II

(Retsakter hvis offentliggørelse ikke er obligatorisk)

KOMMISSIONEN

KOMMISSIONENS BESLUTNING
af 21. april 1999
om Forbundsrepublikken Tysklands statsstøtte til Dieselmotorenwerk Rostock GmbH

(meddelt under nummer K(1999) 1121)

(Kun den tyske udgave er autentisk)

(EØS-relevant tekst)

(1999/600/EF)

KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER HAR —

under henvisning til traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab, særlig artikel 93, stk. 2, afsnit l,

under henvisning til aftalen om Det Europæiske Økonomiske Samarbejdsområde, særlig artikel 62, stk. 1, litra a),

efter at have opfordret de øvrige interesserede parter til at fremsætte deres bemærkninger til støtten, og

ud fra følgende betragtninger:

I. SAGSFORLØB

Ved brev af 25. april 1996 meddelte Tyskland Kommissionen, at Bundesanstalt für vereinigungsbedingte Sonderaufgaben (BvS) havde ydet Dieselmotorenwerk Vulkan GmbH i Rostock (herefter DMV) redningsstøtte på i alt 20 mio. DEM i form af et lån.

Kommissionen meddelte ved brev af 11. februar 1997 Tyskland sin beslutning om at indlede en procedure i henhold til artikel 93, stk. 2, i EF-traktaten. Samtidig opfordredes Tyskland til inden en måned at fremsende alle oplysninger, der var nødvendige for at vurdere støtten.

Kommissionens beslutning om at indlede proceduren blev offentliggjort i *De Europæiske Fællesskabers Tidende* [1]. Heri opfordredes alle øvrige interesserede parter til at give deres mening om den pågældende støtte til kende.

Tyskland svarede Kommissionen ved brev af 30. april, 14. juli samt 10. og 12. september 1997. Heri modtog Kommissionen anmeldelse af yderligere støtte, og den fik forelagt en omstruktureringsplan. Den 15. oktober 1997 modtog Kommissionen yderligere oplysninger ved et møde med repræsentanter for de tyske myndigheder.

Ved brev af 17. december 1997 meddelte Kommissionen Tyskland sin beslutning om at udvide proceduren i henhold til artikel 93, stk. 2, i EF-traktaten med henblik på de yderligere støtteforanstaltninger, der var truffet i den mellemliggende tid og af hensyn til den tvivl, der fortsat bestod om omstruktureringsstøttens forenelighed med det indre marked.

Beslutningen om at udvide proceduren blev ligeledes offentliggjort i *De Europæiske Fællesskabers Tidende* [2]. Øvrige interesserede parter blev her på ny opfordret til at tage stilling til støtten.

II. SAGSFREMSTILLING

1. Dieselmotorenwerk Rostock GmbH (herefter DMR), i perioden 1995 til 31. juli 1997 benævnt DMV, bestod indtil for kort tid siden af fire dele, nemlig:

— hovedsædet og Motorenwerk i Rostock-Warnemünde og i byen Rostock med ca. 360 medarbejdere, som hovedsageligt fremstiller, afprøver og reparerer totaktsdieselmotorer til fragtskibe

[1] EFT C 119 af 17.4.1997, s. 8.

[2] EFT C 169 af 4.6.1998, s. 8.

— den tidligere Motorenfabrik i Bremen-Vegesack, hvor der indtil august måned 1997 blev fremstillet skibsmotorer. Denne fabrik har siden hovedsagelig været brugt som støberi og stålværk til fremstilling af grundlæggende komponenter til de motorer, der monteres i Warnemünde, samt støberi- og stålprodukter til andre aftagere. Værket i Vegesack har for tiden ca. 155 beskæftigede.

— den middelstore virksomhed Mecklenburger Metallguß GmbH (herefter MMG) i Waren med ca. 110 medarbejdere, der hovedsagelig fremstiller fastskruer til skibe. Den 27. januar 1999 solgte DMR MMG til Walzengießerei Coswig GmbH og Herzberg & Partner GmbH.

— Wismarer Propeller und Maschinenbau GmbH (herefter WPM) i Wismar, som er en middelstor producent af aksler og skruer med vendbare blade med ca. 50 medarbejdere. Denne virksomhed blev i oktober 1998 solgt til Schottel-Werft Josef Becker GmbH & Co. KG og Schottel Antriebstechnik GmbH.

Nærværende beslutning vedrører udelukkende moderselskabet DMR og dets værker i Rostock og Bremen. Da WPM og MMG er blevet solgt, efter at proceduren er indledt, og da omstruktureringen af disse virksomheder er forbundet med separat rednings- og omstruktureringsstøtte, træffer Kommissionen afgørelse herom i særskilte beslutninger.

2. DMR's historie går helt tilbage til 1947, hvor Motorenwerk i Rostock blev grundlagt. Efter foreningen af de to Tysklande var DMR en del af den statsejede virksomhed »Deutsche Maschinen und Schiffbau AG (DMS)«. I 1992 blev DMR privatiseret første gang og solgt til Bremer Vulkan Verbund AG (herefter BVV) ([3]). Ved aftale af 16. december 1994, blev DMR sammen med Bremer Vulkan Werft GmbH's Motorenherstellung omdannet til den nye virksomhed DMV.

Efter denne første privatisering investerede DMR/DMV i alt 192,5 mio. DEM primært i opførelsen af et nyt produktionsanlæg til motorer i Rostock-Warnemünde, der blev taget i brug i 1994-96. Investeringerne overstiger i omfang det minimumsbeløb, der var blevet fastlagt i privatiseringsaftalen fra 1992.

DMR er blevet omstruktureret flere gange siden 1990, og situationen forværredes yderligere som følge af købet af underskudsvirksomheden Motorenwerk i Bremen til den bogførte værdi på 65 mio. DEM. I henhold til revisionsberetningen af 1995 har DMV siden 1994 været i økonomiske vanskeligheder. I 1995 led virksomheden et tab på 165 mio. DEM, hvilket indebar en reduktion af egenkapitalen (inklusive reserver) fra 178 mio. DEM til 12,9 mio. DEM. Virksomhedens likviditet blev primært sikret ved et lån på 52,6 mio. DEM ([4]) i forbindelse med BVV's cash-concentration system og et BvS-lån på 25 mio. DEM optaget i 1994.

3. Hen imod udgangen af 1995 kom BVV, DMV's moderselskab, i store finansielle vanskeligheder, og den 21. februar 1996 indgav virksomheden akkordbegæring. Den 1. maj 1996 gik BVV konkurs. Virksomhedens cash-concentration system var i det store og hele udløbet ved udgangen af 1995, og ved slutningen af marts måned 1996 kunne DMR konstatere en likviditetsmangel på ca. 18 mio. DEM, der truede med at stige til over 30 mio. DEM inden udgangen af april. Der var ikke nogen forretningsbank, der var villig til at tilføre virksomheden ny likviditet.

4. For at redde DMR-gruppen og sikre, at omstruktureringen blev gennemført, ydede BvS og delstaten Mecklenburg-Vorpommern i slutningen af 1998 følgende støtte:

1) Et lån på 30 mio. DEM (20 mio. DEM fra BvS og 10 mio. DEM fra delstaten Mecklenburg-Vorpommern), oprindeligt til en rentesats på 3 % over diskontoen, udbetalt den 2. april 1996 og oprindelig forfalden til betaling den 31. december 1998.

2) Et lån på 19,5 mio. DEM (BvS: 13 mio. DEM, Mecklenburg-Vorpommern 6,5 mio. DEM), udbetalt i juli 1996 på samme betingelser som under punkt 1.

3) Et lån i form af en kreditramme på 25 mio. DEM (ligeledes finansieret i fællesskab af BvS og delstaten Mecklenburg-Vorpommern), hvoraf første rate på 15 mio. DEM blev udbetalt i juni 1997, medens anden rate indtil videre ikke er udbetalt i sin helhed; forfaldstidspunktet er den 31. december 1999.

4) Statsgarantier på op til 15 mio. DEM, som i september måned 1997 forhøjedes til maksimalt 60 mio. DEM. Der var her tale om kontrakautioner (aval) for modtagne forskud samt for betalings- og leveringsgarantier fra DMR i forbindelse med ordrer på skibsmotorer. Oprindeligt udløb garantierne ved privatiseringen, dog med den 31. december 1999 som endelig frist.

5) En fuld garanti ydet af delstaten Mecklenburg-Vorpommern ([5]) den 22. februar 1996 danner sikkerhed for en forretningsbankkredit på 10 mio. DEM.

6) En fuld garanti ydet af BvS og delstaten Mecklenburg-Vorpommern i efteråret 1997 med udløb den 31. december 1998 danner sikkerhed for en kreditramme på 10 mio. DEM.

([3]) Købs- og afståelsesaftalen blev indgået den 11. august 1992 mellem Treuhandanstalt og DMS på den ene side og BVV og Schichau Seebeckwerft AG på den anden side. Denne privatisering faldt ind under Treuhand-ordningen af 1992 (Kommissionens beslutning af 8. december 1992), i henhold til hvilken det ikke var nødvendigt med en særskilt anmeldelse til Kommissionen, fordi DMR's virksomhedsstørrelse og størrelsen af de med privatiseringen forbundne finansielle ydelser lå under tærskelværdien.

([4]) Status pr. 31. december 1995. Sml. Kommissionen beslutning af 22. juli 1998 (endnu ikke offentliggjort i Tidende) om fejlanvendelse af omstruktureringsstøtte til MTW-Schiffswerft og Volkswerft Stralsund i det tidligere BVV og den ikke-godkendte udbetaling af et investeringslån på 112,4 mio. DEM til MTW-Schiffswert. Beslutningens afsnit II.5 indeholder en detaljeret beskrivelse af cash-concentration systemet. Som fremstillet i beslutningens afsnit IV er det højst sandsynligt, at hovedskyldnerne, herunder DMR, nød godt af dele af den fejlanvendte støtte. På grund af den sammenblanding af midlerne, der har fundet sted, har der dog indtil dato ikke kunnet etableres noget sikkert bevis herfor.

([5]) Garantistillelsen har fuld sikkerhed i ejerpantebreve til en værdi af 35 mio. DEM.

Ved brev af 10. september 1997 underrettede Tyskland Kommissionen om, at BvS og delstaten Mecklenburg-Vorpommern havde givet afkald på tilbagebetaling af afdrag og renter på de under punkt 1-3 anførte lån og var parat til ved behov at ændre disse til lavere prioriterede aktionærlån. Efter revisionsberetningen for 1997 ([6]) var lån på i alt 49,5 mio. DEM blevet nedprioriteret for at undgå en generaleksekution. Med samme brev meddelte Tyskland Kommissionen, at BvS gav afkald på renterne for investeringslånet fra 1994 på 25 mio. DEM, og at lånet om nødvendigt ville blive konverteret til egenkapital. Den oprindelige årlige rente var på 8,5 %. Lånebeløbet ville være forfaldent til betaling den 30. oktober 2000.

Ved brev af 21. december 1998 underrettede Tyskland Kommissionen om BvS' og Mecklenburg-Vorpommerns plan om at yde 10 mio. DEM i socialbidrag i forbindelse med fyringen af 140-150 ansatte. Den vedlagte udførlige omstruktureringsplan ([7]) omtalte også den nødvendige forlængelse af statsgarantierne på 60 mio. DEM minimum indtil slutningen af 2001.

5. Siden 1996 har DMR truffet en række finansielle forholdsregler for at støtte datterselskaberne WPM og MMG. Da disse to virksomheder ikke er berørt af denne beslutning, skal de hertil anvendte beløb fratrækkes. Af de tyske myndigheders brev af 10. september 1997 og 14. december 1988 ([8]) og revisionsberetningerne fremgår det, at gældseftergivelsen og kapitalforøgelsen til fordel for WPM og MMG refinansieredes med støtte fra DMR. Fra den under punkt 4 nævnte støtte skal der således trækkes et beløb på 10,0 mio. DEM, som ikke er anvendt på DMR, men derimod på dennes datterselskaber ([9]).

6. DMR's resultater i perioden 1994-1998 viser store udsving, der afspejler ændringerne i DMR's hovedforretningsområde, som er fremstilling og reparation af skibsmotorer. Dette forretningsområde tegner sig for mere end 80 % af virksomhedens omsætning. Tallene i nedenstående tabel er dog ikke fuldt sammenlignelige, da virksomhedens regnskabsføringen er ændret grundlæggende fra regnskabsåret 1994 til regnskabsåret 1995. Det positive resultat for 1997 skyldes hovedsagelig gældseftergivelsen i forbindelse med DMR's udskillelse fra BVV.

DMR/DMV: Omsætning og resultatopgørelse 1994-98

(mio. DEM)

År	Omsætning	Driftsresultat	Årets resultat
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])	[...] (*)	ej oplyst	[...]
1999 (p)	[...]	ej oplyst	[...]
2000 (p)	[...]	ej oplyst	[...]
2001 (p)	[...]	ej oplyst	[...]

([1]) Forventet resultat i henhold til omstruktureringsplanen af 1997.

([2]) Anslået resultat i henhold til den ændrede plan fra december 1998 (DMR uden WPM og MMG); årsagen til det dårligere årsresultat for 1998 ligger primært i henlæggelserne til tab i forbindelse med de planlagte nedskæringer i medarbejderstaben i de kommende år.

(*) Forretningshemmelighed

7. Antallet af leverede skibsmotorer var i 1994 på 19, i 1995 på 17, i 1996 på 29, i 1997 på 18 og i 1998 på 17. I 1999 skal der efter planen fremstilles [...] motorer, mod [...] i 2000 og [...] i 2001.

Fra 1993 til 1997 var DMR den største leverandør af store totaktsdieselmotorer i EU. I Tyskland havde virksomheden en markedsandel på mellem 53 % (1995) og 83 % (1996). I 2000/2001 håber DMR at kunne beholde en markedsandel på ca. 50 % i Tyskland.

8. DMR fremstiller totaktsdieselmotorer til fragtskibe. Der er tale om motorer til tankskibe, bulk-skibe og containerskibe, idet de fleste andre skibstyper er udstyret med firtaktsmotorer. Motorerne fremstilles på licens. På verdensplan er der tre licensgivere for skibsmotorer, nemlig MAN B&W AG (Tyskland), Wärtsilä NSD Oy AB (Finland) og Mitsubishi Heavy Industries (Japan). DMR har indgået licensaftaler med alle tre licensgivere, men ikke benyttet licensen fra Mitsubishi. Licensaftalerne gælder for Tyskland og Østeuropa med undtagelse af Polen og Kroatien. Efterspørgslen afhænger således hovedsagelig af ordresituationen hos de tyske værfter, der bygger fragtskibe.

Sålænge DMR var i forbund med Bremer Vulkan, fik virksomheden næsten tilslag på alle ordrer af den type fra BVV's forskellige værfter, og det oprindelige virksomhedskoncept byggede på den antagelse, at DMR dermed var sikret fuld udnyttelse af sin kapacitet. Det betød dog, at DMR sjældent fik ordrer fra andre værfter, da disser ikke var særlig tilbøjelige til at give ordrer til en konkurrent.

([6]) Kommissionen modtog denne revisionsberetning den 6. oktober 1998.

([7]) Arthur D. Little, Überarbeitete Geschäftsplanung 1999-2001, Kap.3.4.

([8]) Meddelelse om privatiseringen af WPM.

([9]) Forklarende note:

a) WPM
Likviditetstilførsel: 1,5 mio. DEM
Leverancer og tjenesteydelser: 0,6 mio. DEM
Brugsafgifter: 0,2 mio. DEM

b) MMG
Kapitalforøgelse (materielle værdier, fast ejendom): 1,70 mio. DEM
Kapitalforøgelse (kapitalindskud): 6,00 mio. DEM

I 1995 modtog BVV's værfter ([10]) en lang række ordrer på containerskibe. Selvom en del af bestillingerne senere blev annulleret, så DMR's ordrebeholdning alligevel meget fin ud - nogle af ordrerne rakte oven i købet helt ind i 1999. Efter BVV's sammenbrud ændredes ordretilgangen dog fuldstændigt. DMR er nu nødt til at indhente ordrer på det frie marked som oftest i direkte konkurrence med østasiatiske licenstagere fra Man B&W eller Wärtsilä NSD. Bortset fra den dårlige finansielle situation er DMR også i vanskeligheder, fordi virksomheden praktisk talt som den eneste motorproducent hverken har forretningstilknytning til en licensgiver eller et større værft.

Der fremstilles stadig færre fragtskibe inden for EU. Europas markedsandel i tankskibe og bulkskibe er forsvindende lille. På containerskibsmarkedet, der er den tyske værftsindustris faste støtte, er situationen blevet markant værre i forbindelse med et tydeligt fald i nye bestillinger i 1996 og igen i 1998. De fleste tyske værfter forsøger at klare situationen ved at sadle om til andre skibstyper eller offshore-anlæg, hvilket dog naturligvis ikke giver DMR nye ordrer på skibsmotorer.

Priserne på motorer på DEM-betingelser var i 1994/95 og igen i 1998 under stort pres. DMR's rådgivende konsulent forventer, at priserne vil blive på det nuværende lave niveau indtil slutningen af 2001 — som er overslagsperiodens slutning. Hovedkonkurrenten er nu blevet Korea, hvor der i de seneste år er taget en række store motorfabrikker i drift. De europæiske producenter og især DMR med sit funklende nye værk har dog i kraft af deres geografiske nærhed til de europæiske værfter en servicefordel, der frem for alt betyder noget i montage- og afprøvningsfasen. For de fleste af markedsdeltagerne var årets resultat utilfredsstillende i 1998. Chancen har været større for at tjene på reservedele og reparationer end på salg af nye motorer. Såvel mellem licensgiverne som — på trods af licensaftalerne - mellem motorproducenterne er konkurrencen intens, Om end den primært foregår uden for EU.

9. Efter BVV-koncernens sammenbrud i februar 1996 forhandlede BvS og delstaten Mecklenburg-Vorpommern med BVV's kurator om at udskille DMR fra koncernen. Disse forhandlinger trak i langdrag på grund af parallelt pågående forhandlinger om et hurtigt salg af DMR til en af licensgiverne (MAN B&W), der dog brød sammen i september 1996. Ved aftale af 28. april 1997 blev andelene formedelst en symbolsk pris overdraget fra BVV Zwischenholding Vulkan Industrie Holding GmbH in Konkurs (herefter VIH) til BvS (51 %) og delstaten Mecklenburg-Vorpommern (49 %). Samtidig aftaltes det, at VIH under forudsætning af tilladelse fra Kommissionen ([11]) skulle give afkald på tilbagebetaling af fordringer på DMV på over 54,8 mio. DEM fra det indtil begyndelsen af 1996 anvendte cash-concentration system.

I henhold til revisionsberetningen for 1996 kunne det kun lade sig gøre at afvende DMR's konkurs i det pågældende år, fordi VIH gik med til at lade sine fordringer nedprioritere, og fordi BvS og delstaten Mecklenburg-Vorpommern uformelt gav tilsagn om at overtage DMR.

10. BvS og Mecklenburg-Vorpommern overtog DMR med den bestemte hensigt hurtigst muligt at privatisere virksomheden igen. Allerede i 1996 sikrede de sig ved aftale støtte fra Goldman, Sachs & Co. OHG til jagten efter en køber. Det viste sig dog at være yderst vanskeligt at få et salg bragt i stand. For det første var antallet af potentielle købere yderst begrænset på grund af den høje grad af koncentration i branchen. For det andet skulle licensaftalerne først forhandles på plads igen, da de eksisterende aftaler var indgået med DMV i dennes egenskab af datterselskab til BVV, og licensgiver skulle give sit tilsagn til overdragelse af licensen til DMR. For det tredje var der ikke store chancer for at sælge DMR, sålænge det var uklart, hvilken skæbne virksomhedens største aftagere, BVV-værfterne, ville lide. Volkswerft GmbH og MTW-Schiffswerft GmbH blev først privatiseret igen i begyndelsen af 1998.

Forhandlingerne med potentielle investorer påbegyndtes i starten af 1998, men har hidtil været resultatløse. I henhold til Tysklands brev af 30. september 1998 forhandles der for tiden om en privatisering med de polske motorproducenter H. Cegielski - Poznan SA (herefter HCP). HCP befinder sig imidlertid selv midt i en privatiserings- og omstruktureringsproces. Alle andre tiltag såsom forhandlinger med to konsortier bestående af mellemstore maskinkonstruktionsvirksomheder, som hovedsageligt ville anvende DMR's produktionsanlæg til fremstilling af andre produkter, har ikke hidtil ført til noget konkret. Det kan derfor konstateres, at DMR i sin nuværende form ikke på kort sigt synes at have nogen mulighed for privatisering. Efter Tysklands opfattelse er privatiseringschancerne uden yderligere bistand i form af gældseftergivelse og den finansielle støddæmpning, yderligere personalenedskæringer vil kunne give, lig nul.

11. Udarbejdelsen af en omstruktureringsplan ved det rådgivende firma Arthur D. Little (herefter ADL) i 1996 blev forsinket betydeligt af de privatiseringsforhandlinger, der i sidste ende alligevel faldt til jorden. Omstruktureringsplanen, som for en dels vedkommende blev realiseret fra efteråret 1996, og som ADL færdiggjorde endeligt i juli 1997, byggede på to antagelser, nemlig en årlig produktion på fra 15 til 18 motorer og stabile (1997) DEM-priser. Planen omfattede 56 foranstaltninger, der efter planen skulle resultere i en drastisk reduktion af produktionsomkostninger og et positivt driftsresultat fra 1997. Det lykkedes DMR at gennemføre stort set alle de planlagte foranstaltninger med undtagelse af en lønsænkning. Driftstabene på skibsmotorerne kunne således nedbringes fra 31,7 mio. DEM i 1996 til 22,1 mio. DEM i 1997, og virksomheden ville i 1998 have opnået et driftsresultat på 9,4 mio. DEM, hvis ikke det var blevet nødvendigt at foretage ekstraordinære afskrivninger og reservehensættelser til de kommende år.

([10]) Bl.a. Bremer Vulkan Werft, Schichau Seebeckwerft, Flender Werft, MTW-Schiffswerft og Volkswerft.

([11]) Sml. fodnote 4. BVV lå inde med mere end 99 % af andelene i VIH og havde fuldstændig økonomisk og administrativ kontrol med gruppen. BVV's og VIH's konkurser afvikles af samme kurator.

Krisen i Asien og især udviklingen i det koreanske skibsbyggeri førte i 1998 til et stærkt fald i priserne på skibsmotorer, og de tyske værfter modtog meget få ordrer på fragtskibe med totaktsdieselmotorer. DMR fik ligeledes kun meget få nye ordrer i 1998. Medejerne i DMR bad derfor ADL om at foretage en revision af omstruktureringsplanen fra juli 1997. Den seneste udgave af planen stammer fra december 1998. ADL forventer heri ikke, at den meget vanskelige markedssituation, der er præget af lave priser og ringe efterspørgsel, vil ændre sig før år 2001. Produktionen reduceres til blot [...] motorer om året i 1999, [...] i år 2000 og [...] i 2001, idet endnu lavere produktionstal anses for at være økonomisk uholdbare. Ud over afskedigelse af yderligere 140-150 medarbejdere skal der i 1999 ifølge planen foretages midlertidige lukninger, indefrysning af lønningerne indtil udgangen af år 2000 og i nogen grad en diversificering af produktionen. Virksomhedens driftsplan tager udtrykkeligt sigte på at bekæmpe krisen, minimere tabene i 1999/2000 og opnå et positivt driftsresultat i 2001. Der tages ikke i planen stilling til DMR's, mellem- og langsigtede perspektiver.

12. Kommissionen indledte og udvidede proceduren, fordi den havde sine tvivl om,

a) hvorvidt DMR kunne gøres rentabel på ny ved hjælp af den planlagte omstrukturering

b) hvorvidt den meget høje støtte var begrænset til det absolut nødvendige, og de ualmindeligt lave finansieringsomkostninger kunne undgå at medføre konkurrenceforvridninger på markederne for skibsmotorer og støberiprodukter.

III. BEMÆRKNINGER FRA ØVRIGE INTERESSEREDE PARTER

I forbindelse med procedurens indledelse modtog Kommissionen ved brev af 16. maj 1997 bemærkninger fra en medlemsstat til støtte for Kommissionens synspunkt. Disse bemærkninger blev ved brev af 6. juni 1997 fremsendt til Tyskland med henblik på stillingtagen, uden at Tyskland dog udtalte sig.

Kommissionen har ikke modtaget bemærkninger om udvidelsen fra andre interesserede parter.

IV. TYSKLANDS BEMÆRKNINGER

De bemærkninger, Tyskland har fremsat indtil Kommissionens beslutning om at udvide proceduren, anføres og gennemgås i den relevante meddelelse ([12]). Ved brev af 20. februar 1998 fremlagde Tyskland udførlige oplysninger om DMR's produktionsplan, om hvorledes omstruktureringen skred frem, om finansieringen af omstruktureringen og om status for forhandlingerne med potentielle købere.

Ved et møde i DMR's ledelses forretningslokaler den 1. juli 1998 drøftede repræsentanter for forbundsregeringen, for delstatsregeringen i Mecklenburg-Vorpommern, for BvS, DMR og Kommissionen omstruktureringsplanen. Man nåede her frem til det resultat, at den driftsplan, der indgik i omstruktureringsplanen fra 1997 ikke længere svarede til markedsforholdene, der havde ændret sig drastisk siden slutningen af 1997. Det aftaltes, at ændre driftsplanen radikalt.

Ved brev af 30. september 1998 fremlagde Tyskland en revideret provisorisk plan ([13]), som tog udgangspulkt i en årlig produktion på ti motorer. I sit svar af 30. november 1998 gav Kommissionen udtryk for stærk tvivl om planens bæredygtighed, da denne i Kommissionens øjne ikke var egnet til at genskabe et sundt finansielt grundlag for virksomheden og ville gøre det nødvendigt med statsstøtte på ubestemt tid.

Ved brev af 21. december 1998, som Kommissionen modtog den 30. december 1998, oplyste Tyskland Kommissionen om nogle yderligere ændringer af driftsplanen foretaget på baggrund af den fortsatte forværring af markedssituationen. DMR's direktion havde vedtaget at foretage disse ændringer på sit møde den 7. december 1998. Kommissionen gjorde i sit svar af 26. januar 1999 over for Tyskland rede for sin holdning til de seneste ændringer. Kommissionen indrømmede i den sammenhæng, at denne plan var mere realistisk, men påpegede også, at den mere lignede en midlertidig redningsplan end en regulær omstruktureringsplan, og at den ikke ændrede noget ved det grundliggende problem, nemlig at DMR fortsat ville have brug for statsstøtte, og at der ikke var nogen realistisk udsigt til en vellykket privatisering.

V. VURDERING AF STØTTEFORANSTALTNINGERNE

1. Lånene på i alt 74,5 mio. DEM og den renteeftergivelse, som BvS og delstaten Mecklenburg-Vorpommern efterfølgende indrømmede på lånene fra april måned 1996 udgør statsstøtte ganske som statsgarantierne på i alt 80 mio. DEM. I revisionsberetningen for 1995 fastholdt revisorerne udtrykkeligt, at det kun var muligt at videreføre DMR (som på det pågældende tidspunkt endnu hed DMV), hvis staten stillede de nødvendige lån og/eller garantier til rådighed ([14]). DMR var altså ikke i stand til at opnå lån hos almindelige penge- og finansieringsinstitutter.

Et yderligere lån fra BvS af 6. juli 1994 på over 25 mio. DEM, der oprindeligt var ydet på markedsbetingelser, blev i juni 1997 konverteret til statsstøtte, da BvS gav afkald på betaling af renter på lånet og meddelte, at lånet om nødvendigt kunne omdannes til egenkapital ([15]).

Det planlagte tilskud på 10 mio. DEM til finansiering af frivillige indbetalinger i forbindelse med en socialplan for de afskedigelser, der er planlagt i 1999, er ligeledes statsstøtte, da betalingerne følger af en konkret aftale med de beskæftigede og fagforeningerne. Den pågældende støtte er ikke omfattet af den udvidede procedure, da den først blev anmeldt den 21. december 1998.

([12]) Se fodnote 2.

([13]) Med henblik på at opnå en så omfattende fremstilling af omstruktureringsplanerne som muligt, beskrives brevene af 30. september og 21. december 1998 indgående i afsnit II.

([14]) C&L Treuarbeit Deutsche Revision AG, Bericht Nr. 18 10 0147, Dieselmotorenwerk Vulkan GmbH Rostock, Prüfung des Jahresabschlusses zum 31.12.1995 (revision af årsregnskab pr. 31. december 1995), afsnit 125.

([15]) Sml. afsnit II, punkt 4.

2. I henhold til aftalen af 28. april 1997 om overtagelse af DMR (dengang DMV) ved BvS og delstaten Mecklenburg-Vorpommern uden erlæggelse af en købesum skulle sælger, VIH, give afkald på sine fordringer på DMV på i alt 54,8 DEM (inklusive påløbne renter). De pågældende fordringer var et resultat af BVV's cash-concentration system, som anvendtes indtil begyndelsen af 1996. Fordringernes markedsværdi var med sikkerhed betydeligt lavere end pålydende på 54,8 mio. DEM og sandsynligvis ret tæt på nul, da lånene ved en konkurs ville være blevet sidestillet med egenkapitalen. VIH og VIH's kurator ville derfor næppe have kunnet regne med indtægter fra deres fordringer, hvis de fortsat havde været ejere af DMR. Alle andre købere ville ligeledes have forlangt af VIH, at den skulle give afkald på fordringerne, da virksomhedens værdi helt klart var negativ. BvS og Mecklenburg-Vorpommern reagerede altså i denne henseende som private investorer ville have gjort det, og Kommissionen kan derfor anerkende foranstaltningen som adfærd, der er helt i overensstemmelse med principperne for private investeringer. Gældseftergivelsen anses således ikke for at være statsstøtte.

3. Den ovenfor nævnte statsstøtte skal i henhold til artikel 92 i EF-traktaten bedømmes på grundlag af kriterierne i »Fællesskabets rammebestemmelser for statsstøtte til redning og omstrukturering af kriseramte virksomheder« ([16]), (herefter »rammebestemmelserne«). Med undtagelse af det tilskud på 10 mio. DEM, der blev anmeldt den 21. december 1998 anses alle opnåede støttebeløb for ikke-anmeldt, da foranstaltningerne alle blev gennemført, før Kommissionen kunne tage stilling. Tyskland har med hensyn til denne støtte ikke opfyldt sin pligt til at underrette Kommissionen i henhold til EF-traktatens artikel 93, stk. 3.

4. I rammebestemmelserne skelnes der mellem rednings- og omstruktureringsstøtte. I det foreliggende tilfælde volder denne skelnen nogen problemer, da DMR allerede var midt i omstruktureringsprocessen, da BVV brød sammen i begyndelsen af 1996. Indtil efteråret 1996 var der endnu et berettiget håb om, at DMR kunne blive solgt til en af licensgiverne, hvorfor udarbejdelsen af et nyt omstruktureringskoncept og udskillelsen af DMR fra VIH blev udskudt. Der blev opnået enighed om de væsentligste af omstruktureringskonceptets bestanddele den 11. februar 1997 ([17]). På dette grundlag overtog BvS og Mecklenburg-Vorpommern ved aftale af 28. april 1997 DMR's andele, og Tyskland underrettede ved brev af 10. september 1997 Kommissionen om det omstruktureringskoncept, der var blevet aftalt. Da de nye ejeres finansielle omstruktureringsforanstaltninger umiddelbart efter overtagelsen klart havde en længere tidshorisont, anser Kommissionen det for rimeligt, at den støtte, der er ydet indtil overtagelsesaftalen af 28. april 1997, betragtes som redningsstøtte, medens samtlige støtteforanstaltninger, der er truffet efter denne dato, anses for omstruktureringsstøtte i rammebestemmelsernes forstand.

5. I henhold til rammebestemmelserne gælder der følgende betingelser for redningsstøtte:

i) *Der skal være tale om likviditetsstøtte i form af kreditgarantier eller i form af lån, der kan tilbagebetales til markedsrente:*

Støtten i ovennævnte redningstidsrum blev ydet i denne form. Renterne for BvS-lånene ligger tre procentpoint over diskontoen, hvilket i betragtning af den oprindeligt yderst korte løbetid kan anses for at være lig markedsrenten. Også den statsgaranterede kreditramme er ydet til markedsrente. Kontrakautionerne på oprindeligt 15 mio. DEM (hovedsageligt vekselkaution) sikrer ligeledes forretningsgangen til markedets betingelser- de fleste af dem danner sikkerhed for bankgarantier, der er nødvendige til afsikring af forudbetalinger på skibsmotorer, der er ved at blive bygget.

ii) *Støtten skal være begrænset til det beløb, der er nødvendigt for at virksomheden kan videreføres.*

Tyskland har bevist, at midlerne var begrænset til et minimum, og at de først blev udbetalt, når betalingsforpligtelserne forfaldt. Med undtagelse af nogle meget beskedne beløb blev lån og garantier brugt til finansiering af DMR's løbende forretninger, da virksomheden som en del af det konkursramte BVV havde mistet hele sin driftskapital og ikke havde adgang til nogen alternativ privat finansiering. Virksomhedens aftagere var primært det forhenværende BVV's værfter, der ligeledes var finansielt trængt, og som selv måtte gennemgå en finansiel omstrukturering.

iii) *Støtten må kun ydes i det tidsrum (i regelen højst seks måneder) der skal til for at tilrettelægge en nødvendig og realisabel saneringsplan.*

Som skildret ovenfor kan Kommissionen i dette særlige tilfælde acceptere forsinkelser i forbindelse med udarbejdelsen af en realisabel omstruktureringsplan, primært fordi det planlagte salg af virksomheden i september 1996 slog fejl i sidste sekund på grund af en forretningspolitisk beslutning truffet af BVV's kurator ([18]), men også på grund af den yderst komplicerede situation, der opstod ved BVV's opløsning.

iv) *Støtten skal være begrundet i akutte beskæftigelsesmæssige forhold, og virksomhedens videreførelse, som derved bliver mulig, må ikke bringe branchens situation i de øvrige medlemsstater ud af balance.*

De fleste dele af DMR befinder sig i Rostock, en mindre del heraf i Bremerhaven. Begge regioner har status som støtteberettigede områder og lider under en meget høj arbejdsløshed. Desuden har BVV's sammenbrud berørt regionerne stærkt, da virksomheden er en af de største industrielle arbejdsgivere i begge regioner. Redningsstøtten er derfor berettiget af beskæftigelsesmæssige årsager.

([16]) EFT C 368 af 23.12.1994, s. 12.
([17]) KPMG Deutsche Treuhand Gesellschaft, Prüfungsbericht zum Jahresabschluß 1996 (revisionsberetning i forbindelse med årsregnskabet for 1996).
([18]) Kurator besluttede sig til ikke at sælge VIH's andele i det nye selskab Neuen Sulzer Diesel sammen med DMR's andele, da der derved kunne opnås en højere pris.

Analysen af, hvilke følger der har været for branchen i andre medlemsstater, kan begrænses til det tyske marked for skibsmotorer, da DMR på det pågældende tidspunkt ikke havde forretningsaktiviteter, der rakte ud over dette marked ([19]). Som forklaret i afsnit II, punkt 8 begrænses adgangen til markedet for motorproducenterne af licensaftalerne, hvori producenternes forretningsområde som regel er afgrænset. På den anden side giver disse aftaler på ingen måde noget monopol indenfor det nævnte område. I praksis sendes hver enkelt af skibsværftets motorer i udbud efter aftale med rederiet, og der er i regelen stor international konkurrence om de større af ordrerne. DMR og de andre motorproducenter i EU konkurrerer frem for alt med de såkaldte handelsmotorer, der fremstilles på licens af østasiatiske, primært koreanske producenter. Koreanerne er førende på verdensmarkedet og bestemmer også priserne, således at de europæiske producenters konkurrenceevne for så vidt angår standardmotortyper i vidt omfang afhænger af vekselkursen og kapacitetsudnyttelsen i Asien. Produktionstiden for en skibsdieselmotor er et år, og hele processen fra aftaleforhandling til levering tager nok to år. I det pågældende redningstidsrum (1996 til foråret 1997) modtog DMR ingen nye ordrer, men levede af sin ordrebeholdning, der stammede tilbage fra containerskibsboomet i slutningen af 1995. På grund af denne særlige situation, kan man gå ud fra, at redningsstøtten ikke har haft nogen negative virkninger på konkurrencen i EU.

Selv om redningsstøtten ikke er anmeldt og derfor ulovlig, har Kommissionen på grund af de særlige forhold, der er gjort rede for, kunnet erklære den for forenelig med det indre marked. De foranstaltninger, der er truffet, skulle sikre DMR's overlevelse på kort sigt og opfylder på grund af deres egenskaber rammebestemmelsernes kriterier.

6. Omstruktureringsstøtten afløste redningsstøtten - da alle foranstaltninger blev videreført på gunstigere betingelser - og omfattede følgende ([20]):

— afkald på renter og henstand med indfrielsen af lån, der var ydet i redningstidsrummet og under det forhenværende privatiseringskoncept af 1994

— mulighed for optagelse af nye lån og forhøjelse af vekselkautionsrammen fra 15 mio. DEM til 60 mio. DEM.

7. Henstand med betaling af renter og indfrielse af de i afsnit II, punkt 4 udførligt beskrevne lån på i alt 74,5 mio. DEM og meddelelse om en eventuel nedprioritering må anses som konvertering af lån til tilskud med en støtteintensitet på 100 %. Ved brev af 10. september 1997 havde Tyskland givet Kommissionen meddelelse om, at BvS og delstaten Mecklenburg-Vorpommern var gået med til at nedprioritere disse lån, og at lånene ville kunne konverteres til kapitalinteresser.

([19]) Som nævnt ovenfor omfattes datterselskaberne ikke af denne beslutning.
([20]) Udførlig skildring i afsnit II, punkt 4 og 9.

Den i juni 1997 aftalte og delvis udbetalte kreditramme på 25 mio. DEM fik ligeledes en lavere prioritet. I Tysklands brev af 20. februar 1998 anførtes det, at der kun kunne blive tale om en tilbagebetaling pr. 1. januar 1999, hvis virksomheden ikke var insolvent. Også denne foranstaltning skal anses som tilskud med et beløb svarende til det udbetalte lånebeløb med en støtteintensitet på l00 %, da DMR er insolvent. I henhold til revisionsberetningerne for 1996 og 1997 tegner virksomheden sig for et stort underskud, som der ikke er dækning for i egenkapitalen.

Det samlede beløb i kontant støtte beløber sig således til 99,5 mio. DEM, hvorfra skal trækkes 10 mio. DEM, som er anvendt på datterselskaberne WPM og MMG.

Vekselkautionerne på 60 mio. DEM, som BvS og Mecklenburg-Vorpommern stillede til rådighed dækker i alt væsentligt risici i forbindelse med aftalens overholdelse og garantiydelsen i forbindelse med de ordrer, der er gået til DMR. På grund af aktiviteternes natur er det meget usandsynligt, at der skulle blive tale om et fuldstændigt tab, da de fleste ordrer også afvikles under en konkurs. Når der tages hensyn til de delvise sammenbrud, der efter erfaringen kan regnes med i dette tilfælde, har Kommissionen sat støtteintensiteten til 20 %, hvilket svarer til en støtteækvivalent på 12 mio. DEM.

Mecklenburg-Vorpommerns kaution på 10 mio. DEM som sikkerhed for et banklån af samme størrelse er i henhold til Tysklands brev af 20. februar 1998 som følge af DMR's afdrag nedbragt til 6,85 mio. DEM. Støtteintensiteten ligger dermed på 100 % af det endnu ikke betalte restbeløb. Det samme gælder for BvS-kautionerne på 10 mio. DEM til sikkerhed for nogle kortfristede overgangslån.

8. Det samlede støttebeløb i form af kautioner og tilskud, der rent faktisk er konverteret til lån, skal derfor sættes til 118,35 mio. DEM henholdsvis 60,5 mio. EUR. (På grund af konverteringen indeholder redningsstøtten ikke i sig selv noget støtteelement, eftersom støtteintensiteten rent logisk ikke kan være over 100 %.) Beløbet kan eventuelt reduceres med de beløb inden for de indrømmede kreditrammer, der ikke er udbetalt på tidspunktet for beslutningen. Desuden er der til 1999 afsat et beløb på 10 mio. DEM til finansiering af en socialplan.

9. Støtten skal vurderes ved hjælp af de nedenstående kriterier for omstruktureringsstøtte, som er taget fra rammebestemmelserne:

i) *Genoprettelse af virksomhedens rentabilitet*

På det tidspunkt, hvor proceduren udvidedes, tvivlede Kommissionen på, at DMR ville være i stand til at dække samtlige omkostninger, herunder specielt finansieringsomkostningerne. Den måde tingene udviklede sig på i 1998 og den seneste udgave af omstruktureringsplanen således som fremsendt af de tyske myndigheder ved brev af 21. december 1998 (og som beskrevet i afsnit II) viser, at DMR ikke er rentabel. Virksomheden har siden 1995 lidt yderst store tab, som har gjort den insolvent.

Der ventes yderligere tab i årene 1999 og 2000, og heller ikke i 2001 vil DMR være i stand til at betale renter på aktionærlånene. Virksomheden vil i en uoverskuelig fremtid som mindstemål være afhængig af, at driftsstøtten forlænges yderligere. Ifølge Tysklands oplysninger synes privatisering uden yderligere støtte ikke at være nogen mulighed. Udsigten til, at markedet for totaktsskibsdieselmotorer i EU skulle komme sig på mellemlang sigt, er ikke gode. Der kan derfor ikke regnes med af rentabiliteten genoprettes inden for overskuelig tid, og denne forudsætning i rammebestemmelserne er således ikke opfyldt.

ii) *Forhindring af konkurrencefordrejende virkninger i forbindelse med tildeling af støtte*

Selv om konkurrencen inden for dieselskibsmotorbranchen på grund af den i afsnit II, punkt 8 beskrevne markedsstruktur er begrænset, må den faste finansiering af DMR med statsstøtte frem for alt anses for konkurrenceforvridende, fordi der ikke indgås aftale om ordrerne i ordrebeholdningen til priser, der dækker omkostningerne. Negative virkninger for konkurrenter i EU, der for de flestes vedkommende ligeledes befinder sig i en vanskelig situation, kan ikke udelukkes, så meget desto mere som de fleste af de øvrige motorproducenter i EU råder over en mindre kapacitet og har været ude af stand til at modernisere. Den kapacitetsnedskæring, DMR har planer om som følge af den nuværende nødsituation, kan ikke anses som uigenkaldelig i rammebestemmelsernes forstand. Da anlæggets kapacitet forbliver uændret, vil DMR ved genansættelse af det nødvendige personale hurtigt kunne komme op på den oprindelige produktionskapacitet.

iii) *Støtte i forhold til omstruktureringsomkostninger og -fordele*

Støttens størrelse var begrænset til det for virksomhedens overlevelse strengt nødvendige minimum. Den støttede virksomhed var ikke i stand til at give et nævneværdigt bidrag til omstruktureringsomkostningerne, og det kan ikke forventes, at DMR kan sælges for et positivt beløb. Fordelene består hovedsagelig i, at beskæftigelsen (midlertidigt) bevares i to regioner, der lider under stor arbejdsløshed. Rammebestemmelserne minder godt nok om, at »på lang eller mellemlang sigt hjælper det ikke en region at holde virksomheder kunstigt i live, som i sidste ende vil være dømte til at gå ned af strukturelle eller andre årsager.« I overensstemmelse med sin holdning til støtte til dækning af sociale omkostninger ved omstruktureringsforanstaltninger især i områder med usædvanlig lav levestandard og betydelig arbejdsløshed, som Kommissionen gør rede for i rammebestemmelserne ([21]) og i retningslinjerne for statsstøtte med regionalt sigte ([22]), kan Kommissionen dog acceptere den planlagte betaling af 10 mio. DEM i socialstøtte for 1999.

På grundlag af de ovenfor anførte overvejelser kommer Kommissionen frem til det resultat, at den allerede ydede omstruktureringsstøtte og den planlagte forlængelse af foranstaltningerne ikke er i overensstemmelse med rammebestemmelserne og uforenelig med det indre marked. Den planlagte socialstøtte på 10 mio. DEM i 1999 derimod kan anses som forenelig med det indre marked.

VI. **KONKLUSIONER**

Tyskland har ved en overtrædelse af EF-traktatens artikel 93, stk. 3 truffet en række støtteforanstaltninger med henblik på at redde og omstrukturere DMR. På grund af de særlige vanskeligheder i forbindelse med BVV's sammenbrud i 1996 kan de lån og garantier, der er ydet indtil april 1997, og BvS og Mecklenburg-Vorpommerns overtagelse af virksomheden anses for at være forenelige med det indre marked. Den derpå følgende renteeftergivelse og henstanden med afdragsbetalingen på lån på i alt 89,5 mio. DEM samt opretholdelsen af statsgarantier med et pålydende på i alt 80 mio. DEM kan ikke anses for at være foreneligt med det indre marked, da foranstaltningerne ikke opfylder rammebestemmelsernes kriterier. Foranstaltningerne skal derfor stoppes og den allerede ydede støtte tilbagebetales. Den planlagte socialstøtte på 10 mio. DEM i 1999 derimod anses for at være forenelig med det indre marked —

VEDTAGET FØLGENDE BESLUTNING:

Artikel 1

De finansielle foranstaltninger, Tyskland mellem februar 1996 og april 1997 har truffet for at redde Dieselmotorenwerk Rostock GmbH (dengang Dieselmotorenwerk Vulkan GmbH), samt de i aftale af 28. april 1997 indeholdte bestemmelser om overdragelse af virksomheden er i henhold til artikel 92, stk. 3, litra c) forenelige med det indre marked.

Artikel 2

Den støtte Tyskland siden maj måned 1997 har ydet til omstrukturering af Dieselmotorenwerk Rostock GmbH på i alt op til 118,35 mio. DEM er ikke forenelig med det indre marked.

Artikel 3

Den statsstøtte på 10 mio. DEM, som Tyskland påtænker at yde til sociale foranstaltninger i forbindelse med personalenedskæringerne i Dieselmotorenwerk Rostock GmbH, er i henhold til artikel 92, stk. 3, litra a) forenelig med det indre marked.

([21]) Se fodnote 16, punkt 3.2.5.
([22]) EFT C 74 af 10.3.1998, s. 9, punkt 4.15.

Artikel 4

1. Tyskland træffer alle nødvendige foranstaltninger for at tilbagesøge den i artikel 2 omhandlede støtte, som allerede ulovligt er udbetalt til støttemodtageren.

2. Tilbagesøgningen sker i henhold til de relevante tyske retsforskrifter. Der opkræves renter af støttebeløbene fra den dato, hvor støtten er ydet til datoen for beløbets tilbagebetaling. Som rentesats anvendes den sats, Kommissionen i det pågældende tidsrum har anvendt til beregning af nettosubventionsækvivalenten i forbindelse med regionalstøtte.

Artikel 5

Tyskland underretter senest to måneder efter meddelelsen af denne beslutning Kommissionen om, hvilke foranstaltninger der er truffet for at efterkomme beslutningen.

Artikel 6

Denne beslutning er rettet til Forbundsrepublikken Tyskland.

Udfærdiget i Bruxelles, den 21. april 1999.

På Kommissionens vegne

Karel VAN MIERT

Medlem af Kommissionen