα ο οποίος, εντός του 2000 θα αποκτήσει την πλήρη κατοχή και κυριότητα του σκάφους αυτού. Η Corsica Ferries είναι γαλλική εταιρεία πλήρως αυτόνομη και ανεξάρτητη από την INMA. Η INMA συμμετείχε μόνον ως μέτοχος με μειοψηφική συμμετοχή στο κεφάλαιο των δύο ελεγχόμενων από την Corsica Ferries εταιρειών, οι οποίες με τη σειρά τους παρήγγειλαν η κάθε μία την κατασκευή ενός επιβατηγού πλοίου. Η πρώτη συμμετοχή εκχωρήθηκε το 1998 και η δεύτερη θα εκχωρηθεί το 2000.

(14) Συμπερασματικά, οι ιταλικές αρχές θεωρούν ότι η Itainvest ενήργησε με τον αποτελεσματικότερο δυνατό τρόπο, αξιολογώντας όλες τις πτυχές της κρίσης στην οποία βρισκόταν η επιχείρηση, μειώνοντας στο ελάχιστο το δυνητικό κόστος από τις χορηγηθείσες εγγυήσεις και κατά τρόπο που να επιτρέπει την επίτευξη του υψηλότερου δυνατού τιμήματος απο την εκχώρηση των περιουσιακών στοιχείων της εταιρείας. Η Itainvest ενήργησε επομένως όπως θα ενεργούσε ο οποιοσδήποτε ιδιώτης επενδυτής, επιδιώκοντας καταρχάς να ελαχιστοποιήσει τις ζημίες του και τελικά, μόλις διαπίστωσε ότι, παρά τις προσπάθειές του, ήταν αδύνατη η πώληση της επιχείρησης, αποφάσισε αμέσως να τη θέσει υπό εκκαθάριση.

(15) Οι χρηματοδοτικές αυτές παρεμβάσεις δεν συνιστούν επομένως κρατικές ενισχύσεις, δεδομένου ότι το άρθρο 1 στοιχείο δ) της οδηγίας 90/684/ΕΚ αποκλείει από την έννοια της ενίσχυσης τα χρηματοδοτικά μέτρα που λαμβάνουν τα κράτη μέλη για τις επιχειρήσεις ναυπήγησης και επισκευής πλοίων τις οποίες ελέγχουν άμεσα ή έμμεσα, και που θεωρούνται ως παροχή επιχειρηματικών κεφαλαίων σε μία εταιρεία, σύμφωνα με τη συνήθη πρακτική της οικονομίας της αγοράς.

(16) Εξάλλου, όπως προκύπτει από την ανακοίνωση προς τα κράτη μέλη σχετικά με την «Εφαρμογή των άρθρων 92 και 93 της συνθήκης ΕΟΚ και του άρθρου 5 της οδηγίας 80/723/ΕΟΚ της Επιτροπής στις κρατικές επιχειρήσεις του μεταποιητικού τομέα» ([9]), η Επιτροπή θεωρεί ότι η οικονομική ορθότητα των αποφάσεων που λαμβάνει ένας μέτοχος-δημόσιος φορέας, και επομένως το συμβιβάσιμο των αποφάσεων αυτών με την αρχή του ιδιώτη επενδυτή, πρέπει να εκτιμηθεί με βάση την επικρατούσα κατάσταση κατά τη στιγμή που λήφθηκε η απόφαση χρηματοδότησης.

(17) Παράλληλα, θεωρείται ότι μία εταιρεία δύναται επίσης, «επί περιορισμένο χρονικό διάστημα, να καλύψει τις ζημίες μιας των θυγατρικών της προκειμένου να μπορέσει η τελευταία να παύσει τις δραστηριότητές της υπό τις καλύτερες δυνατές συνθήκες. Οι αποφάσεις αυτές είναι δυνατό να υπαγορεύονται όχι μόνο από την πιθανότητα αποκομίσεως εμμέσου υλικού κέρδους, αλλά και από άλλες θεωρήσεις όπως είναι η ανάγκη διατηρήσεως του καλού ονόματος του ομίλου ή της στροφής σε άλλες δραστηριότητες» ([10]).

(18) Η Επιτροπή αναγνωρίζει εξάλλου ότι, όσον αφορά τις κρατικές ενισχύσεις, δεν πρέπει να εφαρμόζει «τους κανόνες με τρόπο δογματικό ή άκαμπτο» και ότι κάθε επενδυτική απόφαση εμπεριέχει απαραιτήτως ένα ευρύ περιθώριο αξιολόγησης εφόσον «οι κίνδυνοι εκτιμηθούν ορθά και αποτελεσματικά και προεξοφληθούν κατά τη στιγμή της λήψης της επενδυτικής απόφασης, όπως θα έπραττε και ένας ιδιώτης επενδυτής» ([11]).

V. **ΕΚΤΙΜΗΣΗ**

(19) Δεδομένου ότι πρόκειται για επιχείρηση κατασκευής και επισκευής πλοίων, οι επίμαχες ενισχύσεις πρέπει να εξεταστούν βάσει της οδηγίας 90/684/ΕΟΚ και του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1540/98 του Συμβουλίου, της 29ης Ιουνίου 1998, σχετικά με τις ενισχύσεις στη ναυπηγική βιομηχανία ([12]).

(20) Όσον αφορά τις χορηγηθείσες από την ιταλική κυβέρνηση ενισχύσεις στην παραγωγή, που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του άρθρου 4 παράγραφος 1 της οδηγίας 90/684/ΕΚ, καθώς και τις επενδυτικές ενισχύσεις στις οποίες εφαρμόζεται το άρθρο 6, η Επιτροπή διαπίστωσε, αφού προηγουμένως ανέλυσε την ακριβή κατανομή των χορηγηθεισών από το 1987 ενισχύσεων, ότι οι ενισχύσεις αυτές ήταν σύμφωνες με τις διατάξεις των ιταλικών νόμων αριθ. 599/1982 (για την περίοδο 1981-1983), αριθ. 111/1985 (για την περίοδο 1984-1986), αριθ. 234/1989 (για την περίοδο 1977-1990) και αριθ. 132/1994 (για την περίοδο 1991-1998). Η Επιτροπή είχε εγκρίνει τα εν λόγω καθεστώτα παροχής ενισχύσεων. Πράγματι, οι προαναφερθέντες νόμοι προέβλεπαν επενδυτικές ενισχύσεις των οποίων η ανώτατη ένταση κυμαινόταν μεταξύ του 20 % και του 40 % της επένδυσης, υπό τον όρο ότι η σχετική επένδυση συνοδεύεται από σχέδιο αναδιάρθρωσης. Το ναυπηγείο INMA εφάρμοσε μεταξύ 1982 και 1998 σχέδιο αναδιάρθρωσης που είχε ως αποτέλεσμα τη μείωση του προσωπικού κατά 65 %, από το οποίο το 50 % μεταξύ 1982-1992. Την περίοδο 1987-1998 χορηγήθηκαν, στο πλαίσιο επενδύσεων ύψους 49,3 δισεκατομμυρίων ιταλικών λιρών (25,5 εκατομμύρια ευρώ), επενδυτικές ενισχύσεις ύψους 9,1 δισεκατομμυρίων ιταλικών λιρών (4,7 εκατομμύρια ευρώ), που αντιστοιχούν σε μέση ένταση 18,5 % κατά την περίοδο αυτή. Για την εφαρμογή των καθεστώτων ενισχύσεων δεν ήταν απαραίτητη η αποστολή προηγούμενης μεμονωμένης κοινοποίησης. Η Επιτροπή σημειώνει ωστόσο ότι, δεδομένης της σύγχυσης που ενδέχετο να δημιουργηθεί από την ανάγνωση των ποσών που αναγράφονται στους ετήσιους λογαριασμούς της επιχείρησης, παρότι η σύγχυση αυτή οφείλεται σε μεγάλο βαθμό στις καθυστερήσεις πληρωμών λόγω των προθεσμιών μεταξύ της θέσης σε ισχύ των κοινοτικών κανόνων και της πραγματικής θέσης σε ισχύ των σχετικών εθνικών μέτρων, και λαμβανομένου υπόψη του γεγονότος ότι οι ενισχύσεις καταβλήθηκαν κατά το μεγαλύτερο μέρος τους μετά την υλοποίηση των επενδύσεων, οι επενδυτικές ενισχύσεις που προκαλούσαν τις επιφυλάξεις της Επιτροπής έπρεπε να κοινοποιηθούν εκ των υστέρων στο πλαίσιο της διαδικασίας εποπτείας που προβλέπεται στο άρθρο 12 της οδηγίας 90/684/ΕΚ, και ειδικότερα μέσω του υποδείγματος αριθ. 3 του παραρτήματος της οδηγίας. Όσον αφορά τις ενισχύσεις στις συμβάσεις, η Επιτροπή διαπιστώνει ότι το σύνολο των συμβάσεων στι οποίες χορηγήθηκαν ενισχύσεις είναι σύμφωνες με εκείνες που αναφέρονται στις διάφορες εκθέσεις παρακολούθησης. Ωστόσο η Επιτροπή υπογραμμίζει ότι για τις συμβάσεις κατασκευής πλοίων C. 4138 και C. 4139 για την εφοπλιστική επιχείρηση Pugliola-Stargas, C. 4248 και C. 4249 για την Corsica Ferries και C. 4260, C. 4261 και C. 4262 για Stolt-Nielsen, χορηγήθηκε ή θα χορηγηθεί το ισχύον ανώτατο όριο ενίσχυσης κατά την ημερομηνία υπογραφής των συμβάσεων, το οποίο προβλέπεται στο άρθρο 4 παράγραφος 1 της οδηγίας 90/684/ΕΚ.

(21) Οι παρεμβάσεις του κρατικού ομίλου Itainvest ως μητρικής εταιρείας έναντι της θυγατρικής της INMA πρέπει να εκτιμηθούν βάσει του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1540/98 του Συμβουλίου. Το άρθρο 1 του κανονισμού αυτού ορίζει ότι: «Έως τις 31 Δεκεμβρίου 2000, οι ενισχύσεις στην παραγωγή για την

([9]) ΕΕ C 307 της 13.11.1993, σ. 3, σημείο 28. Η ανακοίνωση αυτή, η οποία ακυρώθηκε με απόφαση του Δικαστηρίου των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων της 16ης Ιουνίου 1993, υπόθεση C-325/91, Γαλλική Δημοκρατία/Επιτροπή (Συλλογή 1993 I, σ. 3283) εγκρίθηκε εκ νέου από την Επιτροπή, με τις κατάλληλες τροποποιήσεις, μετά την έκδοση της οδηγίας 93/84/ΕΚ (ΕΕ L 254 της 12.10.1993, σ. 16).

([10]) Απόφαση του Δικαστηρίου των ΕΚ της 21ης Μαρτίου 1991, στην υπόθεση C-303/88, Ιταλική Δημοκρατία/Επιτροπή, Συλλογή 1991 I, σ. 1433, αιτιολογική σκέψη 21 της απόφασης.

([11]) Βλέπε υποσημείωση 9, σημεία 28 και 29 της ανακοίνωσης.

([12]) ΕΕ L 202 της 18.7.1998, σ. 1.

εκτέλεση συμβάσεων με αντικείμενο τη ναυπήγηση και μετατροπή πλοίων, αλλά όχι την επισκευή πλοίων, μπορούν να θεωρούνται συμβιβάσιμες με την κοινή αγορά, υπό την προϋπόθεση ότι το συνολικό ύψος όλων των μορφών ενίσχυσης που χορηγούνται για την εκτέλεση κάθε επιμέρους σύμβασης (συμπεριλαμβανομένου του ισοδύναμου επιχορήγησης οποιασδήποτε ενίσχυσης είχε ενδεχομένως χορηγηθεί στον πλοιοκτήτη ή σε τρίτους) δεν υπερβαίνει, σε ισοδύναμο επιχορήγησης, ένα κοινό ανώτατο όριο ενίσχυσης εκπεφρασμένο ως ποσοστό της συμβατικής αξίας προ της ενίσχυσης. Για τις συμβάσεις ναυπήγησης των οποίων η συμβατική αξία προ της ενίσχυσης υπερβαίνει τα 10 εκατομμύρια Ecu, το ανώτατο αυτό όριο ορίζεται σε 9 %. Για όλες τις άλλες περιπτώσεις, ορίζεται σε 4,5 %.». Το άρθρο 5 παράγραφος 1 ορίζει ότι: «Οι ενισχύσεις για τη διάσωση και την αναδιάρθρωση προβληματικών επιχειρήσεων, συμπεριλαμβανομένων των εισφορών στο κεφάλαιο, της διαγραφής χρεών, της επιδότησης δανείων, της κάλυψης ζημιών και των εγγυήσεων, μπορούν κατ' εξαίρεση να θεωρηθούν συμβιβάσιμες με την κοινή αγορά, όταν τηρούν τις γενικές κοινοτικές κατευθυντήριες γραμμές όσον αφορά τις κρατικές ενισχύσεις για τη διάσωση και την αναδιάρθρωση προβληματικών επιχειρήσεων.». Ελλείψει οποιουδήποτε σχεδίου αναδιάρθρωσης που να συνοδεύει την κάλυψη των ζημιών, οι παρεμβάσεις της Itainvest δεν μπορούν να θεωρηθούν ως ενισχύσεις για την αναδιάρθρωση χορηγηθείσες κατά την έννοια του άρθρου 5 παράγραφος 1 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1540/98.

(22) Στις κοινοτικές κατευθυντήριες γραμμές όσον αφορά τις κρατικές ενισχύσεις για τη διάσωση και την αναδιάρθρωση προβληματικών επιχειρήσεων ([13]) ορίζονται, στο σημείο 2.1, οι ενισχύσεις για τη διάσωση ως μέτρα που αποσκοπούν στο να στηρίξουν «προσωρινά μία επιχείρηση που αντιμετωπίζει σημαντική υποβάθμιση της οικονομικής της κατάστασης, η οποία χαρακτηρίζεται από οξεία κρίση ρευστότητας ή τεχνική αφερεγγυότητα, μέχρι να μπορέσει η εταιρεία να αναλύσει τις περιστάσεις που προκαλούν τα προβλήματά της και να επεξεργαστεί το κατάλληλο σχέδιο για την εξυγίανση της κατάστασης» δηλαδή, με άλλα λόγια, οι ενισχύσεις αυτές αποσκοπούν στο να προσφέρουν «σύντομη ανακούφιση, κατά κανόνα για διάστημα όχι μεγαλύτερο των έξι μηνών, από τα οικονομικά προβλήματα της εταιρείας ενώ ταυτόχρονα αναζητείται μακροπρόθεσμη λύση». Όσον αφορά τη μορφή αυτών των ενισχύσεων, στο σημείο 3.1 των κοινοτικών κατευθυντήριων γραμμών ορίζεται ότι οι ενισχύσεις αυτές πρέπει:

«— να αποτελούν βοήθεια ρευστότητας υπό τη μορφή εγγυήσεων δανείου ή δανείων με τα συνήθη εμπορικά επιτόκια,

— να περιορίζονται στο ποσό που απαιτείται για τη διατήρηση των δραστηριοτήτων της επιχείρησης (για παράδειγμα, να καλύπτουν τα μισθολογικά έξοδα και τις κανονικές προμήθειες),

— να καταβάλλονται μόνο για το διάστημα που απαιτείται (γενικά μέχρι έξι μήνες) για να εκπονηθεί το απαραίτητο και εφικτό σχέδιο εξυγίανσης,

— να δικαιολογείται βάσει σοβαρών κοινωνικών προβλημάτων και να μην έχει αρνητικές συνέπειες στη βιομηχανική κατάσταση σε άλλα κράτη μέλη.».

(23) Καταρχάς, η Επιτροπή διαπιστώνει, με βάση την απόφασή της της 17ης Ιουλίου 1996 για τον όμιλο Gepi ([14]), ότι το ναυπηγείο INMA συγκαταλεγόταν στις 23 εταιρείες τις οποίες η εταιρεία χαρτοφυλακίου έπρεπε απαραιτήτως να εκχωρήσει προκειμένου να ικανοποιήσει τους όρους αναχρηματοδότησης του ομίλου υπό τη νέα επωνυμία Itainvest. Εξάλλου, για την εκκαθάριση αυτή, η οποία έπρεπε κανονικά να ολοκληρωθεί μέχρι την 31η Δεκεμβρίου 1996 και το αργότερο μέχρι την 31η Δεκεμβρίου 1997, καθορίστηκε ανώτατο όριο δημοσιονομικού κονδυλίου ύψους 360 δισεκατομμυρίων ιταλικών λιρών (185,9 εκατομμύρια ευρώ). Όλες οι παρεμβάσεις υπό μορφή άμεσων εισφορών στο κεφάλαιο υπέρ της INMA, για τις οποίες γίνεται αναφορά στην προαναφερθείσα απόφαση, έλαβαν χώρα από τον Ιούνιο του 1997 βάσει των πρώτων ζημιών που διαπιστώθηκαν στους λογαριασμούς του 1996 και επομένως δεν συμπεριλαμβάνονται στο κονδύλιο των 360 δισεκατομμυρίων ιταλικών λιρών (185,9 εκατομμύρια ευρώ). Οι παρεμβάσεις αυτές δεν κοινοποιήθηκαν. Η Επιτροπή ενημερώθηκε σχετικά πολύ μεταγενέστερα (Σεπτέμβριος 1998) και συγκεκριμένα κατά τη διάρκεια συνεδρίασης μεταξύ των υπηρεσιών της Επιτροπής και των ιταλικών αρχών.

(24) Οι ιταλικές αρχές αποδίδουν τα προβλήματα που αντιμετώπισε το ναυπηγείο από το 1996 σε διαχειριστικά σφάλματα στο πλαίσιο των παραγγελιών «Stolt Nielsen» και «Tirrenia» που λήφθηκαν το Δεκέμβριο του 1995. Η Επιτροπή διαπιστώνει ωστόσο ότι την καλή εκτέλεση αυτών των παραγγελιών εγγυήθηκε η Itainvest, για συνολικό ποσό ύψους 42 δισεκατομμυρίων ιταλικών λιρών (21,7 εκατομμύρια ευρώ) από το Μάρτιο του 1996. Από την εξέταση των διαφόρων πράξεων χρηματοδότησης που ήταν απαραίτητες για την εκτέλεση των τρεχουσών παραγγελιών προκύπτει επομένως ότι καμία προκαταβολή κεφαλαίων εκ μέρους χρηματοπιστωτικών ιδρυμάτων δεν ήταν δυνατή χωρίς την εγγυητική κάλυψη εκ μέρους της Itainvest, δηλαδή χωρίς την προσφυγή σε κρατικούς πόρους.

(25) Οι εγγυήσεις αυτές αποτελούσαν ήδη ενισχύσεις κατά την έννοια του άρθρου 87 παράγραφος 1 της συνθήκης, διότι, όπως υπογράμμισε η Επιτροπή στην ανακοίνωσή της το 1993 προς τα κράτη μέλη: «Μόνο όταν οι εγγυήσεις συνεκτιμηθούν κατά το στάδιο της παροχής τους μπορούν να εντοπισθούν όλες οι στρεβλώσεις ή οι ενδεχόμενες στρεβλώσεις του ανταγωνισμού. Το γεγονός ότι παρέχεται μία εγγύηση σε επιχείρηση, ακόμη και αν δεν γίνει ποτέ χρήση της εγγύησης αυτής, μπορεί να της δώσει τη δυνατότητα να συνεχίσει τις δραστηριότητές της και ίσως να εκτοπίσει τους ανταγωνιστές της που δεν απολάβουν των ιδίων διευκολύνσεων από τη συγκεκριμένη επιχειρηματική δραστηριότητα» ([15]).

([13]) ΕΕ C 368 της 23.12.1994, σ. 12.
([14]) ΕΕ C 5, της 9.1.1997 σ. 3.
([15]) Βλέπε υποσημείωση 9, σημείο 38 της ανακοίνωσης.

(26) Επομένως, όταν οι ιταλικές αρχές επιθυμούν να αιτιολογήσουν την παρέμβαση της Itainvest υπό μορφή κάλυψης ζημιών, ως τη λιγότερο δαπανηρή λύση σε σύγκριση με τις υποχρεώσεις που απορρέουν από δεσμεύσεις υπό μορφή εγγύησης, πρέπει να υπογραμμιστεί ότι οι υποχρεώσεις αυτές αποτελούν ήδη από την αρχή μη κοινοποιηθείσα ενίσχυση κατά την έννοια του άρθρου 87 παράγραφος 1 της συνθήκης και συνιστούν ενισχύσεις κατά την έννοια του άρθρου 2 παράγραφοι 1 και 2 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1540/98. Δεδομένου ότι πρόκειται για εγγυήσεις που συνδέονται άμεσα με το κόστος των πλοίων, οι εγγυήσεις αυτές έπρεπε να περιληφθούν στον υπολογισμό του ανώτατου ορίου ενισχύσεων στο πλαίσιο σύμβασης, όπως ορίζεται στο άρθρο 4 παράγραφος 1 της οδηγίας 90/684/ΕΚ και χορηγούνται δυνάμει του ιταλικού νόμου αριθ. 132/1994 που εγκρίθηκε από την Επιτροπή [16]. Σύμφωνα με τα στοιχεία που διαβίβασε η ιταλική κυβέρνηση στις 16 Απριλίου 1996 στο πλαίσιο της διαδικασίας εποπτείας βάσει του άρθρου 12 της οδηγίας 90/684/ΕΚ, στις παραγγελίες «Stolt Nielsen» (έξι πλοία) και «Tirrenia» (δύο πλοία) χορηγήθηκε επίσης ενίσχυση 9 % υπό μορφή επιχορήγησης εκ μέρους του αρμοδίου υπουργείου και, με τον τρόπο αυτό, η χορηγηθείσα συνολικά ενίσχυση υπερέβη το ανώτατο όριο.

(27) Όσον αφορά την παραγγελία «Tirrenia» πρέπει να σημειωθεί ότι τα δύο πλοία δεν αποτελούν άμεσες παραγγελίες αλλά εργασίες κατασκευής για λογαριασμό τρίτων, δηλαδή για λογαριασμό του ναυπηγείου Ferrari, το οποίο εξάλλου λαμβάνει επιχορηγήσεις από το ιταλικό δημόσιο. Δεδομένου ότι για την κατασκευή των δύο αυτών πλοίων έχουν ήδη χορηγηθεί εγγυήσεις στο επίπεδο του ναυπηγείου INMA, η σώρευση των δύο μέτρων (ενισχύσεις στις συμβάσεις και εγγυήσεις) υπερβαίνει το ανώτατο όριο του 9 % της συμβατικής αξίας πριν από την ενίσχυση. Από την άλλη πλευρά, είναι προφανές ότι η κατασκευή των δύο αυτών πλοίων δεν είχε ακόμη αρχίσει στα τέλη του 1996, καθότι στα τέλη του 1997 οι σχετικές εργασίες είχαν ολοκληρωθεί μόνο κατά 45,5 % και 28 % αντίστοιχα.

(28) Οι ιταλικές αρχές υποστηρίζουν ότι η πρώτη ένδειξη για τις ζημίες που κατέγραψε η INMA (21 δισεκατομμύρια ιταλικές λίρες) εμφανίστηκε τον Μάιο του 1997 στη γενική συνέλευση των μετόχων, η οποία αποφάσισε να ζητήσει τη διενέργεια λογιστικού ελέγχου προκειμένου να διαπιστωθεί η ακριβής κατάσταση στην οποία βρισκόταν το ναυπηγείο. Η ζημία αυτή προέκυπτε από τους ετήσιους λογαριασμούς της 31ης Δεκεμβρίου 1996 και είναι δύσκολο να γίνει χωρίς αντιρρήσεις δεκτή η διαβεβαίωση των ιταλικών αρχών σύμφωνα με την οποία το απροσδόκητο έλλειμμα πρέπει αποκλειστικά να καταλογιστεί στη διαχείριση των παραγγελιών που λήφθηκαν το Δεκέμβριο 1995. Πόσο μάλλον που στα σχόλια που συνόδευαν τους ετήσιους λογαριασμούς της χρήσης 1996 αναφερόταν σαφώς ότι οι παραγγελίες «Stolt Nielsen» και «Tirrenia» δεν συνέβαλαν σημαντικά στα αποτελέσματα της υπό εξέταση λογιστικής χρήσης.

(29) Διαπιστώνεται επομένως ότι η επιχείρηση βρισκόταν ήδη σε κακή οικονομική κατάσταση και ότι η κατάσταση αυτή οφείλεται στη διαχείριση άλλων παραγγελιών. Ως προς το θέμα αυτό η Επιτροπή σημειώνει ότι το 1996 ολοκληρώθηκαν οι δύο παραγγελίες Corsica Ferries I και Corsica Fernes II, οι οποίες αποτέλεσαν επίσης το αντικείμενο εγγυήσεων εκ μέρους της Itainvest και υπέρ των κατασκευαστών, και συγκεκριμένα δύο εφοπλιστικών εταιρειών στις οποίες η INMA κατείχε αντιστοίχως το 49 % και το 51 % του κεφαλαίου. Από τα στοιχεία που διαβίβασαν οι ιταλικές αρχές προκύπτει ότι μεταξύ των υποχρεώσεων της Itainvest έναντι της INMA περιλαμβάνονται, για τα δύο αυτά πλοία μία δεκαετής εγγύηση κινητοποίησης πιστώσεων συνδεόμενης με την παραγγελία, της οποίας το ποσό ανέρχεται σε 32,44 δισεκατομμύρια ιταλικές λίρες (16,7 εκατομμύρια ευρώ). Δεδομένου ότι τα δύο πλοία παραδόθηκαν ήδη και επομένως οι κατασκευαστές έχουν ουσιαστικά καταβάλλει το ποσό της κατασκευής τους, η Επιτροπή διαπιστώνει ότι οι προαναφερθείσες εγγυηθείσες πιστώσεις χρησιμοποιήθηκαν στο πλαίσιο της συνολικής διαχείρισης του ναυπηγείου. Καθότι οι εγγυήσεις αυτές χορηγήθηκαν από κρατικούς πόρους, πρόκειται για κρατικές ενισχύσεις εξομοιούμενες με ενισχύσεις στη λειτουργία που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του άρθρου 3 παράγραφος 1 του κανονισμού (ΕΚ) 1540/98 και επομένως έπρεπε να περιληφθούν στο ανώτατο όριο των ενισχύσεων για τις συμβάσεις και να μειωθεί κατά συνέπεια το επίπεδο των ενισχύσεων που χορήγησε η ιταλική κυβέρνηση. Αυτό δεν συνέβη καθώς, σύμφωνα με τα διαβιβασθέντα από τις ιταλικές αρχές στοιχεία, το αρμόδιο υπουργείο χορήγησε το 9 % της συμβατικής αξίας προ ενισχύσεων για όλα τα ήδη παραδοθέντα πλοία, δηλαδή το ανώτατο όριο των ενισχύσεων που μπορεί να εφαρμοστεί βάσει του άρθρου 4 παράγραφος 1 της οδηγίας 90/684/ΕΚ.

(30) Από το σύνολο των διαπιστώσεων της Επιτροπής σχετικά με τον αριθμό και τις ημερομηνίες ανάληψης των υποχρεώσεων τις οποίες η Itainvest κάλυψε με την εγγύησή της προκύπτει ότι η τελευταία, ως μητρική εταιρεία, συμμετείχε ενεργά στην καθημερινή και επισφαλή διαχείριση του ναυπηγείου INMA. Επομένως, η Επιτροπή δεν μπορεί να δεχθεί ότι η Itainvest συμπεριφέρθηκε ως ιδιώτης επενδυτής. Λαμβανομένου υπόψη του ήδη υψηλού ποσού των ζημιών (21 δισεκατομμύρια ιταλικές λίρες ή 11 εκατομμύρια ευρώ) που εμφανίστηκαν στις λογιστικές καταστάσεις της 31ης Δεκεμβρίου 1996 και τις οποίες ο μέτοχος όφειλε να γνωρίζει πολύ πριν τη γενική συνέλευση του Μαΐου 1997, διαπιστώνεται ότι το ναυπηγείο INMA βρισκόταν σε κατάσταση αφερεγγυότητας ήδη από την ημερομηνία αυτή και θα έπρεπε επομένως να κηρύξει πτώχευση.

[16] ΕΕ C 302 της 9.11.1993, σ. 6, ΕΕ C 390 της 31.12.1994, σ. 18, ΕΕ C 290 της 3.10.1996, σ. 14 και ΕΕ C 50 της 12.2.1998, σ. 5.

(31) Η κάλυψη των ζημιών δεν μπορεί επομένως να θεωρηθεί ως ενίσχυση για τη διάσωση, κατά την έννοια των σχετικών κατευθυντήριων γραμμών, διότι δεν ανταποκρίνεται, ούτε ως προς τη μορφή, ούτε ως προς την ουσία, στις απαραίτητες προϋποθέσεις για να θεωρηθεί συμβιβάσιμη με την κοινή αγορά κατά την έννοια του άρθρου 87 της συνθήκης ΕΚ.

(32) Η Επιτροπή θεωρεί επίσης ότι οι χρηματικές εισφορές ύψους 21,4 δισεκατομμυρίων ιταλικών λιρών το 1997 και 103,7 δισεκατομμυρίων ιταλικών λιρών το 1998 συνιστούν ενισχύσεις διότι «έγιναν υπό συνθήκες που δεν θα ήταν αποδεκτές για έναν ιδιώτη ο οποίος ενεργεί υπό κανονικές συνθήκες αγοράς», το οποίο υποδηλώνει «συνήθως μία κατάσταση στην οποία η διάρθρωση και οι προοπτικές της εταιρείας είναι τέτοιες ώστε δεν είναι δυνατό να αναμένεται κανονική αμοιβή του κεφαλαίου (υπό μορφή μερισμάτων ή κερδών) σε σχέση με μία συγκρίσιμη ιδιωτική επιχείρηση μέσα σε εύλογο χρονικό διάστημα» ([17]). Οι ιταλικές αρχές δεν απέδειξαν ότι η εισφορά κεφαλαίου μπορούσε να θεωρηθεί εύλογη και επομένως αποδεκτή «για έναν ιδιώτη επενδυτή ο οποίος ενεργεί υπό κανονικές συνθήκες αγοράς», κατά την έννοια ότι η παρούσα αξία των προσδοκώμενων ταμιακών ροών από τη σχεδιαζόμενη επένδυση είναι «ανώτερη από τη νέα εισφορά κεφαλαίου» ([18]).

(33) Η Επιτροπη θεωρεί επομένως ότι η κάλυψη των ζημιών το 1997 και το 1998 έγινε αποκλειστικά και μόνο στο πλαίσιο μιας προσπάθειας τεχνητής αύξησης της αξίας του ναυπηγείου μέσω της εισφοράς μη επιστρεπτέων κεφαλαίων, δεδομένου ότι οι ιταλικές αρχές δεν απέδειξαν καν ότι το αντίτιμο μιας ενδεχόμενης πώλησης του ναυπηγείου εκ μέρους της Itainvest θα κάλυπτε το «επενδεδυμένο» ποσό ύψους 120 δισεκατομμυρίων ιταλικών λιρών λαμβανομένης ιδίως υπόψη της κατάστασης που χαρακτηρίζει τον τομέα της ναυπηγικής βιομηχανίας. Είναι επομένως δύσκολο να θεωρηθεί ότι η παρέμβαση μπορεί να εξομοιωθεί με συμπεριφορά ιδιώτη επενδυτή, καθότι η απόδοση της επένδυσης ήταν αρνητική ήδη από την αρχή.

(34) Η Επιτροπή διατηρεί επίσης αμφιβολίες για το ότι η επιλογή της Itainvest, δηλαδή η κάλυψη των ζημιών, ήταν η λιγότερο δαπανηρή λύση καθότι η κήρυξη πτώχευσης θα είχε καταρχήν ως αποτέλεσμα την ακύρωση συμβατικών υποχρεώσεων και ιδίως εκείνων που αφορούσαν την παραγγελία «Tirrenia», και επομένως θα μειωνόταν το κόστος των αναληφθεισών υποχρεώσεων έναντι των εφοπλιστικών εταιρειών, δεδομένου ότι μία από τις συνέπειες της διαδικασίας θα ήταν καταρχάς να τεθούν όλοι οι πιστωτές σε ισότιμη βάση και στη συνέχεια να τύχουν ευνοϊκής μεταχείρισης εκείνοι που πράγματι είχαν προκαταβάλει κεφάλαια και όχι εκείνοι που θα μπορούσαν να προβάλουν αξιώσεις αποζημίωσης για μη τήρηση συμβατικής ρήτρας. Το γεγονός ότι αυτό δεν συνέβη ενισχύει ακόμη περισσότερο την πεποίθηση της Επιτροπής για το ότι η Itainvest δεσμεύτηκε πολύ περισσότερο από ό,τι ένας ιδιώτης επενδυτής που δραστηριοποιείται σε κανονικές συνθήκες αγοράς. Η Επιτροπή σημειώνει επιπλέον ότι, στην αναλυτική κατάσταση των δεσμεύσεων της Itainvest περιλαμβάνονται μία εγγύηση ύψους 22,7 δισεκατομμυρίων ιταλικών λιρών (11,7 εκατομμύρια ευρώ) για την παραγγελία «Tirrenia» χορηγηθείσα τον Μάρτιο του 1998 και μία εγγύηση ύψους 9 δισεκατομμυρίων ιταλικών λιρών (4,6 εκατομμύρια ευρώ) για την παραγγελία «Stolt-Nielsen», χορηγηθείσα την περίοδο Μαρτίου-Μαΐου 1998, δηλαδή μετά τη λήψη της απόφασης (Φεβρουάριος 1998) για κάλυψη των ζημιών της INMA, με βάση τις οικονομικές καταστάσεις της 30ής Νοεμβρίου 1997.

(35) Η κάλυψη των ζημιών αποτελεί επομένως ενίσχυση κατά την έννοια του άρθρου 87 παράγραφος 1 της συνθήκης ΕΚ και του άρθρου 1 παράγραφος 1 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1540/98. Ελλείψει σχεδίου αναδιάρθρωσης που να προβλέπει μείωση της κατασκευαστικής ικανότητας και δεδομένου ότι σημειώθηκε υπέρβαση του επιτρεπόμενου από την Επιτροπή ανώτατου ορίου των ενισχύσεων στη λειτουργία, τα εν λόγω μέτρα ενίσχυσης είναι ασυμβίβαστα με την κοινή αγορά βάσει της οδηγίας 90/684/ΕΚ και βάσει του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1540/98.

VI. **ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ**

(36) Η Επιτροπή διαπιστώνει ότι η Ιταλία χορήγησε παρανόμως εγγυήσεις για την κατασκευή των πλοίων που αποτελούν το αντικείμενο των παραγγελιών «Corsica Ferries», «Pugliola», «Tirrenia» και «Stolt Nielsen» και κάλυψε τις ζημίες του ναυπηγείου INMA το 1997-1998, κατά παράβαση του άρθρου 88 παράγραφος 3 της συνθήκης. Οι χορηγηθείσες εγγυήσεις για την κατασκευή των πλοίων θα έπρεπε, σύμφωνα με το άρθρο 4 παράγραφος 4 της οδηγίας 90/684/ΕΚ και το άρθρο 3 παράγραφος 1 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1540/98, να υπολογιστούν εντός του ανωτάτου ορίου των ενισχύσεων για τις μεμονωμένες συμβάσεις, όπως προβλέπεται στο άρθρο 4 παράγραφος 1 της οδηγίας. Οι παρεμβάσεις κάλυψης των ζημιών αποτελούν ενισχύσεις στη λειτουργία οι οποίες, βάσει του άρθρου 5 της οδηγίας 90/684/ΕΚ έπρεπε επίσης να περιληφθούν στον υπολογισμό του ανωτάτου ορίου. Ελλείψει σχεδίου αναδιάρθρωσης, οι ενισχύσεις στη λειτουργία υπό μορφή κάλυψης ζημιών θεωρούνται επίσης μη συμβιβάσιμες με το άρθρο 5 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1540/98. Σύμφωνα επίσης με τις εφαρμοζόμενες στον τομέα αυτό κοινοτικές κατευθυντήριες γραμμές, οι εν λόγω ενισχύσεις δεν μπορούν να θεωρηθούν ούτε ως ενισχύσεις για τη διάσωση. Επομένως, οι ενισχύσεις αυτές πρέπει να ανακτηθούν,

([17]) Βλέπε υποσημείωση 9, σημείο 35 της ανακοίνωσης.
([18]) ό.π.

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΑΠΟΦΑΣΗ:

Άρθρο 1

Η κρατική ενίσχυση που χορήγησε η Ιταλία μέσω της κρατικής εταιρείας χαρτοφυλακίου Itainvest στο ναυπηγείο INMA S.p.A., υπό μορφή εγγυήσεων για τις παραγγελίες «Corsica Ferries», «Pugliola», «Stolt-Nielsen» και «Tirrenia» και κάλυψης των ζημιών ύψους 120,4 δισεκατομμυρίων ιταλικών λιρών (62,2 εκατομμύρια ευρώ), είναι ασυμβίβαστη με την κοινή αγορά.

Άρθρο 2

1. Η Ιταλία λαμβάνει όλα τα αναγκαία μέτρα για την ανάκτηση της αναφερόμενης στο άρθρο 1 ενίσχυσης που χορηγήθηκε παράνομα στο δικαιούχο.

2. Η ανάκτηση πραγματοποιείται αμελλητί σύμφωνα με τις διαδικασίες της εθνικής νομοθεσίας, υπό τον όρο ότι οι διαδικασίες αυτές επιτρέπουν την άμεση και αποτελεσματική εκτέλεση της απόφασης.

3. Οι ανακτώμενες ενισχύσεις περιλαμβάνουν τόκους από το χρόνο κατά τον οποίο τέθηκαν στη διάθεση του δικαιούχου μέχρι το χρόνο της πραγματικής τους ανάκτησης. Οι τόκοι αυτοί υπολογίζονται με βάση το επιτόκιο αναφοράς που χρησιμοποιείται για τον υπολογισμό του ισοδύναμου επιχορήγησης στο πλαίσιο των περιφερειακών ενισχύσεων.

Άρθρο 3

Η Ιταλία ενημερώνει την Επιτροπή εντός προθεσμίας δύο μηνών από την κοινοποίηση της παρούσας απόφασης, σχετικά με τα μέτρα που έλαβε για την εφαρμογή της.

Άρθρο 4

Η παρούσα απόφαση απευθύνεται στην Ιταλική Δημοκρατία.

Βρυξέλλες, 20 Ιουλίου 1999.

Για την Επιτροπή

Monika WULF-MATHIES

Μέλος της Επιτροπής