II

(Atti per i quali la pubblicazione non è una condizione di applicabilità)

COMMISSIONE

DECISIONE DELLA COMMISSIONE
del 21 aprile 1999
riguardante l'aiuto di Stato della Repubblica federale di Germania a favore della Dieselmotorenwerk Rostock GmbH

[notificata con il numero C(1999) 1121]

(Il testo in lingua tedesca è il solo facente fede)

(Testo rilevante ai fini del SEE)

(1999/600/CE)

LA COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE,

visto il trattato che istituisce la Comunità europea, in particolare l'articolo 93, paragrafo 2, primo comma,

visto l'accordo sullo Spazio economico europeo, in particolare l'articolo 62, paragrafo 1, lettera a),

dopo aver chiesto agli altri interessati di formulare le loro osservazioni riguardo all'aiuto in oggetto,

considerando quanto segue:

I. **PROCEDURA**

Con lettera del 25 aprile 1996 la Repubblica federale di Germania informò la Commissione che l'Ufficio federale per le attività specifiche inerenti all'unificazione («Bundesanstalt für vereinigungsbedingte Sonderaufgaben»: BvS) aveva concesso a titolo di prestito alla Dieselmotorenwerk Vulkan GmbH di Rostock (DMV, una Srl fabbricante motori diesel) un aiuto a scopo di salvataggio dell'importo di 20 milioni di DEM.

Con lettera dell'11 febbraio 1997 la Commissione informò la Germania di aver iniziato la procedura prevista all'articolo 93, paragrafo 2, del trattato CE e le chiese di trasmetterle entro un mese tutte le informazioni necessarie per l'esame dell'aiuto in oggetto.

La decisione della Commissione d'iniziare la procedura fu pubblicata sulla *Gazzetta ufficiale delle Comunità europee* ([1]), con la richiesta agli altri interessati di formulare le loro osservazioni al riguardo.

La Germania inviò in risposta varie lettere, alle date del 30 aprile, 14 luglio, 10 e 12 settembre 1997, informando la Commissione di aver concesso aiuti supplementari e di aver adottato un piano di ristrutturazione. Il 15 ottobre 1997, in un incontro con rappresentanti delle autorità tedesche, la Commissione ricevette altre informazioni.

Con lettera del 17 dicembre 1997 la Commissione informò la Germania della sua decisione di estendere la procedura prevista all'articolo 93, paragrafo 2, del trattato CE, in considerazione degli altri aiuti supplementari concessi nel frattempo e dato il persistere di dubbi sulla compatibilità con il mercato comune di tutti tali aiuti alla ristrutturazione.

Anche la decisione di estendere la procedura fu pubblicata sulla *Gazzetta ufficiale delle Comunità europee* ([2]), e si chiese di nuovo ai terzi interessati di presentare le loro osservazioni al riguardo.

II. **I FATTI**

1. La Dieselmotorenwerk Rostock GmbH (DMR, una Srl fabbricante motori diesel), che ha avuto la suddetta denominazione di DMV tra il 1995 ed il 31 luglio 1997, comprendeva sino a poco tempo fa le seguenti quattro unità:

— la sede principale e fabbrica di motori di Rostock-Warnemünde e della città di Rostock, con circa 360 dipendenti, presso la quale si fabbricano, si collaudano e si riparano soprattutto motori diesel a due tempi per navi mercantili;

([1]) GU C 119 del 17.4.1997, pag. 8.

([2]) GU C 169 del 4.6.1998, pag. 8.

— l'ex fabbrica di motori di Brema-Vegesack, dove sino all'agosto 1997 si fabbricavano motori per navi. Oggi questo stabilimento funge essenzialmente da fonderia e da fabbrica delle principali componenti metalliche dei motori che vengono assemblati a Warnemünde e di prodotti destinati ad altri clienti. Attualmente, nello stabilimento di Vegesack lavorano circa 155 dipendenti;

— la media impresa Mecklemburger Metallguss GmbH (MMG, fonderia di metalli, Srl) di Waren, con circa 110 dipendenti, dove si fabbricano soprattutto eliche a pale fisse per navi, che il 27 gennaio 1999 è stata venduta dalla DMR alla fonderia di cilindri Coswig GmbH (Srl) e alla Herzberg & Partner GmbH (Srl);

— la Wismarer Propeller und Maschinenbau GmbH (WPM) di Wismar, una media impresa Srl fabbricante assi ed eliche a pale orientabili, con circa 50 dipendenti, che nell'ottobre 1998 è stata venduta al cantiere Srl Schottel-Werft Josef Becker GmbH&Co. e alla Schottel Antriebstechnik GmbH (Srl specializzata nelle tecniche di azionamento).

La presente decisione si applica unicamente alla società madre DMR, con le sue fabbriche di Rostock e Brema: in effetti la WPM e la MMG sono state vendute nel corso della procedura e per la loro riconversione sono stati concessi altri aiuti di salvataggio e di ristrutturazione. Quindi, a loro riguardo la Commissione adotterà altre decisioni.

2. La DMR si costituì nel 1947, quando fu aperta a Rostock la fabbrica di motori. Dopo la riunificazione tedesca, la DMR fu incorporata nella Deutsche Maschinen und Schiffbau AG (DMS, una SpA di proprietà statale, fabbrica di macchinari e cantiere navale) e fu poi privatizzata una prima volta nel 1992, quando fu venduta alla Bremer Vulkan Verbund AG (BVV, una SpA di Brema) ([3]). Con contratto del 16 dicembre 1994 la DMR si fuse con la fabbrica di motori della Bremer Vulkan Werft GmbH (cantiere navale, Srl), formando la nuova impresa DMV.

Dopo la prima privatizzazione, la DMR/DMV attuò un programma d'investimenti dell'importo di 192,5 milioni di DEM, allo scopo principale di costituire una nuova unità di fabbricazione di motori a Rostock-Warnemünde, che fu attiva dal 1994 al 1996. Gli investimenti erano superiori all'importo minimo stabilito nel contratto di privatizzazione del 1992.

La DMR fu ristrutturata a varie riprese dopo il 1990 e la sua situazione si aggravò ancora con l'acquisto, al suo valore contabile di 65 milioni di DEM, dello stabilimento di fabbricazione di motori di Brema, che era in deficit. Secondo un rapporto di audit del 1995, la DMV si trovava in gravi difficoltà economiche dal 1994 e nel 1995 aveva registrato un disavanzo di 165 milioni di DEM, con conseguente riduzione del capitale netto (comprese le riserve) da 178 a 12,9 milioni di DEM. La liquidità dell'impresa fu assicurata in misura sostanziale mediante prestiti rispettivamente di 52,6 milioni di DEM ([4]) nel contesto del Cash-concentration System (sistema di concentrazione della liquidità) della BVV e di 25 milioni di DEM da parte del BvS nel 1994.

3. La BVV, società madre della DMV, verso la fine del 1995 si trovò in gravi difficoltà finanziarie; il 21 febbraio 1996 dovette chiedere un concordato preventivo e il 1º maggio 1996 fu dichiarata in fallimento. Il Cash-concentration-System della BVV era ampiamente naufragato alla fine del 1995. A fine marzo 1996 la DMR registrò un ammanco di liquidità di circa 18 milioni di DEM, che a fine aprile era arrivato a quasi 30 milioni. Nessuna banca commerciale era disposta a fornire alla DMV denaro fresco.

4. Per salvare il gruppo DMR e per assicurare il proseguimento della ristrutturazione, a fine 1998 il BvS e il Land Meclemburgo-Pomerania Anteriore avevano concesso i seguenti aiuti:

1) un prestito di 30 milioni di DEM (20 milioni il BvS e 10 milioni il Land Meclemburgo-Pomerania Anteriore), inizialmente ad un interesse superiore del 3 % rispetto al tasso di sconto, che fu versato il 2 aprile 1996 e doveva esser rimborsato, secondo gli accordi iniziali, al 31 dicembre 1998;

2) un prestito di 19,5 milioni di DEM (13 milioni il BvS e 6,5 milioni il Land Meclemburgo-Pomerania Anteriore), che fu versato nel luglio 1996 alle medesime condizioni del prestito di cui al punto 1;

3) un prestito di 25 milioni di DEM in forma di linea di credito (anche questo finanziato congiuntamente dal BvS e dal Land Meclemburgo-Pomerania Anteriore), del quale fu versata una prima rata di 15 milioni di DEM nel giugno 1997, mentre la seconda rata non è ancora stata pagata nella sua totalità. Scadenza per il rimborso: 31 dicembre 1999;

4) garanzie statali sino a 15 milioni di DEM, con aumento nel settembre 1997 sino al massimale di 60 milioni di DEM. Si trattava di avalli sugli anticipi versati e di garanzie di pagamento e di corretta esecuzione delle ordinazioni di motori navali da parte della DMR. Inizialmente le garanzie erano previste sino alla privatizzazione, o al più tardi per il 31 dicembre 1999;

5) una garanzia del 100 % ([5]) concessa dal Land Meclemburgo-Pomerania Anteriore nel febbraio 1996, per un credito di 10 milioni di DEM concesso da una banca commerciale;

6) una garanzia del 100 % concessa dal BvS e dal Land Meclemburgo-Pomerania Anteriore nell'autunno 1997, con scadenza il 31 dicembre 1998, relativa a una linea di credito di 10 milioni di DEM.

([3]) Il contratto di compravendita fu concluso l'11 agosto 1992 tra la Treuhandanstalt e la DMS da una parte e la BVV e lo Schichau Seebeckwerft AG dall'altra parte. Questa privatizzazione rientrava nel regime della Treuhand del 1992 (decisione della Commissione dell'8 dicembre 1992). La notifica alla Commissione di questa singola transazione non era necessaria poiché le dimensioni della DMR e l'entità degli aiuti finanziari correlati con la privatizzazione erano inferiori alla soglia fissata.

([4]) Situazione al 31 dicembre 1995. Cfr. la decisione della Commissione del 22 luglio 1998 (non ancora pubblicata sulla Gazzetta ufficiale) relativa all'utilizzo abusivo di aiuti per la ristrutturazione a favore dell'MTW Schiffswerft e del Volkswerft Stralsund dell'ex gruppo BVV e al versamento non autorizzato di un prestito per investimenti di 112,4 milioni di DEM all'MTW Schiffswerft. Al capitolo II, punto 5, della suddetta decisione si descrive nei particolari il sistema di concentrazione dei fondi. Come è detto anche al capitolo IV della medesima decisione, è molto probabile che una parte di questi aiuti abusivi sia andata a favore dei debitori principali, tra cui la DMR ma, poiché i fondi erano tutti mescolati, sinora non è stato possibile apportare una prova valida.

([5]) Questa garanzia era coperta in misura integrale mediante debiti fondiari di 35 milioni di DEM.

Con lettera del 10 settembre 1997 la Germania informò la Commissione che il BvS e il Land Meclemburgo-Pomerania Anteriore avevano rinunciato al pagamento degli interessi e al rimborso dei prestiti di cui ai punti 1, 2 e 3 e che, in caso di necessità, erano disposti a convertire tali prestiti in prestiti azionari secondari. Secondo il rapporto di audit del 1997 ([6]), i prestiti per l'importo di 49,5 milioni di DEM erano stati dichiarati secondari per evitare il fallimento. Con la medesima lettera, inoltre, la Germania informò la Commissione che il BvS aveva rinunciato agli interessi sul prestito per investimenti di 25 milioni di DEM versato nel 1994 e che, in caso di necessità, tale prestito sarebbe stato convertito in capitale netto. Originariamente, il tasso d'interesse era dell'8,5 % annuo e la data prevista per il rimborso dell'importo del prestito era il 30 ottobre 2000.

Con lettera del 21 dicembre 1998 la Germania informò la Commissione che il BvS e le autorità del Land intendevano erogare 10 milioni di DEM a titolo di aiuto sociale per i 140-150 dipendenti di cui era previsto il licenziamento nel 1999. Nel minuzioso piano di ristrutturazione ([7]) allegato a tale lettera era menzionata anche l'esigenza di prorogare almeno sino alla fine del 2001 le garanzie statali relative all'importo di 60 milioni di DEM.

5. Dal 1996 la DMR adottò una serie di provvedimenti finanziari a favore delle sue filiali WPM e MMG. Poiché la presente decisione non riguarda queste imprese, gli importi in oggetto vanno detratti. Secondo quanto risulta dalle lettere inviate dalla Germania il 10 settembre 1997 e il 14 dicembre 1998 ([8]) e dal rapporto di audit, almeno la rinuncia al rimborso e l'aumento di capitale a favore della WPM e della MMG erano stati rifinanziati tramite l'aiuto erogato alla DMR. Di conseguenza, dall'aiuto di cui al precedente punto 4 va detratto l'importo di 10 milioni di DEM, che era destinato non alla DMR, ma alle sue filiali ([9]).

6. I risultati di bilancio della DMR nel periodo 1994-98 mostrano notevoli fluttuazioni, nelle quali si riflette l'evolversi della sua attività principale (fabbricazione e riparazione di motori di navi), che costituiva oltre l'80 % del fatturato. Tuttavia, i dati indicati nella seguente tabella non sono interamente comparabili, poiché vi è stata una modifica radicale della prassi contabile dall'esercizio 1994 all'esercizio 1995. I risultati positivi per l'esercizio 1997 erano dovuti soprattutto alla rinuncia al rimborso decisa al momento della scissione della DMR dalla BVV.

DMR/DMV: Fatturato e risultati di bilancio 1994-98

(in milioni di DEM)

Anno	Fatturato	Risultati di gestione	Risultati annuali
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.d.	[...]
1999 (p)	[...]	n.d.	[...]
2000 (p)	[...]	n.d.	[...]
2001 (p)	[...]	n.d.	[...]

([1]) Risultati previsti secondo il piano di ristrutturazione del 1997.

([2]) Risultati stimati secondo il piano modificato del dicembre 1998 (DMR senza WPM e MMG). Il peggioramento del bilancio annuale 1998 era dovuto soprattutto alle riserve per perdite in previsione della riduzione del personale negli anni successivi.

(*) Segreto commerciale.

7. Le forniture di motori di navi sono state 19 nel 1994, 17 nel 1995, 29 nel 1996, 18 nel 1997 e 17 nel 1998. La DMR prevede di produrre [...] motori nel 1999, [...] nel 2000 e [...] nel 2001.

Nel periodo 1993-97 la DMR è stata la massima fornitrice comunitaria di grandi motori diesel a due tempi. In Germania la sua quota di mercato è stata del 53 % nel 1995 e dell'83 % nel 1996. Nel biennio 2000/2001 la DMR spera di conservare in Germania una quota di mercato di circa il 50 %.

8. I motori diesel a due tempi per navi da carico prodotti dalla DMR vengono utilizzati in genere su autocisterne, navi mercantili e navi portacontainer, mentre su tutti gli altri tipi di navi si utilizzano motori a quattro tempi. I motori vengono prodotti in base a licenze. In tutto il mondo sono tre le imprese che accordano simili licenze: la MAN B&W AG (una SpA tedesca), la Wärtsilä NSD Oy AB (una SpA finlandese) e la Mitsubishi Heavy Industries (giapponese). Con tutte e tre tali società la DMR aveva stipulato contratti per ottenere la licenza, ma non ha mai utilizzato la licenza della Mitsubishi. I contratti riguardavano la Germania e l'Europa dell'Est, eccettuate la Polonia e la Croazia, il che significa che la domanda di motori della DMR dipendeva in misura essenziale dalle ordinazioni dei cantieri tedeschi del settore mercantile.

Nel periodo in cui era associata con la Bremer Vulkan, la DMR ottenne quasi tutti i contratti di appalto per le ordinazioni dei cantieri della BVV, e la sua strategia aziendale iniziale era basata sulla convinzione di poter sfruttare appieno la propria capacità. Peraltro, la DMR era praticamente esclusa dalle ordinazioni degli altri cantieri, che erano poco disposti a rivolgersi alla concorrenza.

([6]) Ricevuto dalla Commissione il 6 ottobre 1998.
([7]) Arthur D. Little: Überarbeitete Geschäftsplanung 1999-2001 (Piano riveduto di gestione), capitolo 3, punto 4.
([8]) Notifica della privatizzazione della WPM.
([9]) Per informazione:

a) WPM
Aiuti pecuniari: 1,5 milioni di DEM
Forniture e servizi: 0,6 milioni di DEM
Canoni di utilizzo: 0,2 milioni di DEM

b) MMG
Aumento di capitale (beni materiali, terreni): 1,7 milioni di DEM
Aumento di capitale (apporto di liquidi): 6,0 milioni di DEM

Nel 1995 i cantieri della Bremer Vulkan ([10]) ricevettero numerose ordinazioni di navi portacontainer e, anche se in seguito alcune di queste ordinazioni furono annullate, la DMR poteva contare su una nutrita lista di ordinazioni, che in certi casi andavano sino al 1999. Tuttavia, con il crollo della BVV, per quanto riguarda i nuovi contratti la situazione della DMR è cambiata totalmente: ormai è costretta a concorrere in gare di appalti pubblici, spesso in concorrenza diretta con cantieri dell'Est asiatico titolari di licenze della Man B&W o della Wärtsilä NSD. Oltre ai problemi derivanti dalla debolezza della sua situazione finanziaria, la DMR si trova in difficoltà perché è praticamente l'unica costruttrice di motori non associata né a un concessore di licenze né a un grande cantiere navale.

Nella Comunità il numero di nuove navi da carico è in calo costante. Per le autocisterne e per le navi mercantili l'Europa detiene una quota di mercato pressoché trascurabile; per le navi portacontainer, che costituiscono il punto forte della cantieristica tedesca, la situazione è peggiorata in grave misura nel 1996 e di nuovo nel 1998, con un calo considerevole delle nuove ordinazioni. Per la maggior parte, i cantieri tedeschi tentano di affrontare questo problema passando alla costruzione di altri tipi di navi o d'installazioni offshore, anche se, naturalmente, da ciò non deriva alla DMR nessuna nuova ordinazione di motori di navi.

Nel 1994/95 e di nuovo nel 1998 sui prezzi in DEM dei motori di navi si sono esercitate forti pressioni. Secondo la società consulente della DMR, i prezzi dovrebbero rimanere al loro attuale basso livello sino a tutto il 2001, l'ultimo anno al quale si riferiscono le previsioni. Nel frattempo, il concorrente principale è divenuto la Corea, dove negli ultimi anni si sono aperte alcune grandi fabbriche di motori. Nondimeno, grazie alla loro vicinanza geografica con i cantieri navali europei, i costruttori europei e in particolare la DMR, forte del suo nuovo stabilimento, sono in posizione vantaggiosa per quanto riguarda i servizi, soprattutto per l'assistenza postvendita e per il collaudo. Nel 1998 gli operatori di mercato hanno registrato per la maggior parte risultati finanziari insoddisfacenti. I profitti provengono dalla fornitura di pezzi di ricambio e dalle riparazioni, piuttosto che dalla vendita di nuovi motori. Nonostante gli accordi di licenza, vi e un'accesa concorrenza non soltanto tra i concessori di licenze ma anche tra i fabbricanti di motori, benché tale concorrenza si eserciti soprattutto fuori della Comunità.

9. Dopo il crollo del gruppo BVV nel febbraio 1996, il BvS e il Land Meclemburgo-Pomerania Anteriore negoziarono con il curatore fallimentare della BVV la scissione della DMR dal gruppo. Le trattative subirono ritardi poiché in parallelo se ne stavano svolgendo altre — che tuttavia si conclusero senza successo nel settembre 1996 — per vendere in tempi brevi la DMR a uno dei concessori di licenze (MAN B&W). Mediante contratto del 28 aprile 1997, la BVV Zwischenholding Vulkan Industrie Holding GmbH (una Sprl holding intermediaria della holding della Vulkan Industrie: sigla VIH), che era in procedura di dichiarazione di fallimento, cedette a prezzo simbolico le sue azioni al BvS (51 %) e al Land Meclemburgo-Pomerania Anteriore (49 %). Contemporaneamente si decise che, con riserva dell'accordo della Commissione ([11]), la VIH avrebbe rinunciato al rimborso dei 54,8 milioni di DEM di crediti nei confronti della DMV, versati in applicazione del sistema di concentrazione della liquidità che era in funzione sino all'inizio del 1996.

Secondo il rapporto di audit del 1996, in quell'anno il fallimento della DMR era stato evitato soltanto perché la VIH aveva rinunciato ad essere creditrice privilegiata e perché il BvS e le autorità del Land avevano dichiarato a titolo informale che avrebbero acquistato la DMR.

10. Il BvS e il Land Meclemburgo-Pomerania Anteriore acquistarono la DMR con la ferma intenzione di privatizzarla al più presto: già dal 1996 avevano concluso un accordo con la Goldman, Sachs & Co. OHG perché li aiutasse nella ricerca di potenziali acquirenti. Nondimeno, vendere risultò estremamente difficile: dato l'alto grado di concentrazione in quel ramo d'attività, il numero di potenziali acquirenti era molto esiguo. Inoltre, la prima cosa da fare era rinegoziare gli accordi di licenza, poiché gli accordi precedenti erano stati conclusi con la DMV quando era ancora una filiale della BVV e per trasferirli alla DMR era necessaria l'approvazione dei concessori di licenze. In terzo luogo, era molto arduo vendere la DMR finché non era chiaro il futuro dei suoi principali clienti: i cantieri (Srl) Volkswerft GmbH e MTW-Schiffswerft GmbH furono privatizzati soltanto all'inizio del 1998.

Le trattative con i potenziali investitori, avviate all'inizio del 1998, non hanno dato sinora nessun risultato tangibile. Secondo la lettera inviata dalla Germania il 30 settembre 1998, trattative per la privatizzazione sono in corso con la fabbrica polacca di motori H. Cegielski SA di Poznan (una SpA qui in appresso indicata con la sigla HCP), che tuttavia è essa stessa in fase di privatizzazione e di ristrutturazione. Restano piuttosto vaghi anche tutti gli altri progetti menzionati, come le trattative con due consorzi di medie imprese d'ingegneria meccanica che utilizzerebbero gli impianti della DMR soprattutto per la fabbricazione di altri prodotti. Si deve dunque constatare che, nella sua attuale configurazione, vi sono scarse prospettive di privatizzare la DMR. La Germania ritiene la privatizzazione impossibile se non si accordano a quest'impresa aiuti supplementari in forma di rinuncia ai crediti e per sopperire ai costi di altri licenziamenti.

11. Il tentativo della DMR di elaborare un piano di ristrutturazione con l'aiuto del consulente aziendale Arthur D. Little (ADL) subì gravi ritardi a causa delle trattative per la privatizzazione nel 1996, che non diedero infine nessun risultato. Il piano, attuato parzialmente dall'autunno 1996 e portato a termine da ADL nel luglio 1997, era fondato principalmente sui presupposti di una produzione annuale di 15-18 motori e della stabilità dei prezzi (1997) in DEM. Il piano prevedeva 56 provvedimenti diversi intesi a ridurre drasticamente i costi di produzione ed a realizzare utili dal 1997 in poi. La DMR riuscì ad attuare pressoché tutti tali provvedimenti, tranne la prevista riduzione delle retribuzioni: fu quindi in grado di ridurre le perdite d'esercizio nel settore della costruzione di motori navali da 31,7 milioni di DEM (1996) a 22,1 milioni di DEM (1997) e nel 1998 avrebbe realizzato un utile di 9,4 milioni di DEM se non si fossero rivelati necessari ammortamenti straordinari e riserve per rischi di perdite negli anni successivi.

([10]) Tra cui Bremer Vulkan Werft, Schichau Seebeckwerft, Flender Werft, MTW-Schiffswerft e Volkswerft.

([11]) Cfr. la nota 4. La BVV deteneva oltre il 99 % delle azioni della VIH ed esercitava su questo gruppo il pieno controllo finanziario ed aziendale. Delle procedure di fallimento della BVV e della VIH si occupa il medesimo curatore fallimentare.

La crisi asiatica e in particolare la situazione della cantieristica coreana hanno causato all'inizio del 1998 una forte riduzione dei prezzi dei motori navali; inoltre, i cantieri tedeschi hanno concluso pochissimi contratti per la costruzione di navi mercantili con motori diesel a due tempi. Di conseguenza, anche la DMR ha ricevuto scarsissime ordinazioni nel 1998. Gli azionisti della DMR hanno quindi chiesto ad ADL di rivedere il piano di ristrutturazione del luglio 1997. L'ultima versione del piano ha la data del 21 dicembre 1998: secondo ADL la situazione del mercato dovrebbe restare molto critica fino al 2001, a causa dei prezzi bassi e dell'esiguità della domanda. È necessario ridurre la produzione a soli [...] motori nel 1999, [...] nel 2000 e [...] nel 2001: ancora di meno sarebbe insostenibile sotto il profilo economico. Oltre al licenziamento di altri 140-150 dipendenti, il piano prevede chiusure temporanee nel 1999, blocco delle retribuzioni sino a tutto il 2000 ed una certa diversificazione della produzione. Scopo esplicito di questo piano aziendale è superare la crisi attuale, ridurre al minimo le perdite nel 1999/2000 e raggiungere la soglia minima di redditività nel 2001. Non vi figurano le prospettive per il futuro della DMR a medio e lungo termine.

12. La Commissione aveva aperto ed esteso la procedura poiché aveva dubbi:

a) sulla possibilità di ripristinare la redditività della DMR mediante la ristrutturazione prevista;

b) sul fatto che l'aiuto, d'importo molto ingente, fosse limitato allo stretto necessario e sul rischio che i costi di finanziamento insolitamente bassi portassero a distorsioni di concorrenza sul mercato dei motori navali e dei prodotti delle fonderie.

III. **OSSERVAZIONI DI TERZI INTERESSATI**

Dopo l'inizio della procedura, la Commissione ricevette le osservazioni di uno Stato membro, che con lettera del 16 maggio 1997 si dichiarò favorevole alla posizione della Commissione stessa. Con lettera del 6 giugno 1997 la Commissione trasmise queste osservazioni alla Germania perché esprimesse il suo parere al riguardo, cosa che la Germania non ha fatto.

Sull'estensione della procedura la Commissione non ha ricevuto osservazioni di terzi interessati.

IV. **OSSERVAZIONI DELLA GERMANIA**

I pareri espressi dalla Germania fino alla decisione della Commissione di estendere la procedura sono ripresi ed esaminati nella comunicazione al riguardo ([12]). Con lettera del 20 febbraio 1998 la Germania fornì informazioni particolareggiate sul piano di produzione della DMR, sul progredire della ristrutturazione, sul finanziamento di questa e sulla situazione delle trattative con i potenziali acquirenti.

([12]) Cfr. la nota 2.

Il piano di ristrutturazione fu esaminato il 1º luglio 1998 in un incontro presso la sede della DMR, al quale parteciparono rappresentanti del Governo federale, del Land Meclemburgo-Pomerania Anteriore, del BvS, della DMR e della Commissione. Si concluse che il piano aziendale previsto nel piano di ristrutturazione del 1997 non corrispondeva più alla realtà del mercato, profondamente modificatasi già dalla fine del 1997. Si convenne sulla necessità di una revisione sostanziale del piano aziendale.

Con lettera del 30 settembre 1998, la Germania presentò un progetto provvisorio riveduto ([13]), fondato sulla produzione annuale di 10 motori. Nella sua risposta del 30 novembre 1998, la Commissione espresse forti dubbi sull'attuabilità del progetto che a suo giudizio, non era atto a risanare la situazione finanziaria dell'impresa e avrebbe richiesto sovvenzioni statali illimitate.

Con lettera del 21 dicembre 1998, ricevuta dalla Commissione il 30 dicembre, la Germania informò che, per tener conto del persistente aggravarsi della situazione del mercato, il Consiglio di amministrazione della DMR, in una riunione del 7 dicembre, aveva deciso di apportare al piano aziendale altre modifiche. Nella sua risposta del 26 gennaio 1999, la Commissione informò la Germania della sua posizione su queste ultime modifiche: pur riconoscendo che ora il piano era più realistico, la Commissione faceva notare che esso appariva come un piano di salvataggio temporaneo piuttosto che come un'autentica strategia di ristrutturazione e che non comportava nessun cambiamento del problema di fondo, cioè che la DMR avrebbe avuto bisogno di altri aiuti statali e che non vi erano prospettive realistiche di attuare la privatizzazione.

V. **VALUTAZIONE DEI PROVVEDIMENTI D'AIUTO**

1. I prestiti per il totale di 74,5 milioni di DEM e la successiva rinuncia agli interessi da parte del BvS e del Land Meclemburgo-Pomerania Anteriore dall'aprile 1996 si configurano come aiuto di Stato. Costituiscono aiuto di Stato anche le garanzie statali a copertura dell'importo di 80 milioni di DEM. Nel rapporto di audit del 1995 è indicato con chiarezza che la DMR (a quell'epoca ancora DMV) era in grado di proseguire le sue attività soltanto grazie ai prestiti e/o garanzie statali ([14]). Di conseguenza, la DMR non poteva attendersi prestiti da istituti finanziari commerciali.

Un altro prestito di 25 milioni di DEM accordato dal BvS il 6 luglio 1994 alle condizioni di mercato fu convertito in aiuto di Stato nel giugno 1997. A quell'epoca, il BvS aveva rinunciato agli interessi su tale prestito e aveva annunciato che, in caso di necessità, questo sarebbe stato convertito in partecipazione azionaria ([15]).

La prevista erogazione di 10 milioni di DEM per finanziare i pagamenti volontari nell'ambito del «piano sociale» per i licenziamenti previsti nel 1999 costituisce un altro aiuto di Stato, poiché tali pagamenti derivano da un accordo specifico concluso con i dipendenti e con le organizzazioni sindacali. Quest'aiuto non forma oggetto dell'estensione della procedura, notificata soltanto alla data del 21 dicembre 1998.

([13]) Nel capitolo II del presente testo si riferisce ampiamente sul contenuto delle lettere del 30 settembre e del 21 dicembre, per fornire un quadro esauriente dei piani di ristrutturazione.

([14]) C&L Treuarbeit Deutsche Revision AG, Bericht (relazione della SpA incaricata della revisione dell'operato della Treuhand) n. 18 10 0147, Dieselmotorenwerk Vulkan GmbH Rostock, Prüfung des Jahresabschlusses zum (Analisi del bilancio annuale al) 31.12.1995, punto 125.

([15]) Cfr. il capitolo II, punto 4.

2. Secondo l'accordo del 28 aprile 1997 sull'assorbimento della DMR (allora DMV) da parte del BvS e del Land Meclemburgo-Pomerania Anteriore, la VIH avrebbe venduto la DMV a prezzo nullo e avrebbe rinunciato ai suoi diritti sull'importo di 54,8 milioni di DM (compresi gli interessi maturati), derivanti dal sistema di concentrazione della liquidità attuato presso il gruppo Bremer Vulkan sino ai primi mesi del 1996. Il valore di mercato dei diritti della VIH era certamente molto inferiore al valore nominale di 54,8 milioni di DEM e probabilmente era vicino allo zero, poiché in una procedura di fallimento i prestiti sarebbero stati considerati alla stregua di partecipazione azionaria. Di conseguenza, la VIH e il suo amministratore difficilmente potevano aspettarsi di ricavare qualcosa dai loro diritti se avessero conservato la proprietà della DMR. Inoltre, ogni altro acquirente privato della DMR avrebbe preteso che la venditrice VIH rinunciasse ai suoi diritti sulla DMR, poiché era evidente che il valore della società era negativo. A tale riguardo, quindi, il BvS e il Land Meclemburgo-Pomerania Anteriore si sono comportati come investitori privati. Di conseguenza, la Commissione può ammettere che il provvedimento in oggetto sia rispondente al principio dell'investitore privato e non costituisca quindi aiuto di Stato.

3. L'aiuto suddetto deve essere esaminato a norma dell'articolo 92 del trattato e in base ai criteri indicati negli orientamenti comunitari sugli aiuti statali per il salvataggio e per la ristrutturazione delle imprese in difficoltà (gli «orientamenti») ([16]). Eccettuata l'erogazione di 10 milioni di DEM notificata il 21 dicembre 1998, si deve considerare che globalmente l'aiuto non è stato notificato, poiché tutti i provvedimenti sono stati attuati prima che la Commissione potesse prendere posizione al riguardo. La Germania non ha rispettato gli obblighi di notifica previsti all'articolo 93, paragrafo 3, del trattato.

4. Negli orientamenti si distingue tra aiuto per il salvataggio e aiuto per la ristrutturazione. Nel caso in oggetto è difficile operare una simile distinzione, poiché la DMR era già in ristrutturazione quando il gruppo Bremer Vulkan si disintegrò all'inizio del 1996. Fino all'autunno del 1996 vi erano validi motivi di credere di poter vendere la DMR a uno dei concessori di licenza: di conseguenza, si ritardarono l'elaborazione di un nuovo piano di ristrutturazione e la scissione della DMR dalla VIH. Gli elementi fondamentali del piano di ristrutturazione furono decisi l'11 febbraio 1997 ([17]) e su tale base il BvS e il Land Meclemburgo-Pomerania Anteriore acquisirono tutte le azioni della DMR, mediante contratto del 28 aprile 1997. La Commissione fu informata del piano di ristrutturazione deciso dalla Germania con lettera del 10 settembre 1997. Era evidente che i provvedimenti per la ristrutturazione finanziaria della DMR adottati dai nuovi proprietari immediatamente dopo aver rilevato la società erano proiettati su un più lungo periodo. Ai sensi degli orientamenti si ritiene quindi legittimo considerare aiuto per il salvataggio l'aiuto concesso prima del contratto di acquisto del 28 aprile 1997 e aiuto per la ristrutturazione tutto l'aiuto concesso successivamente.

5. Secondo gli orientamenti, l'aiuto per il salvataggio:

i) *Deve consistere in apporti pecuniari in forma di garanzie su prestiti oppure di prestiti ai tassi d'interesse del mercato.*

L'aiuto di Stato fu fornito in questa forma durante il periodo di salvataggio. Ai prestiti dal BvS si applicava un tasso d'interesse superiore di tre punti percentuali al tasso di sconto, il che si poteva considerare un tasso di mercato, data la durata inizialmente molto breve prevista per i prestiti. Anche alla linea di credito garantita dallo Stato si applicava un tasso d'interesse di mercato. Le garanzie di rimborso di inizialmente 15 milioni di DEM (per lo più in forma di avallo) consentono anch'esse il proseguimento delle attività aziendali alle condizioni del mercato e, per la maggior parte, servono a coprire le garanzie bancarie necessarie per i pagamenti anticipati ricevuti per motori navali ancora in costruzione.

ii) *Deve esser limitato all'importo necessario per consentire il proseguimento delle attività dell'impresa.*

La Germania ha fornito la prova che i fondi accordati erano limitati all'importo minimo e venivano erogati soltanto alla scadenza degli obblighi di pagamento. A prescindere da importi molto modesti, i prestiti e le garanzie sono serviti a finanziare la gestione corrente della DMR, poiché questa società, facente parte della BVV di cui era stato dichiarato il fallimento, aveva perduto tutto il suo capitale di gestione e non aveva praticamente nessun accesso a finanziamenti privati. I suoi clienti erano soprattutto i cantieri navali dell'ex BVV, anch'essi in cattiva situazione finanziaria, che dovevano essi stessi formare oggetto di una ristrutturazione finanziaria.

iii) *Deve essere erogato soltanto per il tempo necessario (in genere non superiore a sei mesi) per elaborare un piano di risanamento necessario ed attuabile*

Come già si è detto, in questo caso particolare la Commissione può accettare i ritardi nell'elaborazione di un piano di ristrutturazione attuabile, principalmente perché la prevista vendita dell'impresa nel settembre 1996 non andò in porto all'ultimo minuto a causa di una decisione di politica commerciale presa dal curatore fallimentare della BVV ([18]) ma anche a causa della situazione estremamente complessa dovuta al disintegrarsi della BVV.

iv) *Deve essere giustificato da gravi motivi sociali e, consentendo il proseguimento delle attività dell'impresa, non deve perturbare l'equilibrio del settore negli altri Stati membri.*

Le sedi operative della DMR si trovano quasi tutte a Rostock e in piccola parte a Bremerhaven. In entrambe tali regioni, che sono classificate come zone assistite, si riscontra un tasso di disoccupazione molto elevato. Su tutte e due, inoltre, ha inciso gravemente il crollo della BVV, uno dei massimi datori di lavoro industriali. L'aiuto per il salvataggio è dunque giustificato da motivi sociali.

([16]) GU C 368 del 23.12.1994, pag. 12.
([17]) KPMG Deutsche Treuhand Gesellschaft, Prüfungsbericht zum Jahresabschluß (Relazione analitica della Treuhand sul bilancio annuale) 1996.
([18]) Il curatore fallimentare decise di non vendere le azioni delle Neue Sulze Diesel detenute dalla VIH insieme con quelle della DMR, per poter ottenere prezzi migliori.

L'analisi degli effetti di questi aiuti sul corrispondente settore industriale in altri Stati membri può limitarsi al mercato tedesco dei motori navali, poiché nel periodo considerato le attività della DMR non si estendevano al di là di tale mercato ([19]). Come si è detto al capitolo II, punto 8, per i fabbricanti di motori l'accesso al mercato viene ristretto dagli accordi di licenza, che di norma ne delimitano la zona di attività. Tuttavia, questi accordi non assicurano nessun monopolio all'interno della zona di attività: in pratica, per ogni motore il cantiere navale aggiudica il contratto di concerto con l'armatore, e per i contratti più cospicui di norma vi è una concorrenza feroce a livello mondiale. La DMR ed altri fabbricanti comunitari di motori sono in concorrenza soprattutto per i motori cosiddetti commerciali, che vengono fabbricati in base a licenza da produttori dell'Est asiatico, per lo più coreani. Questi produttori dominano il mercato e determinano i prezzi: di conseguenza, la competitività dei fabbricanti europei per le varie categorie di motori standard dipende in gran parte dai tassi di cambio e dall'utilizzo della capacità in Asia. Per fabbricare un motore navale diesel ci vuole un anno e l'iter globale, dalle trattative contrattuali sino alla consegna, può durare anche due anni. Nel periodo di salvataggio considerato nella presente decisione (dal 1996 alla primavera 1997), la DMR non ha ricevuto nuove ordinazioni ed è vissuta della sua lista di ordinazioni risalente all'epoca del boom delle navi portacontainer, alla fine del 1995. Data questa specifica situazione, si può concludere che l'aiuto per il salvataggio non ha avuto effetti negativi sui concorrenti comunitari.

Sebbene l'aiuto per il salvataggio non sia stato notificato e quindi sia stato erogato illegittimamente, la Commissione ha potuto dichiararlo compatibile con il mercato comune date le circostanze specifiche sopra descritte. Tali provvedimenti erano intesi ad assicurare la sopravvivenza a breve termine della DMR e, in considerazione delle loro caratteristiche, soddisfano i criteri stabiliti negli orientamenti.

6. L'aiuto per la ristrutturazione è subentrato all'aiuto per il salvataggio — dato che tutti i provvedimenti sono stati prorogati a condizioni più vantaggiose — e si è concretato in quanto segue ([20]):

— la rinuncia agli interessi e la sospensione del rimborso dei prestiti erogati nel periodo di salvataggio e nell'ambito della precedente strategia di privatizzazione del 1994;

— l'apertura di nuovi crediti e l'aumento dei crediti di avallo da 15 a 60 milioni di DEM.

7. La sospensione degli interessi e l'estinzione del debito per i prestiti descritti particolareggiatamente al capitolo II, punto 4, per l'importo totale di 74,5 milioni di DEM, nonché l'annuncio che questi prestiti potevano trasformarsi in crediti secondari, vanno considerati elementi determinanti la conversione dei prestiti in sovvenzioni al 100 %. Con lettera del 10 settembre 1997, la Germania aveva informato la Commissione che il BvS e il Land Meclemburgo-Pomerania Anteriore consideravano questi prestiti come crediti secondari, che potevano trasformarsi in partecipazione azionaria.

([19]) Come si è detto più sopra, nella presente decisione non si tiene conto delle filiali.

([20]) Per la descrizione particolareggiata cfr. i punti 4 e 9 del capitolo II.

Anche la linea di credito di 25 milioni di DEM aperta nel giugno 1997 e parzialmente utilizzata fu dichiarata credito secondario. Con lettera del 20 febbraio 1998, la Germania dichiarò che l'eventuale rimborso poteva decorrere dal 1º gennaio 1999 soltanto se l'esposizione debitoria dell'impresa non fosse risultata eccessiva. Anche questo provvedimento va dunque considerato una sovvenzione al 100 % dell'importo del credito erogato, poiché l'esposizione debitoria della DMR è eccessiva: secondo i rapporti di audit per il 1996 e il 1997, l'impresa registrava un elevato disavanzo, che non poteva essere coperto dal capitale netto.

L'aiuto pecuniario totale ammonta quindi a 99,5 milioni di DEM, dei quali 10 milioni di DEM devono essere dedotti perché sono stati utilizzati per le filiali WPM e MMG.

Gli avalli per 60 milioni di DEM forniti dal BvS e dal Land Meclemburgo-Pomerania Anteriore coprono essenzialmente i rischi di esecuzione del contratto e di garanzia di consegna relativi ai contratti della DMR. Tenuto conto della natura delle attività, la perdita totale è molto improbabile poiché, anche in caso di fallimento, la maggior parte dei contratti resta in corso di esecuzione. In considerazione delle perdite parziali che, come attesta l'esperienza, si devono prevedere in tali situazioni, la Commissione ha stimato l'intensità degli aiuti al 20 %, equivalente ad una sovvenzione di 12 milioni di DEM.

Secondo la lettera della Germania del 20 febbraio 1998, la garanzia di 10 milioni di DEM fornita dal Land Meclemburgo-Pomerania su un prestito bancario dello stesso importo è stata ridotta a 6,85 milioni di DEM in considerazione dei rimborsi nel frattempo effettuati dalla DMR. L'intensità degli aiuti è del 100 % del saldo non ancora rimborsato. Lo stesso vale per la garanzia di 10 milioni di DEM fornita dal BvS sui prestiti per la sopravvivenza a breve termine.

8. Il totale degli aiuti erogati in forma di garanzie e di prestiti convertiti de facto in sovvenzioni si situa dunque a 118,35 milioni di DEM, pari a circa 60,5 milioni di EUR. (Data tale conversione, l'aiuto a scopo di salvataggio non presenta elementi d'aiuto, poiché logicamente l'intensità degli aiuti non può superare il 100 %.). Da questo totale si possono sottrarre gli importi delle linee di credito previste che non erano ancora stati versati alla data della presente decisione. Un importo aggiuntivo di 10 milioni di DEM è previsto per il 1999 per finanziare il piano sociale.

9. L'aiuto va esaminato in base ai seguenti criteri per gli aiuti alla ristrutturazione, indicati negli orientamenti:

i) *Ripristino della redditività*

Quando ha deciso di estendere la procedura, la Commissione aveva dubbi riguardo alla capacità della DMR di sopperire a tutti i suoi costi, in particolare ai costi di finanziamento. Gli sviluppi del 1998 e l'ultima versione del piano di ristrutturazione, secondo quanto indicato dalla Germania nella lettera del 21 dicembre 1998 (cfr. il capitolo II della presente decisione), mostrano che la DMR non presenta redditività finanziaria: dal 1995 questa società ha subito perdite estremamente gravi, che l'hanno portata a un'esposizione debitoria eccessiva.

Si prevede che l'impresa registrerà altre perdite nel 1999 e nel 2000 e che nel 2001 non sarà in grado di pagare gli interessi sui prestiti dei suoi azionisti. La DMR rimane dipendente dal proseguimento dell'aiuto alla gestione come minimo sino a un lontano futuro. La Germania ha dichiarato che senza un aiuto statale supplementare la privatizzazione risulta impossibile. A medio termine, sul mercato comunitario sono deboli le prospettive di ripresa dei motori navali diesel a due tempi. Quindi, poiché nel futuro prevedibile non ci si può attendere nessun ritorno alla redditività, questa condizione degli orientamenti non risulta soddisfatta.

ii) *Prevenzione di eccessive distorsioni della concorrenza derivanti dall'aiuto*

Sebbene la concorrenza sul mercato dei motori navali diesel sia limitata a causa della struttura del mercato descritta al capitolo II, punto 8, il finanziamento continuo della DMR tramite un aiuto di Stato va considerato una distorsione della concorrenza, soprattutto poiché le ordinazioni attuali non coprono i costi. Non si possono escludere effetti negativi sui concorrenti europei, per la maggior parte anch'essi in difficoltà, in particolare poiché questi altri produttori europei dispongono per lo più di capacità minori e non sono in grado di ammodernarsi. La riduzione della capacità della DMR, programmata in considerazione dell'attuale situazione d'emergenza, non si può considerare irreversibile ai sensi degli orientamenti: la DMR potrebbe ritornare in tempi brevi alla sua capacità iniziale, riassumendo il personale necessario.

iii) *Aiuto proporzionale ai costi e ai benefici della ristrutturazione*

L'aiuto è stato limitato al minimo necessario perché la società proseguisse le proprie attività, ma la beneficiaria non è stata in grado di apportare un contributo di rilievo ai costi di ristrutturazione e non si può prevedere di vendere la DMR a un prezzo redditizio. I lati positivi consistono essenzialmente nel preservare l'occupazione (a titolo, temporaneo) in due regioni nelle quali si riscontra grave disoccupazione. Tuttavia, secondo gli orientamenti, a medio e lungo termine non si aiuta una regione tenendo artificialmente in vita imprese che, per motivi strutturali o di altra natura, sono condannate al fallimento. Nondimeno, poiché secondo- la Commissione l'aiuto deve sopperire ai costi sociali dei provvedimenti di ristrutturazione, in particolare nelle regioni dove il tenore di vita è basso e la sottoccupazione è grave, come è descritto negli orientamenti ([21]) nelle direttive sull'aiuto statale alle regioni ([22]), la Commissione può ammettere l'erogazione di 10 milioni di DEM intesa per l'aiuto sociale nel 1999.

Di conseguenza, la Commissione ha concluso che l'aiuto per la ristrutturazione già erogato e la prevista proroga dei provvedimenti non rispondono agli orientamenti e non sono compatibili con il mercato comune. Invece, la prevista erogazione di 10 milioni di DEM a titolo di aiuto sociale per il 1999 può esser considerata compatibile con il mercato comune.

([21]) Cfr. la nota 16, punto 3.2.5.
([22]) GU C 74 del 10.3.1998, pag. 9, punto 4.15.

VI. **CONCLUSIONI**

A giudizio della Commissione, la Germania ha proceduto illegittimamente a una serie di provvedimenti intesi al salvataggio e alla ristrutturazione della DMR, violando l'articolo 93, paragrafo 3, del trattato. Tuttavia, i prestiti e le garanzie accordati prima dell'aprile 1997 per il salvataggio della società e per l'assorbimento della DMR da parte del BvS e del Land Meclemburgo-Pomerania Anteriore si possono ritenere compatibili con il mercato comune, considerate le speciali difficoltà derivanti dal crollo del gruppo Bremer Vulkan nel 1996. Nondimeno, la successiva rinuncia agli interessi e la sospensione del rimborso dei prestiti per l'importo di 89,5 milioni di DEM, nonché il proseguire della concessione di garanzie statali sino alla copertura dell'importo nominale di 80 milioni di DEM, non si possono considerare compatibili con il mercato comune, poiché tali provvedimenti non rispondono ai criteri stabiliti negli orientamenti. Di conseguenza, si deve porre fine a tali provvedimenti e si deve procedere al recupero dell'aiuto. L'intenzione di erogare 10 milioni di DEM a titolo di aiuto sociale può esser considerata compatibile con il mercato comune,

HA ADOTTATO LA SEGUENTE DECISIONE:

Articolo 1

I provvedimenti finanziari adottati dalla Germania tra il febbraio 1996 e l'aprile 1997 per il salvataggio della Dieselmotorenwerk Rostock GmbH (a quell'epoca Dieselmotorenwerk Vulkan GmbH), incluse le disposizioni per il trasferimento della proprietà di tale impresa figuranti nel contratto del 28 aprile 1997, sono compatibili con il mercato comune ai sensi dell'articolo 92, paragrafo 3, lettera c).

Articolo 2

L'aiuto di Stato dell'importo di 118,35 milioni di DEM erogato dalla Germania dal maggio 1997 per la ristrutturazióne della Dieselmotorenwerk Rostock GmbH è incompatibile con il mercato comune.

Articolo 3

L'aiuto di Stato di 10 milioni di DEM che la Germania intende erogare per provvedimenti di carattere sociale inerenti ai licenziamenti della Dieselmotorenwerk Rostock GmbH è compatibile con il mercato comune ai sensi dell'articolo 92, paragrafo 3, lettera a).

Articolo 4

1. La Germania adotterà i provvedimenti necessari perché il beneficiario le rimborsi l'aiuto menzionato all'articolo 2, illegittimamente erogatogli.

2. La Germania procederà a questo recupero a norma delle leggi nazionali. Agli importi da recuperare sarà applicato un interesse con decorrenza dalla data in cui gli importi stessi sono stati messi a disposizione sino alla data del loro recupero, calcolando tale interesse in base al tasso di riferimento utilizzato per il calcolo dell'erogazione equivalente all'aiuto regionale.

Articolo 5

Entro i due mesi successivi alla notifica della presente decisione, la Germania informerà la Commissione dei provvedimenti adottati per ottemperarvi.

Articolo 6

La Repubblica federale di Germania è destinataria della presente decisione.

Fatto a Bruxelles, il 21 aprile 1999.

Per la Commissione

Karel VAN MIERT

Membro della Commissione