

COMMISSIE

BESCHIKKING VAN DE COMMISSIE

van 15 juli 1997

betreffende financiële steun aan „Lloyd Triestino Società di Navigazione SpA” en aan „Italia di Navigazione SpA”

(Slechts de tekst in de Italiaanse taal is authentiek)

(Voor de EER relevante tekst)

(98/234/EG)

DE COMMISSIE VAN DE EUROPESE GEMEENSCHAPPEN,

Gelet op het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap, inzonderheid op artikel 93, lid 2, eerste alinea,

Gelet op de Overeenkomst betreffende de Europese Economische Ruimte, inzonderheid op artikel 62, lid 1, onder a),

Na overeenkomstig de bepalingen van bovengenoemde artikelen de belanghebbenden te hebben aangemaand hun opmerkingen te maken en gelet op deze opmerkingen,

Overwegende hetgeen volgt:

Op 16 februari 1994 (bij een op 24 februari 1994 ingeschreven brief SG(94) A/3082) heeft de Permanente Vertegenwoordiging van Italië bij het Secretariaat-generaal van de Commissie een nieuw decreto legge, hierna „DL” genoemd⁽¹⁾, nr. 22/94⁽²⁾, aangemeld betreffende urgente maatregelen voor een aantal sectoren van de Italiaanse economie. Dit DL omvatte een voornemen tot financiële steunverlening aan de maritieme sector, meer bepaald in

de vorm van een kapitaalinjectie in „Lloyd Triestino Società di Navigazione SpA”, hierna „Lloyd Triestino” genoemd en in de vennootschap „Italia di Navigazione SpA”, hierna de vennootschap „Italia” genoemd, de twee internationale lijnvaartmaatschappijen binnen de Finmare-groep⁽³⁾, als onderdeel van een geheel herstructureringsplan. Dit DL is daarna omgezet in wet 204/95, die thans nog geldt. Deze herkapitalisatie is het voorwerp van het onderhavige overleg en van het voorstel voor een beschikking van de Commissie.

Gezien de publicatie van DL nr. 22/94 in de GU van 15 januari 1994 en bijgevolg de inwerkingtreding ervan, is het herkapitalisatieplan door het Secretariaat-generaal als niet-aangemelde steunregeling geregistreerd.

Op 27 juli 1994 heeft de Commissie besloten de procedure van artikel 93, lid 2, in te leiden⁽⁴⁾ omdat er volgens haar in dat stadium twijfel bestond over de verenigbaarheid van het voornemen tot financiële steunverlening met de bepalingen van het Verdrag. Daarop zijn opmerkingen ontvangen van de vennootschap Italiaanse (particuliere) vereniging van reders („Confederazione Italiana Armatori” of „Confitarma”⁽⁵⁾), alsmede van de Britse autoriteiten en van advocaten die een concurrent van Lloyd Triestino vertegenwoordigden.

De Italiaanse autoriteiten hebben zelf opmerkingen ingediend, gevolgd door preciseringen, bij brieven van 13 oktober en 24 november 1994. Gedurende het gehele jaar 1995 was er een regelmatige briefwisseling naarmate het herstructureringsplan van Finmare vorm kreeg, en de

⁽¹⁾ Krachtens de Italiaanse grondwet (artikel 77) kan de regering in buitengewone gevallen van noodzaak en urgentie voorlopige maatregelen nemen met kracht van wet. Dergelijke DL's treden met de publicatie ervan in de „Gazzetta ufficiale della Repubblica italiana”, hierna „GU” genoemd, het Italiaanse officiële blad, in werking en blijven maximaal 60 dagen van kracht. DL's moeten door de regering aan het parlement ter bekrachtiging worden voorgelegd en vervallen indien zij 60 dagen na publicatie in de GU niet zijn bekrachtigd. In veel gevallen worden DL's, wanneer zij komen te vervallen, telkens door nieuwe, eventueel op een aantal punten gewijzigde, DL's vervangen, zodat maatregelen maanden of zelfs jaren onbevestigd van kracht blijven. Het constitutionele gerechtshof in Italië heeft in 1996 echter beslist dat DL's na 60 dagen niet meer verlengd kunnen worden omdat anders aan het beginsel dat DL's slechts in geval van urgentie mogen worden uitgevaardigd, afbreuk wordt gedaan.

⁽²⁾ DL nr. 22/94 van 13 januari 1994, bekendgemaakt in *Gazzetta ufficiale della Repubblica italiana* nr. 11 van 15 januari 1994.

⁽³⁾ Finmare is een holding onder staatstoezicht die rechtstreeks twaalf, in verschillende sectoren opererende scheepvaartmaatschappijen controleert, waaronder de internationale lijnvaart (containervaart) (de vennootschap „Italia” en Lloyd Triestino), de lokale en mediterrane kustvaart en de cabotage. Finmare behandelt 45 % van de bulkvracht van Italië, 9 % van het containervervoer, 18 % van de kustvaartvracht en 65 % van het passagiersverkeer via Italiaanse havens (Jaarboek 1992/1993 van de IRI-groep).

⁽⁴⁾ PB C 333 van 29. 11. 1994, blz. 6.

⁽⁵⁾ Confitarma vertegenwoordigt 83 % van de particuliere reders in Italië.

laatste informatie die de Commissie nodig had om terzake een besluit te kunnen nemen, is door de Italiaanse autoriteiten op 15 mei 1997 verzonden. Er zijn ook talrijke bilaterale vergaderingen, zowel te Brussel als te Rome, gehouden, de laatste op 17 april 1996.

BESCHRIJVING VAN DE MAATREGELEN

Het voornemen is te komen tot een kapitaalinjectie van 60 miljard ITL (31 miljoen ECU), betaalbaar in 1996, waarvan 40 miljard ITL voor Lloyd Triestino en 20 miljard ITL voor de vennootschap „Italia” bestemd is. De Italiaanse autoriteiten hebben bevestigd dat deze financiële steun niet vóór de beslissing van de Commissie aan Lloyd Triestino, noch aan de vennootschap „Italia”, die ondergekapitaliseerd zijn, is uitbetaald.

Het voornemen tot verlening van staatssteun om Lloyd Triestino en de vennootschap „Italia” te herkapitaliseren maakt deel uit van de eindfase van de herstructurering van de Italiaanse openbare vloot. De kapitaalinjectie is in de eerste plaats bedoeld om Lloyd Triestino en de vennootschap „Italia” een stevige financiële basis te geven en hun aanpassing aan de normale marktvoorwaarden te bevorderen in de aanloopfase van de privatisering die in 1997 zou moeten beginnen.

De Italiaanse staat heeft beklemtoond dat de beide scheepvaartmaatschappijen, die belangrijke werkgevers zijn, zonder de kapitaalinjectie te zwak zouden staan om te worden geprivatiseerd. De Italiaanse regering wenst bijgevolg het huidige herstructureringsproces, zoals gepland, te voltooien en de privatisering aldus mogelijk te maken.

De geplande privatisering vordert: Finmare heeft aan Citibank opdracht gegeven om potentiële kopers op te sporen en er is op grote schaal publiciteit gegeven aan een uitnodiging tot kennisgeving van belangstelling, waarop een aantal leidende Italiaanse en buitenlandse scheepvaartmaatschappijen hebben gereageerd. De Italiaanse regering heeft, zoals de Italiaanse wetgeving vereist, een wetsontwerp opgesteld, zodat de verkoop kan geschieden zodra de Commissie een besluit over de kapitaalinjectie heeft genomen.

ACHTERGRONDEN

Sinds de jaren zeventig verkeert de Finmare-groep in ernstige financiële moeilijkheden, hetgeen de Italiaanse autoriteiten ertoe heeft gebracht een herstructurering van de groep voor te stellen. De tweede fase van de herstructurering, die in het kader van de wet van 5 december 1986 werd opgezet, voorzag in de splitsing van de groep in een aantal arbeidsterreinen, waarvan de divisie lijn(container)-vaart als eerste zou worden geprivatiseerd.

Desondanks bleven Lloyd Triestino en de vennootschap „Italia” verliezen boeken: uit de geconsolideerde jaarrekening voor 1991 bleken gezamenlijke verliezen van 53

miljard ITL (27 miljoen ECU). Om deze verliezen te dekken, maakten beide scheepvaartmaatschappijen financiële middelen vrij door verkoop van activa in het kader van het recente herstructureringsproces. Daarnaast ontvingen de beide scheepvaartmaatschappijen gedurende jaren steun krachtens de bij de Commissie aangemelde kaderwet 234/89. De Commissie heeft nagegaan of de verleende steun onder de bij kaderwet 234/89 ingestelde steunregeling viel die door de Commissie is goedgekeurd⁽¹⁾ en of de steun aan de voorwaarden voldeed waaronder de regeling was goedgekeurd. Bijgevolg geldt deze steun als bestaande steun. De laatste jaren werkten de beide scheepvaartmaatschappijen praktisch kostendekkend.

Rond 1991 begon IRI⁽²⁾, de moederholding van Finmare, echter te twifelen aan het strategische belang van de scheepvaartmaatschappijen en het vermogen van de overheidsholdings om hun eigen economische activiteiten te beheren. Vanaf het voorjaar 1992 heeft de Finmare-groep dan ook aan het ontwikkelen en uitvoeren van een herstructureringsplan veel tijd en moeite besteed.

In januari 1994 werd bij de regering een globaal herstructureringsplan voor de groep ingediend. Dit plan voorzag in:

- de snelle privatisering van de sector van het bulkvervoer;
- de overname door de staatsspoorwegen van de scheepvaartmaatschappijen die de verbindingen met de eilanden onderhielden; en
- een fusie van de twee scheepvaartmaatschappijen in de internationale lijnvaartsector.

Uiteindelijk is het echter niet de bedoeling dat Lloyd Triestino en de vennootschap „Italia” fuseren, maar wel dat zij ieder afzonderlijk worden geprivatiseerd. Daarnaast werden, teneinde de financiële balansen van ondernemingen binnen de Finmare-groep te verbeteren, bepaalde activiteiten en activa vóór fusies tussen ondernemingen overgedragen of verkocht.

Terwijl het plan voor de laatste fase van de herstructurering van de groep werd uitgewerkt, vaardigde de regering op 13 januari 1994 DL nr. 22 uit. Hierbij werd, om activiteiten van de Finmare-groep financieel gezonder te maken en een rendabele privatisering ervan mogelijk te maken, het Ministerie van Financiën, mits de ministers van Vervoer, Verkeer en Financiën een adequaat herstructureringsplan voor de groep goedkeurden, ertoe gemachtigd maatregelen te nemen met het oog op de herkapitalisatie van met name die ondernemingen die in de internationale koopvaardij opereerden.

In september 1995 presenteerde de regering het definitieve herstructureringsplan voor de Finmare-groep, dat de financiële consolidatie van de scheepvaartmaatschappijen vóór de privatisering ervan beoogde. Na besprekingen met de bevoegde commissies van de Kamer van Afgevaardigden en van de Senaat werd het plan in januari 1996 definitief goedgekeurd en aan de Commissie gezonden.

⁽¹⁾ PB C 239 van 25. 9. 1990, blz. 10.

⁽²⁾ IRI („Istituto per la ricostruzione industriale”) is een overheidslichaam dat in 1933 is opgericht om door middel van financiële subholdings economische activiteiten te coördineren en te steunen die van nationaal belang geacht worden (bijvoorbeeld RAI, Alitalia, Stet, Fincantieri, Finmare).

Zoals hierboven is vermeld, had er na juli 1996 binnen de Finmare-groep een aantal fusies, overdrachten en activa-verkopen plaats. Hiervan hadden alleen de volgende betrekking op de twee scheepvaartmaatschappijen:

- De Sidermar-kustvaartmaatschappij, een volle Finmare-dochter, beëindigde haar activiteiten in september 1995 na de verkoop van haar vloot van 14 schepen aan particuliere ondernemers; de overblijvende activa en passiva werden vervolgens overgedragen aan Lloyd Triestino via een fusie op 1 september 1996. Dit resulteerde in een verhoging van de activa van Lloyd Triestino met ongeveer 50 miljard ITL (25 miljoen ECU).
- Evenzo werden twee schepen die eigendom waren van Viamare, een andere scheepvaartmaatschappij binnen de Finmare-groep, aan Tirrenia, de voornaamste West-Italiaanse cabotageondernemer in de Finmare-groep, verkocht; het resterende schip van Viamare werd aan een Griekse maatschappij verkocht. Daarna beëindigde Viamare haar activiteiten; de overblijvende activa en passiva werden overgedragen aan de vennootschap „Italia” langs de weg van een fusie. De schulden van Viamare werden vereffend en de vennootschap „Italia” werd 16 miljard ITL (8 miljoen ECU) rijker.

Deze regelingen hebben het algemene financiële beeld voor Lloyd Triestino en de vennootschap „Italia” beïnvloed: de vermogensgrondslag van beide scheepvaartmaatschappijen werd verbreed. Aangezien dit een regeling vormde binnen de Finmare-groep, waren de Italiaanse autoriteiten van oordeel dat het hier geen overheidssteun in de zin van de artikelen 92 en 93 van het Verdrag betrof.

Aangezien echter de baten die door deze herstructurering aan Lloyd Triestino en de vennootschap „Italia” toevloeiden, duidelijk een financieel voordeel vormen dat als overheidssteun zou kunnen worden beschouwd, hield de Commissie bij het beoordelen van het voornemen tot financiële steunverlening aan deze scheepvaartmaatschappijen met deze bedragen rekening.

INLEIDING VAN DE PROCEDURE OP 27 JULI 1994

Bij beslissing van 27 juli 1994 besloot de Commissie de procedure van artikel 92, lid 3, van het Verdrag in te leiden aangezien de voorgenomen kapitaalinjectie in dat stadium geen rechtvaardiging kon vinden in het feit dat zij van gemeenschappelijk Europees belang was.

Één lidstaat en twee belanghebbenden dienden in het kader van de procedure van artikel 93, lid 2, opmerkingen in over de voorgenomen kapitaalinjectie in Lloyd Triestino en in de vennootschap „Italia”.

i) De Britse regering

De Britse regering verheugde zich over de beslissing om de procedure in te leiden omdat zij in het algemeen van oordeel was dat overheidssteun niet mocht worden

verleend wanneer daardoor de concurrentie tussen communautaire reders dermate kon worden vervalst, dat zulks zou indruisen tegen het belang van het bedrijfsleven en van de consumenten. Zij wees er met name op dat er in de lijnvaart een groot aantal communautaire scheepvaartmaatschappijen zijn en dat het verlenen van financiële steun aan de twee Italiaanse scheepvaartmaatschappijen voor de commerciële ontwikkeling van efficiëntere ondernemingen nadelig kon zijn (¹).

Voorts kon de Commissie de financiële herstructureringssteun niet goedkeuren aangezien nadere gegevens over het herstructureringsproces ontbraken, niet werd aangevoerd dat in het herstellen van de levensvatbaarheid vooruitgang was geboekt, de draagwijdte van de privatisering niet duidelijk was en er twijfel kon bestaan over de uitwerking van de privatisering, die op een later tijdstip tot verdere liquidatiekosten kon leiden. Het beginsel van markteconomische investeringen was niet van toepassing aangezien de alternatieve effecten van verschillende strategieën niet waren gekwantificeerd.

De Britse regering stond gunstig tegenover het voornemen van de Italiaanse autoriteiten om de twee scheepvaartmaatschappijen te privatiseren en erkende dat de voorgenomen kapitaalinjectie kon worden goedgekeurd indien deze een herstel van de economische levensvatbaarheid waarborgde overeenkomstig een realistisch, volledig gedocumenteerd en gefaseerd „business plan”. Een en ander kon de Gemeenschap ten goede komen doordat de concurrentie zou worden bevorderd en de subsidiëring van de twee scheepvaartmaatschappijen zou worden beëindigd terwijl tegelijk de politieke gevolgen van liquidatie zouden worden vermeden. Zij stelde voor dat de financiële steunmaatregel en het „business plan” toetsbaar zouden moeten zijn en door de Commissie gedurende de gehele periode van terugkeer tot financiële levensvatbaarheid zouden moeten worden gevolgd en dat de lidstaten en de belanghebbenden toegang tot deze gegevens zouden moeten hebben en de gelegenheid zouden moeten hebben om opmerkingen te maken.

ii) Een concurrent van Lloyd Triestino

Een concurrent van Lloyd Triestino klaagde dat deze van haar machtspositie op routes naar Italië naar de Middellandse-Zeelanden en naar Zuid-Afrika misbruik had gemaakt door het opvoeren van haar tonnage, het tarifieren onder de kostprijs en het ondertekenen van afdwingbare contracten met verladers. De Commissie heeft daarvan geen enkel bewijs aangetroffen.

iii) Confitarma

Confitarma vestigde herhaaldelijk de aandacht van de Commissie op het voornemen tot financiële steunverlening door kopieën te verstrekken van nieuwe DL's en de gedeelten aan te duiden die op dergelijke steun betrekking hadden. In het algemeen uitte zij haar bezorgdheid dat financiële steun aan de openbare lijnvaartvloot, en met name de herkapitalisatie, concurrentievervalsing kon

(¹) Lloyd Triestino vaart op routes naar Afrika, Azië en Oceanië; de vennootschap „Italia” vaart op routes naar Noord- en Zuid-Amerika. Elke ondernemer kan volledig vrij diensten aanbieden op deze routes en de concurrentie is bijzonder scherp.

werken en voor de ontwikkeling van normale commerciële strategieën nadelig kon zijn. Dit standpunt kreeg steun van de Italiaanse mededingingsautoriteit in een besluit van 26 januari 1993 dat aan de Italiaanse autoriteiten werd toegezonden.

iv) Het antwoord van de Italiaanse autoriteiten

De Italiaanse autoriteiten verstrekten (commercieel vertrouwelijke) specifieke gegevens over de ontwikkeling van Lloyd Triestino en de vennootschap „Italia” gedurende de herstructureringsperiode. Hieruit blijken forse productiviteitsverbeteringen en een toename van het aantal vervoerde containers ondanks inkrimping van het personeel en van de actieve vloot. De scheepvaartmaatschappijen volgen een nieuwe commerciële strategie die gebaseerd is op samenwerking met andere ondernemers, op „slotcharters” enzovoort. Voorts daalden de schulden van de scheepvaartmaatschappijen, stegen de inkomsten en opereren beide nu in een gezondere financiële omgeving. Ondanks deze verbeteringen, met name op het gebied van productiviteit en exploitatiekosten, is echter nog steeds een bijkomende kapitaalinjectie nodig, willen de thans nog ondergekapitaliseerde maatschappijen financieel gezond worden en kunnen worden geprivatiseerd.

De diensten van de Commissie vroegen tevens nadere gegevens over de financiële positie van Lloyd Triestino en van de vennootschap „Italia”, die de Italiaanse autoriteiten op vergaderingen in Brussel op 12 november 1996 en op 17 april 1997 en in de daaropvolgende briefwisseling verstrekten.

Volgens de Italiaanse autoriteiten zijn de voor de twee scheepvaartmaatschappijen in het vooruitzicht gestelde of uitgekeerde bedragen niet groter dan die welke een redelijk handelende eigenaar in zijn ondernemingen die hij voornemens is af te stoten, zou investeren. In ieder geval zal volgens de Italiaanse autoriteiten de uiteindelijke privatiseringsverkoop meer opbrengen dan hetgeen de reder in de beide scheepvaartmaatschappijen heeft geïnvesteerd om deze op de privatisering voor te bereiden. De diensten van de Commissie verzochten dit te bewijzen, hetgeen de Italiaanse autoriteiten hebben toegezegd te zullen doen.

WAARDERING VAN DE SCHEEPVAARTMAATSCHAPPIJEN

Aan een onafhankelijk taxateur van internationale faam is opgedragen om een gedetailleerde waardering van de scheepvaartmaatschappijen uit te voeren.

De taxateur bezigde twee methoden om de waarde te bepalen. In hoofdzaak gebruikte hij de „discounted cash flows” („DCF”)-methode, waarbij uitgegaan wordt van de veronderstelling dat de waarde van de onderneming afhangt van de operationele „cashflow” die naar verwachting in de toekomst zal worden gegenereerd.

Er werd ook een tweede (controle)methode gebruikt, de „excess earnings” („EE”)-methode, waarbij uitgegaan wordt van de veronderstelling dat de waarde van de onderneming zowel afhangt van de waarde van haar activa als van de verwachte rentabiliteit van de onderneming.

De door de taxateur gebruikte „DCF”-methode wordt in brede kring als de geschiktste erkend om ondernemingen objectief te waarderen. Om op een dergelijke methode te kunnen vertrouwen, is bepaalde informatie over de vroegere en toekomstige prestatie van de onderneming vereist. In het onderhavige geval werden de volgende gegevens gebruikt:

- voorlopige financiële verslagen over 1996 voor Lloyd Triestino en voor de vennootschap „Italia”;
- de door accountants geverifieerde financiële verslagen voor Lloyd Triestino en voor de vennootschap „Italia” voor 1992, 1993, 1994 en 1995;
- samenvattingen van de begrotingen voor 1997 voor Lloyd Triestino en voor de vennootschap „Italia”;
- de financiële plannen voor Lloyd Triestino en voor de vennootschap „Italia” voor de jaren 1997-1999.

Sinds 1992 tracht Lloyd Triestino haar financiële prestatie te verbeteren, eerst door sommige van haar diensten te consolideren, hetgeen in een sterke algemene capaciteitsreductie en daling van de nettoverliezen resulteerde, en later door een uitgebreide samenwerking met partners op touw te zetten. De scheepvaartmaatschappij begon haar schepen door partners te laten charteren en charterde vervolgens een bepaald aantal „slots”. Deze veranderingen leidden tot een algemene toename van de activiteiten en inkomsten van de scheepvaartmaatschappij (van 291,6 miljard ITL in 1992 tot 666,3 miljard ITL in 1996) en een afname van de exploitatiekosten. Sinds 1992 heeft Lloyd Triestino haar netto jaarlijkse verlies van 29,3 miljard ITL in 1992 teruggebracht tot 1,4 miljard ITL in 1996.

De prestatie van de vennootschap „Italia” verbeterde eveneens de laatste jaren, vooral als gevolg van het feit dat deze maatschappij zich toelagde op een aantal specifieke routes: de inkomsten stegen van 186,9 miljard ITL in 1992 tot 329,9 miljard ITL in 1996. De maatschappij blijft echter kwetsbaar voor de toegenomen concurrentie en beschikbare capaciteit op de wereldmarkt en is ernstig ondergekapitaliseerd. De vennootschap „Italia” heeft haar nettoverlies van 18,7 miljard ITL in 1992 teruggedrongen en bereikte in 1996 het „break even”-punt.

Zoals gewoonlijk werd een „controlemethode” gebruikt. De normale controlemethode maakt gebruik van vergelijkbare gegevens, waarbij financiële kerngetallen van soortgelijke ondernemingen die op de financiële markten worden verhandeld of die het voorwerp zijn geweest van recente fusie/overnametransacties, worden gebruikt om tot een waarde voor de onderneming te komen. Gezien echter het ontbreken van een voldoende aantal vergelijkbare beursgenoteerde ondernemingen en fusie/overnameactiviteiten werd deze methode niet gebruikt. In plaats daarvan werd de „EE”-methode gebruikt.

Met de bovengenoemde methoden kwam men tot een reeks waarden voor de scheepvaartmaatschappijen, waarbij rekening werd gehouden met een aantal variabelen en gebruik werd gemaakt van een aantal technieken. Volgens de taxateur geven de waarden die voor de scheepvaartmaatschappijen werden verkregen, een realistisch beeld. Aan de betrokken cijfers kan om redenen van commerciële vertrouwelijkheid geen bekendheid worden gegeven, aangezien dit de verkoopprijs van de scheepvaartmaatschappijen zou beïnvloeden.

Alle opgegeven waarden, met inbegrip van die onderaan de reeks, waren per onderneming aanzienlijk groter dan het totale bedrag aan financiële steun dat aan de scheepvaartmaatschappijen was uitgekeerd. Bijgevolg ligt, zelfs volgens de laagste waardering van de beide maatschappijen, de verwachte verkoopprijs boven de voorgenomen kapitaalinjectie van 60 miljard ITL (31 miljoen ECU) vermeerderd met de waarde van de als gevolg van de herstructurering van de Finmare-groep (liquidatie van Sidemar en Viamare), overgedragen activa die 66 miljard ITL (33 miljoen ECU) bedraagt.

JURIDISCHE BEOORDELING

Luidens artikel 92, lid 1, van het Verdrag zijn steunmaatregelen van de staten of in welke vorm ook met staatsmiddelen bekostigd, die de mededinging door begunstiging van bepaalde ondernemingen of bepaalde producties vervalsen of dreigen te vervalsen, onverenigbaar met de gemeenschappelijke markt, voorzover deze steun het handelsverkeer tussen de lidstaten ongunstig beïnvloedt.

Luidens artikel 222 van het Verdrag is het Gemeenschapsrecht neutraal ten aanzien van het feit of ondernemingen in privé-handen zijn dan wel tot het publiek domein behoren. Bijgevolg vormt financiële steun ter bevordering van de privatisering van overheidsbedrijven niet als zodanig een uitzondering op het in artikel 92, lid 1, vervatte grondbeginsel dat overheidssteun onverenigbaar is met de gemeenschappelijke markt.

Wanneer echter de privatisering door verkoop van aandelen op de beurs geschiedt, wordt in het algemeen aangenomen dat dit op marktvoorwaarden gebeurt en dat er geen sprake is van staatssteun.

Indien de onderneming niet langs de weg van een eerste beursemissie, maar door verkoop (dit wil zeggen overdracht van de onderneming, geheel of in delen, aan andere ondernemingen) wordt geprivatiseerd, moet, zoals door de Commissie in haar jaarlijkse XXIIIe verslag over het mededingingsbeleid (1993) ⁽¹⁾ wordt aangegeven, aan een aantal voorwaarden worden voldaan:

- er moet een aanbesteding plaatsvinden, die open staat voor iedereen, die doorzichtig is en onvoorwaardelijk met betrekking tot het verrichten van andere handelingen, zoals de verwerving van andere activa dan waarop inschrijving mogelijk is of de voortgezette exploitatie van bepaalde bedrijven;

- de onderneming moet aan de hoogste inschrijver worden verkocht; en
- inschrijvers moeten voldoende tijd en informatie tot hun beschikking krijgen om naar behoren de waarde van de activa te bepalen als basis voor hun inschrijving.

Indien aan deze voorwaarden wordt voldaan, kan zonder nader onderzoek worden aangenomen dat er van staatssteun geen sprake is.

Vóór de notering van de aandelen ter beurse mag de schuld worden afgeschreven of verminderd zonder dat wordt verondersteld dat er sprake is van staatssteun, zolang de opbrengst van de eerste emissie (of van de verkoop) maar groter is dan de schuldvermindering.

In het onderhavige geval is zelfs de laagste waardering van de reeks waarden die voor de verwachte verkoopwaarde van de beide betrokken maatschappijen werden verkregen, aanzienlijk groter dan het bedrag van de voorgenomen kapitaalinjectie van 60 miljard ITL, vermeerderd met de waarde van de als gevolg van de herstructurering van de Finmare-groep (liquidatie van Sidemar en Viamare) overgedragen activa ten bedrage van 66 miljard ITL (33 miljoen ECU).

Bovendien moet de financiële steun die het voorwerp is van het onderhavige overleg, volgens de algemene financiële theorie een risicopremie omvatten en moet eveneens rekening worden gehouden met de tijd die verloopt tussen de investering en het rendement van het geïnvesteerde kapitaal. In dit verband zij aangestipt dat er een verschil is in de orde van grootte van 20 à 25 % tussen de hoogste en de laagste geschatte verkoopwaarde en dat als basis voor de beoordeling de laagste waarde werd gekozen, waardoor rekening wordt gehouden met de risicopremie. Verwacht wordt dat de periode tussen de betaling van middelen en de verkoop zeer kort zal zijn (de verkoop is voor eind 1997 gepland), waardoor de laagste verwachte verkoopwaarde groter zou zijn dan de renteopbrengst indien de in de beide scheepvaartmaatschappijen geïnvesteerde bedragen gedurende eenzelfde periode bij een bank in deposito zouden worden gegeven.

Om bovenstaande redenen kan de financiële steun bijgevolg worden geacht geen staatssteun te vormen.

CONCLUSIES

Concluderend heeft de kapitaalinjectie van 60 miljard ITL (31 miljoen ECU) zoals bedoeld in de aanmelding, tezamen met de financiële steun die voortvloeit uit de herstructurering van de Finmare-groep, de beide scheepvaartmaatschappijen daadwerkelijk in een positie gebracht dat zij kunnen worden geprivatiseerd. De onafhankelijke taxateurs hebben ook gesteld dat beide nu in een positie verkeren waarin zij naar verwachting winstgevend kunnen opereren. De Italiaanse autoriteiten hebben ermee ingestemd geen van deze maatschappijen in verband met deze privatisering nog verdere steun te verlenen.

(1) XXIII^e verslag over het mededingingsbeleid, punten 402-403.

De Italiaanse autoriteiten hebben toegezegd op transparante wijze bij openbare inschrijving spoedig tot privatisering van Lloyd Triestino en de vennootschap „Italia” te zullen overgaan en hebben in een op 4 juli 1997 gedaateerde toezegging het volgende tijdschema bevestigd:

- recent is een onafhankelijk consulent aangesteld om de regering over de voorbereiding van de privatisering te adviseren;
- voltooiing van deze voorbereidingen: uiterlijk eind oktober 1997;
- publicatie van het inschrijvingsbericht: uiterlijk eind november 1997;
- termijn voor het doen van een bod: uiterlijk eind december 1997.

De Italiaanse autoriteiten bevestigden voorts dat zij voornemens zijn de verkoop van de beide scheepvaartmaatschappijen binnen drie maanden na de termijn voor het doen van een bod te beëindigen.

Bij de goedkeuring van de regeling heeft de Commissie rekening gehouden met deze toezeggingen, en zij zal toezicht houden op de naleving van het tijdschema.

De Italiaanse autoriteiten hebben toegezegd binnen drie maanden na ondertekening van het verkoopcontract over de resultaten van de financiële steunverlening en over het privatiseringsproces verslag te zullen uitbrengen.

De Commissie wordt dan ook voorgesteld geen bezwaar te maken tegen de steunverlening van de Italiaanse autoriteiten aan de twee scheepvaartmaatschappijen,

HEEFT DE VOLGENDE BESCHIKKING GEGEVEN:

Artikel 1

De financiële steun aan de scheepvaartmaatschappij Lloyd Triestino en aan de scheepvaartmaatschappij „Italia di Navigazione” in de vorm van de kapitaalinjectie van 60 miljard lire (31 miljoen ECU) en de overdracht aan deze scheepvaartmaatschappijen van activa van de tot de Finmare-groep behorende geliquideerde lijnvaartmaat-

schappijen, Sidermar en Viamare, ten bedrage van 66 miljard ITL (33 miljoen ECU), in totaal 126 miljard ITL (64 miljoen ECU), vormt geen staatssteun in de zin van artikel 92, lid 1, van het EG-Verdrag.

Artikel 2

Bij haar besluitvorming neemt de Commissie akte van de volgende verbintenissen van de Italiaanse autoriteiten:

- behalve de in artikel 1 vermelde bedragen zal aan Lloyd Triestino en aan de vennootschap „Italia” voor de privatisering van deze beide geen verdere steun worden toegekend; de Italiaanse overheid zal de geplande privatisering van Lloyd Triestino en de vennootschap „Italia” op transparante wijze bij openbare inschrijving doen geschieden overeenkomstig de voorwaarden die zijn aangegeven in het bovengenoemde XXIIIe verslag over het mededingingsbeleid;
- De Italiaanse regering heeft voorts bevestigd dat zij voornemens is de verkoop van de twee scheepvaartmaatschappijen binnen drie maanden na de termijn voor het doen van een bod te voltooien. Het inschrijvingsbericht voor de verkoop van de bovengenoemde scheepvaartmaatschappijen wordt uiterlijk eind november 1997 bekendgemaakt en de termijn voor het doen van een bod wordt op eind december 1997 gesteld. De Italiaanse autoriteiten zullen binnen drie maanden na ondertekening van het verkoopcontract de Commissie verslag uitbrengen over de resultaten van de privatisering en over de verkoopprijs.

Artikel 3

Deze beschikking is gericht tot de Italiaanse Republiek.

Gedaan te Brussel, 15 juli 1997.

Voor de Commissie

Neil KINNOCK

Lid van de Commissie