II

(Rättsakter vilkas publicering inte är obligatorisk)

KOMMISSIONEN

KOMMISSIONENS BESLUT

av den 20 juli 1999

om det statliga stöd som Italien har genomfört till förmån för varvet INMA genom det offentliga holdingbolaget Itainvest (f.d. GEPI)

[delgivet med nr K(1999) 2532]

(Endast den italienska texten är giltig)

(Text av betydelse för EES)

(2000/262/EG)

EUROPEISKA GEMENSKAPERNAS KOMMISSION HAR FATTAT DETTA BESLUT

med beaktande av Fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen, särskilt artikel 88.2 första stycket i detta,

med beaktande av avtalet om Europeiska ekonomiska samarbetsområdet, särskilt artikel 62.1 a i detta,

efter att i enlighet med nämnda artikel ha gett berörda parter tillfälle att yttra sig [1] och med beaktande av dessa synpunkter, och

av följande skäl:

I. FÖRFARANDE

(1) Inom ramen för övervakningen av kommissionens beslut av den 17 juli 1996 [2] om den offentliga koncernen GEPI (sedan den 12 september 1997 Itainvest och nedan benämnd med denna nya beteckning) erkände koncernens ansvariga att de 1997 beviljat ett finansiellt stöd på omkring 100 miljarder italienska lire (51,6 miljoner euro) till varvet INMA, ett av koncernens till 100 % kontrollerade företag, för täckning av varvets skulder under 1996–1997. Kommissionen riktade därför den 1 oktober 1998 en formell begäran om upplysningar till de italienska myndigheterna. Genom en skrivelse av den 9 november 1998 lämnade Italiens ständiga representation vid Europeiska unionen de begärda upplysningarna och översände företagets balansräkningar för åren 1992–1997.

(2) Genom en skrivelse av den 19 januari 1999 underrättade kommissionen Italien om sitt beslut att inleda det förfarande som anges i artikel 88.2 i EG-fördraget avseende detta stöd. De italienska myndigheternas kommentarer lämnades till kommissionen genom skrivelse nr 3896 av den 2 mars

[1] EGT C 63, 5.3.1999, s. 2.
[2] EGT C 5, 9.1.1997, s. 3.

1999 från Italiens ständiga representation. Kommissionens beslut om att inleda förfarandet har offentliggjorts i *Europeiska gemenskapernas officiella tidning* ([3]). Kommissionen har uppmanat berörda parter att inkomma med sina synpunkter på stödet i fråga. Kommissionen har mottagit synpunkter från berörda parter. Den har översänt dessa synpunkter till Italien som givits tillfälle att bemöta dem. Italiens kommentarer mottogs i en skrivelse av den 30 juni 1999.

II. **DETALJERAD BESKRIVNING AV STÖDET**

(3) Av granskningen av varvet INMA:s balansräkningar framgår för det första att räkenskapsåret 1996 avslutades med en förlust på 21,4 miljarder lire (11 miljoner euro). Styrelsen uppmanade Itainvest, företagets största delägare, att täcka denna förlust genom att avskriva fordringarna. Bolagsstämman den 13 november 1997 beslöt att sanera denna förlust, delvis med lagstadgade och extraordinarie reservfonder till ett belopp av 4,68 miljarder lire (2,4 miljoner euro) och saldot med ett tillskott på 16,7 miljarder lire (8,6 miljoner euro) från Itainvest. Vid bolagsstämman den 24 mars 1998 konstaterades att företaget redan den 30 november 1997 uppvisade en förlust på 81,89 miljarder lire (42,3 miljoner euro), varför man beslöt att täcka detta belopp och senare ombilda företagets kapital till ett belopp av 35 miljarder lire (18 miljoner euro). Moderbolaget tecknade 99 % av kapitalet men betalade omedelbart in endast tre tiondelar, medan de 1 % som tecknats av varvet Nuova Cantiere Apuania (NCA), även det ägt av Itainvest, betalades in fullständigt. Vid en ordinarie och extraordinarie bolagsstämma som hölls den 23 juni 1998 godkändes slutligen bokslutet för räkenskapsåret 1997, vilket avslutades med en sammanlagd förlust på 103,7 miljarder lire (53,5 miljoner euro), och man beslöt att täcka det återstående skuldsaldot för detta räkenskapsår, vilket uppgick till 21,8 miljarder lire (11,2 miljoner euro). Itainvests insats uppgick alltså till totalt 155,4 miljarder lire (80,2 miljoner euro).

(4) Av ovannämnda balansräkningar framgick dessutom att de behöriga italienska myndigheterna (först ministeriet för handelsflottan, sedan ministeriet för transporter och sjöfart) betalat ut ett flertal bidrag på grundval av följande lagar: nr 599 av den 14 augusti 1982, nr 111 av den 22 mars 1985, nr 234 av den 14 juni 1989 och nr 132 av den 24 februari 1994. Även om de stödordningar till förmån för fartygsproduktion som inrättats genom dessa lagar hade godkänts av kommissionen hade denna inte möjlighet att identifiera den exakta grunden för vart och ett av stödbeloppen.

(5) Kommissionen hyste tvivel om huruvida varvet INMA var berättigat till stöd, mot bakgrund av att varvet upptagits i ett av de specialregister för varv som inrättats genom lag 234/1989 av den italienska regeringen för att kontrollera sektorns produktionskapacitet. Varvet INMA hörde nämligen inte till de stora varv vars omstrukturering inom ramen för lag 111/1985 ([4]) och därtill hörande refinansiering ([5]) godkänts av kommissionen. Inte heller hörde det till de små och medelstora varv som varit föremål för separat refinansiering ([6]).

(6) Alla dessa omständigheter gjorde, att kommissionen beslöt att inleda förfarandet enligt artikel 88.2 i fördraget, även med hänsyn till att den vad beträffar framför allt Itainvests insatser för att sanera förlusterna och tillföra nytt kapital ansåg att det rörde sig om ett offentligt företag som beviljats förmåner i form av offentliga medel, vilket innebär att stödet i fråga utgör stöd enligt artikel 87.1 i EG-fördraget. Stödet snedvrider eller hotar att snedvrida konkurrensen genom att det gynnar ett visst företag. Eftersom det rör sig om ett företag som bygger fartyg måste stödet granskas mot bakgrund av rådets direktiv 90/684/EEG av den 21 december 1990 om stöd till varvsindustrin ([7]), senast ändrat genom direktiv 94/73/EG ([8]), och i synnerhet direktivets artikel 5.1, enligt vilken ”stöd för att underlätta den fortsatta verksamheten för varv som bygger eller bygger om fartyg, inbegripet stöd för att täcka förluster, stöd för att rädda verksamheter och alla andra former av driftsstöd som inte är knutet direkt till särskilda omstruktureringsåtgärder enligt kapitel III, kan betraktas som förenligt med den gemensamma marknaden under förutsättning att stödet tillsammans med produktionsstöd som beviljas direkt till individuella kontrakt om ny- eller ombyggnad av fartyg enligt artikel 4.4 inte överstiger den maximigräns uttryckt i procent av stödmottagarens årsomsättning vad gäller ny- eller ombyggnad av fartyg”.

([3]) Se fotnot 1.
([4]) Stöd 193/84, skrivelse SG(85) D/9151 av den 17 juli 1985.
([5]) Se fotnot 4.
([6]) Stöd 192/87, skrivelse SG(89) D/2375 av den 21 februari 1989.
([7]) EGT L 380, 31.12.1990, s. 27. Tillämpningen av det direktivet förlängdes genom rådets förordning (EG) nr 3094/95 (EGT L 332, 31.12.1995, s. 1), senast ändrat genom kommissionens förordning (EG) nr 2600/97 (EGT L 351, 23.12.1997, s. 18).
([8]) EGT L 351, 31.12.1994, s. 10.

(7) Med hänsyn till de olika drifts- och investeringsstöden samt till att INMA är berättigat till dessa stödåtgärder bad kommissionen om varje slag av upplysning som kunde vara till hjälp för att kontrollera stödets förenlighet med bestämmelserna i direktiv 90/684/EEG och kommissionens olika beslut i frågan.

(8) Kommissionen hyste slutligen reservationer i fråga om det faktum att merparten av företagets banklån hade täckts av garantier som beviljats av Itainvest och att en stor del av beställningarna från varvet gjorts av rederier som INMA helt eller delvis kontrollerade (särskilt Pugliola Stargas, Tellaro di Navigazione, Corsica Ferries).

III. **SYNPUNKTER FRÅN BERÖRDA PARTER**

(9) De danska myndigheterna har inom ramen för förfarandet lämnat sina synpunkter genom en skrivelse av den 21 maj 1999, där de särskilt understryker de kapacitetsproblem som världens varusektor genomgår och påminner om de varvsnedläggningar som under de senaste åren ägt rum i Danmark och som framför allt berott på sektorns överkapacitet. När det gäller INMA anser de danska myndigheterna att stödet i fråga skall återbetalas om varvet inte skulle anses vara stödberättigat. De instämmer dessutom med kommissionens kritik mot varje slag av stöd som beviljas i strid med gällande lagstiftning.

IV. **KOMMENTARER FRÅN ITALIEN**

(10) Genom skrivelse nr 3896 av den 2 mars 1999 lämnar de italienska myndigheterna för det första en detaljerad redogörelse för alla stöd som från och med 1987 beviljats till transporter och sjöfart. I redogörelsen anges beloppet på varje enskilt kontrakt eller enskild investering, stödnivå och rättslig grund för varje stöd. Vad beträffar inskrivningen av varvet INMA i det särskilda registret för varv uppger de italienska myndigheterna att inrättandet av detta register visserligen föreskrevs i lag 234/1989, men att ministerdekretet om dess genomförande inte antogs förrän i februari 1992 och att registret inte togs i bruk förrän i maj–september 1993. Enligt lagens villkor kan endast varv som är inskrivna i detta register vara stödberättigade och dessa stöd har följaktligen bara kunnat utbetalas från och med 1993. Företaget INMA har alltid betraktats som ett medelstort varv för nybyggnad. Det ingick inte i den förteckning som kommissionen hänvisar till i sin skrivelse, eftersom det inte var berättigat till refinansiering enligt lag 111/1985 då det under tiden i fråga bara hade ombyggnadsorder och verkade ha för avsikt att befästa den specialiseringen. Det var alltså enbart de varv som omfattades av denna förteckning som var berättigade till refinansieringen, medan de under åren 1987–1988 inte kunde få stödförmånen enligt lag 234/1989.

(11) De italienska myndigheterna uppger dessutom att Itainvests insats för att täcka förlusterna var begränsad till totalt 120,4 miljarder lire (62,2 miljoner euro), inklusive 16,7 miljarder lire (8,6 miljoner euro) för 1996 och 103,7 miljarder lire (53,5 miljoner euro) för 1997, eftersom kapitaltillskottet på 35 miljarder lire (18 miljoner euro) i praktiken inte hade genomförts.

(12) Vad beträffar täckningen av förlusterna under 1997 och 1998 anser de italienska myndigheterna att Itainvest vidtog alla åtgärder som situationen krävde med hänsyn till att koncernen var varvets enda delägare. De påminner i detta sammanhang om varvet INMA:s historiska utveckling.

Företaget har sedan 1980 kontinuerligt vidtagit de anpassningar och omstruktureringar som marknaden krävt, särskilt genom att den direkt sysselsatta arbetskraften minskats från 622 till 221 personer. Efter positiva resultat särskilt under tiden 1992–1995 avslutades räkenskapsåret 1995 med en nettovinst på 85 miljoner lire (0,085 miljoner euro).

När 1996 års balansräkning visade på en förlust på 21 miljarder lire (11,2 miljoner euro) inledde Itainvest i mars 1997 omedelbart en revision som visade på vissa förvaltningsmisstag, särskilt i fråga om förvärv och förvaltning av de order som mottagits i december 1995.

I februari 1998 visade en värdering av företagets tillgångar den 30 november 1997 på förluster till ett belopp av 81,9 miljarder lire (42,3 miljoner euro), vilket ledde till att INMA:s verkställande direktör tvingades avgå och till att en talan om civilrättsligt ansvar väcktes mot denne. Man beslöt sig sedan för att täcka förlusterna och låta genomföra en ny revision, i syfte att slå samman varvet INMA med ett annat av de varv som Itainvest är delägare i, det vill säga Nuova Cantiere Apuania (NCA).

Den ordinarie och extraordinarie bolagsstämman i juni 1998 beaktade konsultens negativa utlåtande om sammanslagningen med NCA och bekräftade beslutet från februari, om täckningen av förlusterna för räkenskapsåret 1997 som under tiden stigit till 103 miljarder lire (55,3 miljoner euro).

Med anledning av konsultens negativa utlåtande om sammanslagningen med NCA infordrades anbud på varvet. Av de olika anbud som inkom i juni 1998 var endast ett av intresse. Men så snart företagets verkliga situation stod klar omintetgjordes alla möjligheter till försäljning och den 6 november 1998 beslöt bolagsstämman till sist att likvidera varvet och utse en likvidator för företaget. Denne fick uppdraget att slutföra pågående order, eftersom de var långt framskridna. Detta gjordes även för att undvika ytterligare skador på grund av varvets plötsliga avveckling och för att undvika att förlora de begärda ersättningarna för dessa kontrakt. Itainvests kostnader för dessa uppskattades till totalt cirka 325–350 miljarder lire (168–181 miljoner euro), med hänsyn till framför allt de förbindelser som Itainvest ingått för de två pågående orderna (Tirrenia och Finanziaria Marittima Stolt-Nielsen) i form av garantier för gott utförande och garantier för tidigare order (Corsica Ferries och Pugliola). Hänsyn togs dessutom till garantier för den löpande driften, vilka var fördelade enligt följande:

	Miljarder lire	Miljoner euro
Tidigare order	32,440	16,753
Genomförande av order december 1995	175,915	90,852
Löpande drift	15,510	8,010
Totalt	223,865	115,616

Hänsyn togs slutligen till Itainvests utestående skulder för andra förbindelser eller eventuella skadestånd.

(13) Med hänvisning till kommissionens påstående att de senaste årens order för byggande av två nya fartyg kommit från rederier som helt eller delvis kontrollerades av INMA gör de italienska myndigheterna följande iakttagelser: Företaget Tellaro di Navigazione (likviderat sedan den 28 juni 1999) är inte längre i drift och de fem fartygen som beställts byggdes aldrig. Företaget Pugliola har uppgått i ett annat rederi, som inte har fullgjort sina förpliktelser och som hade beställt två fartyg från varvet. Det första av de två fartygen återförsåldes på normala marknadsvillkor till en privat operatör och det andra fartyget slöts på bare boat-certeparti till samme operatör som inom loppet av år 2000 kommer att förvärva äganderätten till det. Corsica Feries är ett franskt företag som är helt självständigt och oberoende av INMA. INMA har som minoritetsägare endast bidragit till kapitalet i de två bolag som kontrolleras av Corsica Ferries, vilka i sin tur har beställt varsitt nytt passagerarfartyg. Den första andelen överläts 1998 och den andra kommer att överlåtas under år 2000.

(14) De italienska myndigheterna anser sammanfattningsvis alltså att Itainvest har agerat på bästa sätt, genom att efter en grundlig bedömning av den kris som företaget befann sig i minska de potentiella kostnaderna för de garantier som man åtagit sig till ett minimum och samtidigt sträva efter att få ut så mycket som möjligt av företagsnedläggningen. Itainvest har enligt Italien alltså agerat som vilken privat delägare som helst skulle ha gjort, genom att först försöka minimera sina förluster och sedan, så snart det konstaterats att företaget trots dessa ansträngningar inte gick att sälja, omedelbart besluta att likvidera det.

(15) Dessa finansiella åtgärder har alltså inte karaktären av statligt stöd, eftersom ”medlemsstaternas finansieringsåtgärder till förmån för de varv för nybyggnad eller reparation av fartyg som de direkt eller indirekt kontrollerar när detta inte betraktas som framskaffandet av riskkapital enligt allmän praxis i en marknadsekonomi” enligt artikel 1 d i direktiv 90/684/EEG inte utgör olagligt stöd.

(16) Enligt kommissionens meddelande till medlemsstaterna om tillämpningen av artiklarna 92 och 93 i EEG-fördraget och artikel 5 i kommissionens direktiv 80/723/EEG på offentliga företag inom tillverkningsindustrin ([9]) tar kommissionen för givet att det ekonomiskt förnuftiga i de beslut som tas av en offentlig aktieägare, och alltså förenligheten med principen om en privat investerare i en marknadsekonomi, skall bedömas utifrån den faktiska situation som råder vid den tidpunkt då finansieringsbeslutet fattas.

(17) Likväl antas att ”ett moderbolag också, under en begränsad tid, kan kompensera förluster i ett av sina dotterbolag för att senare kunna avveckla det på gynnsammare villkor. Sådana beslut kan motiveras inte bara av möjligheten att få en indirekt vinst, utan även av andra skäl, som omsorg om koncernens goda namn eller en omläggning av verksamheten” ([10]).

(18) Kommissionen erkänner dessutom att den på området för statligt stöd inte skall tillämpa bestämmelserna dogmatiskt och formalistiskt och att alla investeringsbeslut måste göras utifrån en bred bedömningsgrund så att riskerna ges en lämplig och objektiv värdering när investeringsbeslutet fattas, på samma sätt som en privat investerare skulle göra ([11]).

V. **BEDÖMNING AV STÖDET**

(19) Eftersom det rör sig om ett företag som bygger och reparerar fartyg skall stödåtgärderna i fråga granskas mot bakgrund av direktiv 90/684/EEG och rådets förordning (EG) nr 1540/98 av den 29 juni 1998 om fastställande av nya regler för stöd till varvsindustrin ([12]).

(20) Vad beträffar det produktionsstöd som omfattas av tillämpningsområdet för artikel 4.1 i direktiv 90/684/EEG och det investeringsstöd som artikel 6 är tillämplig på, vilka har beviljats av den italienska regeringen, har kommissionen efter en analys av den exakta fördelningen av stöd som beviljats sedan 1987 kunnat konstatera att dessa stödåtgärder överensstämmer med föreskrifterna i de italienska lagarna 599/1982 (för perioden 1981–1983), 111/1985 (för perioden 1984–1986), 234/1989 (för perioden 1977–1990) och 132/1994 (för perioden 1991–1998). Dessa stödordningar har godkänts av kommissionen. I lagarna i fråga föreskrivs faktiskt investeringsstöd vars högsta stödnivå varierade mellan 20 % och 40 % av investeringen, på villkor att denna var knuten till en omstruktureringsplan. Varvet INMA genomförde under tiden 1982–1998 en omstrukturering som ledde till en nedskärning av antalet anställda med 65 %, varav 50 % under tiden 1982–1992. Under perioden 1987–1998 beviljades i samband med investeringar till ett belopp av 49,3 miljarder lire (25,5 miljoner euro) investeringsstöd till ett belopp av 9,1 miljarder lire (4,7 miljoner euro), vilket motsvarar en genomsnittlig stödnivå på 18,5 % under perioden i fråga. Stödordningarnas tillämpning utgjorde inte något individuellt stöd som måste förhandsanmälas. De belopp som redovisas i företagets balansräkningar kan ge upphov till en viss osäkerhet, som också till stor del beror på de försenade betalningarna, vilka i sin tur är ett resultat av tidsluckan mellan gemenskapsbestämmelsernas ikraftträdande och det faktiska genomförandet av därtill hörande nationella åtgärder. Dessutom har stödet till största delen utbetalats efter investeringarnas genomförande. Trots detta understryker dock kommissionen att faktum kvarstår att de investeringsstöd som väckte dess tvivel borde ha anmälts efter inledandet av det övervakningsförfarande som föreskrivs i artikel 12 i direktiv 90/684/EEG, särskilt genom att använda schema 3 i bilagan till direktivet. Vad beträffar kontraktsstödet konstaterar kommissionen att samtliga kontrakt för vilka stöd mottagits överensstämmer med de kontrakt som har varit föremål för olika övervakningsrapporter. Av dessa framgår dock att för fartygsbyggnadskontrakten C. 4138 och C. 4139 på uppdrag av Pugliola Stargas, C. 4248 och C. 4249 på uppdrag av Corsica Ferries och C. 4260, C. 4261 och C. 4262 på uppdrag av Stolt-Nielsen, har det stödtak tillämpats, eller kommer att tillämpas, som gällde när kontrakten undertecknades enligt artikel 4.1 i direktiv 90/684/EEG.

(21) Det offentliga holdingbolaget Itainvests åtgärder i egenskap av moderbolag gentemot dess dotterbolag INMA skall bedömas på grundval av förordning (EG) nr 1540/98. I artikel 1 i den förordningen fastställs följande: ”Till och med den 31 december 2000 kan produktionsstöd till kontrakt

([9]) EGT C 307, 13.11.1993, s. 3, punkt 28. Detta meddelande upphävdes genom domstolens dom av den 16 juni 1993 i mål C-325/91, Frankrike mot kommissionen (Rec. 1993 II, s. 3283) och antogs på nytt av kommissionen, med nödvändiga ändringar, efter antagandet av direktiv 93/84/EEG (EGT L 254, 12.10.1993, s. 16).
([10]) Dom av den 21 mars 1991 i mål C-303/88, Italien mot kommissionen, Rec. 1991 I, s. 1433, punkt 21.
([11]) Se fotnot 9, punkterna 28 och 29 i meddelandet.
([12]) EGT L 202, 18.7.1998, s. 1.

för nybyggnad av fartyg och ombyggnad av fartyg, men inte reparation av fartyg, betraktas som förenligt med den gemensamma marknaden under förutsättning att det sammanlagda beloppet av alla former av stöd som beviljats till stöd för ett enskilt kontrakt (inbegripet subventionsekvivalenten för allt stöd som beviljats fartygsägaren eller tredje man) inte i subventionsekvivalenter överstiger ett gemensamt stödtak uttryckt i procent av kontraktsvärdet före stödet. För fartygsbyggnadskontrakt med ett kontraktsvärde före stödet på mer än 10 miljoner ecu skall taket vara 9 %. I samtliga övriga fall skall taket vara 4,5 %." I artikel 5.1 fastställs följande: "Stöd för att rädda och omstrukturera företag i svårigheter, inbegripet kapitaltillskott, avskrivning av skulder, subventionerade lån, förlustkompensationer och garantier, kan undantagsvis betraktas som förenligt med den gemensamma marknaden under förutsättning att det följer gemenskapsriktlinjerna om statligt stöd för att rädda och omstrukturera företag i svårigheter." Eftersom ingen omstruktureringsplan med anknytning till förlusttäckningen finns kan Itainvests åtgärder inte betraktas som tillåtet omstruktureringsstöd enligt artikel 5.1 i förordning (EG) nr 1540/98.

(22) I punkt 2.1 i gemenskapens riktlinjer för statligt stöd till undsättning och omstrukturering av företag i svårigheter ([13]) definieras undsättningsstöd som åtgärder som "tillfälligt upprätthåller ställningen för ett företag som står inför avsevärd försvagning av sin finansiella position vilket avspeglas i en akut likviditetskris eller teknisk insolvens, medan de omständigheter som är upphov till företagets svårigheter analyseras och en lämplig plan för att råda bot på situationen utarbetas. Med andra ord ger undsättningsstöd en kort respit, i allmänhet inte längre än sex månader, från ett företags finansiella problem medan en långfristig lösning utarbetas". I punkt 3.1 i gemenskapens riktlinjer fastställs vad beträffar formen för dessa stödåtgärder att dessa måste

"— bestå av likvida medel i form av lånegaranti eller lån med normal marknadsränta,

— begränsas till vad som är nödvändigt för att upprätthålla driften i företaget (till exempel täcka lönekostnader och kostnader för insatsvaror),

— endast utbetalas för den tid (i allmänhet inte överstigande sex månader) som krävs för att utarbeta de åtgärder som är nödvändiga och praktiskt möjliga för att åstadkomma en återhämtning,

— ges på grundval av allvarliga sociala problem och får inte ha några negativa effekter för industrins situation i andra medlemsstater."

(23) Mot bakgrund av sitt beslut av den 17 juli 1996 om koncernen GEPI ([14]) konstaterar kommissionen för det första att varvet INMA var ett av de 23 bolag som holdingbolaget absolut måste göra sig av med för att uppfylla villkoren för en refinansiering av koncernen under det nya namnet Itainvest. Likvidationen, som måste avslutas före den 31 december 1996 och allra senast den 31 december 1997, fick kosta högst 360 miljarder lire (185,9 miljoner euro). Alla åtgärder i form av direkta kapitaltillskott till förmån för INMA, vilka ovan nämnda beslut avser, gjordes från och med juni 1997 på grundval av de första förlusterna som konstaterades i 1996 års balansräkning och de ingår i vart fall inte i beloppet på 360 miljarder lire (185,9 miljoner euro). Dessa åtgärder har alltså inte anmälts. Kommissionen fick kännedom om dem först i samband med ett möte mellan dess avdelningar och de italienska myndigheterna i september 1998.

(24) De italienska myndigheterna förklarar de svårigheter, som varvet från och med 1996 drabbats av, med misstag vid hanteringen av orderna "Stolt-Nielsen" och "Tirrenia", som mottogs i december 1995. Kommissionen måste dock konstatera att dessa orders goda genomförande hade garanterats av Itainvest till ett sammanlagt belopp av 42 miljarder lire (21,7 miljoner euro) fram till mars 1996. Det framgår alltså av de olika finansieringsåtgärder som krävts för att genomföra pågående order att inget förskottskapital från finansiella organ skulle ha kunnat avtalas utan garanti från Itainvest, det vill säga utan hjälp av offentliga medel.

(25) Redan dessa garantier utgjorde stöd enligt artikel 87.1 i EG-fördraget, eftersom kommissionen i sitt meddelande till medlemsstaterna från 1993 fastslår att det enbart genom att värdera garantierna då de beviljas är möjligt att identifiera alla verkliga eller potentiella effekter på konkurrensen. Det faktum att en garanti utfärdas kan, även om denna inte utnyttjas, ge ett företag möjlighet att fortsätta verksamheten, vilket kan undanröja konkurrerande företag från marknaden som inte mottagit motsvarande förmåner ([15]).

([13]) EGT C 368, 23.12.1994, s. 12.
([14]) EGT C 5, 9.1.1997, s. 3
([15]) Se fotnot 9, punkt 38 i meddelandet.

(26) Om de italienska myndigheterna vill motivera Itainvests åtgärd i form av förlusttäckning med att den är mindre betungande än de skyldigheter som beror på förbindelser i form av garantier, skall det understrykas att dessa förbindelser redan från början utgör ett icke anmält stöd enligt artikel 87.1 i EG-fördraget som inte omfattas av det stödbegrepp som avses i artikel 2.1 och 2.2 i förordning (EG) nr 1540/98. Det rör sig alltså om garantier som är direkt knutna till fartygskostnaden, varför de måste inkluderas i beräkningen av maximigränsen för stöd till förmån för ett kontrakt enligt artikel 4.1 i direktiv 90/684/EEG som beviljats inom ramen för den italienska lagen 132/1994 och godkänts av kommissionen ([16]). Enligt de upplysningar som lämnades av den italienska regeringen den 16 april 1996 inom ramen för övervakningsförfarandet enligt artikel 12 i direktiv 90/684/EEG beviljades för orderna "Stolt-Nielsen" (sex fartyg) och "Tirrenia" (två fartyg) även ett stöd på 9 % i form av ett bidrag som utbetalades av det behöriga ministeriet, vilket innebär att det tillåtna stödtaket överskreds.

(27) Vad beträffar ordern "Tirrenia" skall det understrykas att de två fartygen inte utgör direkta order utan byggnadsarbeten för tredje mans räkning, det vill säga för varvet Ferrari som för sin del mottog subventioner från den italienska regeringen. Eftersom varvet INMA redan mottagit garantier för byggandet av dessa två fartyg överskrider det totala stödbeloppet för de båda åtgärderna (stöd för kontrakt och garantier) taket på 9 % av kontraktspriset före stödet. Samtidigt hade byggandet av de två fartygen sannolikt i praktiken ännu inte inletts i slutet av 1996 eftersom arbetet vid slutet av 1997 bara avslutats till 45,5 % respektive 28 %.

(28) De italienska myndigheterna hävdar att den första indikationen om INMA:s förluster (21 miljarder lire) kom i maj 1997 vid den ordinarie bolagsstämman, vilken då beslöt att göra en revision av varvets faktiska ställning. Denna förlust framgår av den balansräkning som avslutades den 31 december 1996 och kommissionen finner det svårt att utan invändningar godta de italienska myndigheternas påstående om att det plötsliga underskottet enbart beror på hanteringen av de order som mottagits i december 1995. Vilket ytterligare understryks av att det i presentationen av balansräkningen för räkenskapsåret 1996 tydligt anges att orderna "Stolt-Nielsen" och "Tirrenia" inte haft någon avgörande inverkan på räkenskapsårets resultat.

(29) Kommissionen måste alltså konstatera att företaget var i svårigheter redan tidigare och att dessa svårigheter hade orsakats av andra order. I detta sammanhang påpekar kommissionen att de två orderna "Corsica Ferries I" och "Corsica Ferries II" också hade varit föremål för garantier från Itainvest till förmån för beställarna, två rederier där INMA ägde 49 % respektive 51 % av aktierna, och att dessa order faktiskt genomfördes 1996. Enligt de upplysningar som lämnats av de italienska myndigheterna omfattar Itainvests förbindelser gentemot INMA med avseende på dessa två fartyg en tioårig garanti för kreditmobilisering, vilken var knuten till ordern och uppgick till 32,44 miljarder lire (16,7 miljoner euro). Eftersom de två fartygen redan hade levererats och priset i princip alltså redan måste ha betalats, måste kommissionen konstatera att garantilånen i fråga har använts inom varvets allmänna drift. Eftersom garantierna har beviljats genom offentliga medel utgör det ett statligt stöd som är jämförbart med driftsstöd, vilket omfattas av tillämpningsområdet för artikel 3.1 i förordning (EG) nr 1540/98. Det måste alltså inkluderas i stödtaket för kontrakten, vilket innebär att nivån på de stöd som beviljats av den italienska regeringen måste sänkas. Detta har inte gjorts, eftersom det behöriga ministeriet enligt de upplysningar som lämnats av de italienska myndigheterna har beviljat 9 % av kontraktsvärdet före stödåtgärderna för alla fartyg som redan levererats, det vill säga det tillåtna stödtaket enligt artikel 4.1 i direktiv 90/684/EEG.

(30) Kommissionens konstateranden i fråga om antalet och tiden för de förbindelser genom vilka Itainvest ställt garantier innebär sammantaget att Itainvest i dess egenskap av moderbolag var nära knutet till den löpande och riskfyllda driften av varvet INMA. Kommissionen kan därför inte godta påståendet att Itainvest uppträtt som en privat investerare. Med hänsyn till de stora förluster (21 miljarder lire, motsvarande 11 miljoner euro) som konstaterades redan i den balansräkning som avslutades den 31 december 1996 och som moderbolaget måste ha haft kännedom om långt före bolagsstämman i maj 1997 måste kommissionen konstatera att varvet INMA var insolvent redan före det datumet och att det följaktligen borde ha försatts i konkurs.

([16]) EGT C 302, 9.11.1993, s. 6; EGT C 390, 31.12.1994, s. 18; EGT C 290, 3.10.1996, s. 14 och EGT C 50, 12.2.1998, s. 5.

(31) Förlusttäckningen kan följaktligen inte betraktas som ett undsättningsstöd enligt gemenskapens riktlinjer på detta område, eftersom den varken till form eller till innehåll uppfyller villkoren för att betraktas som förenlig med den gemensamma marknaden enligt artikel 87 i EG-fördraget.

(32) Kommissionen anser likaledes att de finansiella bidragen på 21,4 miljarder lire under 1997 och 103,7 miljarder lire under 1998 utgör stöd, eftersom åtgärderna genomförts under omständigheter som inte vore acceptabla för en privat investerare vars verksamhet bedrivs på normala marknadsvillkor. Detta innebär vanligen att företagets struktur och framtidsutsikter inte gör det möjligt att inom rimlig tid förvänta sig en normal avkastning av investeringen i förhållande till ett jämförbart privat företag (i form av aktieutdelning eller ökat kapitalvärde) ([17]). De italienska myndigheterna har inte styrkt att kapitaltillskottet kan betraktas som rationellt och alltså godtagbart för en privat investerare vars verksamhet bedrivs på normala marknadsvillkor i den meningen att det aktuella värdet på det kassaflöde som förväntades av den planerade investeringen var högre än det nya tillskottet ([18]).

(33) Kommissionen anser alltså att täckningen av förlusterna under räkenskapsåren 1997 och 1998 har gjorts enbart i avsikt att på konstgjord väg höja varvets värde genom att föra in kapital som inte skulle kunna återfås. Denna slutsats kan dras eftersom det, särskilt med hänsyn till den situation som varvssektorn befinner sig i, inte heller har visats att priset vid en eventuell försäljning av varvet från Itainvests sida skulle ha täckt de 120 miljarder lire som ”investerats”. Det är följaktligen svårt att hävda att åtgärden kan jämföras med vad ett privat företag skulle göra, eftersom investeringens avkastning var negativ redan från början.

(34) Kommissionen hyser också tvivel om huruvida Itainvest genom att täcka förlusterna har valt den lägsta kostnaden, eftersom en enkel konkursansökan i princip skulle ha omintetgjort de avtalade förbindelserna, särskilt de som avsåg ordern ”Tirrenia”, vilket skulle ha minskat kostnaden för förpliktelserna gentemot rederierna. En av följderna av konkurs är nämligen att först jämställa borgenärerna och sedan ge företräde åt dem som verkligen har förskotterat medel och inte åt dem som är berättigade till ersättning på grund av kontraktsbrott. Kommissionens övertygelse, att Itainvests åtaganden gick långt utöver vad som skulle ha accepterats av en privat investerare vars verksamhet bedrivs på normala marknadsvillkor, skulle annars ha stärkts ytterligare. Kommissionen vill dessutom understryka att det i översikten över Itainvests åtaganden finns en borgen på 22,7 miljarder lire (11,7 miljoner euro) för ordern ”Tirrenia” vilken lämnades i mars 1998 och en borgen på 9 miljarder lire (4,6 miljoner euro) för ordern ”Stolt-Nielsen”, lämnad i mars–maj 1998. Dessa borgensförbindelser ingicks alltså efter det att man i februari samma år, med hänsyn till den ekonomiska ställningen den 30 november 1997, hade tagit beslutet att täcka INMA:s förluster.

(35) Förlusttäckningen utgör alltså stöd enligt artikel 87.1 i EG-fördraget och artikel 1.1 i förordning (EG) nr 1540/98. Eftersom det inte finns någon omstruktureringsplan som omfattar en kapacitetssänkning och med hänsyn till att taket för de driftsstöd som kommissionen tillåter har överskridits, är dessa stödåtgärder oförenliga med den gemensamma marknaden enligt direktiv 90/684/EEG och förordning (EG) nr 1540/98.

VI. **SLUTSATSER**

(36) Kommissionen finner att Italien olagligen har beviljat garantier för att bygga de fartyg som avses i orderna ”Corsica Ferries”, ”Pugliola”, ”Tirrenia” och ”Stolt-Nielsen” och täckt varvet INMA:s förluster under tiden 1997–1998, i strid med artikel 88.3 i fördraget. De garantier som beviljats för att bygga fartygen borde i enlighet med artikel 4.4 i direktiv 90/684/EEG och artikel 3.1 i förordning (EG) nr 1540/98 ha beräknats inom ramen för det totala stödbelopp som beviljas för ett enskilt kontrakt enligt artikel 4.1 i direktiv 90/684/EEG. Förlusttäckningarna utgör driftsstöd som på grundval av artikel 5 i direktiv 90/684/EEG också borde ha inkluderats i det totala stödbeloppet. Eftersom det inte finns någon omstruktureringsplan är driftsstöd i form av förlusttäckning också oförenligt med artikel 5 i förordning (EG) nr 1540/98. Stödåtgärderna kan inte heller betraktas som undsättningsstöd enligt gemenskapens riktlinjer på detta område. Stödet i fråga skall alltså återbetalas.

([17]) Se fotnot 9, punkt 35 i meddelandet.
([18]) Ibidem.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

Det statliga stöd som Italien genom det offentliga holdingbolaget Itainvest har genomfört till förmån för varvet INMA SpA, i form av garantier för orderna "Corsica Ferries", "Pugliola", "Stolt-Nielsen" och "Tirrenia" och täckning av förluster till ett belopp av 120,4 miljarder lire (62,2 miljoner euro) är oförenligt med den gemensamma marknaden.

Artikel 2

1. Italien skall vidta alla åtgärder som är nödvändiga för att från stödmottagaren återkräva det stöd som avses i artikel 1 och som olagligen redan utbetalats till stödmottagaren.

2. Återkravet skall ske utan dröjsmål och i enlighet med förfarandena i nationell lagstiftning, förutsatt att dessa förfaranden gör det möjligt att omedelbart och effektivt verkställa detta beslut.

3. Det stöd som skall återkrävas skall innefatta ränta som löper från den dag stödet stod till stödmottagarens förfogande till den dag det har återbetalats. Räntan skall beräknas på grundval av den referensränta som används vid beräkningen av bidragsekvivalenten inom ramen för regionalstöd.

Artikel 3

Italien skall inom två månader från delgivningen av detta beslut underrätta kommissionen om vilka åtgärder som har vidtagits för att följa beslutet.

Artikel 4

Detta beslut riktar sig till Republiken Italien.

Utfärdat i Bryssel den 20 juli 1999.

På kommissionens vägnar

Monika WULF-MATHIES

Ledamot av kommissionen