

# KOMMISSION

## ENTSCHEIDUNG DER KOMMISSION

vom 15. Juli 1997

betreffend Finanzbeihilfen an Lloyd Triestino di Navigazione S.p.A. und Italia di Navigazione S.p.A.

(Nur der italienische Text ist verbindlich)

(Text von Bedeutung für den EWR)

(98/234/EG)

DIE KOMMISSION DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN —

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft, insbesondere auf Artikel 93 Absatz 2 Unterabsatz 1,

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

nachdem den betroffenen Parteien gemäß den genannten Artikeln eine Frist zur Änderung gesetzt wurde, und gestützt auf diese Äußerungen,

in Erwägung nachstehender Gründe:

Am 16. Februar 1994 (SG(94) A/3082 vom 24. Februar) notifizierte die Ständige Vertretung Italiens dem Generalsekretariat der Kommission ein neues Gesetzesdekret (Decreto Legge)<sup>(1)</sup> Nr. 22/94<sup>(2)</sup>, das dringende Maßnahmen für verschiedene Sektoren der italienischen Wirtschaft betraf. Dieses Gesetzesdekret sah vor, der Seeverkehrswirtschaft im Rahmen einer umfassenden Umstrukturierung eine finanzielle Unterstützung zu gewähren, insbesondere in Form einer Kapitalzuführung

<sup>(1)</sup> Nach Artikel 77 der italienischen Verfassung kann die Regierung in außergewöhnlich dringenden Fällen oder in Notlagen vorläufige Rechtsvorschriften mit Gesetzeskraft erlassen. Ein solches Gesetzesdekret („Decreto Legge“) tritt nach der Veröffentlichung im Verkündungsblatt des italienischen Staates, der Gazzetta Ufficiale, in Kraft und bleibt 60 Tage lang. Gesetzesdekrete müssen dem Parlament von der Regierung zur Verabschiedung vorgelegt werden und verlieren ihre Gültigkeit, wenn sie nicht innerhalb von 60 Tagen nach ihrer Veröffentlichung in der Gazzetta Ufficiale verabschiedet wurden. In vielen Fällen wurden Gesetzesdekrete bei Ablauf dieser Gültigkeitsfrist durch neue Gesetzesdekrete ersetzt, unter Umständen mit bestimmten Änderungen, und die Rechtsvorschriften können ohne parlamentarische Verabschiedung monate- oder jahrelang in Kraft sein. Das italienische Verfassungsgericht urteilte jedoch im Jahr 1996, daß Gesetzesdekrete nach 60 Tagen nicht mehr ersetzt werden können, da dies dem Grundsatz widerspricht, daß Gesetzesdekrete nur in dringenden Fällen gerechtfertigt sind.

<sup>(2)</sup> Gesetzesdekret 22/94 vom 13. Januar 1994, veröffentlicht in der Gazzetta Ufficiale Nr. 11 vom 15. Januar 1994.

an „Lloyd Triestino Società di Navigazione S.p.A.“ (nachfolgend „Lloyd“ genannt) und „Italia S.p.A. di Navigazione“ (nachfolgend „Italia“ genannt), die beiden internationalen Linienschiffahrtsunternehmen des Finmare-Konzerns<sup>(3)</sup>. Dieses Gesetzesdekret wurde später nach und nach durch das Gesetz 204/95 ersetzt, das weiterhin gültig ist. Die Kapitalzuführung ist Gegenstand des Konsultationsverfahrens und des vorliegenden Vorschlags für eine Kommissionsentscheidung.

Da das Gesetzesdekret 22/94 am 15. Januar 1994 in der Gazzetta Ufficiale veröffentlicht worden und folglich in Kraft getreten war, wurde die geplante Kapitalzuführung vom Generalsekretariat als nichtnotifizierte Beihilfe registriert.

Am 27. Juli 1994 beschloß die Kommission, das Verfahren nach Artikel 93 Absatz 2 einzuleiten<sup>(4)</sup>, da zu diesem Zeitpunkt Zweifel an der Vereinbarkeit der vorgeschlagenen finanziellen Unterstützung mit dem EG-Vertrag bestanden. Daraufhin gingen Stellungnahmen des (privaten) italienischen Reederverbandes Confederazione Italiana Armatori (nachfolgend „Confitarma“<sup>(5)</sup> genannt), der britischen Behörden und von Anwälten eines Wettbewerbs von Lloyd ein.

Die italienischen Behörden legten ihre Stellungnahme und weitere Informationen mit Schreiben vom 13. Oktober und 24. November 1994 vor. Eine regelmäßige Korrespondenz erfolgte durch das Jahr 1995 hindurch, als der Finmare-Umstrukturierungsplan Gestalt annahm.

<sup>(3)</sup> Finmare ist eine vom Staat beherrschte Holdinggesellschaft, die unmittelbar zwölf Schiffahrtsunternehmen beherrscht, die in verschiedenen Sektoren tätig sind, unter anderem im internationalen (Container-)Linienverkehr (Italia und Lloyd), der in italienischen Gewässern und im Mittelmeerraum betriebenen Küstenschiffahrt und im Kabotageverkehr. Auf Finmare entfallen 45 % des Massengutverkehrs Italiens, 9 % des Containerverkehrs, 18 % des Küstenschiffsverkehrs und 65 % des Fahrgastverkehrs in italienischen Häfen (Jahrbuch IRI-Konzern 1992—1993).

<sup>(4)</sup> ABl. C 333 vom 29. 11. 1994, S. 6.

<sup>(5)</sup> Confitarma gehören 83 % aller Privatreedereien in Italien an.

Die abschließenden Informationen, die für eine Entscheidung der Kommission erforderlich waren, wurden am 15. Mai 1997 von den italienischen Behörden übermittelt. Außerdem fanden zahlreiche bilaterale Sitzungen sowohl in Brüssel als auch in Rom statt, zuletzt am 17. April 1996.

#### ERLÄUTERUNG DER MASSNAHMEN

Der Vorschlag sieht eine im Jahr 1996 erfolgende Kapitalzuführung von 60 Mrd. ITL (31 Mio. ECU) vor. Auf Lloyd entfallen davon 40 Mrd. ITL, auf Italia 20 Mrd. ITL. Die italienischen Behörden haben bestätigt, daß diese finanzielle Unterstützung in Erwartung der Entscheidung der Kommission noch nicht an die unterkapitalisierten Unternehmen Lloyd und Italia gezahlt wurde.

Die vorgeschlagene staatliche Unterstützung der Rekapitalisierung von Lloyd und Italia ist Bestandteil der abschließenden Umstrukturierung der staatlichen italienischen Handelsflotte. Hauptzweck der jetzigen Kapitalzuführung ist es, Lloyd und Italia auf eine lebensfähige finanzielle Grundlage zu stellen und ihre Anpassung an die normalen Marktbedingungen im Vorlauf zur für Anfang 1997 vorgesehenen Privatisierung zu unterstützen.

Der italienische Staat hat betont, daß die Unternehmen, die sehr viele Arbeitnehmer beschäftigen, ohne die Kapitalzuführung für eine Privatisierung finanziell zu schwach wären. Die italienische Regierung beabsichtigt daher, den gegenwärtigen Umstrukturierungsprozeß wie geplant zu vollenden, um die Privatisierung zu ermöglichen.

Die geplante Privatisierung kommt voran. Finmare hat die Citibank beauftragt, potentielle Käufer zu ermitteln, und einer ersten Aufforderung zur Interessenbekundung wurde große Publizität zuteil. Daraufhin meldete eine Reihe führender italienischer und ausländischer Schiffahrtsgesellschaften Kaufinteresse an. Die italienische Regierung hat entsprechende Entwürfe der nach italienischem Recht erforderlichen Gesetze vorbereitet, damit der Verkauf so bald wie möglich erfolgen kann, nachdem die Kommission eine Entscheidung hinsichtlich der Kapitalzuführung getroffen hat.

#### HINTERGRUND

Seit den siebziger Jahren befand sich der Finmare-Konzern in erheblichen finanziellen Schwierigkeiten, die die italienischen Behörden dazu veranlaßten, eine Umstrukturierung des Konzerns vorzuschlagen. In der zweiten Phase der Umstrukturierung, deren Grundlage das Gesetz vom 5. Dezember 1986 war, wurde der Konzern in eine Reihe von Tätigkeitsbereichen aufgeteilt. Von diesen Bereichen wird als erstes die (Container-) Linienschiffahrt privatisiert.

Trotz dieser Maßnahmen fielen bei Lloyd und Italia weiterhin Verluste an: Die Konzernbilanz wies für 1991 einen Verlust von zusammen 53 Mrd. ITL (27 Mio. ECU) aus. Zum Ausgleich dieser Verluste haben beide Unternehmen im Rahmen des kürzlich begonnenen Umstrukturierungsprozesses Finanzmittel durch den Verkauf von Anlagevermögen freigesetzt. Außerdem haben die Unternehmen im Laufe der Jahre Beihilfen erhalten, die nach

dem der Kommission notifizierten Rahmengesetz 234/89, welches von der Kommission genehmigt wurde<sup>(1)</sup>, geleistet wurden. Die Kommission hat sich vergewissert, daß die geleisteten Beihilfen unter die Beihilferegelung fallen, die mit dem Rahmengesetz 234/89 eingerichtet wurde, und daß die Beihilfe den Bedingungen entspricht, auf deren Grundlage die Regelung genehmigt worden war. Diese Beihilfe stellt daher eine bestehende Beihilfe dar. In den letzten Jahren haben beide Unternehmen in etwa an der Gewinnschwelle gearbeitet.

Etwa 1991 kamen bei IRI<sup>(2)</sup>, der Holdinggesellschaft von Finmare, jedoch Zweifel über die strategische Bedeutung der Unternehmen und die Fähigkeit der staatlichen Holdinggesellschaften, ihre Angelegenheiten zu regeln, auf. Ab dem Frühjahr 1992 hat der Finmare-Konzern daher erhebliche Zeit und Anstrengungen in die Ausarbeitung und Umsetzung eines Umstrukturierungsplans gesteckt.

Im Januar 1994 wurde der Regierung der Umriss eines Umstrukturierungsplans für den Konzern vorgelegt. Darin war folgendes vorgesehen:

- eine rasche Privatisierung des Massengutverkehrsberreichs,
- die Übernahme von Unternehmen des Inselverkehrs durch das staatliche Eisenbahnunternehmen und
- ein Zusammenschluß der beiden Unternehmen im internationalen Linienschiffahrtssektor.

Es wurde schließlich aber doch nicht vorgeschlagen, Lloyd und Italia zusammenzuschließen, sondern sie getrennt zu privatisieren. Außerdem wurden bestimmte Tätigkeiten sowie Gegenstände des Anlagevermögens vor Unternehmenszusammenschlüssen übertragen oder veräußert, um die Finanzlage der Unternehmen innerhalb des Finmare-Konzerns zu verbessern.

Während ein detaillierter Plan für die abschließende Phase der Konzernumstrukturierung ausgearbeitet wurde, erließ die Regierung das Gesetzesdekret Nr. 22 vom 13. Januar 1994. Darin hieß es: „Um die Finanzlage zu verbessern und eine gewinnbringende Privatisierung der Tätigkeiten des Finmare-Konzerns zu ermöglichen (vorbehaltlich der Genehmigung eines geeigneten Umstrukturierungsplans für den Konzern durch die Verkehrs- und Schifffahrtsminister sowie das Finanzministerium), wird das Finanzministerium ermächtigt, eine Rekapitalisierung zugunsten der im internationalen Seeschiffsverkehr tätigen Unternehmen vorzunehmen.“

Im September 1995 legte die Regierung den abschließenden Umstrukturierungsplan für den Finmare-Konzern vor, der auf die finanzielle Konsolidierung der Unternehmen vor deren Privatisierung ausgerichtet war. Nach Gesprächen mit den zuständigen Ausschüssen des Abgeordnetenhauses und des Senats wurde der Plan abschließend genehmigt und der Kommission im Januar 1996 übermittelt.

<sup>(1)</sup> ABl. C 239 vom 25. 9. 1990, S. 10.

<sup>(2)</sup> IRI (Istituto per la Ricostruzione Industriale) ist eine öffentliche Körperschaft, die 1933 gegründet wurde und deren Aufgabe es ist, Wirtschaftsaktivitäten von nationalem Interesse (z. B. RAI, Alitalia, Stet, Fincantieri, Finmare) zu koordinieren und über Finanzholdinggesellschaften zu unterstützen.

Wie erwähnt, fand im Finmare-Konzern nach dem Juli 1996 eine Reihe von Zusammenschlüssen sowie Übertragungen und Veräußerungen von Gegenständen des Anlagevermögens statt. Davon betrafen lediglich folgende die beiden in Rede stehenden Unternehmen:

- Die in der Küstenschifffahrt tätige Sidermar, eine 100%ige Finmare-Tochtergesellschaft, stellte den Betrieb im September 1995 ein, nachdem ihre Flotte von 14 Schiffen an private Betreiber verkauft worden war. Die verbleibenden Aktiva und Passiva wurden am 1. September 1996 durch Verschmelzung auf Lloyd übertragen. Dies führte zu einer Erhöhung der Aktiva von Lloyd um rund 50 Mrd. ITL (25 Mio. ECU).
- Desgleichen wurden zwei Schiffe des Unternehmens Viamare, das ebenfalls dem Finmare-Konzern angehört, an Tirrenia, das größte im westitalienischen Kabotageverkehr tätige Unternehmen des Finmare-Konzerns, verkauft. Das andere Viamare-Schiff wurde an ein griechisches Unternehmen veräußert. Viamare stellte anschließend die Geschäftstätigkeit ein. Die verbleibenden Aktiva und Passiva wurden durch Verschmelzung auf Italia übertragen. Die Viamare-Schulden wurden beglichen und Italia erzielte einen Vermögenszuwachs von 16 Mrd. ITL (8 Mio. ECU).

Diese Maßnahmen haben die finanzielle Gesamtlage von Lloyd und Italia beeinflusst, da sich die Vermögensbasis beider Unternehmen verbreitete. Da diese Transaktionen innerhalb des Finmare-Konzerns erfolgten, waren die italienischen Behörden der Auffassung, daß es sich nicht um staatliche Beihilfen im Sinne der Artikel 92 und 93 EG-Vertrag handelte.

Die Vorteile für Lloyd und Italia, die sich aus der Umstrukturierung ergeben haben, sind jedoch eindeutig finanzielle Vorteile, die eine staatliche Beihilfe darstellen könnten. Die Kommission hat diese Beträge daher bei der Prüfung der finanziellen Unterstützung, die diesen Unternehmen gewährt wurde, berücksichtigt.

#### EINLEITUNG DES VERFAHRENS (27. JULI 1994)

Am 27. Juli 1994 erließ die Kommission eine Entscheidung zur Einleitung des Verfahrens nach Artikel 92 Absatz 3 EG-Vertrag, da die vorgeschlagene Kapitalzuführung zu diesem Zeitpunkt nicht als im Gemeinschaftsinteresse liegend gerechtfertigt werden konnte.

Ein Mitgliedstaat und zwei andere Beteiligte nahmen zu der vorgeschlagenen Kapitalzuführung zugunsten von Lloyd und Italia im Rahmen des Verfahrens nach Artikel 93 Absatz 2 Stellung.

#### i) Die britische Regierung

Die britische Regierung begrüßte die Entscheidung zur Einleitung des Verfahrens und äußerte die Auffassung, daß staatliche Beihilfen in der Regel nicht gewährt werden sollten, wenn sie den Wettbewerb zwischen Reedern der Gemeinschaft in einem Maße verfälschen können, daß dies den Interessen der Wirtschaftsbeteiligten und der Verbraucher zuwiderliefe. Die britische

Regierung merkte insbesondere an, daß zahlreiche Reedereien der Gemeinschaft im Linienschiffmarkt tätig seien und die Gewährung finanzieller Unterstützung an die beiden italienischen Unternehmen die wirtschaftliche Entfaltung effizienterer Unternehmen beeinträchtigen könne (<sup>1</sup>).

Ferner sollte eine finanzielle Unterstützung für die Umstrukturierung von der Kommission nicht genehmigt werden, da keine Einzelheiten des Umstrukturierungsprozesses bekannt seien und keine Anzeichen für einen Fortschritt in Richtung auf die Wiedererlangung der Lebensfähigkeit vorlägen. Die Zielsetzung der Privatisierung sei nicht eindeutig, und es könne Zweifel an den Auswirkungen der Privatisierung geben, was zu zusätzlichen Liquidationskosten zu einem späteren Zeitpunkt führen könne. Der Grundsatz des rationalen marktwirtschaftlich handelnden Anlegers gelte nicht, da die Auswirkungen der unterschiedlichen Strategien nicht quantifiziert worden seien.

Die britische Regierung nahm jedoch die Absicht der italienischen Behörden zustimmend zur Kenntnis, die beiden Unternehmen zu privatisieren, und erkannte an, daß der vorgeschlagenen Kapitalzuführung zugestimmt werden könnte, sofern sie die Wiedererlangung der wirtschaftlichen Lebensfähigkeit auf der Grundlage eines vollständig dokumentierten, mit einem Zeitplan versehenen und realistischen Geschäftsplans bis zur Privatisierung garantiere. Dies könne der Gemeinschaft durch die Förderung des Wettbewerbs und die Beendigung von Subventionen an die beiden Unternehmen nutzen und gleichzeitig die politischen Auswirkungen der Liquidation vermeiden. Die britische Regierung schlug vor, daß die finanzielle Stützungsmaßnahme und der Geschäftsplan überprüft und von der Kommission bis zur Wiedererlangung der finanziellen Lebensfähigkeit überwacht werden sollten. Die britischen Behörden waren auch der Auffassung, daß die Mitgliedstaaten und betroffenen Parteien Zugang zu diesem Material sowie die Gelegenheit haben sollten, dazu Stellung zu nehmen.

#### ii) Ein Wettbewerber von Lloyd

Ein Wettbewerber von Lloyd trug vor, daß Lloyd seine beherrschende Stellung auf den Strecken von Italien nach den Mittelmeerländern und nach Südafrika mißbrauche, indem es seine Tonnage erhöhe und nichtkostendeckende Frachten berechne sowie Verlagerer vertraglich an sich binde. Die Kommission hat keine Hinweise gefunden, die die in der Beschwerde geäußerten Vorwürfe belegen.

#### iii) Confitarma

Confitarma hat der Kommission die vorgeschlagenen Maßnahmen zur finanziellen Unterstützung wiederholt zur Kenntnis gebracht und Kopien neuer Gesetzesdekrete übermittelt, in denen die Bestimmungen gekennzeichnet waren, die sich auf diese Unterstützung bezogen. Der Verband hat die allgemeine Befürchtung ausgedrückt, daß die finanzielle Unterstützung der staatlichen

(<sup>1</sup>) Befahren werden folgende Routen: Lloyd — Afrika, Asien und Ozeanien; Italia — Nord- und Südamerika. Die Bedienung dieser Routen stehen allen Reedern vollkommen frei, und es herrscht reger Wettbewerb.

Linien-schiffahrtsflotte, insbesondere die Kapitalzuführung, den Wettbewerb verfälschen und die Entfaltung einer normalen Geschäftspolitik schädigen könnte. Dies wurde von der italienischen Wettbewerbsbehörde in einer Entscheidung vom 26. Januar 1993 an die italienischen Behörden bestätigt.

#### iv) Die Antwort der italienischen Behörden

Die italienischen Behörden übermittelten spezifische (als Geschäftsgeheimnisse anzusehende) Einzelheiten zur Entwicklung von Lloyd und Italia während der Umstrukturierung. Diese belegen erhebliche Verbesserungen bei der Produktivität, wobei die Anzahl der beförderten Container trotz einer Verringerung des Personals und der betriebenen Schiffe zunahm. Die Unternehmen haben eine neue geschäftliche Strategie verfolgt, deren Eckpunkte unter anderem die Zusammenarbeit mit anderen Reedereien und das Chartern von Containerstellplätzen sind. Ferner wurden die Schulden der Unternehmen verringert und die Erlöse gesteigert, außerdem sind die beiden Unternehmen jetzt in einem gesünderen finanziellen Umfeld tätig. Trotz dieser Verbesserungen, insbesondere bei der Produktivität, und trotz niedrigerer Betriebskosten ist eine Kapitalaufstockung weiterhin erforderlich, damit die zur Zeit unterkapitalisierten Unternehmen auf eine solide finanzielle Grundlage gestellt und privatisiert werden können.

Die Kommissionsdienststellen haben darüber hinaus weitere Einzelheiten zur finanziellen Lage von Lloyd und Italia angefordert, die die italienischen Behörden bei Sitzungen in Brüssel am 12. November 1996 und 17. April 1997 sowie in späterem Schriftwechsel mitteilten.

Nach Auffassung der italienischen Behörden sind die Beträge, die den beiden Unternehmen gezahlt wurden oder geleistet werden sollen, nicht höher als die, die ein rational handelnder Eigentümer in eigene Unternehmen investieren würde, die er zu verkaufen beabsichtigt. In jedem Fall würden die Erlöse der schließlich erfolgenden Privatisierung die Beträge übertreffen, die der Eigentümer investiert, um die Unternehmen für die Privatisierung vorzubereiten. Die Kommissionsdienststellen forderten Belege für dieses Vorbringen an, die die italienischen Behörden zu übermitteln zusagten.

#### BEWERTUNG DER UNTERNEHMEN

Es wurde ein international angesehener unabhängiger Prüfer damit beauftragt, eine detaillierte Bewertung der Unternehmen vorzunehmen.

Der Prüfer verwendete zwei Methoden zur Ermittlung des Unternehmenswerts. Hauptsächlich wurde die Methode der abgezinsten Cash-flows (nachfolgend „DCF-Methode“ genannt) verwendet, die auf der Annahme basiert, daß der Wert des Unternehmens von den betrieblichen Zahlungsströmen abhängt, die in Zukunft zu erwarten sind.

Zur Kontrolle wurde eine zweite Methode verwendet, die sogenannte „Excess Earnings“-Methode (nachfolgend „EE-Methode“ genannt), der die Annahme zugrunde liegt, daß der Wert des Unternehmens sowohl vom Anlagevermögen als auch von den erwarteten Gewinnen des Unternehmens abhängt.

Die vom Prüfer verwendete DCF-Methode wird allgemein als geeignetste Methode zur objektiven Unternehmensbewertung anerkannt. Um sich auf eine solche Methode verlassen zu können, sind gewisse Informationen über den bisherigen und künftigen Unternehmenserfolg nötig. Im vorliegenden Fall wurden folgende Informationen verwendet:

- die vorläufigen Bilanzen von Lloyd und Italia für 1996,
- die geprüften Bilanzen von Lloyd und Italia für 1992, 1993, 1994 und 1995,
- Zusammenfassungen der Budgets von Lloyd und Italia für 1997,
- die Finanzpläne von Lloyd und Italia für die Jahre 1997—1999.

Lloyd hat sich seit 1992 um eine Verbesserung seines Finanzergebnisses bemüht, anfangs durch Konsolidierung einiger Dienste, was insgesamt zu einer starken Verringerung seiner Kapazität und Senkung der Nettoverluste führte, und in letzter Zeit durch eine umfassende Zusammenarbeit mit seinen Partnern. Das Unternehmen hat sich auf die Vercharterung seiner Schiffe an Partner verlegt und anschließend eine festgelegte Zahl von Containerstellplätzen gechartert. Diese Veränderungen haben insgesamt zu einer Zunahme der Betriebstätigkeit des Unternehmens und zu einem Anstieg der Erlöse (von 291,6 Mrd. ITL 1992 auf 666,3 Mrd. ITL 1996) und zu einem Rückgang der Betriebskosten geführt. Seit 1992 hat Lloyd seinen Jahresnettoverlust von 29,3 Mrd. ITL auf 1,4 Mrd. ITL im Jahr 1996 verringern können.

Die Ergebnisse von Italia haben sich in den letzten Jahren ebenfalls hauptsächlich aufgrund des Engagements auf einer Reihe bestimmter Strecken verbessert; die Erlöse sind von 186,9 Mrd. ITL 1992 auf 329,9 Mrd. ITL 1996 gestiegen. Das Unternehmen bleibt jedoch angesichts des zunehmenden Wettbewerbs und der auf dem Weltmarkt steigenden Kapazität weiterhin anfällig und ist erheblich unterkapitalisiert. Italia hat seinen Nettoverlust von 18,7 Mrd. ITL 1992 bis zur Gewinnschwelle im Jahr 1996 reduziert.

Wie üblich wurde eine Kontrollmethode für die Bewertung gewählt. Normalerweise würde nach der sogenannten „Vergleichsmethode“ ein Vergleich mit den Finanzkennzahlen ähnlicher Unternehmen vorgenommen, deren Anteile auf den Finanzmärkten gehandelt werden oder die in neuerer Zeit Gegenstand einer Fusion oder Übernahme waren, um einen Unternehmenswert zu ermitteln. Da es jedoch keine ausreichende Zahl börsennotierter Unternehmen und Fusionen/Übernahmen gab, wurde diese Methode nicht verwendet. Statt dessen wurde die EE-Methode angewendet.

Mit den genannten Methoden wurde eine Spanne für den Wert der Unternehmen ermittelt. In dieser Spanne ist eine Reihe von Variablen berücksichtigt, so daß der Prüfer aufgrund dessen und aufgrund der Anwendung einer Reihe von Techniken davon überzeugt ist, daß der Wert der Unternehmen durch die ermittelte Spanne realistisch wiedergegeben wird. Die fraglichen Zahlen können nicht mitgeteilt werden, da es sich um Geschäftsgeheimnisse handelt, deren Bekanntgabe den Verkaufspreis der Unternehmen beeinflussen würde.

Alle ermittelten Werte, auch die am unteren Ende der Spanne, lagen bei beiden Unternehmen weit über dem Gesamtbetrag der ihnen gewährten finanziellen Unterstützung. Auch bei Zugrundelegung der niedrigsten Bewertung der Unternehmen wird der erwartete Verkaufspreis daher die vorgeschlagene Kapitalzuführung von 60 Mrd. ITL (31 Mio. ECU) zuzüglich der infolge der Umstrukturierung des Finmare-Konzerns (Liquidation von Sidermar und Viamare) übertragenen Vermögenswerte von 66 Mrd. ITL (33 Mio. ECU) übersteigen.

#### RECHTLICHE WÜRDIGUNG

Nach Artikel 92 Absatz 1 EG-Vertrag sind „staatliche oder aus staatlichen Mitteln gewährte Beihilfen gleich welcher Art, die durch die Begünstigung bestimmter Unternehmen oder Produktionszweige den Wettbewerb verfälschen oder zu verfälschen drohen, mit dem Gemeinsamen Markt unvereinbar, soweit sie den Handel zwischen Mitgliedstaaten beeinträchtigen“.

Artikel 222 EG-Vertrag, wonach das Gemeinschaftsrecht die Eigentumsordnung unberührt läßt, unterscheidet nicht zwischen privatem und öffentlichem Eigentum an Unternehmen. Demnach darf eine finanzielle Unterstützung, die die Privatisierung von staatseigenen Unternehmen erleichtert, als solche nicht von vornherein vom Grundsatz der Unvereinbarkeit staatlicher Beihilfen mit dem Gemeinsamen Markt, wie er in Artikel 92 Absatz 1 festgelegt ist, ausgenommen werden.

Erfolgt eine Privatisierung jedoch durch den Verkauf von Anteilen über die Börse, ist allgemein davon auszugehen, daß sie zu Marktbedingungen erfolgt und keine Beihilfe umfaßt.

Wird das Unternehmen nicht über die Börse privatisiert, sondern als Ganzes oder in Teilen an andere Unternehmen verkauft, sind eine Reihe von Voraussetzungen zu erfüllen, die von der Kommission in ihrem XXIII. Bericht über die Wettbewerbspolitik 1993<sup>(1)</sup> festgelegt wurden:

- Es muß ein Ausschreibungswettbewerb stattfinden, der allen offensteht, transparent ist und an keine weiteren Bedingungen wie den Erwerb anderer Vermögenswerte, für die nicht geboten wird, oder die Weiterführung bestimmter Geschäftstätigkeiten geknüpft ist;

- das Unternehmen muß an den Meistbietenden veräußert werden und
- die Bieter müssen über genügend Zeit und Informationen verfügen, um eine angemessene Bewertung der Vermögenswerte vornehmen zu können, auf die sich ihr Angebot stützt.

Sind die obengenannten Bedingungen erfüllt, ist ohne weitere Prüfung davon auszugehen, daß es sich nicht um eine Beihilfe handelt.

Vor der Notierung der Aktien an der Börse können Schulden abgeschrieben oder abgetragen werden, ohne daß dies zur Vermutung des Vorliegens einer Beihilfe Anlaß gibt, sofern der Verkaufserlös die Aufwendungen für die Schuldenminderung übersteigt.

Im vorliegenden Fall liegt auch der am unteren Ende der Bewertungsspanne liegende erwartete Erlös beim Verkauf der betreffenden beiden Unternehmen weit über dem Betrag der vorgeschlagenen Kapitalzuführung von 60 Mrd. ITL zuzüglich der infolge der Umstrukturierung des Finmare-Konzerns (Liquidation von Sidermar und Viamare) übertragenen Vermögenswerte von 66 Mrd. ITL (33 Mio. ECU).

Ferner sollte die finanzielle Unterstützung, die Gegenstand dieses Konsultationsverfahrens ist, als Investition nach der allgemeinen finanzwirtschaftlichen Lehre eine Risikoprämie umfassen, wobei auch die Zeitspanne zwischen der Investitionsauszahlung und den Rückflüssen zu berücksichtigen ist. In diesem Zusammenhang ist von Belang, daß der Verkaufswert mit einer Spanne von 20—25 % ermittelt wurde und der Bewertung der niedrigste Wert zugrunde gelegt wurde. Durch die Wahl des niedrigsten Werts wird der Risikoprämie Rechnung getragen. Was die Zeitspanne angeht, so dürfte zwischen der Auszahlung der Mittel und dem Verkauf voraussichtlich nur wenig Zeit vergehen (der Verkauf ist in etwa für Ende 1997 geplant), so daß auch bei Zugrundelegung des niedrigsten erwarteten Verkaufserlöses eine höhere Verzinsung erzielt wird, als dies der Fall wäre, wenn die in die Unternehmen investierten Beträge für denselben Zeitraum bei einer Bank angelegt würden.

Aus den dargelegten Gründen ist die finanzielle Unterstützung daher nicht als staatliche Beihilfe anzusehen.

#### ERGEBNIS

Die Kapitalzuführung von 60 Mrd. ITL (31 Mio. ECU), wie sie in der Notifizierung vorgesehen ist, hat zusammen mit der finanziellen Unterstützung, die sich aus der Umstrukturierung des Finmare-Konzerns ergibt, die beiden Unternehmen in einen Zustand versetzt, in dem sie privatisiert werden können. Die unabhängigen Prüfer haben ferner festgestellt, daß die beiden Unternehmen jetzt in der Lage sein dürften, einen Gewinn zu erwirtschaften. Die italienischen Behörden haben erklärt, daß den Unternehmen im Zusammenhang mit der Privatisierung keine weiteren Beihilfen gewährt würden.

<sup>(1)</sup> XXIII. Bericht über die Wettbewerbspolitik, Ziffern 402—403.

Die italienischen Behörden haben ferner zugesagt, die Privatisierung von Lloyd und Italia zügig und auf transparente Weise durch einen Ausschreibungswettbewerb vorzunehmen, und in einer am 4. Juli 1997 eingegangenen Zusage den folgenden Zeitplan bestätigt:

- vor kurzem wurde ein unabhängiger Berater bestellt, der die Regierung bei der Vorbereitung der Privatisierung berät;
- die Vorbereitungen sollen bis spätestens Ende Oktober 1997 abgeschlossen sein;
- die Ausschreibung wird bis spätestens November 1997 veröffentlicht;
- die Angebotsabgabefrist läuft spätestens Ende Dezember 1997 ab.

Die italienische Regierung hat darüber hinaus ihre Absicht bestätigt, den Verkauf der beiden Unternehmen innerhalb von drei Monaten nach Ablauf der Frist für die Angebotsabgabe abzuschließen.

Die Kommission hat diese Zusagen bei der Genehmigung des Vorhabens berücksichtigt und wird die Einhaltung des Zeitplans überwachen.

Die italienischen Behörden haben zugesichert, einen Bericht über die Auswirkungen der finanziellen Unterstützung und über die Ergebnisse des Privatisierungsprozesses innerhalb von drei Monaten nach Unterzeichnung der Kaufverträge vorzulegen.

Es wird der Kommission daher vorgeschlagen, keine Bedenken gegen die von den italienischen Behörden zugunsten der beiden Unternehmen geleistete finanzielle Unterstützung zu erheben —

HAT FOLGENDE ENTSCHEIDUNG ERLASSEN:

#### *Artikel 1*

Die finanzielle Unterstützung der Unternehmen Lloyd Triestino und Italia di Navigazione in Form einer Kapitalzuführung von 60 Mrd. ITL (31 Mio. ECU) und die Übertragung von Vermögensgegenständen der liqui-

dierten Finmare-Schiffahrtsgesellschaften Sidermar und Viamare im Wert von 66 Mrd. ITL (33 Mio. ECU) (insgesamt 126 Mrd. ITL (64 Mio. ECU)) sind keine staatliche Beihilfe im Sinne von Artikel 92 Absatz 1 EG-Vertrag.

#### *Artikel 2*

Bei dieser Entscheidung hat die Kommission die folgenden Verpflichtungen der italienischen Behörden berücksichtigt:

- Abgesehen von den in Artikel 1 genannten Beträgen wird Lloyd oder Italia keine weitere Unterstützung für die Privatisierung der Unternehmen gewährt, die italienischen Behörden werden die geplante Privatisierung von Lloyd und Italia auf transparente Weise durch einen Ausschreibungswettbewerb gemäß den im XXIII. Bericht über die Wettbewerbspolitik genannten Bedingungen vornehmen.
- Die italienische Regierung hat ihre Absicht bestätigt, den Verkauf der beiden Unternehmen innerhalb von drei Monaten nach Ablauf der Frist für die Angebotsabgabe abzuschließen. Die Ausschreibung für den Verkauf der genannten Unternehmen wird bis spätestens Ende November 1997 veröffentlicht, und die Frist für die Abgabe von Angeboten wird spätestens Ende Dezember 1997 ablaufen. Die Behörden werden der Kommission einen Bericht über die Ergebnisse der Privatisierung, einschließlich des Kaufpreises, innerhalb von drei Monaten nach Unterzeichnung des Kaufvertrages vorlegen.

#### *Artikel 3*

Diese Entscheidung ist an die Republik Italien gerichtet.

Brüssel, den 15. Juli 1997

*Für die Kommission*

Neil KINNOCK

*Mitglied der Kommission*