II

(Actes dont la publication n'est pas une condition de leur applicabilité)

COMMISSION

DÉCISION DE LA COMMISSION
du 21 avril 1999
concernant l'aide d'État accordée par la République fédérale d'Allemagne en faveur de Dieselmotorenwerk Rostock GmbH

[notifiée sous le numéro C(1999) 1121]

(Le texte en langue allemande est le seul faisant foi.)

(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)

(1999/600/CE)

LA COMMISSION DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES,

vu le traité instituant la Communauté européenne, et notamment son article 93, paragraphe 2, premier alinéa,

vu l'accord sur l'Espace économique européen, et notamment son article 62, paragraphe 1, point a),

après avoir invité les autres intéressés à présenter leurs observations sur l'aide en question,

considérant ce qui suit:

I. PROCÉDURE

Par lettre du 25 avril 1996, l'Allemagne a informé la Commission que la Bundesanstalt für vereinigungsbedingte Sonderaufgaben (BvS) avait attribué une aide au sauvetage à Dieselmotorenwerk Vulkan GmbH, Rostock (ci-après dénommée «DMV»), sous la forme d'un prêt de 20 millions de marks allemands (DEM).

Par lettre du 11 février 1997, la Commission a fait part à l'Allemagne de sa décision d'ouvrir la procédure, conformément à l'article 93, paragraphe 2, du traité. Parallèlement, elle a enjoint à l'Allemagne de lui fournir, dans un délai d'un mois, toutes les informations nécessaires à l'examen de ces aides.

La décision de la Commission d'ouvrir la procédure a été publiée au *Journal officiel des Communautés européennes* [1]. À cette occasion, elle a invité les autres intéressés à présenter leurs observations sur les aides en question.

L'Allemagne a répondu par lettres du 30 avril, du 14 juillet, ainsi que des 10 et 12 septembre 1997, informant la Commission de l'existence d'aides supplémentaires et d'un plan de restructuration. Le 15 octobre 1997, la Commission a obtenu des renseignements complémentaires lors d'une réunion organisée avec des représentants des autorités allemandes.

Par lettre du 17 décembre 1997, la Commission a informé l'Allemagne de sa décision d'étendre la procédure prévue à l'article 93, paragraphe 2, du traité, en raison des aides supplémentaires accordées entre-temps et de ses doutes persistants sur la compatibilité de l'ensemble des aides à la restructuration avec le marché commun.

La décision d'étendre la procédure a également été publiée au *Journal officiel des Communautés européennes* [2]. Les autres intéressés ont été une nouvelle fois invités à présenter leurs observations à ce sujet.

II. DESCRIPTION

1. Jusqu'à une date récente, Dieselmotorenwerk Rostock GmbH (ci-après dénommée «DMR»), dénommée DMV entre 1995 et le 31 juillet 1997, était composée de quatre entités:

— siège central et usine de moteurs à Rostock-Warnemünde et dans la ville de Rostock, employant environ 360 salariés; ses activités principales sont la construction, les essais et la réparation de moteurs Diesel à deux temps pour cargos,

[1] JO C 119 du 17.4.1997, p. 8.

[2] JO C 169 du 4.6.1998, p. 8.

— l'ancienne usine de moteurs de Brême-Vegesack qui, jusqu'en août 1997, fabriquait des moteurs de bateaux. Depuis, elle fonctionne surtout comme fonderie et entreprise de construction métallique et fabrique des composants de base pour les moteurs assemblés à Warnemünde ainsi que des produits de fonderie et des produits sidérurgiques pour d'autres acheteurs. L'usine de Vegesack emploie actuellement environ 155 personnes,

— l'entreprise de taille moyenne Mecklenburger Metallguß GmbH (ci-après dénommée «MMG»), employant quelque 110 personnes, qui fabrique surtout des hélices à pas invariable pour bateaux. Le 27 janvier 1999, DMR a vendu MMG à la fonderie de cylindres Coswig GmbH et à Herzberg & Partner GmbH,

— Wismarer Propeller und Maschinenbau GmbH (ci-après dénommée «WPM»), située à Wismar, un constructeur de taille moyenne d'essieux et d'hélices marines à pas variable employant environ 50 personnes. Cette entreprise a été cédée en octobre 1998 à Schottel-Werft Josef Becker GmbH & Co. KG et à Schottel Antriebstechnik GmbH.

La présente décision ne concerne que DMR, la société mère, ainsi que ses usines de Rostock et de Brême. Étant donné que WPM et MMG ont été vendues pendant la procédure et que la restructuration de ces entreprises est liée à d'autres aides au sauvetage et à la restructuration, ces mesures feront l'objet de décisions distinctes de la Commission.

2. L'origine de DMR remonte à 1947, date à laquelle l'usine de moteurs a été créée à Rostock. Depuis la réunification allemande, DMR faisait partie de «Deutsche Maschinen und Schiffbau AG (DMS)», un groupe public. En 1992, DMR a été privatisée une première fois et cédée à Bremer Vulkan Verbund AG (ci-après dénommée BVV) ([3]). Par contrat du 16 décembre 1994, DMR a fusionné avec la branche de Bremer Vulkan Werft GmbH fabriquant des moteurs, pour donner naissance à DMV, une nouvelle entreprise.

Après la première privatisation, DMR/DMV a procédé à une série d'investissements, d'un montant de 192,5 millions de DEM, destinés essentiellement à la construction d'une nouvelle unité de production de moteurs à Rostock-Warnemünde, qui a fonctionné de 1994 à 1996. Les dépenses d'investissement dépassent le seuil minimal fixé dans le contrat de privatisation de 1992.

Après 1990, DMR a fait l'objet de plusieurs restructurations et sa situation s'est encore aggravée en raison de l'achat de l'usine de moteurs de Brême, déficitaire, à sa valeur comptable de 65 millions de DEM. D'après le rapport de 1995 des commissaires aux comptes, DMV connaissait de graves difficultés économiques depuis 1994. En 1995, l'entreprise a enregistré des pertes de 165 millions de DEM, ses fonds propres (y compris ses réserves) se trouvant ainsi ramenés de 178 millions de DEM à 12,9 millions de DEM. Ce sont pour l'essentiel des prêts de 52,6 millions de DEM ([4]), accordés dans le cadre du système de concentration des fonds, et un crédit de 25 millions de DEM en 1994 consenti par la BvS, qui ont permis de garantir la liquidité de l'entreprise.

3. Vers la fin de 1995, BVV, la société mère de DMV, a dû faire face à de graves difficultés financières qui l'ont conduite, le 21 février 1996, à déposer une demande de règlement judiciaire. Le 1er mai 1996, BVV a été déclarée en faillite. À la fin de 1995, le système de concentration des fonds de BVV ne fonctionnait plus guère. Fin mars 1996, DMR s'est trouvée confrontée à une insuffisance de liquidités d'environ 18 millions de DEM, qui menaçait de dépasser 30 millions de DEM à la fin avril. Or, aucune banque commerciale n'était disposée à alimenter l'entreprise en argent frais.

4. À la fin de 1998, la BvS et le *Land* de Mecklembourg-Poméranie-Occidentale ont décidé d'accorder les aides suivantes afin de sauver le groupe DMR et de garantir la poursuite de la restructuration:

1) Prêt de 30 millions de DEM (20 millions de DEM et 10 millions de DEM apportés respectivement par la BvS et le *Land* de Mecklembourg-Poméranie-Occidentale), assorti initialement d'un taux d'intérêt de 3 % supérieur au taux d'escompte, versé le 2 avril 1996 et venant à échéance en principe le 31 décembre 1998.

2) Prêt de 19,5 millions de DEM (BvS: 13 millions de DEM, Mecklembourg-Poméranie-Occidentale: 6,5 millions de DEM), versé en juillet 1996 aux mêmes conditions que le prêt mentionné au point 1.

3) Prêt de 25 millions de DEM accordé sous la forme d'une ligne de crédit (financé de nouveau conjointement par la BvS et le *Land* de Mecklembourg-Poméranie-Occidentale); la première tranche de 15 millions de DEM a été versée en juin 1997, cependant que la deuxième n'a pas, pour l'instant, été payée en totalité; l'échéance est fixée au 31 décembre 1999.

4) Garanties d'État couvrant jusqu'à 15 millions de DEM, cette somme ayant été portée en septembre 1997 à un montant maximal de 60 millions de DEM. Il s'agit de contre-garanties (avals) pour des acomptes reçus, ainsi que des garanties de paiement et de bonne exécution que DMR doit produire dans le cadre de commandes de moteurs de bateaux; ces garanties ont été accordées initialement jusqu'à la privatisation, la date limite étant toutefois fixée au 31 décembre 1999.

5) Une garantie à 100 % ([5]) accordée le 22 février 1996 par le *Land* de Mecklembourg-Poméranie-Occidentale pour couvrir un crédit de 10 millions de DEM octroyé par une banque commerciale.

6) Une garantie à 100 % consentie à l'automne 1997 par la BvS et le *Land* de Mecklembourg-Poméranie-Occidentale pour assurer la couverture d'une ligne de crédit de 10 millions de DEM, et limitée au 31 décembre 1998.

([3]) Le contrat d'achat et de cession a été conclu le 11 août 1992 entre la Treuhandanstalt et DMS, d'une part, ainsi que BVV et Schichau Seebeckwerft AG, d'autre part. Cettre privatisation relevait du régime de la Treuhand de 1992 (décision de la Commission du 8 décembre 1992). La taille de DMR et le montant des aides financières liées à la privatisation étant inférieurs aux seuils fixés, il n'était pas obligatoire de notifier individuellement l'opération à la Commission.

([4]) Situation au 31 décembre 1995. Voir décision de la Commission du 22 juillet 1998 (non encore publiée au Journal officiel) relative au détournement d'aides à la restructuration en faveur de MTW Schiffswerft et de Volkswerft Stralsund, appartenant à l'ancien groupe BVV, et au versement non autorisé d'un crédit à l'investissement de 112,4 millions de DEM à MTW-Schiffswerft. La section II, point 5, de la décision citée comprend une description détaillée du système de concentration des fonds. Comme cela y est indiqué à la section IV, certaines aides détournées ont très probablement profité en partie aux principaux débiteurs, dont faisait partie DMR. Les capitaux ayant été mélangés, il n'a cependant pas été possible, à ce jour, d'en apporter la preuve d'une manière irréfutable.

([5]) Ce cautionnement est garanti en totalité par des dettes foncières d'un montant de 35 millions de DEM.

Par lettre du 10 septembre 1997, l'Allemagne a informé la Commission que la BvS et le *Land* de Mecklembourg-Poméranie-Occidentale avaient renoncé au remboursement du capital et des intérêts pour les prêts cités aux points 1 à 3 et qu'ils étaient disposés, au besoin, à les convertir en prêts d'associés de second rang. D'après le rapport de 1997 ([6]) des commissaires aux comptes, des prêts d'un montant de 49,5 millions de DEM ont été déclassés, afin d'éviter la faillite (*Gesamtvollstreckung*). Dans la même lettre, l'Allemagne a indiqué à la Commission que la BvS avait renoncé au remboursement des intérêts afférents au prêt à l'investissement de 25 millions de DEM accordé en 1994, et que ce prêt serait, au besoin, transformé en fonds propres. Le taux d'intérêt annuel avait été initialement fixé à 8,5 %. Le prêt devait normalement être remboursé au 30 octobre 2000.

Par lettre du 21 décembre 1998, l'Allemagne a notifié à la Commission un projet portant sur des aides à caractère social de 10 millions de DEM, que la BvS et le *Land* de Mecklembourg-Poméranie-Occidentale souhaitent accorder aux 140 à 150 salariés devant être licenciés en 1999. Le plan de restructuration ([7]) détaillé joint à cette notification mentionnait également qu'il fallait prolonger les garanties d'État de 60 millions de DEM, au moins jusqu'à la fin de 2001.

5. Depuis 1996, DMR a pris une série de mesures destinées à soutenir financièrement ses filiales WPM et MMG. Ces deux dernières entreprises n'étant pas couvertes par la présente décision, les montants qui leur ont été accordés doivent être déduits. Il ressort des lettres des autorités allemandes du 10 septembre 1997 et du 14 décembre 1998 ([8]), ainsi que des rapports des commissaires aux comptes que, tout au moins l'abandon de créances et les augmentations de capital dont ont bénéficié WPM et MMG ont été refinancés au moyen d'aides consenties à DMR. Il convient donc de défalquer un montant de 10,0 millions de DEM des aides mentionnées au point 4, cette somme n'ayant pas été utilisée pour DMR, mais pour ses filiales ([9]).

6. Les résultats financiers enregistrés par DMR pendant la période 1994-1998 font apparaître de fortes fluctuations, qui traduisent les changements intervenus dans le secteur d'activité principal de DMR (construction et réparation de moteurs de bateaux). L'entreprise réalise plus de 80 % de son chiffre d'affaires dans cette branche. Les chiffres indiqués dans le tableau ci-dessous ne sont toutefois pas parfaitement comparables, puisque la comptabilité a été profondément remaniée entre l'exercice 1994 et l'exercice 1995. L'abandon de créances lié à la séparation entre DMR et BVV explique pour l'essentiel le résultat positif obtenu en 1997.

DMR/DMV: Chiffre d'affaires et résultat financier 1994-1998

(en millions de DEM)

Année	Chiffres d'affaires	Résultat d'exploitation	Résultat annuel
1994	180,5	4,4	4,1
1995	181,4	– 165,2	– 165,2
1996	252,7	– 70,5	– 71,0
1997	210,7	– 26,3	30,1
1998 (p) ([1])	194,1	12,7	4,2
1998 (e) ([2])	[...] (*)	n.c.	[...]
1999 (p)	[...]	n.c.	[...]
2000 (p)	[...]	n.c.	[...]
2001 (p)	[...]	n.c.	[...]

([1]) Résultats prévus d'après le plan de restructuration de 1997.

([2]) Résultats estimés, d'après le plan modifié en décembre 1998 (DMR, sans WPM et MMG); la dégradation du bilan annuel de 1998 s'explique surtout par les réserves pour pertes, constituées en vue de la réduction des effectifs prévue dans les années à venir.

(*) Secrets d'affaires.

7. En 1994, 19 moteurs de bateaux ont été livrés, 17 en 1995, 29 en 1996, 18 en 1997 et 17 en 1998. Les livraisons prévues s'élèvent à [...] pour 1999, à [...] pour 2000 et à [...] pour 2001.

Entre 1993 et 1997, DMR était le premier fournisseur de gros moteurs Diesel à deux temps dans la Communauté. En Allemagne, l'entreprise détenait entre 53 % (1995) et 83 % (1996) de part de marché et espère maintenir une part de marché avoisinant 50 % pour 2000/2001.

8. DMR construit des moteurs Diesel à deux temps pour cargos. Ils équipent en règle générale les pétroliers, les vraquiers et les porte-conteneurs, tandis que la plupart des autres types de navires sont dotés de moteurs à quatre temps. Les moteurs sont fabriqués sous licence. Trois concédants se partagent le marché mondial des moteurs de bateaux: MAN B & W AG (Allemagne), Wärtsilä NSD Oy AB (Finlande) et Mitsubishi Heavy Industries (Japon). DMR a passé des contrats avec ces trois concédants, mais n'a pas utilisé la licence de Mitsubishi. Les contrats de licence sont valables en Allemagne et en Europe de l'Est, à l'exception de la Pologne et de la Croatie. La demande dépend donc essentiellement des carnets de commandes des chantiers navals allemands en matière de construction de cargos.

Tant que DMR était liée à Bremer Vulkan, elle était déclarée adjudicataire pour la quasi-totalité des commandes des différents chantiers de BVV, et le plan d'entreprise initial reposait sur l'hypothèse selon laquelle l'utilisation totale des capacités de DMR était garantie. À l'inverse, DMR n'avait de la sorte quasiment pas accès aux commandes d'autres chantiers, ceux-ci étant peu désireux de traiter avec l'un de leurs concurrents.

([6]) Reçu par la Commission le 6 octobre 1998.
([7]) Arthur D. Little, «Überarbeitete Geschäftsplanung 1999-2001», chapitre 3.4.
([8]) Notification de la privatisation de WPM.
([9]) Pour information:

a) WPM
Apport de liquidité: 1,5 million de DEM
Livraisons et services: 0,6 million de DEM
Redevances d'utilisation: 0,2 million de DEM

b) MMG
Augmentation de capital (valeurs corporelles, terrains): 1,70 million de DEM
Augmentation de capital (apport en capital): 6,00 millions de DEM.

En 1995, les chantiers de BVV ([10]) ont obtenu de nombreuses commandes pour la construction de porte-conteneurs. Malgré quelques annulations ultérieures, le carnet de commandes de DMR était donc très bien rempli et, dans certains cas, ces commandes s'étendaient même jusqu'en 1999. L'effondrement de BVV a toutefois bouleversé totalement la situation pour les nouvelles commandes. DMR est désormais contrainte de se présenter sur le marché libre, où elle est souvent en concurrence directe avec des preneurs de licence de Man B & W ou Wärtsilä NSD, d'Asie du sud-est. Outre ses mauvais résultats financiers, DMR est dans une situation difficile également du fait qu'elle est pratiquement le seul constructeur de moteurs à n'avoir aucun lien commercial avec un donneur de licence ou un gros chantier.

Le nombre de cargos construits dans la Communauté est en constante diminution. L'Europe détient une part de marché extrêmement faible pour les pétroliers et les vraquiers. Sur le marché des porte-conteneurs, le point fort de la construction navale allemande, la situation s'est sensiblement aggravée en 1996 et de nouveau en 1998, sous l'effet de la baisse importante du nombre de nouvelles commandes. La plupart des chantiers navals allemands tentent de maîtriser ce problème en passant à la construction d'autres types de navires ou d'installations *offshore*, ce qui toutefois ne se traduit pas pour DMR par de nouvelles commandes de moteurs de bateaux.

En 1994/1995, puis de nouveau en 1998, les prix des moteurs en marks ont fait l'objet de fortes pressions à la baisse. D'après la société de conseil de DMR, les prix devraient rester à leur bas niveau actuel jusqu'à la fin de 2001, c'est-à-dire jusqu'à l'expiration de la période couverte par les prévisions. Entre-temps, la Corée est devenue le concurrent numéro un, plusieurs grosses usines de construction de moteurs ayant en effet été mises en service dans ce pays ces dernières années. En raison de leur proximité géographique avec les chantiers navals européens, les constructeurs européens et en particulier DMR, forte de son usine toute neuve, détiennent cependant un avantage au niveau du service après-vente, qui se manifeste surtout lors du montage et des essais. En 1998, la plupart des acteurs du marché ont enregistré de mauvais résultats financiers. C'est l'activité de pièces de rechange et de réparation qui permet de dégager des bénéfices, plutôt que la vente de moteurs neufs. Malgré les accords de licence, la concurrence est vive, tant entre les donneurs de licence qu'entre les constructeurs de moteurs, même si elle s'exerce avant tout en dehors de la Communauté.

9. Après l'effondrement du groupe BVV en février 1996, la BvS et le *Land* de Mecklembourg-Poméranie-Occidentale ont négocié avec l'administrateur judiciaire de BVV la séparation entre DMR et le groupe. Ces négociations ont été retardées, car des pourparlers, qui ont cependant échoué en septembre 1996, se déroulaient parallèlement en vue de céder rapidement DMR à l'un des donneurs de licence (MAN B & W). Par contrat conclu le 28 avril 1997, BVV Zwischenholding Vulkan Industrie Holding GmbH en faillite (ci-après dénommée «VIH») a cédé les parts pour un prix symbolique à la BvS (51 %) et au *Land* de Mecklembourg-Poméranie-Occidentale (49 %). Il a été convenu simultanément que, sous réserve de l'accord de la Commission ([11]), VIH renoncerait au remboursement des 54,8 millions de DEM de créances détenues sur DMV en provenance du système de concentration des fonds pratiqué jusqu'au début de 1996.

D'après le rapport des commissaires aux comptes pour 1996, DMR n'a évité la faillite cette année-là que parce que VIH a renoncé à son rang dans l'ordre des créanciers et que la BvS et le *Land* de Mecklembourg-Poméranie-Occidentale ont pris l'engagement informel de racheter DMR.

10. La BvS et le *Land* de Mecklembourg-Poméranie-Occidentale ont racheté DMR avec la ferme intention de la privatiser dans les plus brefs délais. Dès 1996, ils ont pris soin de passer contrat avec Goldman, Sachs & Co. OHG, chargée de les aider dans la recherche d'un acquéreur. Or, la cession s'est révélée extrêmement difficile. D'abord, le niveau élevé de la concentration dans ce secteur limite fortement le nombre d'acheteurs potentiels. Ensuite, les contrats de licence devaient faire l'objet d'une renégociation préalable, car les contrats existants avaient été conclus avec DMV en tant que filiale de BVV, et les licences ne pouvaient être transférées à DMR qu'avec l'accord du donneur de licence. Enfin, une cession de DMR était quasiment impossible aussi longtemps que le sort de ses plus gros clients, les chantiers de BVV, n'était pas connu. Volkswerft GmbH et MTW-Schiffswerft GmbH n'ont été reprivatisés qu'au début de 1998.

Les pourparlers avec des investisseurs potentiels ont démarré au début de 1998, sans toutefois déboucher à ce jour sur des résultats tangibles. D'après la lettre adressée par l'Allemagne le 30 septembre 1998, des négociations relatives à une privatisation sont actuellement en cours avec H. Cegielski-Poznan SA (ci-après dénommée «HCP»), un constructeur de moteurs polonais. La société HCP se trouve cependant elle-même en cours de privatisation et de restructuration. Tous les autres projets mentionnés, tels que les pourparlers engagés avec deux consortiums d'entreprises de construction mécanique de taille moyenne, restent assez vagues. Force est donc de constater que, dans sa configuration actuelle, DMR n'a guère de chances, à court terme, d'être privatisée. L'Allemagne considère qu'il est impossible de privatiser l'entreprise sans lui accorder des aides supplémentaires sous la forme d'un abandon de créances et sans l'allégement financier que constitue une nouvelle réduction de personnel.

11. L'échec, en définitive, des négociations de 1996 sur la privatisation a considérablement retardé la mise sur pied d'un plan d'entreprise, conçu avec le concours de la société de conseil Arthur D. Little (ci-après dénommée ADL). Le plan de restructuration, transposé en partie depuis l'automne 1996, et finalement achevé par ADL en juillet 1997, se basait sur deux hypothèses fondamentales, à savoir une production annuelle de 15 à 18 moteurs et des prix stables en marks allemands (1997). Le plan prévoyait 56 mesures, qui devaient garantir, à partir de 1997, une réduction spectaculaire des coûts de production et la réalisation de bénéfices d'exploitation. DMR est parvenue à appliquer la totalité des mesures envisagées, à l'exception de la baisse des salaires. DMR a pu ainsi ramener ses pertes d'exploitation de 31,7 millions de DEM (1996) à 22,1 millions de DEM (1997) dans le secteur des moteurs de bateaux, et, sans les amortissements extraordinaires et les provisions pour risques et pertes qu'elle a dû constituer pour les années à venir, elle aurait dégagé en 1998 un bénéfice d'exploitation de 9,4 millions de DEM.

([10]) Notamment Bremer Vulkan Werft, Schichau Seebeckwerft, Flender Werft, MTW-Schiffswerft et Volkswerft.

([11]) Voir note 4 de bas de page. BVV détenait plus de 99 % des parts de VIH et exerçait un contrôle économique et commercial exclusif sur ce groupe. Les procédures de faillite concernant BVV et VIH sont traitées par le même administrateur judiciaire.

Au début de 1998, la crise asiatique et l'évolution de la construction navale coréenne, en particulier, ont fait chuter brutalement les prix des moteurs de bateaux, et les chantiers navals allemands ont reçu très peu de commandes pour la construction de cargos équipés de moteurs Diesel à deux temps. En conséquence, DMR a également enregistré très peu de nouvelles commandes en 1998. Les détenteurs de parts de DMR ont donc demandé à ADL de réexaminer le plan de restructuration de juillet 1997. La dernière version disponible date de décembre 1998. Pour ADL, la situation très difficile du marché, caractérisée par le faible niveau des prix et de la demande, ne devrait guère changer d'ici 2001. La production devrait tomber à seulement [...] moteurs en 1999, [...] en 2000 et [...] en 2001; économiquement, il ne serait pas tenable d'en construire moins. Outre le licenciement de 140 à 150 salariés supplémentaires, le plan prévoit des fermetures limitées en 1999, un gel des salaires jusqu'à la fin de 2000 et une certaine diversification de la production. Le plan d'entreprise vise explicitement à juguler la crise actuelle, à réduire au maximum les pertes pour 1999/2000, et à atteindre le seuil de rentabilité en 2001. Le plan ne prend pas en compte l'avenir de DMR à moyen et long termes.

12. La Commission avait ouvert, puis étendu la procédure, car elle nourrissait des doutes sur:

a) le rétablissement de la rentabilité de DMR grâce à la restructuration envisagée;

b) le fait que l'aide, très élevée, fût limitée au strict minimum nécessaire et que les coûts financiers exceptionnellement bas n'entraîneraient pas de distorsions de concurrence indues sur les marchés des moteurs de bateaux et des produits de fonderie.

III. **OBSERVATIONS DE TIERS INTÉRESSÉS**

À la suite de l'ouverture de la procédure, un État membre, a transmis ses observations à la Commission par lettre du 16 mai 1997, dans laquelle il apportait son soutien au point de vue de la Commission. Par lettre du 6 juin 1997, ces observations ont été transmises à l'Allemagne, qui n'a cependant pas pris position à ce sujet.

Aucun tiers intéressé n'a présenté d'observations sur l'extension de la procédure.

IV. **COMMENTAIRES DE L'ALLEMAGNE**

Les commentaires transmis par l'Allemagne jusqu'à la décision prise par la Commission d'étendre la procédure sont cités et examinés dans la communication correspondante ([12]). Par lettre du 20 février 1998, l'Allemagne a présenté des renseignements détaillés sur le plan de production de DMR, les progrès de la restructuration, son financement et l'état des négociations avec des acquéreurs potentiels.

Le 1er juillet 1998, lors d'une réunion organisée dans les locaux de la direction de DMR, des représentants du gouvernement fédéral, du gouvernement du *Land* de Mecklembourg-Poméranie-Occidentale, de la BvS, de DMR et de la Commission ont examiné le plan de restructuration. À cette occasion, les participants en ont conclu que le plan d'entreprise prévu par la restructuration de 1997 ne correspondait plus aux réalités du marché, qui ont profondément changé depuis la fin de 1997. Il a été convenu de modifier fondamentalement ce plan d'entreprise.

Par lettre du 30 septembre 1998, l'Allemagne a présenté un plan provisoire remanié ([13]) qui prévoyait une production annuelle de dix moteurs. Dans sa réponse du 30 novembre 1998, la Commission a émis des doutes sérieux sur la viabilité de ce programme, estimant que celui-ci n'était pas propre à rétablir une assise financière saine pour l'entreprise et déboucherait nécessairement sur des subventions publiques accordées de manière illimitée.

Par lettre du 21 décembre 1998, reçue par la Commission le 30 décembre 1998, l'Allemagne a indiqué que l'aggravation persistante de la situation du marché avait amené DMR à modifier de nouveau son plan d'entreprise. Le conseil de direction de DMR avait adopté ces modifications lors de sa réunion du 7 décembre 1998. La Commission a fait part à l'Allemagne de sa position sur ces toutes dernières modifications dans sa réponse du 26 janvier 1999. Tout en reconnaissant que ce plan était plus réaliste, elle faisait toutefois remarquer que celui-ci s'apparentait davantage à un plan de sauvetage limité qu'à un véritable plan de restructuration et ne changeait rien au problème de fond: DMR aura besoin d'aides d'État supplémentaires et il n'est pas réaliste d'envisager une privatisation réussie de cette entreprise.

V. **APPRÉCIATION DES AIDES**

1. Les prêts d'un montant global de 74,5 millions de DEM accordés par la BvS et le *Land* de Mecklembourg-Poméranie-Occidentale et la renonciation par ces derniers, depuis avril 1996, au paiement des intérêts y afférents constituent une aide d'État, de même que les garanties d'État totalisant 80 millions de DEM. Dans leur rapport de 1995, les commissaires aux comptes étaient formels: d'après eux, l'entreprise DMR (qui, à ce moment-là, s'appelait encore DMV) ne pouvait poursuivre son activité que si les pouvoirs publics débloquaient les prêts et/ou les garanties nécessaires ([14]) DMR n'était donc pas en mesure d'obtenir de prêts auprès d'organismes financiers privés.

Un prêt supplémentaire de 25 millions de DEM, consenti le 6 juillet 1994, par la BvS aux conditions du marché est devenu une aide d'État en juin 1997, car la BvS a renoncé aux intérêts et annoncé que ce prêt serait, au besoin, transformé en fonds propres ([15]).

Les 10 millions de DEM, prévus pour financer, dans le cadre d'un plan social, des paiements volontaires en faveur de salariés devant être licenciés en 1999 constituent une nouvelle aide d'État, car ces versements reposent sur un accord spécifique conclu entre les salariés et le syndicat. Cette aide, notifiée seulement le 21 décembre 1998, n'était donc pas encore comprise dans l'extension de la procédure.

([12]) Voir note 2 de bas de page.

([13]) Le contenu des lettres du 30 septembre et du 21 décembre 1998 est décrit en détail à la section II afin de présenter l'ensemble des programmes de restructuration.

([14]) C & L Treuarbeit Deutsche Revision AG, rapport N° 18 10 0147, Dieselmotorenwerk Vulkan GmbH Rostock, vérification des comptes annuels au 31 décembre 1995, chapitre 125.

([15]) Titre II, point 4.

2. Le contrat du 28 avril 1997 portant sur le rachat de DMR (anciennement DMV) par la BvS et le *Land* de Mecklembourg-Poméranie-Occidentale prévoyait que VIH, le vendeur, céderait DMV à un prix égal à zéro et renoncerait à ses créances de 54,8 millions de DEM (y compris aux intérêts échus) détenues sur DMV. Ces créances provenaient du système de concentration des fonds de BVV, qui a fonctionné jusqu'au début de 1996. La valeur commerciale de ces créances était certainement sensiblement inférieure à leur valeur nominale (54,8 millions de DEM) et avoisinait probablement zéro, puisque, en cas de faillite, ces prêts seraient assimilés à des fonds propres. S'ils étaient restés propriétaires de DMR, VIH et son administrateur n'auraient donc guère pu tirer de recettes de leurs créances. Tout autre acquéreur privé aurait également exigé que VIH abandonne ses créances, car les fonds propres de l'entreprise étaient de toute évidence négatifs. Par conséquent, la BvS et le *Land* de Mecklembourg-Poméranie-Occidentale se sont comportés sur ce point comme des investisseurs privés, et la Commission peut, à ce titre, admettre que ce comportement est conforme aux principes régissant l'investissement en économie de marché. L'abandon de créances ne constitue donc pas une aide d'État.

3. Les aides susmentionnées doivent être appréciées, conformément à l'article 92 du traité, en s'appuyant sur les critères définis dans les lignes directrices communautaires pour les aides d'État au sauvetage et à la restructuration des entreprises en difficulté ([16]) (ci-après dénommées «lignes directrices»). À l'exception de la subvention de 10 millions de DEM notifiée le 21 décembre 1998, toutes les aides doivent être traitées comme des aides non notifiées, car les mesures ont été mises en œuvre avant que la Commission ne puisse prendre position à leur sujet. En ce qui concerne ces aides, l'Allemagne a manqué à son obligation de notification inscrite à l'article 93, paragraphe 3, du traité.

4. Les lignes directrices établissent une distinction entre les aides au sauvetage et les aides à la restructuration. En l'espèce, cette distinction pose certains problèmes, car DMR était déjà en cours de restructuration lorsque BVV s'est effondré au début de 1996. Jusqu'à l'automne 1996, on espérait raisonnablement que DMR pourrait être cédée à un des donneurs de licence, ce qui a retardé l'élaboration d'un nouveau plan de restructuration et la séparation entre DMR et VIH. Un accord a été trouvé sur les principaux éléments du plan de restructuration le 11 février 1997 ([17]). Sur cette base, la BvS et le Mecklembourg-Poméranie-Occidentale ont racheté les parts de DMR par contrat du 28 avril 1997, et l'Allemagne a informé la Commission du plan de restructuration convenu, par lettre du 10 septembre 1997. Étant donné que les mesures prises par les nouveaux propriétaires juste après le rachat de DMR en vue de sa restructuration financière visent clairement le long terme, la Commission estime que les aides attribuées jusqu'au contrat de rachat du 28 avril 1997 doivent être classées comme des aides au sauvetage et toutes les aides accordées ultérieurement comme des aides à la restructuration au sens des lignes directrices.

5. Les lignes directrices disposent que les aides au sauvetage doivent remplir les conditions suivantes:

i) *Elles doivent consister en des aides de trésorerie prenant la forme de garantie de crédits ou de crédits remboursables portant un taux équivalent à celui du marché.*

Pendant la période de sauvetage susmentionnée, les aides ont été attribuées sous cette forme. Les intérêts afférents aux prêts de la BvS sont supérieurs de trois points de pourcentage au taux d'escompte, ce qui, compte tenu de leur durée extrêmement courte initialement prévue, peut être considéré comme un taux du marché. De même, la ligne de crédit couverte par la garantie d'État a été octroyée au taux du marché. Les contre-garanties d'un montant initial de 15 millions de DEM (pour l'essentiel des crédits d'aval) garantissent l'activité commerciale de l'entreprise, aux conditions du marché également; la plupart servent à couvrir des cautionnements bancaires, indispensables pour que les acomptes reçus pour les moteurs de bateaux en cours de construction soient garantis.

ii) *Les aides doivent se borner dans leur montant à ce qui est nécessaire pour l'exploitation de l'entreprise.*

L'Allemagne a apporté la preuve que les fonds accordés étaient limités au minimum nécessaire et n'ont été versés qu'à l'échéance des engagements à l'égard des créanciers. À l'exception de montants extrêmement faibles, les prêts et les garanties ont servi à financer l'activité commerciale courante de DMR, au moment où l'entreprise, intégrée à BVV, entre-temps déclaré en faillite, avait perdu la totalité de son fonds de roulement et où l'accès à d'autres sources de financement privées lui était fermé. Les clients de l'entreprise étaient surtout les chantiers navals de l'ancien groupe BVV, aux prises également avec des difficultés financières, qui devaient eux-mêmes se plier à des mesures de restructuration financière.

iii) *Les aides doivent n'être versées que pour la période nécessaire (en règle générale ne dépassant pas six mois) à la définition des mesures de redressement nécessaires et possibles.*

Comme indiqué ci-dessus, la Commission peut, dans ce cas particulier, accepter les retards pris par l'élaboration d'un plan de restructuration possible, avant tout parce que la cession de l'entreprise, prévue en septembre 1996, a échoué au dernier moment en raison d'une décision prise par l'administrateur judiciaire de BVV pour des motifs de stratégie commerciale ([18]), mais également du fait de l'extrême complexité de la situation consécutive à l'effondrement de BVV.

iv) *Les aides doivent être justifiées par des raisons sociales aiguës et ne pas avoir pour effet de déséquilibrer la situation industrielle dans d'autres États membres.*

Les installations de DMR sont pour la plupart situées à Rostock, les autres, moins importantes, se trouvent à Bremerhaven. Ces deux régions sont classées comme régions aidées et souffrent d'un taux de chômage très élevé. De plus, elles ont été toutes deux particulièrement affectées par l'effondrement de BVV, un de leurs plus gros employeurs industriels. L'aide au sauvetage est par conséquent justifiée par des raisons sociales.

([16]) JO C 368 du 23.12.1994, p. 12.
([17]) KPMG Deutsche Treuhand Gesellschaft, rapport de vérification des comptes annuels 1996.
([18]) L'administrateur judiciaire a décidé de ne pas vendre les parts de Neuen Sulzer Diesel détenues par VIH en même temps que celles de DMR, car en vendant séparément Neuen Sulzer Diesel, il a pu obtenir un prix plus élevé.

L'analyse des effets de ces aides sur la situation industrielle dans d'autres États membres peut se limiter au marché allemand des moteurs de bateaux, l'activité de DMR ne s'étendant pas, à l'époque, au-delà de ce marché ([19]). Comme indiqué à la section II, point 8, les accords de licence limitent l'accès au marché pour les constructeurs de moteurs, car ces accords restreignent en règle générale leur zone d'activité. Toutefois, ces accords ne créent aucun monopole au sein de cette zone. En pratique, le chantier naval met en adjudication chaque moteur, en accord avec la société d'armement, et la concurrence est généralement vive au niveau mondial pour obtenir les grosses commandes. DMR et les autres constructeurs de moteurs de la Communauté sont surtout en concurrence avec des moteurs dits «commerciaux» (Handelsmotoren), construits sous licence par des constructeurs du sud-est asiatique, coréens principalement. Ceux-ci sont numéro un sur le marché mondial et déterminent également les prix, de sorte que, en ce qui concerne les catégories de moteurs standards, la compétitivité des constructeurs européens dépend en bonne partie du taux de change et de l'utilisation des capacités en Asie. La construction d'un moteur diesel pour bateau dure un an et il s'écoule même deux ans, au total, entre le moment où le contrat est négocié et celui où le moteur est livré. Pendant la période de sauvetage considérée, de 1996 au printemps 1997, DMR n'a pas reçu de nouvelles commandes, mais a vécu de son portefeuille de commandes, qui datait encore de l'époque (fin 1995), où les commandes de porte-conteneurs ont connu une explosion. Cette situation particulière permet de conclure que l'aide au sauvetage n'a pas eu de répercussions négatives sur les concurrents au sein de la Communauté.

Bien que les aides au sauvetage n'aient pas été notifiées et soient donc illégales, la Commission a pu les déclarer compatibles avec le marché commun en tenant compte des circonstances particulières décrites ci-dessus. Les mesures devaient garantir la survie à court terme de DMR et remplissent, au vu de leurs caractéristiques, les critères définis dans les lignes directrices.

6. Les aides à la restructuration ont pris le relais des aides au sauvetage, puisque toutes les mesures ont été prolongées dans des conditions plus avantageuses; celles-ci englobaient ([20]):

— la renonciation aux intérêts et la suspension du remboursement des prêts consentis pendant la période de sauvetage et en vertu du plan de privatisation précédent de 1994,

— l'ouverture de nouveaux crédits et l'augmentation des crédits d'aval, portés de 15 millions de DEM à 60 millions.

7. Il convient de considérer que la suspension du paiement des intérêts et du capital sur les prêts décrits en détail à la section II, point 4, d'un montant total de 74,5 millions de DEM, et l'annonce de l'éventuelle transformation de ces prêts en créances de second rang, constituent des subventions d'une intensité d'aide de 100 %. Par lettre du 10 septembre 1997, l'Allemagne avait informé la Commission que la BvS et le *Land* de Mecklembourg-Poméranie-Occidentale avaient renoncé, en ce qui concerne ces prêts, à leur rang dans l'ordre des créanciers et qu'ils pourraient les transformer en participation.

([19]) Comme indiqué ci-dessus, les filiales ne sont pas prises en compte dans la présente décision.
([20]) Description détaillée à la section II, points 4 et 9.

De même, la ligne de crédit de 25 millions de DEM, ouverte en juin 1997, et en partie utilisée, a été déclassée en dette de deuxième rang. Dans sa lettre du 20 février 1998, l'Allemagne a indiqué qu'un remboursement n'était envisageable à compter du 1er janvier 1999, qu'à condition que l'entreprise ne soit pas surendettée. Cette mesure doit elle aussi être considérée comme une subvention à 100 % correspondant au montant du crédit versé, puisque DMR est surendettée. D'après les rapports des commissaires aux comptes pour 1996 et 1997, l'entreprise enregistre un déficit élevé qui n'est pas couvert par des fonds propres.

Le montant global des aides versées sous forme de liquidités s'élève ainsi à 99,5 millions de DEM, dont il convient de déduire 10 millions, qui ont été utilisés pour les filiales WPM et MMG.

Les crédits d'aval de 60 millions de DEM fournis par la BvS et le *Land* de Mecklembourg-Poméranie-Occidentale couvrent pour l'essentiel les risques liés à l'exécution des contrats et aux garanties dans le cadre des commandes passées à DMR. Étant donné la nature des activités, une perte totale est très peu vraisemblable, étant donné que la plupart des commandes seront exécutées, même en cas de faillite. La Commission a fixé l'intensité de l'aide à 20 %, soit à 12 millions de DEM d'équivalent-subvention, en tenant compte des pertes partielles qui, par expérience, sont à prévoir dans ce cas-là.

D'après la lettre de l'Allemagne du 20 février 1998, la garantie de 10 millions de DEM accordée par le *Land* de Mecklembourg-Poméranie-Occidentale pour cautionner un prêt bancaire du même montant a été ramenée à 6,85 millions, en raison des remboursements effectués entre-temps par DMR; l'intensité de l'aide atteint 100 % du solde qui n'a pas encore été remboursé. La même conclusion vaut pour les garanties de 10 millions accordées par la BvS pour couvrir des crédits relais à court terme.

8. Le montant total des aides versées sous forme de garanties et de prêts transformés de fait en subventions doit par conséquent être chiffré à 118,35 millions de DEM, soit 60,5 millions d'euros. (En raison de cette transformation, les aides au sauvetage ne contiennent elles-mêmes aucun élément d'aide, car l'intensité d'une aide ne peut logiquement dépasser 100 %). En ce qui concerne les lignes de crédit ouvertes, les sommes qui n'auront pas été versées à la date de la présente décision, peuvent être déduites de ce montant. Il est en outre prévu d'octroyer 10 millions en 1999 pour financer un plan social.

9. Les aides doivent être appréciées en se fondant sur les critères ci-après fixés dans les lignes directrices pour les aides à la restructuration:

i) *Retour à la viabilité*

Lorsqu'elle a étendu la procédure, la Commission nourrissait des doutes sur la capacité de DMR de faire face à la totalité des coûts, notamment aux coûts financiers. Les développements observés en 1998 et la dernière version du plan de restructuration, transmise par les autorités allemandes par lettre du 21 décembre 1998 (et décrit à la section II de la présente décision), montrent que DMR n'est pas rentable financièrement. Depuis 1995, l'entreprise a enregistré des pertes extrêmement élevées, qui ont entraîné son surendettement total.

Des pertes supplémentaires sont prévues en 1999 et 2000; de même, en 2001, DMR ne sera pas capable d'acquitter les intérêts afférents aux prêts d'associés. La société reste dépendante, pour une durée imprévisible, au moins de la prolongation des aides au fonctionnement déjà consenties. D'après les données transmises par l'Allemagne, une privatisation paraît impossible sans l'apport d'aides supplémentaires. Les perspectives d'une reprise à moyen terme du marché communautaire des moteurs diesel à deux temps pour bateaux sont mauvaises. Le rétablissement de la viabilité de l'entreprise n'est de ce fait pas prévisible dans un proche avenir, et cette condition fixée dans les lignes directrices n'est donc pas remplie.

ii) *Prévention de distorsions de concurrence indues*

Bien que la structure du marché décrite à la fonction II, point 8, limite la concurrence dans le secteur des moteurs diesel pour bateaux, le financement permanent de DMR par des aides d'État doit être considéré comme une source de distorsions de concurrence, avant tout parce que le prix des commandes en carnet est inférieur au prix de revient. Des conséquences défavorables pour des concurrents de la Communauté qui, le plus souvent, sont également dans une situation difficile, ne sont pas à exclure, d'autant que la plupart des autres constructeurs de moteurs de la Communauté disposent de capacités moins importantes que DMR et n'étaient pas en mesure de se moderniser. La réduction de capacité prévue par DMR en raison de sa situation critique actuelle ne peut être considérée comme irréversible au sens des lignes directrices. Étant donné que la capacité installée des unités de production reste inchangée, DMR pourrait retrouver, à court terme, sa capacité de production initiale en réembauchant le personnel nécessaire.

iii) *Aide proportionnée aux coûts et aux avantages de la restructuration*

Le montant de l'aide était limité au strict minimum nécessaire pour permettre la survie de l'entreprise. L'entreprise bénéficiaire n'était pas en mesure de contribuer de manière importante au coût de la restructuration et il est peu probable que DMR puisse être vendue à un prix positif. La principale utilité de cette aide consiste à préserver (temporairement) l'emploi dans deux régions touchées par un chômage élevé. Toutefois, les lignes directrices rappellent que «à moyen et à long terme, il est évident que le soutien artificiel d'entreprises vouées à l'échec pour des raisons structurelles ou autres (n') aide pas une région». En accord avec son attitude par rapport aux aides destinées à couvrir les coûts sociaux de la restructuration, notamment dans les régions dans lesquelles le niveau de vie est anormalement bas et dans lesquelles sévit un grave sous-emploi, qu'elle expose dans les lignes directrices [21] et les lignes directrices concernant les aides d'État à finalité régionale [22], la Commission peut toutefois accepter le versement envisagé d'aides à caractère social d'un montant de 10 millions de DEM pour 1999.

Sur la base des considérations qui précèdent, la Commission conclut que les aides à la restructuration déjà accordées et la prolongation envisagée de ces mesures ne sont pas conformes aux lignes directrices et ne sont pas compatibles avec le marché commun. En revanche, l'aide à caractère social d'un montant de 10 millions de DEM, qu'il est prévu d'accorder en 1999, peut être considérée comme compatible avec le marché commun.

VI. **CONCLUSIONS**

L'Allemagne a pris plusieurs mesures d'aide en faveur du sauvetage et de la restructuration de DMR, en violation de l'article 93, paragraphe 3, du traité. En raison des difficultés particulières occasionnées par l'effondrement de BVV en 1996, les prêts et les garanties accordés jusqu'en avril 1997 pour le sauvetage de l'entreprise et le rachat de DMR par la BvS et le *Land* de Mecklembourg-Poméranie-Occidentale peuvent être considérés comme compatibles avec le marché commun. Ensuite, toutefois, la renonciation aux intérêts et la suspension du remboursement des prêts, pour un montant de 89,5 millions de DEM, ainsi que le maintien de garanties d'État d'une valeur nominale globale de 80 millions, ne peuvent être tenues pour compatibles avec le marché commun, car ces mesures ne remplissent pas les critères fixés dans les lignes directrices. Ces mesures doivent donc être suspendues, et les aides déjà versées doivent être restituées. L'aide à caractère social de 10 millions qu'il est prévu d'accorder en 1999 peut par contre être jugée compatible avec le marché commun,

A ARRÊTÉ LA PRÉSENTE DÉCISION:

Article premier

Les mesures financières prises par l'Allemagne entre février 1996 et avril 1997 en vue du sauvetage de Rostock GmbH (anciennement Dieselmotorenwerk Vulkan GmbH), y compris les dispositions contenues dans le contrat du 28 avril 1997 relatif au transfert de propriété de l'entreprise, sont compatibles avec le marché commun, conformément à l'article 92, paragraphe 3, point c), du traité.

Article 2

Les aides d'un montant de 118,35 millions de DEM, accordées depuis mai 1997 par l'Allemagne en vue de la restructuration de Dieselmotorenwerk Rostock GmbH, ne sont pas compatibles avec le marché commun.

Article 3

L'aide d'État de 10 millions de DEM que l'Allemagne envisage d'accorder à Dieselmotorenwerk Rostock GmbH pour des mesures à caractère social liées à des réductions d'effectifs est compatible avec le marché commun, conformément à l'article 92, paragraphe 3, point a), du traité.

[21] Voir note 16 de bas de page, point 3.2.5.
[22] JO C 74 du 10.3.1998, p. 9 (point 4.15).

Article 4

1. L'Allemagne prend toutes les mesures nécessaires pour récupérer auprès de son bénéficiaire l'aide visée à l'article 2 et déjà illégalement mise à sa disposition.

2. La restitution doit avoir lieu conformément aux dispositions applicables du droit allemand. La somme à récupérer produit des intérêts à partir de la date à laquelle elle a été mise à la disposition de son bénéficiaire jusqu'à sa récupération effective. Les intérêts sont calculés sur la base du taux utilisé pendant la période considérée par la Commission pour calculer l'équivalent-subvention net des aides à finalité régionale.

Article 5

L'Allemagne informe la Commission, dans un délai de deux mois à compter de la date de la notification de la présente décision, des mesures prises pour s'y conformer.

Article 6

La République fédérale d'Allemagne est destinataire de la présente décision.

Fait à Bruxelles, le 21 avril 1999.

Par la Commission

Karel VAN MIERT

Membre de la Commission