II

(Besluiten waarvan de publicatie niet voorwaarde is voor de toepassing)

COMMISSIE

BESCHIKKING VAN DE COMMISSIE
van 21 april 1999
betreffende steunmaatregelen van de Bondsrepubliek Duitsland ten gunste van Dieselmotorenwerk Rostock GmbH

(kennisgeving geschied onder nummer C(1999) 1121)

(Slechts de tekst in de Duitse taal is authentiek)

(Voor de EER relevante tekst)

(1999/600/EG)

DE COMMISSIE VAN DE EUROPESE GEMEENSCHAPPEN,

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

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

Na de overige belanghebbenden te hebben aangemaand hun opmerkingen ten aanzien van de steunmaatregelen kenbaar te maken,

Overwegende hetgeen volgt:

I. PROCEDURE

Bij schrijven van 25 april 1996 deelde Duitsland de Commissie mee dat de Bundesanstalt für vereinigungsbedingte Sonderaufgaben (BvS) 20 miljoen DEM aan reddingssteun in de vorm van een lening had toegekend aan Dieselmotorenwerk Vulkan GmbH, Rostock (hierna DMV).

Bij schrijven van 11 februari 1997 stelde de Commissie Duitsland in kennis van de inleiding van de procedure van artikel 93, lid 2, van het EG-Verdrag. Tegelijkertijd verzocht zij Duitsland haar binnen een maand alle inlichtingen te verstrekken die nodig zijn voor de beoordeling van deze steunmaatregel.

Het besluit van de Commissie tot inleiding van de procedure werd bekendgemaakt in het *Publicatieblad van de Europese Gemeenschappen* ([1]). In deze bekendmaking werden de overige belanghebbenden aangemaand hun opmerkingen over deze steunmaatregel kenbaar te maken.

Duitsland antwoordde bij schrijven van 30 april, 14 juli en 10 en 12 september 1997. Hierbij werd de Commissie in kennis gesteld van bijkomende steunmaatregelen en een herstructureringsplan. Verdere inlichtingen ontving de Commissie op 15 oktober 1997 op een bijeenkomst met vertegenwoordigers van de Duitse autoriteiten.

Bij schrijven van 17 december 1997 stelde de Commissie Duitsland in kennis van haar besluit om de procedure van artikel 93, lid 2, van het EG-Verdrag uit te breiden vanwege de bijkomende steunmaatregelen die in de tussentijd waren getroffen en vanwege de aanhoudende twijfel over de verenigbaarheid van alle herstructureringsmaatregelen met de gemeenschappelijke markt.

Het besluit om de procedure uit te breiden werd eveneens in het *Publicatieblad van de Europese Gemeenschappen* ([2]) bekendgemaakt. En opnieuw werden de overige belanghebbenden aangemaand hun opmerkingen kenbaar te maken.

II. BESCHRIJVING

1. De onderneming Dieselmotorenwerk Rostock GmbH (hierna DMR), die tussen 1995 en 31 juli 1997 de naam DMV droeg, bestond tot voor kort uit vier onderdelen:

— Hoofdkantoor en motorenbouw in Rostock-Warnemünde en in de stad Rostock met ongeveer 360 medewerkers; hier worden vooral tweetaktdieselmotoren voor vrachtschepen geproduceerd, getest en gerepareerd.

([1]) PB C 119 van 17.4.1997, blz. 8.

([2]) PB C 169 van 4.6.1998, blz. 8.

— De vroegere motorenfabriek in Bremen-Vegesack, waar tot augustus 1997 scheepsmotoren werden vervaardigd. Deze fabriek functioneert ondertussen hoofdzakelijk als gieterij en staalbouwbedrijf, waar belangrijke onderdelen voor de in Warnemünde gemonteerde motoren alsmede gieterij- en staalproducten voor andere afnemers vervaardigd worden. De fabriek in Vegesack beschikt momenteel over circa 155 werknemers.

— Mecklenburger Metallguß GmbH (hierna MMG), een middelgrote onderneming in Waren met ongeveer 110 werknemers, waar vooral vaste schroeven voor schepen worden vervaardigd. Op 27 januari 1999 ging DMR over tot de verkoop van MMG aan Walzengießerei Coswig GmbH en Herzberg & Partner GmbH.

— Wismarer Propeller und Maschinenbau GmbH (hierna WPM) in Wismar, een middelgrote fabrikant van assen en verstelbare schroeven met ongeveer 50 werknemers. Deze onderneming werd in oktober 1998 verkocht aan Schottel-Werft Josef Becker GmbH & Co. KG en Schottel Antriebstechnik GmbH.

Deze beschikking heeft alleen betrekking op de moederonderneming DMR en haar fabrieken in Rostock en Bremen. Aangezien WPM en MMG in de loop van de procedure verkocht werden en de herstructurering van deze ondernemingen gepaard gaat met afzonderlijke reddings- en herstructureringssteun, zal de Commissie ten aanzien hiervan afzonderlijke beschikkingen geven.

2. De oorsprong van DMR gaat terug tot het jaar 1947, toen de motorenfabriek in Rostock werd opgericht. Na de Duitse hereniging was DMR een onderdeel van het staatsbedrijf „Deutsche Maschinen und Schiffbau AG (DMS)". In 1992 werd DMR voor het eerst geprivatiseerd en aan Bremer Vulkan Verbund AG (hierna BVV) verkocht [3]. Bij overeenkomst van 16 december 1994 werd DMR samen met de motorfabricage van Bremer Vulkan Werft GmbH omgevormd tot de nieuwe onderneming DMV.

Na de eerste privatisering voerde DMR/DMV een investeringsprogramma uit voor een bedrag van 192,5 miljoen DEM dat vooral werd aangewend voor de bouw van een nieuwe productie-installatie voor motoren in Rostock-Warnemünde, die in 1994-1996 in bedrijf werd genomen. De investeringsinspanningen lagen boven het minimumbedrag dat in de privatiseringsovereenkomst van 1992 was vastgelegd.

DMR werd na 1990 herhaaldelijk geherstructureerd en de situatie verergerde nog door de aankoop van de noodlijdende motorenfabriek in Bremen voor de boekwaarde van 65 miljoen DEM. Volgens het accountantsverslag van 1995 bevond DMV zich sedert 1994 in ernstige economische moeilijkheden. In 1995 boekte de onderneming een verlies van 165 miljoen DEM, waardoor het eigen vermogen (inclusief reserves) van 178 miljoen DEM tot 12,9 miljoen DEM slonk. De liquiditeitspositie van de onderneming werd hoofdzakelijk door een lening van 52,6 miljoen DEM [4] in het kader van het cash-concentrationsysteem van BVV en door een BvS-lening van 25 miljoen DEM van 1994 gewaarborgd.

3. Tegen eind 1995 geraakte BVV, de moederonderneming van DMV, in ernstige financiële moeilijkheden en op 21 februari 1996 moest zij surseance van betaling aanvragen. Op 1 mei 1996 ging BVV failliet. Het cash-concentrationsysteem van BVV was eind 1995 goeddeels uitgeput. Eind maart 1996 kampte DMR met een liquiditeitstekort van ongeveer 18 miljoen DEM, dat dreigde op te lopen tot meer dan 30 miljoen DEM tegen eind april. Geen enkele handelsbank was bereid de onderneming van nieuwe kasmiddelen te voorzien.

4. Om de DMR-groep te redden en de voortzetting van de herstructurering te waarborgen, verleenden de BvS en de deelstaat Mecklenburg-Voor-Pommeren eind 1998 de volgende steun:

1. een lening van 30 miljoen DEM (20 miljoen DEM van de BvS en 10 miljoen DEM van de deelstaat Mecklenburg-Voor-Pommeren), die op 2 april 1996 was verstrekt, aanvankelijk tegen een rentevoet die 3 % boven het discontotarief lag, en met een looptijd tot 31 december 1998;
2. een lening van 19,5 miljoen DEM (BvS: 13 miljoen DEM, Mecklenburg-Voor-Pommeren: 6,5 miljoen DEM), die in juli 1996 op dezelfde voorwaarden als in punt 1 was verstrekt;
3. een lening in de vorm van een kredietlijn van 25 miljoen DEM (andermaal door de BvS en Mecklenburg-Voor-Pommeren tezamen gefinancierd), met een looptijd tot 31 december 1999, waarvan de eerste tranche van 15 miljoen DEM in juni 1997 werd uitbetaald terwijl de tweede tranche nog niet volledig is uitgekeerd;
4. overheidsgaranties tot 15 miljoen DEM, die in september 1997 tot maximaal 60 miljoen DEM werden verhoogd. Het betreft hier achterborgtochten (avalgaranties) voor ontvangen vooruitbetalingen alsmede voor betalings- en uitvoeringsgaranties van DMR in het kader van orders voor scheepsmotoren; de garanties zouden oorspronkelijk bij de privatisering, maar uiterlijk op 31 december 1999 aflopen;
5. een garantie van de deelstaat Mecklenburg-Voor-Pommeren van 100 % [5] die op 22 februari 1996 werd verstrekt ter dekking van een krediet van een handelsbank ten belope van 10 miljoen DEM;
6. een garantie van 100 % ter dekking van een kredietlijn van 10 miljoen DEM die in het najaar van 1997 door de BvS en Mecklenburg-Voor-Pommeren werd verstrekt met een looptijd tot 31 december 1998.

[3] De verkoops- en overdrachtsovereenkomst werd op 11 augustus 1992 door de Treuhandanstalt en DMS enerzijds en BVV en Schichau Seebeckwerft AG anderzijds gesloten. Deze privatisering viel onder de Treuhand-regeling van 1992 (beschikking van de Commissie van 8 december 1992). Op grond daarvan was afzonderlijke aanmelding bij de Commissie niet vereist aangezien de grootte van DMR en de hoogte van de met de privatisering verbonden financiële tegemoetkomingen onder de drempelwaarden lagen.

[4] Stand op 31 december 1995. Zie de beschikking van de Commissie van 22 juli 1998 (nog niet in het Publicatieblad bekendgemaakt) over het oneigenlijke gebruik van herstructureringssteun aan MTW-Schiffswerft en Volkswerft Stralsund, die deel uitmaakten van het vroegere BVV en de niet-goedgekeurde uitbetaling van een investeringslening van 112,4 miljoen DEM aan MTW-Schiffswerft. In deel II, punt 5, van de voornoemde beschikking wordt een uitvoerige beschrijving gegeven van het cash-concentrationsysteem. Zoals in deel IV van deze beschikking uiteen wordt gezet, is het zeer waarschijnlijk dat een deel van de misbruikte steun is doorgesluisd naar de belangrijkste schuldenaars, waartoe DMR behoorde. Door de vermenging van middelen was het tot op heden echter niet mogelijk hiervoor een sluitend bewijs te leveren.

[5] Deze garantie wordt door hypotheken ten belope van 35 miljoen DEM ten volle gedekt.

Bij schrijven van 10 september 1997 deelde Duitsland de Commissie mee dat de BvS en Mecklenburg-Voor-Pommeren afgezien hadden van betaling van rente en aflossing voor de in de punten 1 tot en met 3 genoemde leningen en bereid waren deze zonodig in achtergestelde aandeelhoudersleningen om te zetten. Volgens het accountantsverslag van 1997 ([6]) waren leningen ten belope van 49,5 miljoen DEM achtergesteld verklaard teneinde een faillissement te vermijden. In dezelfde brief deelde Duitsland de Commissie mee dat de BvS had afgezien van de rente over een in 1994 verstrekte investeringslening van 25 miljoen DEM en dat deze lening zonodig in eigen vermogen omgezet zou worden. Oorspronkelijk bedroeg de rente 8,5 % op jaarbasis. De lening had een looptijd tot 30 oktober 2000.

In een brief van 21 december 1998 stelde Duitsland de Commissie in kennis van de voorgenomen toekenning van 10 miljoen DEM aan sociale steun, die de BvS en Mecklenburg-Voor-Pommeren beschikbaar willen stellen voor het in 1999 geplande ontslag van 140-150 werknemers. In het bijgevoegde gedetailleerde herstructureringsplan ([7]) werd ook de noodzakelijke verlenging van de overheidsgaranties van 60 miljoen DEM tot ten minste eind 2001 vermeld.

5. Sedert 1996 heeft DMR een aantal financiële maatregelen genomen ter ondersteuning van de dochterondernemingen WPM en MMG. Aangezien deze beschikking geen betrekking heeft op de twee laatstgenoemde ondernemingen, moeten de aan hen verschafte bedragen worden afgetrokken. Uit de brieven van de Duitse autoriteiten van 10 september 1997 en 14 december 1998 ([8]) en de accountantsverslagen blijkt dat in ieder geval de afstand van schuldvorderingen en de kapitaalverhogingen ten gunste van WPM en MMG geherfinancierd werden met aan DMR verleende steun. Van de in punt 4 genoemde steun moet derhalve een bedrag van 10,0 miljoen DEM worden afgetrokken, aangezien dit niet voor DMR maar voor haar dochterondernemingen werd aangewend ([9]).

6. De financiële resultaten van DMR in de periode 1994-1998 geven sterke schommelingen te zien, die overeenkomen met de hevige schommelingen in de kernactiviteit van DMR, te weten de productie en reparatie van scheepsmotoren. Deze activiteit draagt voor meer dan 80 % bij tot de omzet van de onderneming. De in onderstaande tabel opgenomen cijfers zijn echter niet zonder meer vergelijkbaar, aangezien de verslaglegging vanaf het boekjaar 1995 fundamenteel werd gewijzigd. De positieve resultaten over 1997 zijn hoofdzakelijk toe te schrijven aan het afzien van schuldvorderingen in verband met afsplitsing van DMR uit BVV.

DMR/DMV: Omzet en financiële resultaten 1994-1998

(in miljoen DEM)

Jaar	Omzet	Exploitatiecijfers	Resultaten boekjaar
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])	[...] (*)	geen gegevens	[...]
1999 (p)	[...]	geen gegevens	[...]
2000 (p)	[...]	geen gegevens	[...]
2001 (p)	[...]	geen gegevens	[...]

([1]) Verwachte resultaten op grond van het herstructureringsplan van 1997.

([2]) Geraamd resultaat overeenkomstig het gewijzigde plan van december 1998 (DMR zonder WPM en MMG); reden voor de verslechtering van de jaarresultaten over 1998 zijn vooral de voorzieningen voor verliezen die gepaard gaan met de afslanking die voorzien is voor de komende jaren.

(*) Bedrijfsgeheim

7. Het aantal afgeleverde scheepsmotoren bedroeg 19 in 1994, 17 in 1995, 29 in 1996, 18 in 1997 en 17 in 1998. In 1999 zullen er [...], in 2000 [...] en in 2001 [...] motoren worden vervaardigd.

Van 1993 tot 1997 was DMR de grootste aanbieder van grote tweetaktdieselmotoren in de Gemeenschap. In Duitsland had de onderneming een marktaandeel tussen de 53 % (1995) en 83 % (1996). Voor 2000/2001 hoopt DMR haar marktaandeel in Duitsland op circa 50 % te handhaven.

8. DMR maakt tweetaktdieselmotoren voor vrachtschepen. Deze motoren worden in de regel in tankers, bulkcarriers en containerschepen ingebouwd, terwijl de meeste overige scheepstypen met viertaktmotoren zijn uitgerust. De motoren worden in licentie vervaardigd. Over de hele wereld zijn er drie licentiegevers voor scheepsmotoren: MAN B & W AG (Duitsland), Wärtsilä NSD Oy AB (Finland) en Mitsubishi Heavy Industries (Japan). DMR heeft met alle drie licentiegevers overeenkomsten gesloten, maar geen gebruik gemaakt van de licentie van Mitsubishi. De licentieovereenkomsten gelden voor Duitsland en Oost-Europa, met uitzondering van Polen en Kroatië. De vraag hangt derhalve hoofdzakelijk af van de orderportefeuille van Duitse werven die vrachtschepen bouwen.

Zolang DMR deel uitmaakte van de groep Bremer Vulkan Verbund, werden haar bijna alle orders voor motoren van de verschillende werven van BVV gegund, en het oorspronkelijke ondernemingsconcept berustte op de premisse dat aldus de volledige benutting van de capaciteit van DMR gewaarborgd zou zijn. Daarentegen kreeg DMR nauwelijks orders van andere werven, aangezien deze weinig genegen waren om opdrachten aan één van hun concurrenten te geven.

([6]) De Commissie heeft deze op 6 oktober 1998 ontvangen.
([7]) Arthur D. Little, Überarbeitete Geschäftsplanung 1999-2001, hoofdstuk 3.4.
([8]) Kennisgeving van de privatisering van WPM.
([9]) Bij wijze van toelichting:

a) WPM
Verstrekking van kasmiddelen: 1,5 miljoen DEM
Leveringen en dienstverrichtingen: 0,6 miljoen DEM
Gebruiksvergoedingen: 0,2 miljoen DEM

b) MMG
Kapitaalverhoging (goederenkapitaal, grond): 1,70 miljoen DEM
Kapitaalverhoging (kapitaalinbreng): 6,00 miljoen DEM

In 1995 haalden de werven van BVV ([10]) talrijke orders binnen voor containerschepen. Hoewel enkele bestellingen later geannuleerd werden, zag de orderpositie voor DMR er derhalve heel goed uit; in enkele gevallen liepen deze bestellingen zelfs door tot 1999. Na de ondergang van BVV veranderde de situatie bij de binnenkomende orders echter volledig. DMR is voortaan genoodzaakt opdrachten in de wacht te slepen op de vrije markt, waarbij zij vaak rechtstreeks moet concurreren met Oost-Aziatische licentiehouders van Man B & W of Wärtsilä NSD. Afgezien van haar zwakke financiële positie verkeert DMR ook daarom in een moeilijke situatie omdat zij praktisch als enige motorenfabrikant noch met een licentiegever noch met een grotere werf verbonden is.

Er worden steeds minder vrachtschepen gebouwd in de Gemeenschap. Het marktaandeel van Europa voor tankers en bulkcarriers is minimaal. Op de markt voor containerschepen, de ruggengraat van de Duitse scheepswerven, heeft de situatie zich aanmerkelijk verslechterd door de duidelijke teruggang van nieuwe orders in 1996 en ook in 1998. De meeste Duitse werven proberen het hoofd te bieden aan dit probleem door over te schakelen op andere scheepstypen of offshore-installaties, wat echter voor DMR natuurlijk geen nieuwe orders voor scheepsmotoren oplevert.

De prijzen voor motoren tegen DEM-condities stonden in 1994/1995 en opnieuw in 1998 sterk onder druk. Het adviesbureau van DMR verwacht dat de prijzen tot eind 2001 — het tijdstip tot waar de prognoses lopen — op het huidige lage peil zullen blijven. De voornaamste concurrent is intussen Korea, waar de laatste jaren een aantal grote motorenfabrieken in bedrijf werden genomen. De Europese fabrikanten en met name DMR met haar splinternieuwe fabriek hebben echter wegens hun geografische nabijheid tot de Europese werven een servicevoordeel, dat zich vooral doet gevoelen in het stadium van de montage en in de testfase. De financiële resultaten van de meeste marktdeelnemers waren in 1998 onbevredigend. Er wordt niet zozeer met de verkoop van nieuwe motoren maar veeleer met de levering van reserveonderdelen en met reparaties winst gemaakt. Zowel tussen de licentiegevers alsook — ondanks de licentieovereenkomsten — tussen de motorenfabrikanten bestaat hevige concurrentie, weliswaar vooral buiten de Gemeenschap.

9. Na de ineenstorting van het BVV-concern in februari 1996 onderhandelden de BvS en de deelstaat Mecklenburg-Voor-Pommeren met de curator van BVV over een afsplitsing van DMR uit het concern. Deze onderhandelingen liepen vertraging op omdat parallel hieraan onderhandelingen plaatsvonden over een snelle verkoop van DMR aan één van de licentiegevers (MAN B & W), die evenwel in september 1996 afketsten. Bij overeenkomst van 28 april 1997 werden de aandelen tegen een symbolische prijs door de failliete BVV Zwischenholding Vulkan Industrie Holding GmbH (hierna VIH) overgedragen aan de BvS (51 %) en Mecklenburg-Voor-Pommeren (49 %). Tegelijkertijd werd overeengekomen dat VIH — onder het voorbehoud dat dit door de Commissie zou worden goedgekeurd ([11]) — zou afzien van de terugbetaling van vorderingen op DMV van meer dan 54,8 miljoen DEM die verband houden met het cash-concentrationsysteem dat sedert begin 1996 werd toegepast.

Na het accountantsverslag over 1996 werd een faillissement van DMR in dat jaar alleen voorkomen doordat VIH met betrekking tot haar vorderingen in rang terugtrad en doordat informeel werd verzekerd dat DMR zou worden overgenomen door de BvS en Mecklenburg-Voor-Pommeren.

10. De BvS en Mecklenburg-Voor-Pommeren namen DMR over met het vaste voornemen de onderneming zo snel mogelijk weer te privatiseren. Al in 1996 verzekerden zij zich contractueel van de hulp van Goldman, Sachs & Co. OHG bij het zoeken naar een koper. De verkoop bleek echter uiterst moeilijk te zijn. Enerzijds is het aantal potentiële kopers uiterst beperkt vanwege de sterke concentratie in de bedrijfstak. Anderzijds moest van tevoren opnieuw over de licentieovereenkomsten worden onderhandeld, aangezien de bestaande overeenkomsten met DMV als dochteronderneming van BVV waren gesloten en voor de overdracht van de licenties aan DMR de goedkeuring van de licentiegevers vereist was. Bovendien was een verkoop van DMR nauwelijks mogelijk zolang het lot van haar grootste afnemer, de BVV-werf, onzeker was. Volkswerft GmbH en MTW-Schiffswerft GmbH werden pas begin 1998 opnieuw geprivatiseerd.

De gesprekken met potentiële investeerders begonnen begin 1998, maar leverden tot op heden geen tastbare resultaten op. Blijkens een brief van Duitsland van 30 september 1998 wordt momenteel met de Poolse motorenfabrikant H. Cegielski-Poznan SA (hierna HCP) over een privatisering onderhandeld. HCP zit echter momenteel zelf midden in een privatisering en herstructurering. Alle andere genoemde voornemens, zoals gesprekken met twee consortia van middelgrote machinebouwondernemingen die de productie-installaties van DMR hoofdzakelijk zouden gebruiken voor de vervaardiging van andere producten, hebben zich niet echt geconcretiseerd. Daarom moet worden vastgesteld dat DMR onder de huidige omstandigheden op de korte termijn nauwelijks enige perspectieven heeft wat betreft een eventuele privatisering. Duitsland acht privatisering onmogelijk indien geen extra steun wordt verleend in de vorm van een afstand van vorderingen en financiële tegemoetkomingen bij een verdere personeelsinkrimping.

11. De opstelling van een herstructureringsconcept met de hulp van het adviesbureau Arthur D. Little (hierna ADL) liep aanzienlijke vertraging op door de uiteindelijk mislukte privatiseringsonderhandelingen in 1996. Het door ADL opgestelde herstructureringsplan dat in het najaar van 1996 ten dele werd uitgevoerd en dat in juli 1997 definitief vorm kreeg, was gebaseerd op twee premissen, een jaarlijkse productie van 15 tot 18 motoren en stabiele (1997) DEM-prijzen. Er waren 56 maatregelen voorzien waarmee een drastische verlaging van de productiekosten en bedrijfswinsten vanaf 1997 gewaarborgd moest worden. DMR slaagde erin praktisch alle voorgenomen maatregelen, met uitzondering van de beoogde loonsverlaging, te verwezenlijken. DMR kon derhalve de bedrijfsverliezen in de divisie scheepsmotoren verlagen van 31,7 miljoen DEM (1996) tot 22,1 miljoen DEM (1997) en zou in 1998 een bedrijfswinst van 9,4 miljoen DEM hebben behaald indien geen bijzondere afschrijvingen en voorzieningen voor de komende jaren noodzakelijk waren geworden.

([10]) Onder ander Bremer Vulkan Werft, Schichau Seebeckwerft, Flender Werft, MTW-Schiffswerft en Volkswerft.

([11]) Zie voetnoot 4. BVV had meer dan 99 % van de aandelen in VIH in haar bezit en had volledige zeggenschap over de bedrijfsvoering van deze groep. Het faillisement van BVV en VIH werd door dezelfde curator afgehandeld.

De crisis in Azië en vooral de ontwikkeling van de Koreaanse scheepsbouw leidden begin 1998 tot een sterke daling van de prijzen voor scheepsmotoren en de Duitse werven kregen maar heel weinig orders voor vrachtschepen met tweetaktdieselmotoren. Bijgevolg kwamen bij DMR in 1998 ook maar heel weinig nieuwe bestellingen binnen. De aandeelhouders van DMR verzochten ADL daarom het herstructureringsplan van juli 1997 opnieuw te bezien. De laatste beschikbare versie dateert van december 1998. ADL verwacht tot 2001 geen wijziging in de zeer moeilijke marktsituatie die gekenmerkt wordt door lage prijzen en geringe vraag. De productie zou worden teruggebracht tot slechts [...] motoren in 1999, [...] in 2000 en [...] in 2001; nog minder wordt economisch onhoudbaar geacht. Naast de afvloeiing van nog eens 140-150 werknemers voorziet het plan in tijdelijke sluitingen in 1999, een bevriezing van de lonen tot eind 2000 en een zekere diversificatie van de productie. Het bedrijfsplan is nadrukkelijk gericht op een indamming van de huidige crisis, minimalisering van de verliezen voor 1999/2000 en terugkeer naar winstgevendheid in het jaar 2001. De perspectieven voor DMR op de middellange en lange termijn komen niet ter sprake.

12. De Commissie had de procedure ingeleid en uitgebreid omdat zij betwijfelde:

a) of de rentabiliteit van DMR kon worden hersteld door middel van de voorgenomen herstructurering;

b) of de zeer hoge steun beperkt was tot het strikt noodzakelijke en of de ongewoon lage financieringskosten geen concurrentievervalsing zouden kunnen veroorzaken op de markt voor scheepsmotoren en gieterijproducten.

III. OPMERKINGEN VAN BELANGHEBBENDE DERDEN

Naar aanleiding van de inleiding van de procedure ontving de Commissie bij schrijven van 16 mei 1997 opmerkingen van een lidstaat die het standpunt van de Commissie steunde. Bij schrijven van 6 juni 1997 werden deze opmerkingen doorgezonden aan Duitsland met het verzoek hierover zijn standpunt kenbaar te maken, hetgeen echter niet gebeurde.

Er werden geen opmerkingen van belanghebbende derden ontvangen naar aanleiding van de uitbreiding van de procedure.

IV. OPMERKINGEN VAN DUITSLAND

De standpunten van Duitsland ten aanzien van het besluit van de Commissie om de procedure uit te breiden, worden in de betreffende mededeling geciteerd en toegelicht ([12]). Bij schrijven van 20 februari 1998 verstrekte Duitsland uitvoerige informatie over het productieprogramma van DMR, de vorderingen bij de herstructurering, de financiering hiervan en de stand van de onderhandelingen met potentiële kopers.

Op een bijeenkomst op 1 juli 1998 ten kantore van de bedrijfsleiding van DMR lichtten vertegenwoordigers van de bondsregering, de deelstaatregering van Mecklenburg-Voor-Pommeren, de BvS, DMR en de Commissie het herstructureringsplan toe. Bij die gelegenheid kwamen de aanwezigen tot de slotsom dat het bedrijfsplan van het herstructureringsprogramma van 1997 niet langer met de werkelijkheid overeenkwam aangezien de marktsituatie zich sedert eind 1997 dramatisch veranderd had. Er werd overeengekomen om het bedrijfsplan ingrijpend te wijzigen.

Bij schrijven van 30 september 1998 diende Duitsland een herwerkt, voorlopig plan in ([13]), waarin van een jaarproductie van tien motoren werd uitgegaan. In haar antwoord van 30 november 1998 uitte de Commissie ernstige twijfel over de haalbaarheid van het programma, dat zich er volgens haar niet toe leende om de onderneming weer een gezonde financiële basis te geven en dat onbeperkte overheidssubsidies noodzakelijk zou maken.

Bij een brief van 21 december 1998 die op 30 december 1998 door de Commissie werd ontvangen, stelde Duitsland de Commissie in kennis van verdere wijzigingen van het bedrijfsplan vanwege de aanhoudende verslechtering van de marktsituatie. De directie van DMR had in haar vergadering van 7 december 1998 tot deze wijzigingen besloten. In haar antwoord van 26 januari 1999 aan Duitsland lichtte de Commissie haar standpunt toe ten aanzien van deze laatste wijzigingen. Zij gaf daarbij toe dat dit plan realistischer was maar wees er ook op dat het meer op een in de tijd beperkt reddingsplan dan op een echt herstructureringsconcept leek en niets veranderde aan het feitelijke probleem dat DMR ook in de toekomst staatssteun nodig zou hebben en geen realistische vooruitzichten had op een succesvolle privatisering.

V. BEOORDELING VAN DE STEUNMAATREGELEN

1. De lening van in totaal 74,5 miljoen DEM en de daaropvolgende kwijtschelding van rente over deze lening van de BvS en de deelstaat Mecklenburg-Voor-Pommeren sedert april 1996 vormen staatssteun, evenals de overheidsgaranties ten belope van in totaal 80 miljoen DEM. In hun verslag over 1995 stelden de accountants nadrukkelijk dat een voortzetting van de onderneming DMR (destijds nog DMV) alleen mogelijk was indien de overheid de nodige leningen en/of garanties zou verstrekken ([14]). DMR was bijgevolg niet bij machte leningen van commerciële financiële instellingen te verkrijgen.

Een verdere lening van BvS van 6 juli 1994 voor een bedrag van 25 miljoen DEM, die aanvankelijk tegen marktvoorwaarden was verstrekt, werd in juni 1997 omgezet in staatssteun, aangezien de BvS afzag van rente over de lening en aankondigde deze zonodig in eigen vermogen om te zetten ([15]).

De geplande subsidie van 10 miljoen DEM ter financiering van vrijwillige betalingen in het kader van een sociaal plan voor in 1999 geplande ontslagen, vormt opnieuw staatssteun, aangezien deze betalingen op een specifieke overeenkomst met de werknemers en de vakbonden berusten. Aangezien deze steun pas op 21 december 1998 werd aangemeld, was hiermee nog geen rekening gehouden ten tijde van de uitbreiding van de procedure.

([12]) Zie voetnoot 2.

([13]) De inhoud van de brieven van 30 september en 21 december 1998 is in deel II weergegeven onder de uitgebreide beschrijving van de herstructureringsprogramma's.

([14]) C & L Treuarbeit Deutsche Revision AG, verslag nr. 18 10 0147, Dieselmotorenwerk Vulkan GmbH Rostock, Prüfung des Jahresabschlusses zum 31.12.1995, par. 125.

([15]) Zie deel II, punt 4.

2. In de overeenkomst van 28 april 1997 betreffende de overname van DMR (destijds DMV) zonder betaling van een koopprijs door de BvS en Mecklenburg-Voor-Pommeren was bepaald dat de verkoper VIH zou afzien van zijn vorderingen op DMV ten belope van 54,8 miljoen DEM (met inbegrip van de rente hierover). Deze vorderingen vloeiden voort uit het cash-concentrationsysteem van BVV, dat tot begin 1996 werd toegepast. De marktwaarde van deze vorderingen lag stellig duidelijk onder de nominale waarde van 54,8 miljoen DEM en bedroeg waarschijnlijk bijna nul, aangezien de leningen in een faillissementsprocedure met eigen vermogen gelijkgesteld zouden zijn. VIH en de curator zouden daarom nauwelijks op betaling van hun vorderingen kunnen rekenen, indien zij eigenaar van DMR waren gebleven. Iedere andere particuliere koper zou eveneens van VIH hebben verlangd om van deze vorderingen af te zien, aangezien de waarde van de onderneming duidelijk negatief was. De BvS en de deelstaat Mecklenburg-Voor-Pommeren gedroegen zich in dit opzicht derhalve als particuliere investeerders en de Commissie kan de maatregel derhalve aanvaarden als in overeenstemming met de economische principes van een particuliere investeerder. De afstand van vorderingen vormt derhalve geen staatssteun.

3. De voornoemde steunmaatregelen moeten overeenkomstig artikel 92 van het EG-Verdrag worden getoetst aan de criteria van de „kaderregeling voor reddings- en herstructureringssteun aan ondernemingen in moeilijkheden" ([16]) („kaderregeling"). Met uitzondering van de op 21 december 1998 aangemelde subsidie van 10 miljoen DEM, moet alle steun als niet aangemeld worden beschouwd, aangezien de maatregelen werden uitgevoerd voordat de Commissie haar standpunt kon bepalen. Duitsland is ten aanzien van deze steun zijn aanmeldingsplicht uit hoofde van artikel 93, lid 3, van het EG-Verdrag niet nagekomen.

4. In de kaderregeling wordt een onderscheid gemaakt tussen reddings- en herstructureringssteun. In het onderhavige geval levert een dergelijke scheiding bepaalde moeilijkheden op, aangezien DMR al midden in het herstructureringsproces zat toen BVV begin 1996 ineenstortte. Tot het najaar van 1996 bestond terecht de hoop dat DMR aan één van de licentiegevers verkocht kon worden, hetgeen de reden is waarom de uitwerking van een nieuw herstructureringsconcept en de afsplitsing van DMR van VIH op de lange baan werden geschoven. Over de belangrijkste onderdelen van het herstructureringsconcept werd op 11 februari 1997 overeenstemming bereikt ([17]). Op basis hiervan namen de BvS en Mecklenburg-Voor-Pommeren bij overeenkomst van 28 april 1997 de aandelen van DMR over; de Commissie werd bij schrijven van 10 september 1997 door Duitsland in kennis gesteld van het overeengekomen herstructureringsconcept. Aangezien de maatregelen die de nieuwe eigenaars meteen na de overname hebben getroffen met het oog op de financiële herstructurering van DMR, duidelijk betrekking hadden op een langere termijn, acht de Commissie het op zijn plaats om de steun die tot aan de overnameovereenkomst van 28 april 1997 is verleend als reddingssteun en alle latere steunmaatregelen als herstructureringssteun in de zin van de kaderregeling aan te merken.

5. Op grond van de kaderregeling gelden voor reddingssteun de volgende voorwaarden:

i) *De steun moet bestaan in kassteun in de vorm van kredietgarantie of af te lossen kredieten tegen een rente gelijk aan de marktrente*

In de voornoemde reddingsperiode werd de steun in deze vorm verleend. De rente over de BvS-lening lag drie procentpunten boven het discontotarief, wat, gezien de oorspronkelijk uiterst korte looptijd, als marktrente beschouwd kan worden. Ook de door de overheidsgarantie gedekte kredietlijn werd tegen marktrente verstrekt. De tegengaranties van oorspronkelijk 15 miljoen DEM (veelal avalgaranties) die de bedrijfsuitoefening veilig moesten stellen, werden eveneens tegen marktvoorwaarden toegekend; de meeste daarvan waren bedoeld ter dekking van bankgaranties, die noodzakelijk zijn ter verzekering van vooruitbetalingen voor scheepsmotoren die in productie zijn.

ii) *De steun moet zich qua bedrag beperken tot het strikt noodzakelijke voor de voortzetting van de exploitatie van een onderneming*

Duitsland heeft aangetoond dat de verstrekte middelen tot het minimum beperkt waren en pas uitbetaald werden toen aan de betalingsverplichtingen moest worden voldaan. Met uitzondering van uiterst geringe bedragen waren de leningen en garanties bestemd ter financiering van de lopende bedrijfsvoering van DMR toen de onderneming als onderdeel van de failliete BVV al het bedrijfskapitaal kwijt was geraakt en geen toegang had tot alternatieve particuliere financieringsbronnen. De afnemers van de onderneming bestonden hoofdzakelijk uit de eveneens in financiële moeilijkheden verkerende werven van de vroegere BVV, die zelf een financiële herstructurering moesten ondergaan.

iii) *De steun mag alleen worden uitgekeerd voor de periode (over het algemeen niet langer dan zes maanden) die noodzakelijk is voor de vaststelling van de noodzakelijke en mogelijke herstelmaatregelen*

Zoals hierboven uiteengezet, kan de Commissie in dit bijzondere geval akkoord gaan met de vertraging bij de opstelling van een uitvoerbaar herstructureringsplan, vooral omdat de voorgenomen verkoop van de onderneming in september 1996 op het laatste moment afketste op grond van een bedrijfspolitieke beslissing van de curator van BVV ([18]), maar ook vanwege de uiterst gecompliceerde situatie die was ontstaan door de ontbinding van BVV.

iv) *De steun moet gerechtvaardigd worden door dringende sociale redenen en niet ten gevolge hebben dat de industriële situatie in andere lidstaten uit het evenwicht wordt gebracht*

De meeste bedrijfsonderdelen van DMR bevinden zich in Rostock en een kleiner gedeelte in Bremerhaven. Beide regio's zijn als steunzones aangemerkt en kampen met zeer hoge werkloosheid. Bovendien werden beide ernstig getroffen door de ineenstorting van BVV, die één van de grootste industriële werkgevers is in deze gebieden. De reddingssteun is derhalve om sociale redenen gerechtvaardigd.

([16]) PB C 368 van 23.12.1994, blz. 12.
([17]) KPMG Deutsche Treuhand Gesellschaft, accountantsverslag over de jaarrekeningen voor 1996.
([18]) De curator besloot om de aandelen in Neuen Sulzer Diesel die in het bezit waren van VIH, niet tegelijk te verkopen met die van DMR, aangezien zo een hogere prijs kon worden behaald.

De analyse van de gevolgen voor de bedrijfstak in andere lidstaten kan beperkt worden tot de Duitse markt voor scheepsmotoren, aangezien de bedrijfsactiviteiten van DMR destijds niet verder strekten dan deze markt ([19]). Zoals in deel II, punt 8, uiteen wordt gezet, wordt de toegang tot de markt voor motorenfabrikanten beperkt door licentieovereenkomsten waarin gewoonlijk het werkterrein van de fabrikanten geografisch wordt afgebakend. Anderzijds verlenen deze overeenkomsten evenwel geen monopolie binnen dit gebied. In de praktijk doet de scheepswerf in overleg met de rederij een aanbesteding voor elke afzonderlijke motor en in de regel bestaat er voor de grotere orders sterke mondiale concurrentie. DMR en andere motorenproducenten in de Gemeenschap concurreren vooral met zogenaamde „handelsmotoren" die in licentie door Oost-Aziatische, hoofdzakelijk Koreaanse, fabrikanten worden geproduceerd. Zij zijn de mondiale marktleiders en bepalen ook de prijzen, zodat het concurrentievermogen van de Europese fabrikanten voor de standaardmodellen van motoren voor een groot deel afhangt van de wisselkoers en de bezettingsgraad in Azië. Voor het bouwen van een dieselmotor voor schepen is één jaar nodig, terwijl het hele proces van onderhandelingen over de overeenkomst tot aan de levering zelfs twee jaar in beslag neemt. In de bewuste reddingsperiode (1996 tot voorjaar 1997) ontving DMR geen nieuwe orders maar draaide op de orders die nog dateerden uit de tijd van de opbloei van de containerscheepsbouw eind 1995. Gezien deze bijzondere situatie kan ervan worden uitgegaan dat de reddingssteun geen nadelige gevolgen had voor concurrenten uit de Gemeenschap.

Hoewel de reddingssteun niet werd aangemeld en derhalve onrechtmatig werd verleend, kon de Commissie deze als verenigbaar met de gemeenschappelijke markt verklaren op grond van de geschetste bijzondere omstandigheden. De maatregelen waren bedoeld om de overleving van DMR op korte termijn te verzekeren en op grond van hun kenmerken voldoen deze aan de criteria van de kaderregeling.

6. De herstructureringssteun kwam in plaats van de reddingssteun — aangezien alle maatregelen onder gunstigere omstandigheden werden voortgezet — en omvatte ([20]):

— de kwijtschelding van rente en de opschorting van de aflossing van leningen die tijdens de reddingsfase en volgens het vorige privatiseringsconcept van 1994 waren verstrekt;

— de verstrekking van nieuwe kredieten en de verhoging van de avalgaranties van 15 miljoen DEM tot 60 miljoen DEM.

7. De opschorting van rentebetaling en aflossing van de in deel II, punt 4, uitvoerig beschreven leningen ten belope van in totaal 74,5 miljoen DEM en de aankondiging van een eventuele achterstelling van leningen moet worden beschouwd als een omzetting van leningen in subsidies met een steunintensiteit van 100 %. Bij schrijven van 10 september 1997 had Duitsland de Commissie in kennis gesteld van de terugtreding in rang van de BvS en de deelstaat Mecklenburg-Voor-Pommeren ten aanzien van deze leningen en meegedeeld dat deze in een deelneming zouden kunnen worden omgezet.

De in juni 1997 gecreëerde en ten dele uitbetaalde kredietlijn van 25 miljoen DEM werd eveneens in een achtergestelde schuld omgezet. In een brief van Duitsland van 20 februari 1998 werd te kennen gegeven dat alleen aan een terugbetaling vanaf 1 januari 1999 te denken viel indien de onderneming niet te zwaar in de schulden zou zitten. Ook deze maatregel moet worden gezien als een subsidie ten belope van het uitbetaalde krediet met een steunintensiteit van 100 %, aangezien DMR te zeer met schulden is bezwaard. Uit de accountantsverslagen over 1996 en 1997 blijkt dat de onderneming kampt met een hoog tekort dat niet door eigen vermogen wordt gedekt.

Het totale in contante middelen verstrekte steunbedrag bedraagt derhalve 99,5 miljoen DEM, waarvan 10 miljoen DEM dient te worden afgetrokken, aangezien dit bedrag voor de dochterondernemingen WPM en MMG werd aangewend.

De door de BvS en Mecklenburg-Voor-Pommeren ter beschikking gestelde avalgaranties van 60 miljoen DEM dekken hoofdzakelijk de risico's van niet-uitvoering en waarborging van opdrachten aan DMR. Gezien de aard van de werkzaamheden is een volledig verlies zeer onwaarschijnlijk, aangezien de meeste orders zelfs in geval van faillissement nog worden afgewerkt. Rekening houdend met de gedeeltelijke verliezen die op grond van de ervaringen in dit geval te verwachten zijn, heeft de Commissie de steunintensiteit op 20 % geraamd, hetgeen neerkomt op een steunequivalent van 12 miljoen DEM.

De garantie van de deelstaat Mecklenburg-Voor-Pommeren voor 10 miljoen DEM ter dekking van een banklening voor hetzelfde bedrag is intussen, blijkens een brief van Duitsland van 20 februari 1998, verlaagd tot 6,85 miljoen DEM als gevolg van de aflossingen die DMR intussen heeft gedaan; de steunintensiteit bedraagt 100 % voor het nog niet terugbetaalde restbedrag. Hetzelfde geldt voor de garanties van de BvS ten belope van 10 miljoen DEM ter dekking van kortlopende overbruggingskredieten.

8. Het totale bedrag van de steun in de vorm van garanties en leningen die de facto in subsidies zijn omgezet, kan derhalve op 118,35 miljoen DEM respectievelijk 60,5 miljoen EUR worden becijferd (door deze omzetting bevat de reddingssteun zelf geen steunbestanddelen, aangezien de steunintensiteit logischerwijs niet meer dan 100 % kan bedragen). Dit bedrag kan verminderd worden met de bedragen die bij het geven van deze beschikking niet uit de ter beschikking gestelde kredietlijnen zijn uitgekeerd. Bovendien is voor 1999 een bedrag van 10 miljoen ter financiering van een sociaal plan voorzien.

9. De steun moet worden beoordeeld aan de hand van de onderstaande, in de kaderregeling genoemde criteria voor herstructureringssteun:

i) *Herstel van de levensvatbaarheid*

Ten tijde van de uitbreiding van de procedure twijfelde de Commissie eraan of DMR in staat zou zijn alle kosten en in het bijzonder de financieringskosten te dekken. De ontwikkelingen in 1998 en de laatste versie van het herstructureringsplan, zoals dit bij schrijven van 21 december 1998 door de Duitse autoriteiten is toegezonden (en zoals beschreven in deel II), wijzen erop dat DMR uit financieel oogpunt niet rendabel is. De onderneming heeft sedert 1995 buitengewoon hoge verliezen geboekt, die haar diep in de schulden brachten.

([19]) Zoals hierboven vermeld, heeft deze beschikking geen betrekking op de dochterondernemingen.
([20]) Voor een uitvoerige beschrijving zie deel II, punten 4 en 9.

Voor de jaren 1999 en 2000 zijn nog meer verliezen te verwachten en ook in het jaar 2001 zal DMR niet in staat zijn rente te betalen over de aandeelhouderslening. De onderneming blijft voor onbepaalde tijd op zijn minst op de voortzetting van de verstrekte bedrijfssteun aangewezen. Volgens de inlichtingen van Duitsland lijkt privatisering zonder de verstrekking van aanvullende steun niet mogelijk te zijn. De vooruitzichten voor een herstel op de middellange termijn van de markt voor tweetaktscheepsdieselmotoren in de Gemeenschap zijn niet gunstig. In de nabije toekomst kan derhalve niet op een herstel van de levensvatbaarheid worden gerekend, en bijgevolg is niet aan deze voorwaarde van de kaderregeling voldaan.

ii) *Vermijding van buitensporige vervalsing van de mededinging*

Hoewel de concurrentie in de sector dieselmotoren voor schepen op grond van de in deel II, punt 8, beschreven marktstructuur beperkt is, moet de aanhoudende financiering van DMR door middel van staatssteun vooral daarom als concurrentievervalsend worden beschouwd, omdat de opdrachten in de orderportefeuille niet tegen prijzen werden aangenomen die kostendekkend zijn. Er kan niet worden uitgesloten dat de concurrenten in de Gemeenschap, die vaak eveneens in een moeilijke positie verkeren, geen nadelige gevolgen ondervinden, te meer daar de meeste andere motorenfabrikanten in de Gemeenschap over minder capaciteit beschikken en niet in staat waren te moderniseren. De capaciteitsvermindering die bij DMR is gepland vanwege de huidige noodsituatie, kan niet als onomkeerbaar in de zin van de kaderregeling worden beschouwd. Aangezien de capaciteit van de installaties onveranderd blijft, zou DMR op de korte termijn door het aantrekken van het nodige personeel weer de oorspronkelijke productiecapaciteit kunnen hebben.

iii) *Steun in verhouding tot de kosten en baten van de herstructurering*

De steun was beperkt tot het noodzakelijke minimum voor de instandhouding van de onderneming. De begunstigde onderneming was niet in staat een noemenswaardige bijdrage in de herstructureringskosten te leveren en er valt niet te verwachten dat DMR tegen een positieve prijs kan worden verkocht. Het nut bestaat hoofdzakelijk in de (tijdelijke) instandhouding van werkgelegenheid in twee gebieden die met grote werkloosheid kampen. In de kaderregeling wordt evenwel aan het volgende herinnerd: „een gebied is er op middellange tot lange termijn niet bij gebaat dat ondernemingen die wegens structurele of andere factoren uiteindelijk tot ondergang zijn gedoemd, op kunstmatige wijze in stand worden gehouden". Overeenkomstig haar standpunt ten aanzien van steun ter dekking van de sociale kosten van herstructurering, in het bijzonder in gebieden waarin de levensstandaard abnormaal laag is of waar een ernstig gebrek aan werkgelegenheid heerst, zoals zij dit uiteenzet in de kaderregeling [21] en in de richtsnoeren inzake regionale steunmaatregelen [22], kan de Commissie evenwel akkoord gaan met de voorgenomen betaling voor 1999 van 10 miljoen DEM aan sociale steun.

[21] Zie voetnoot 16 punt 3.2.5.
[22] PB C 74 van 10.3.1998, blz. 9, punt 4.15.

Op grond van bovenstaande overwegingen komt de Commissie tot de slotsom, dat de reeds verleende herstructureringssteun en de voorgenomen verlenging van de maatregelen niet voldoen aan de kaderregeling en niet met de gemeenschappelijke markt verenigbaar zijn. De voorgenomen verstrekking in 1999 van 10 miljoen DEM aan sociale steun kan daarentegen als verenigbaar met de gemeenschappelijke markt worden beschouwd.

VI. **CONCLUSIES**

Duitsland heeft in strijd met artikel 93, lid 3, van het EG-Verdrag een aantal steunmaatregelen voor de redding en herstructurering van DMR getroffen. Vanwege de bijzondere moeilijkheden die zijn veroorzaakt door de ineenstorting van BVV in 1996, kunnen de leningen en garanties die tot april 1997 zijn verstrekt tot redding van de onderneming alsmede de overname door de BvS en Mecklenburg-Voor-Pommeren als verenigbaar met de gemeenschappelijke markt worden beschouwd. De daaropvolgende kwijtschelding van rente en opschorting van de aflossing van leningen ten belope van 89,5 miljoen DEM alsmede de handhaving van overheidsgaranties over een nominaal bedrag van in totaal 80 miljoen DEM kunnen niet als verenigbaar met de gemeenschappelijke markt worden beschouwd, aangezien deze maatregelen niet voldoen aan de criteria van de kaderregeling. Deze maatregelen dienen derhalve te worden ingetrokken en de reeds verleende steun moet worden teruggevorderd. De voorgenomen sociale steun van 10 miljoen DEM voor 1999 kan daarentegen als verenigbaar met de gemeenschappelijke markt worden beschouwd,

HEEFT DE VOLGENDE BESCHIKKING GEGEVEN:

Artikel 1

De financiële maatregelen die Duitsland tussen februari 1996 en april 1997 heeft getroffen ter redding van Dieselmotorenwerk Rostock GmbH (destijds Dieselmotorenwerk Vulkan GmbH), met inbegrip van de in de overeenkomst van 28 april 1997 vervatte bepalingen inzake de overdracht van het eigendom van de onderneming, zijn overeenkomstig artikel 92, lid 3, onder c), verenigbaar met de gemeenschappelijke markt.

Artikel 2

De steun die sedert mei 1997 door Duitsland is verleend voor de herstructurering van Dieselmotorenwerk Rostock GmbH voor een bedrag tot 118,35 miljoen DEM is niet verenigbaar met de gemeenschappelijke markt.

Artikel 3

De overheidssteun van 10 miljoen DEM die Duitsland voornemens is te verlenen voor sociale maatregelen in verband met de afvloeiing van personeel bij Dieselmotorenwerk Rostock GmbH, is overeenkomstig artikel 92, lid 3, onder a), verenigbaar met de gemeenschappelijke markt.

Artikel 4

1. Duitsland treft alle nodige maatregelen om de in artikel 2 genoemde, onrechtmatig verleende steun terug te vorderen van de ontvangers.

2. De terugvordering dient te geschieden overeenkomstig de bepalingen van het Duitse recht. Over het steunbedrag wordt vanaf de datum van toekenning tot aan de datum van terugbetaling rente geheven. De rentevoet komt overeen met het percentage dat door de Commissie voor de onderhavige periode wordt gehanteerd voor de berekening van het nettosubsidie-equivalent van regionale steun.

Artikel 5

Duitsland deelt de Commissie binnen twee maanden vanaf de datum van kennisgeving van deze beschikking mee welke maatregelen zijn genomen om hieraan te voldoen.

Artikel 6

Deze beschikking is gericht tot de Bondsrepubliek Duitsland.

Gedaan te Brussel, 21 april 1999.

Voor de Commissie

Karel VAN MIERT

Lid van de Commissie