II

(Πράξεις για την ισχύ των οποίων δεν απαιτείται δημοσίευση)

ΕΠΙΤΡΟΠΗ

ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ
της 21ης Απριλίου 1999
σχετικά με την κρατική ενίσχυση της Ομοσπονδιακής Δημοκρατίας της Γερμανίας υπέρ της Dieselmotorenwerk Rostock GmbH

[κοινοποιηθείσα υπό τον αριθμό Ε(1999) 1121]

(Το κείμενο στη γερμανική γλώσσα είναι το μόνο αυθεντικό)

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

(1999/600/ΕΚ)

Η ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ,

Έχοντας υπόψη:

τη συνθήκη ίδρυσης των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων και ειδικά το άρθρο 93 παράγραφος 2 εδάφιο 1,

τη συμφωνία για τον Ευρωπαϊκό Οικονομικό Χώρο, και ιδίως το άρθρο 62 παράγραφος 1 στοιχείο α),

αφού ζήτησε από τους ενδιαφερόμενους να εκφράσουν την άποψή τους σχετικά με την ενίσχυση,

Εκτιμώντας:

I. ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ

Με επιστολή της, τής 25ης Απριλίου 1996, η Γερμανία ενημέρωσε την Επιτροπή ότι η υπηρεσία Bundesanstalt für vereinigungsbedingte Sonderaufgaben (BvS) είχε χορηγήσει στην Dieselmotorenwerk Vulkan GmbH, Rostock (στο εξής DMV) μια ενίσχυση διάσωσης ύψους 20 εκατομμυρίων γερμανικών μάρκων υπό τη μορφή δανείου.

Με επιστολή της, τής 11ης Φεβρουαρίου 1997, η Επιτροπή ενημέρωσε τη Γερμανία σχετικά με την κίνηση της διαδικασίας που προβλέπεται από το άρθρο 93 παράγραφος 2 της συνθήκης ΕΚ. Ταυτόχρονα η Επιτροπή ζήτησε από τη Γερμανία να της διαβιβάσει εντός μηνός όλες τις απαραίτητες πληροφορίες για τον έλεγχο αυτής της ενίσχυσης.

Η απόφαση της Επιτροπής για την κίνηση της διαδικασίας δημοσιεύθηκε στην *Επίσημη Εφημερίδα των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων* [1]. Με τη δημοσίευση αυτή προσκλήθηκαν όλοι οι ενδιαφερόμενοι να εκφράσουν την άποψή τους σχετικά με την ενίσχυση.

Η Γερμανία απάντησε με επιστολές της, τής 30ής Απριλίου, τής 14ης Ιουλίου, τής 10ης Σεπτεμβρίου και τής 12ης Σεπτεμβρίου 1997. Με τις επιστολές αυτές ενημερώθηκε η Επιτροπή σχετικά με τις πρόσθετες ενισχύσεις καθώς και με ένα σχέδιο αναδιάρθρωσης. Κατά τη διάρκεια μιας συνάντησης με εκπροσώπους των γερμανικών αρχών που έγινε στις 15 Οκτωβρίου 1997 διετέθησαν και άλλες πληροφορίες στην Επιτροπή.

Με επιστολή της, τής 17ης Δεκεμβρίου 1997, η Επιτροπή ενημέρωσε τη Γερμανία σχετικά με την απόφασή της να διευρύνει τη διαδικασία σύμφωνα με το άρθρο 93 παράγραφος 2 της συνθήκης ΕΚ, των πρόσθετων ενισχύσεων που χορηγήθηκαν στο μεταξύ και της συνεχιζόμενης αμφιβολίας όσον αφορά την συμβατότητα όλων των ενισχύσεων αναδιάρθρωσης με την κοινή αγορά.

Η απόφαση για τη διεύρυνση της διαδικασίας δημοσιεύθηκε επίσης στην *Επίσημη Εφημερίδα των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων* [2]. Με τη δημοσίευση αυτή ζητήθηκε εκ νέου από τους διάφορους ενδιαφερόμενους να εκφράσουν την άποψή τους σχετικά με την ενίσχυση.

II. ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ

1. Η Dieselmotorenwerk Rostock GmbH (στο εξής DMR), μεταξύ 1995 και 31 Ιουλίου 1997 DMV, απετελείτο μέχρι πριν από λίγο καιρό από τέσσερα μέρη:

— η έδρα και το εργοστάσιο μηχανών βρίσκεται στην περιοχή Rostock-Warnemünde καθώς και στην πόλη Rostock και απασχολούσε 360 εργαζόμενους. Εδώ παράγονται, δοκιμάζονται και επιδιορθώνονται δίχρονες πετρελαιομηχανές για φορτηγά πλοία,

[1] ΕΕ C 119 της 17.4.1997, σ. 8.

[2] ΕΕ C 169 της 4.6.1998, σ. 8.

— το πρώην εργοστάσιο κατασκευής μηχανών βρίσκεται στην περιοχή Bremen-Vegesack, όπου μέχρι τον Αύγουστο του 1997 παράγονταν μηχανές πλοίων. Το εργοστάσιο αυτό λειτουργεί σήμερα κυρίως ως χυτήριο και χαλυβουργείο, όπου παράγονται βασικά συστατικά για τις μηχανές που συναρμολογούνται στο Warnemünde καθώς και προϊόντα χυτηρίου και χαλυβουργείου για άλλους πελάτες. Το εργοστάσιο στην περιοχή Vegesack απασχολεί προς το παρόν 155 άτομα περίπου,

— η μικρομεσαία επιχείρηση Mecklenburger Metallguß GmbH (στο εξής MMG) που βρίσκεται στο Waren απασχολεί 110 άτομα και παράγει κυρίως έλικες σταθερού βήματος για πλοία. Στις 27 Φεβρουαρίου 1999, η DMR πούλησε την MMG στην Walzengießerei Coswig GmbH και στην Herzberg & Partner GmbH,

— η Wismarer Propeller und Maschinenbau GmbH (στο εξής WPM), που βρίσκεται στο Wismar, είναι μια μικρομεσαία επιχείρηση που παράγει άξονες και έλικες μεταβαλλόμενου βήματος για πλοία και απασχολεί 50 άτομα περίπου. Η επιχείρηση αυτή πουλήθηκε τον Οκτώβριο του 1998 στην Schottel-Werft Josef Becker GmbH & Co KG και στην Schottel Antriebstechnik GmbH.

Η παρούσα απόφαση αφορά μόνο την μητρική επιχείρηση DMR με τα εργοστάσιά της στο Rostock και στην Βρέμη. Επειδή η WPM και η MMG πουλήθηκαν κατά τη διάρκεια της διαδικασίας και η αναδιάρθρωση αυτής της επιχείρησης είναι συνδεδεμένη με χωριστές ενισχύσεις διάσωσης και αναδιάρθρωσης, η Επιτροπή θα λάβει χωριστές αποφάσεις σχετικά με αυτές τις ενισχύσεις.

2. Η DMR ιδρύθηκε το έτος 1947 όταν δηλαδή ιδρύθηκε το εργοστάσιο κατασκευής μηχανών στο Rostock. Μετά την ένωση των δύο Γερμανιών η DMR υπήρξε τμήμα της κρατικής εταιρείας «Deutsche Maschinen und Schiffbau AG (DMS)». Η DMR ιδιωτικοποιήθηκε για πρώτη φορά το 1992 και πουλήθηκε στην Bremer Vulkan Verbund AG (στο εξής BVV) ([3]). Με τη σύμβαση της 16ης Δεκεμβρίου 1994, η DMR συγχωνεύθηκε με το τμήμα μηχανοκατασκευών της Bremer Vulkan Werft GmbH και έτσι δημιουργήθηκε η νέα εταιρεία DMV.

Μετά την πρώτη ιδιωτικοποίηση η DMR/DMV πραγματοποίησε επενδύσεις ύψους 192,5 εκατομμυρίων γερμανικών μάρκων κυρίως για την κατασκευή ενός νέου εργοστασίου μηχανοκατασκευών στην περιοχή Rostock-Warnemünde, το οποίο άρχισε να λειτουργεί κατά την περίοδο 1994-96. Οι επενδυτικές δαπάνες υπερέβησαν το ελάχιστο ποσό που είχε καθορισθεί με την συμφωνία ιδιωτικοποίησης το 1992.

Η DMR αναδιαρθρώθηκε πολλές φορές κατά το 1990 και η κατάσταση επιδεινώθηκε ακόμη περισσότερο εξαιτίας της αγοράς του ελλειμματικού εργοστασίου μηχανοκατασκευών της Βρέμης στη τιμή των 65 εκατομμυρίων γερμανικών μάρκων. Σύμφωνα με την έκθεση των ελεγκτών για το 1995 η DMV αντιμετώπιζε από το 1994 σοβαρές οικονομικές δυσκολίες. Το 1995 η εταιρεία είχε ζημίες ύψους 165 εκατομμυρίων γερμανικών μάρκων, με συνέπεια τα ίδια κεφάλαια (περιλαμβανομένων και των αποθεματικών) να μειωθούν από 178 εκατομμύρια γερμανικά μάρκα σε 12,9 εκατομμύρια γερμανικά μάρκα. Τα ρευστά διαθέσιμα της εταιρείας εξασφαλίσθηκαν κυρίως μέσω ενός δανείου ύψους 52,6 εκατομμυρίων γερμανικών μάρκων ([4]) στο πλαίσιο του συστήματος συγκέντρωσης των πληρωμών της BVV και ενός δανείου BvS ύψους 25 εκατομμυρίων γερμανικών μάρκων από το έτος 1994.

3. Περί τα τέλη του 1995 η BVV, η μητρική εταιρεία της DMV, αντιμετώπισε σοβαρές οικονομικές δυσκολίες και αναγκάσθηκε, στις 21 Φεβρουαρίου 1996, να ζητήσει να κηρυχθεί σε πτώχευση. Την 1η Μαΐου 1996, η BVV κηρύχθηκε σε πτώχευση. Το σύστημα συγκέντρωσης των πληρωμών της BVV έληξε περί τα τέλη του έτους 1995. Περί τα τέλη Μαρτίου 1996, η DMR αντιμετώπιζε έλλειμμα ρευστότητας ύψους 18 εκατομμυρίων γερμανικών μάρκων το οποίο, υπήρχε κίνδυνος να φθάσει τα 30 εκατομμύρια γερμανικά μάρκα μέχρι τα τέλη Απριλίου. Καμιά εμπορική τράπεζα δεν ήταν διατεθειμένη να χορηγήσει νέο δάνειο.

4. Προκειμένου να σώσουν τον όμιλο DMR και να εξασφαλίσουν τη συνέχιση της αναδιάρθρωσης η BvS και το κρατίδιο Mecklenburg-Vorpommern χορήγησαν περί τα τέλη του 1998, τις ακόλουθες ενισχύσεις:

1. Δάνειο ύψους 30 εκατομμυρίων γερμανικών μάρκων (20 εκατομμύρια γερμανικά μάρκα από την BvS και 10 εκατομμύρια γερμανικά μάρκα από το κρατίδιο Mecklenburg-Vorpommern) με αρχικό επιτόκιο κατά 3 % μεγαλύτερο από το προεξοφλητικό επιτόκιο, το οποίο εκταμιεύθηκε τον Απρίλιο του 1996 και είχε ως αρχική ημερομηνία εξόφλησης την 31η Δεκεμβρίου 1998.

2. Δάνειο ύψους 19,5 εκατομμυρίων γερμανικών μάρκων (BvS: 13 εκατομμύρια γερμανικά μάρκα, Mecklenburg-Vorpommern 6,5 εκατομμύρια γερμανικά μάρκα), το οποίο εκταμιεύθηκε τον Ιούλιο του 1996 με τους ίδιους όρους όπως και το δάνειο του σημείου 1.

3. Δάνειο υπό τη μορφή πιστωτικού ορίου ύψους 25 εκατομμυρίων γερμανικών μάρκων (το οποίο χρηματοδότησαν εκ νέου από κοινού η BvS και το Mecklenburg-Vorpommern), η πρώτη δόση του οποίου ύψους 15 εκατομμυρίων γερμανικών μάρκων εκταμιεύθηκε τον Ιούνιο του 1997, η δεύτερή του δόση δεν έχει ακόμη καταβληθεί και η ημερομηνία λήξης του είναι η 31η Δεκεμβρίου 1999.

4. Κρατικές ενισχύσεις ύψους 15 εκατομμυρίων γερμανικών μάρκων κατ' ανώτατο όριο, οι οποίες αυξήθηκαν το Σεπτέμβριο του 1997 σε 60 εκατομμύρια γερμανικά μάρκα. Πρόκειται για τριτεγγύηση σε σχέση με προκαταβολές καθώς και για εγγυήσεις καλής εκτέλεσης και εγγυήσεις μετά την παράδοση της DMR στο πλαίσιο παραγγελιών για μηχανές πλοίων. Οι εγγυήσεις ίσχυαν αρχικά μέχρι την ιδιωτικοποίηση αλλά αργότερα παρατάθηκαν μέχρι την 31η Δεκεμβρίου 1999.

5. Μια 100 % ([5]) κρατική εγγύηση του κρατιδίου Mecklenburg-Vorpommern της 22ας Φεβρουαρίου 1996 για την εξασφάλιση μιας πίστωσης ύψους 10 εκατομμυρίων γερμανικών μάρκων που χορήγησε μια εμπορική τράπεζα.

6. Μια 100 % εγγύηση που χορήγησαν η BvS και το Mecklenburg-Vorpommern το Φθινόπωρο του 1997 η οποία ίσχυε μέχρι τις 31 Δεκεμβρίου 1998 για την εξασφάλιση μιας πίστωσης ύψους 10 εκατομμυρίων γερμανικών μάρκων.

([3]) Η συμφωνία πώλησης συνήφθη στις 11 Αυγούστου 1992 ανάμεσα στις Treuhandanstalt και DMS αφενός και στις BVV και Schichau Seebeckwerft AG αφετέρου. Η ιδιωτικοποίηση αυτή έγινε σύμφωνα με τον κανονισμό Treuhand του 1992 (απόφαση της Επιτροπής, της 8ης Δεκεμβρίου 1992). Δεν χρειαζόταν εξάλλου να γίνει κοινοποίηση στην Επιτροπή, επειδή το μέγεθος της DMR και τα σχετικά ποσά βρίσκονταν κάτω από τα προβλεπόμενα κατώτατα όρια.

([4]) Κατάσταση της 31ης Δεκεμβρίου 1995. Βλέπε απόφαση της Επιτροπής, της 22ας Ιουλίου 1998 (δεν έχει δημοσιευθεί ακόμη στην Επίσημη Εφημερίδα) σχετικά με την κατάχρηση των ενισχύσεων αναδιάρθρωσης των MTW-Schiffswerft και Volkswerft Stralsund, που ανήκαν προηγουμένως στην BVV, καθώς και σχετικά με την μη εγκεκριμένη χορήγηση ενός επενδυτικού δανείου ύψους 112,4 εκατομμυρίων γερμανικών μάρκων στο MTW-Schiffswerft. Στο τμήμα II.5 της προαναφερθείσας απόφασης γίνεται λεπτομερής περιγραφή του συστήματος συγκέντρωσης των πληρωμών. Όπως αναφέρεται στο τμήμα IV είναι πολύ πιθανό οι κύριοι οφειλέτες, να έχουν λάβει ένα μέρος των εν λόγω ενισχύσεων. Εντούτοις, επειδή τα κεφάλαια ήταν μεικτά δεν έχει προκύψει ακόμη καμιά αδιάψευστη απόδειξη.

([5]) Πρόκειται για απόλυτα εξασφαλισμένη εγγύηση ύψους 35 εκατομμυρίων γερμανικών μάρκων.

Με επιστολή της, τής 10ης Σεπτεμβρίου 1997, η Γερμανία ενημέρωσε την Επιτροπή ότι η BvS και το κρατίδιο Mecklenburg-Vorpommern παραιτήθηκαν από την απαίτηση πληρωμής των τόκων και των δόσεων για την εξόφληση των δανείων περί των οποίων γίνεται λόγος στα σημεία 1 έως 3 και ότι τα δάνεια αυτά θα μπορούσαν να μετατραπούν εν ανάγκη σε δευτερεύοντα δάνεια των μετόχων. Σύμφωνα με την έκθεση των ελεγκτών για το 1997 ([6]) δάνεια ύψους 49,5 εκατομμυρίων γερμανικών μάρκων κρίθηκαν ως δευτερεύοντα προκειμένου να αποφευχθεί η πτώχευση της εταιρείας. Με την ίδια επιστολή η Γερμανία ενημέρωσε την Επιτροπή σχετικά με την παραίτηση της BvS από την απαίτηση πληρωμής τόκων για το επενδυτικό δάνειο ύψους 25 εκατομμυρίων γερμανικών μάρκων από το έτος 1994 και ανακοίνωσε ότι το δάνειο αυτό θα μπορούσε εν ανάγκη να μετατραπεί σε ίδιο κεφάλαιο. Το αρχικό ετήσιο επιτόκιο ανερχόταν σε 8,5 %. Το κεφάλαιο θα έπρεπε να εξοφληθεί μέχρι τις 30 Οκτωβρίου του 2000.

Με επιστολή της, τής 21ης Δεκεμβρίου 1998 η Γερμανία ενημέρωσε την Επιτροπή ότι επρόκειτο να χορηγήσει κοινωνικές ενισχύσεις ύψους 10 εκατομμυρίων γερμανικών μάρκων, τις οποίες κατέβαλαν η BvS και το κρατίδιο Mecklenburg-Vorpommern για την αποζημίωση 140-150 υπαλλήλων οι οποίοι επρόκειτο να απολυθούν το 1999. Στο συνημμένο λεπτομερές σχέδιο αναδιάρθρωσης ([7]) γινόταν επίσης λόγος για την ανάγκη παράτασης των κρατικών εγγυήσεων ύψους 60 εκατομμυρίων γερμανικών μάρκων μέχρι το τέλος του 2001 τουλάχιστον.

5. Από το 1996 η DMR έλαβε μια σειρά από οικονομικά μέτρα για την στήριξη των θυγατρικών επιχειρήσεων WPM και MMG. Επειδή οι δύο προαναφερόμενες επιχειρήσεις δεν αποτελούν αντικείμενο αυτής της απόφασης, θα πρέπει να αφαιρεθούν τα ποσά που εχρησιμοποιήθηκαν για τον σκοπό αυτό. Από τις επιστολές των γερμανικών αρχών, τής 10ης Σεπτεμβρίου 1997 και τής 14ης Δεκεμβρίου 1998 ([8]), και από τις εκθέσεις των ελεγκτών προκύπτει ότι τουλάχιστον η παραίτηση από την απαίτηση και οι αυξήσεις του κεφαλαίου της WPM και MMG χρηματοδοτήθηκαν με ενίσχυση που δόθηκε στην DMR. Από τις ενισχύσεις του σημείου 4 θα πρέπει συνεπώς να αφαιρεθεί το ποσό των 10 εκατομμυρίων γερμανικών μάρκων, το οποίο δεν χρησιμοποιήθηκε για την DMR, αλλά για τις θυγατρικές της εταιρείες ([9]).

6. Τα οικονομικά αποτελέσματα της DMR κατά την περίοδο 1994-1998 δείχνουν μεγάλες διακυμάνσεις οι οποίες αντανακλούν τις αλλαγές στον βασικό τομέα απασχόλησης της DMR, δηλαδή στον τομέα της κατασκευής και της επισκευής μηχανών για πλοία, ο οποίος αντιπροσωπεύει πάνω από το 80 % του κύκλου εργασιών της επιχείρησης. Τα ποσά που περιλαμβάνονται στον ακόλουθο πίνακα εντούτοις δεν είναι απολύτως συγκρίσιμα λόγω των ριζικών αλλαγών που έγιναν όσον αφορά τις λογιστικές πρακτικές μεταξύ του οικονομικού έτους 1994 και του οικονομικού έτους 1995. Το θετικό ετήσιο αποτέλεσμα το 1997 οφείλεται κυρίως στην παραίτηση από την απαίτηση καθώς και στην αποχώρηση της DMR από την BVV.

DMR/DMV: Κύκλος εργασιών και οικονομικό αποτέλεσμα 1994-98

(σε εκατομμύρια γερμανικά μάρκα)

Έτος	Κύκλος εργασιών	Αποτέλεσμα εκμετάλλευσης	Ετήσιο αποτέλεσμα
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])	[...] (*)	k.A.	[...]
1999 (p)	[...]	k.A.	[...]
2000 (p)	[...]	k.A.	[...]
2001 (p)	[...]	k.A.	[...]

([1]) Προβλεπόμενα αποτελέσματα σύμφωνα με το σχέδιο αναδιάρθρωσης για το 1997.

([2]) Εκτιμώμενα αποτελέσματα σύμφωνα με το τροποποιημένο σχέδιο του Δεκεμβρίου 1998 (DMR χωρίς την WPM και την MMG). Η επιδείνωση των ετήσιων αποτελεσμάτων του 1998 οφείλεται κυρίως στις προβλέψεις ζημιών που έχουν ως αποτέλεσμα τη σχεδιαζόμενη μείωση του προσωπικού κατά τα προσεχή έτη.

(*) Επιχειρηματικό απόρρητο.

7. Το έτος 1994 παραδόθηκαν 19 μηχανές πλοίων, 17 το 1995, 29 το 1996, 18 το 1997, και 17 το 1998. Κατά τα έτη 1999, 2000 και 2001 προβλέπεται ότι θα κατασκευασθούν [...], [...] και [...] μηχανές αντίστοιχα.

Από το 1993 μέχρι το 1997 η DMR ήταν ο μεγαλύτερος προμηθευτής μεγάλων δίχρονων πετρελαιοκίνητων μηχανών στην Κοινότητα. Στη Γερμανία τα μερίδιά της στην αγορά ήταν 53 % το 1995 και 83 % το 1996. Η DMR ελπίζει ότι κατά την περίοδο 2000/2001 το μερίδιό της στην αγορά της Γερμανίας θα παραμείνει στο 50 %.

8. Η DMR κατασκευάζει δίχρονες πετρελαιοκίνητες μηχανές για φορτηγά πλοία. Οι μηχανές αυτές τοποθετούνται κατά κανόνα σε δεξαμενόπλοια, σε φορτηγά πλοία καθώς και σε πλοία μεταφοράς εμπορευτοκιβωτίων ενώ οι περισσότεροι υπόλοιποι τύποι πλοίων είναι εξοπλισμένοι με τετράχρονες μηχανές. Για την παραγωγή των μηχανών χρειάζεται άδεια. Σε ολόκληρο τον κόσμο υπάρχουν τρεις χορηγοί αδειών για μηχανές πλοίων: η MAN B&W AG (Γερμανία), η Wärtsilä NSD Oy AB (Φινλανδία) και η Mitsubishi Heavy Industries (Ιαπωνία). Η DMR έχει συνάψει συμβάσεις και με τους τρεις χορηγούς αδειών, αλλά δεν έχει κάνει χρήση της άδειας που της έχει χορηγήσει η Mitsubishi. Οι τρεις συμβάσεις αδειών ισχύουν για την Γερμανία και την Ανατολική Ευρώπη, εκτός από την Πολωνία και την Κροατία. Κατά συνέπεια η ζήτηση εξαρτάται κυρίως από τις παραγγελίες που έχουν λάβει τα γερμανικά ναυπηγεία για την κατασκευή φορτηγών πλοίων.

Επί όσο διάστημα η DMR ήταν συνδεδεμένη με την Bremer Vulkan έπαιρνε σχεδόν όλες τις παραγγελίες των διαφόρων ναυπηγείων της BVV και το αρχικό επιχειρηματικό σχέδιο βασιζόταν στην υπόθεση ότι κατ' αυτόν τον τρόπο θα γινόταν πλήρης αξιοποίηση των παραγωγικών δυνατοτήτων της DMR. Η DMR όμως δεν έλαβε σχεδόν καμιά παραγγελία από άλλα ναυπηγεία εξαιτίας του ανταγωνισμού.

([6]) Απόφαση την οποία έλαβε η Επιτροπή στις 6 Οκτωβρίου 1998.

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

([8]) Κοινοποίηση της ιδιωτικοποίησης της WPM.

([9]) Προς ενημέρωση:

α) WPM

Ενίσχυση ρευστότητας: 1,5 εκατομμύριο γερμανικά μάρκα

Προμήθειες και υπηρεσίες: 0,6 εκατομμύρια γερμανικά μάρκα

Τέλη χρησιμοποίησης: 0,2 εκατομμύρια γερμανικά μάρκα

β) MMG

Αύξηση του κεφαλαίου (ενσώματα στοιχεία, γήπεδα): 1,70 εκατομμύρια γερμανικά μάρκα

Αύξηση του κεφαλαίου (εισφορά κεφαλαίου): 6,00 εκατομμύρια γερμανικά μάρκα.

Το 1995 τα ναυπηγεία της BVV ([10]) έλαβαν πολλές παραγγελίες για πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων. Παρά το γεγονός ότι ορισμένες από αυτές τις παραγγελίες ακυρώθηκαν αργότερα, το βιβλίο παραγγελιών της DMR παρουσίαζε πάρα πολύ καλή εικόνα. Σε ορισμένες περιπτώσεις μάλιστα οι παραγγελίες αυτές έφθαναν μέχρι το έτος 1999. Μετά την κατάρρευση της BVV όμως άλλαξε ριζικά η κατάσταση όσον αφορά τις παραγγελίες. Η DMR είναι πλέον αναγκασμένη να ψάχνει για παραγγελίες στην ελεύθερη αγορά και συχνά να ανταγωνίζεται άμεσα με κατόχους αδειών της Man B & W και της Wärtsilä NSD που βρίσκονται στην Ανατολική Ασία. Εκτός από τη δύσκολη οικονομική της κατάσταση η DMR αντιμετωπίζει σοβαρές δυσκολίες, επειδή δεν συνεργάζεται ούτε με κάποιον χορηγό αδειών ούτε με κάποιο μεγαλύτερο ναυπηγείο.

Στην Κοινότητα ναυπηγούνται όλο και λιγότερα φορτηγά πλοία. Το μερίδιο της Ευρώπης στην αγορά δεξαμενοπλοίων και φορτηγών πλοίων είναι πολύ περιορισμένο. Στην αγορά των πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων, που είναι η σπονδυλική στήλη της γερμανικής ναυπηγικής βιομηχανίας η κατάσταση έχει επιδεινωθεί εξ αιτίας της αισθητής μείωσης των νέων παραγγελιών κατά το 1996 και κατά το 1998. Τα πιο πολλά από τα γερμανικά ναυπηγεία προσπαθούν να λύσουν αυτό το πρόβλημα ναυπηγώντας διαφορετικούς τύπους πλοίων ή παράκτιου εξοπλισμού, αυτό όμως δεν συνεπάγεται νέες παραγγελίες προς την DMR για την κατασκευή μηχανών για πλοία.

Οι τιμές των μηχανών σε γερμανικά μάρκα δέχθηκαν μεγάλες πιέσεις κατά την περίοδο 1994/95 καθώς και κατά το έτος 1998. Η εταιρεία συμβούλων της DMR πιστεύει ότι οι τιμές μέχρι το τέλος του 2001 —που λήγει η περίοδος της έρευνας— θα παραμείνουν στα σημερινά χαμηλά επίπεδα. Ο κύριος ανταγωνιστής στο μεταξύ είναι η Κορέα, όπου κατά τα τελευταία χρόνια άρχισε να λειτουργεί μια σειρά μεγάλων εργοστασίων κατασκευής μηχανών. Οι ευρωπαίοι κατασκευαστές και ιδιαίτερα η DMR με το ολοκαίνουργιο εργοστάσιό της έχουν εντούτοις κάποιο πλεονέκτημα εξ αιτίας της γειτνίασής τους με τα ευρωπαϊκά ναυπηγεία, ειδικά όσον αφορά τη συναρμολόγηση και τη φάση των δοκιμών. Τα οικονομικά αποτελέσματα των περισσότερων παραγόντων που συμμετέχουν σε αυτή την αγορά δεν ήταν ικανοποιητικά κατά το 1998. Τα περισσότερα κέρδη προήλθαν από την πώληση νέων μηχανών παρά από την πώληση ανταλλακτικών και από τις επισκευές. Υπάρχει σκληρός ανταγωνισμός ανάμεσα στους χορηγούς αδειών και —παρά τις συμφωνίες όσον αφορά τις άδειες— κυρίως εκτός της Κοινότητας.

9. Μετά την κατάρρευση του ομίλου BVV το Φεβρουάριο του 1996 η BvS και το κρατίδιο Mecklenburg-Vorpommern διαπραγματεύθηκαν με το διαχειριστή της πτωχευτικής περιουσίας της BVV σχετικά με την αποχώρηση της DMR από τον όμιλο. Οι διαπραγματεύσεις αυτές καθυστέρησαν λόγω των παράλληλων διαπραγματεύσεων για την γρήγορη πώληση της DMR σε έναν από τους χορηγούς αδειών (MAN B & W), οι οποίες όμως διεκόπησαν το Σεπτέμβριο του 1996. Με τη σύμβαση της 28ης Απριλίου 1997, οι μετοχές της εκχωρήθηκαν έναντι συμβολικής τιμής από την BVV Zwischenholding Vulkan Industrie Holding GmbH in Konkurs (στο εξής VIH) στην BvS (51 %) και στο κρατίδιο Mecklenburg-Vorpommern (49 %). Ταυτόχρονα συμφωνήθηκε ότι η VIH —εάν της το επιτρέψει η Επιτροπή ([11])— θα παραιτηθεί από την απαίτηση να της επιστρέψει η DMV το ποσό των 54,8 εκατομμυρίων γερμανικών μάρκων σε σχέση με το σύστημα συγκέντρωσης των πληρωμών, το οποίο ήταν σε λειτουργία μέχρι τις αρχές τους 1996.

Σύμφωνα με την έκθεση των ελεγκτών για το 1996 απεφεύχθη η πτώχευση της DMR κατά το έτος αυτό χάρις στο γεγονός ότι κατέστησαν δευτερεύουσες οι απαιτήσεις της VIH και χάρις στην άτυπη δήλωση της BvS και του κρατιδίου Mecklenburg-Vorpommern ότι θα αναλάβουν την DMR.

10. Η BvS και το κρατίδιο Mecklenburg-Vorpommern ανέλαβαν την DMR με την πρόθεση να την ιδιωτικοποιήσουν εκ νέου το συντομότερο δυνατό. Από το 1996 ήδη είχαν συνάψει μια συμφωνία με την Goldman, Sachs & Co. OHG η οποία θα τις υποστήριζε στην προσπάθειά τους να βρουν κάποιον αγοραστή. Η πώληση όμως αποδείχθηκε ιδιαίτερα δύσκολη. Αφενός ο αριθμός των πιθανών αγοραστών είναι πολύ περιορισμένος εξαιτίας της μεγάλης συγκέντρωσης στον κλάδο αυτό. Αφετέρου θα έπρεπε πρώτα να γίνει επαναδιαπραγμάτευση των συμβάσεων για την άδεια, επειδή οι υπάρχουσες συμβάσεις με την DMV συνήφθησαν όταν αυτή ήταν ακόμη θυγατρική εταιρεία της BVV και η εκχώρησή τους στην DMR χρειαζόταν την έγκριση των χορηγών των αδειών. Τρίτον ήταν σχεδόν αδύνατον να πουληθεί η DMR επί όσο διάστημα παρέμεινε αβέβαια η τύχη των σημαντικότερων πελατών της, των ναυπηγείων BVV. Η Volkswerft GmbH και η MTW-Schiffswerft GmbH ιδιωτικοποιήθηκαν εκ νέου στις αρχές του 1998.

Οι συνομιλίες με πιθανούς πολωνούς επενδυτές άρχισαν στις αρχές του 1998 αλλά δεν έχουν καταλήξει σε κανένα χειροπιαστό αποτέλεσμα μέχρι τώρα. Όμως αναφέρεται στην επιστολή της Γερμανίας, της 30ής Σεπτεμβρίου 1998, προς το παρόν γίνονται διαπραγματεύσεις με τον πολωνό παραγωγό μηχανών H. Cegielski — Poznan SA (στο εξής HCP) με στόχο την ιδιωτικοποίηση. Η HCP βρίσκεται και η ίδια σε διαδικασία ιδιωτικοποίησης και αναδιάρθρωσης. Όλα τα άλλα σχέδια που αναφέρθηκαν, όπως είναι οι συζητήσεις με δύο ομίλους μικρομεσαίων επιχειρήσεων μηχανοκατασκευών οι οποίες θα μπορούσαν να χρησιμοποιήσουν τις εγκαταστάσεις της DMR για την παραγωγή άλλων προϊόντων, παραμένουν αόριστα. Συμπεραίνεται συνεπώς ότι οι προοπτικές ιδιωτικοποίησης της DMR είναι περιορισμένες προς το παρόν. Η Γερμανία θεωρεί ότι είναι αδύνατη η ιδιωτικοποίηση χωρίς πρόσθετες ενισχύσεις υπό τη μορφή παραίτησης από απαιτήσεις και οικονομικής αποζημίωσης για την περαιτέρω μείωση του προσωπικού.

11. Η επεξεργασία ενός σχεδίου αναδιάρθρωσης με τη βοήθεια της εταιρείας συμβούλων Arthur D. Little (στο εξής ADL) καθυστέρησε σημαντικά εξαιτίας των διαπραγματεύσεων για την ιδιωτικοποίηση, οι οποίες διακόπησαν τελικά. Το σχέδιο αναδιάρθρωσης, το οποίο άρχισε να υλοποιείται από το φθινόπωρο του 1996 και ολοκληρώθηκε τελικά από την ADL τον Ιούλιο του 1997, βασιζόταν σε δύο υποθέσεις, ότι η ετήσια παραγωγή θα ανερχόταν σε 15 μέχρι 18 μηχανές και οι τιμές θα παρέμεναν σταθερές (1997). Το σχέδιο περιλαμβάνει 56 διαφορετικά μέτρα για την δραστική μείωση του κόστους παραγωγής και την πραγματοποίηση κερδών από το 1997 και μετά. Η DMR κατάφερε να υλοποιήσει σχεδόν όλα τα προγραμματισμένα μέτρα με εξαίρεση την προβλεπόμενη μείωση των μισθών. Για το λόγο αυτό μπόρεσε να μειώσει τις ζημιές της στον τομέα των μηχανών για πλοία από 31,7 εκατομμύρια γερμανικά μάρκα (1996) σε 22,1 εκατομμύρια γερμανικά μάρκα (1997) και το 1998 θα είχε κέρδη ύψους 9,4 εκατομμυρίων γερμανικών μάρκων εάν δεν ήταν απαραίτητο να γίνουν ορισμένες ειδικές αποσβέσεις καθώς και ορισμένες προβλέψεις ζημιών κατά τα επόμενα χρόνια.

([10]) Μεταξύ των οποίων: Bremer Vulkan Werft, Schichau Seebeckwerft, Flender Werft, MTW-Shiffswerft και Volkswerft.

([11]) Βλέπε υποσημείωση 4. Η BVV κατείχε πάνω από το 99 % των μετοχών της και ασκούσε πλήρη οικονομικό και λειτουργικό έλεγχο στον όμιλο. Τις διαδικασίες πτώχευσης της VIH και της BVV τις παρακολουθεί ο ίδιος διαχειριστής της πτωχευτικής περιουσίας.

Η ασιατική κρίση και ειδικά η ανάπτυξη της κορεατικής ναυπηγικής βιομηχανίας προκάλεσαν στις αρχές του 1998 μεγάλη πτώση των τιμών για μηχανές πλοίων και τα γερμανικά ναυπηγεία έλαβαν πάρα πολύ λίγες παραγγελίες για φορτηγά πλοία με δίχρονες πετρελαιομηχανές. Κατά συνέπεια και η DMR έλαβε ελάχιστες παραγγελίες κατά το 1998. Για το λόγο αυτό οι ιδιοκτήτες της DMR ζήτησαν από την ADL να αναθεωρήσει το σχέδιο αναδιάρθρωσης του Ιουλίου του 1997. Το σχέδιο αυτό αναθεωρήθηκε για τελευταία φορά το Δεκέμβριο του 1998. Η ADL δεν προβλέπει να γίνει καμία σημαντική αλλαγή στην αγορά, η οποία αντιμετωπίζει μεγάλες δυσκολίες εξ αιτίας των χαμηλών τιμών και της μικρής ζήτησης, μέχρι το 2001. Για το λόγο αυτό η παραγωγή θα πρέπει να μειωθεί στις (...) μηχανές το έτος 1999, στις (...) μηχανές το 2000 και στις (...) μηχανές το έτος 2001. Μεγαλύτερη μείωση δεν συμφέρει από οικονομική άποψη. Εκτός από την απόλυση και άλλων 140 με 150 εργαζομένων προβλέπει προσωρινές διακοπές λειτουργίας κατά το 1999, το σχέδιο προβλέπει πάγωμα των μισθών μέχρι το τέλος του 2000 και μια μικρή διαφοροποίηση της παραγωγής. Το επιχειρηματικό σχέδιο έχει ως κύριο στόχο το ξεπέρασμα της τωρινής κρίσης, με τη μείωση των ζημιών κατά την περίοδο 1999/2000 και την εξίσωση των εσόδων με τα έξοδα κατά το έτος 2001. Δεν γίνεται κανένας λόγος για τις μακροπρόθεσμες προοπτικές της DMR.

12. Η Επιτροπή κίνησε και διεύρυνε τη διαδικασία επειδή είχε αμφιβολίες:

α) κατά πόσο θα μπορούσε να αποκατασταθεί η βιωσιμότητα της DMR μέσω της σχεδιαζόμενης αναδιάρθρωσης·

β) κατά πόσο οι πολύ μεγάλες ενισχύσεις περιορίζονταν στις απόλυτα αναγκαίες και επειδή φοβόταν ότι η ασυνήθιστα χαμηλές δαπάνες χρηματοδότησης θα μπορούσαν να προκαλέσουν στρεβλώσεις του ανταγωνισμού στις αγορές μηχανών για πλοία και για προϊόντα χυτηρίου.

III. ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΜΕΝΩΝ ΤΡΙΤΩΝ

Επ' ευκαιρία της κίνησης της διαδικασίας η Επιτροπή έλαβε με επιστολή της 16ης Μαΐου 1997 τις παρατηρήσεις ενός κράτους μέλους, το οποίο υποστήριξε τη θέση της Επιτροπής. Με επιστολή της, τής 6ης Ιουνίου 1997, οι παρατηρήσεις αυτές διαβιβάσθηκαν στη Γερμανία προκειμένου να πάρει θέση, αλλά αυτή δεν έχει ακόμη απαντήσει.

Οι ενδιαφερόμενοι τρίτοι δεν έκαναν καμία παρατήρηση σχετικά με τη διεύρυνση της διαδικασίας.

IV. ΟΙ ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ ΤΗΣ ΓΕΡΜΑΝΙΑΣ

Οι παρατηρήσεις της Γερμανίας πριν την απόφαση της Επιτροπής για την κίνηση της διαδικασίας παρατίθενται και αναλύονται στη σχετική ανακοίνωση ([12]). Με επιστολή της, τής 20ής Φεβρουαρίου 1998, η Γερμανία υπέβαλε λεπτομερή στοιχεία σχετικά με το πρόγραμμα παραγωγής της DMR, σχετικά με την πρόοδο της αναδιάρθρωσης, τη χρηματοδότησή της και την κατάσταση των διαπραγματεύσεων με τους πιθανούς αγοραστές.

Κατά τη διάρκεια μιας σύσκεψης που έγινε στα γραφεία της διεύθυνσης της DMR με την συμμετοχή εκπροσώπων της ομοσπονδιακής κυβέρνησης, του κρατιδίου Mecklenburg-Vorpommern, της BvS, της DMR και της Επιτροπής, την 1η Ιουλίου 1998, συζητήθηκε το πρόγραμμα αναδιάρθρωσης. Από τη συζήτηση αυτή βγήκε το συμπέρασμα ότι το επιχειρησιακό σχέδιο του προγράμματος αναδιάρθρωσης του 1997 δεν αντανακλούσε πλέον τις συνθήκες της αγοράς, οι οποίες είχαν αλλάξει ριζικά από το τέλος του 1997. Συμφωνήθηκε να τροποποιηθεί ριζικά το επιχειρησιακό σχέδιο.

Με επιστολή στις 30 Σεπτεμβρίου 1998 η Γερμανία υπέβαλε ένα αναθεωρημένο προσωρινό σχέδιο ([13]), σύμφωνα με το οποίο η ετήσια παραγωγή θα ανερχόταν σε δέκα μηχανές. Απαντώντας η Επιτροπή, στις 30 Νοεμβρίου 1998, εξέφρασε σοβαρές αμφιβολίες όσον αφορά τη βιωσιμότητα του σχεδίου, το οποίο δεν θα μπορούσε κατά τη γνώμη της να εξυγιάνει οικονομικά την επιχείρηση και θα χρειαζόταν απεριόριστη κρατική ενίσχυση.

Με επιστολή της στις 21 Δεκεμβρίου 1998, η οποία έφθασε στην Επιτροπή στις 30 Δεκεμβρίου 1998, η Γερμανία κοινοποίησε στην Επιτροπή και άλλες τροποποιήσεις του επιχειρησιακού σχεδίου ενόψει της συνεχιζόμενης επιδείνωσης της κατάστασης στην αγορά. Η διεύθυνση της DMR είχε αποφασίσει αυτές τις τροποποιήσεις κατά τη διάρκεια της συνεδρίασής της στις 7 Δεκεμβρίου 1998. Με απάντησή της, τής 26ης Ιανουαρίου 1999, η Επιτροπή ενημέρωσε τη Γερμανία σχετικά με τη θέση της όσον αφορά τις τελευταίες αλλαγές. Επεσήμανε ότι το σχέδιο αυτό ήταν ρεαλιστικότερο αλλά έμοιαζε περισσότερο με ένα περιορισμένο σχέδιο διάσωσης παρά με ένα γνήσιο πρόγραμμα αναδιάρθρωσης και δεν έλυνε κανένα από τα βασικά προβλήματα, δηλαδή το γεγονός ότι η DMR θα χρειαζόταν και άλλες κρατικές ενισχύσεις και ότι δεν υπήρχε καμιά ρεαλιστική προοπτική για επιτυχή ιδιωτικοποίηση.

V. ΕΚΤΙΜΗΣΗ ΤΩΝ ΜΕΤΡΩΝ ΕΝΙΣΧΥΣΗΣ

1. Τα δάνεια συνολικού ύψους 74,5 εκατομμυρίων γερμανικών μάρκων και η επακόλουθη παραίτηση από την απαίτηση καταβολής τόκων σε σχέση με αυτά τα δάνεια της BvS και του κρατιδίου Mecklenburg-Vorpommern από τον Απρίλιο του 1996 αποτελούν κρατικές ενισχύσεις, όπως και οι κρατικές εγγυήσεις που ανέρχονται σε 80 εκατομμύρια γερμανικά μάρκα. Στην έκθεση των ελεγκτών για το 1995 επισημαίνεται ότι η επιχείρηση DMR (τότε DMV) δεν θα μπορούσε να συνεχίσει τη λειτουργία της εάν το δημόσιο δεν διέθετε τα απαραίτητα δάνεια ή/και τις απαραίτητες εγγυήσεις ([14]). Κατά συνέπεια η DMR δεν ήταν σε θέση να λάβει δάνεια από εμπορικές τράπεζες.

Ένα ακόμη δάνειο της BvS στις 6 Ιουλίου 1994 ύψους 25 εκατομμυρίων γερμανικών μάρκων, το οποίο είχε αρχικά χορηγηθεί σύμφωνα με τους όρους της αγοράς, μετετράπη τον Ιούνιο του 1997 σε κρατική ενίσχυση καθώς η BvS παραιτήθηκε από την απαίτηση πληρωμής τόκων σχετικά με αυτό το δάνειο και ανακοίνωσε ότι θα μπορούσε να μετατραπεί σε ίδιο κεφάλαιο εν ανάγκη ([15]).

Η σχεδιαζόμενη ενίσχυση ύψους 10 εκατομμυρίων γερμανικών μάρκων για τη χρηματοδότηση του κοινωνικού σχεδίου κατά το 1999 ενόψει των απολύσεων προσωπικού αποτελεί μια ακόμη κρατική ενίσχυση, επειδή οι πληρωμές αυτές γίνονται βάσει μιας ειδικής συμφωνίας με τους εργαζόμενους και το συνδικάτο. Η ενίσχυση αυτή δεν περιλαμβανόταν στη διεύρυνση της διαδικασίας, γιατί ανακοινώθηκε μόλις στις 21 Δεκεμβρίου του 1998.

([12]) Βλέπε υποσημείωση 2.

([13]) Οι επιστολές της 30ής Σεπτεμβρίου και της 21ης Δεκεμβρίου 1998 περιγράφονται λεπτομερώς στο κεφάλαιο II ούτως ώστε να δοθεί μια πλήρης εικόνα του προγράμματος αναδιάρθρωσης.

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

([15]) Βλέπε κεφάλαιο II σημείο 4.

2. Η σύμβαση της 28ης Απριλίου 1997, σχετικά με την ανάληψη της DMR (τότε DMV) από την BvS και το Mecklenburg-Vorpommern έναντι μηδενικού ποσού προέβλεπε ότι ο πωλητής, VIH, επρόκειτο να παραιτηθεί από τις απαιτήσεις του ύψους 54,8 εκατομμυρίων γερμανικών μάρκων (περιλαμβανόμενων και των δεδουλευμένων τόκων) έναντι της DMV. Οι απαιτήσεις αυτές προέκυψαν από το σύστημα συγκέντρωσης πληρωμών της BVV, το οποίο χρησιμοποιείτο μέχρι τις αρχές του 1996. Η αγοραία αξία αυτών των απαιτήσεων ήταν σαφώς χαμηλότερη απ' ό,τι η ονομαστική αξία των 54,8 εκατομμυρίων γερμανικών μάρκων για να μην πούμε ότι ήταν μηδενική, επειδή τα δάνεια σε μια πτωχευτική διαδικασία θα μπορούσαν να θεωρηθούν ως ίδια κεφάλαια. Η δε VIH και ο διαχειριστής θα είχαν ελάχιστες ελπίδες να δουν τις απαιτήσεις τους να ικανοποιούνται, εάν είχαν παραμείνει ιδιοκτήτες της DMR. Κάθε άλλος ιδιώτης αγοραστής θα είχε επίσης την αξίωση να παραιτηθεί η VIH από τις απαιτήσεις της έναντι της DMR λόγω του ότι η αξία της επιχείρησης ήταν αρνητική. Επομένως η BvS και το κρατίδιο Mecklenburg-Vorpommern συμπεριφέρθηκαν στη συγκεκριμένη περίπτωση ως ιδιώτες επενδυτές, οπότε η Επιτροπή μπορεί να δεχθεί αυτό το μέτρο επειδή είναι σύμφωνο με τις επενδυτικές αρχές της ιδιωτικής οικονομίας. Κατά συνέπεια η παραίτηση από τις απαιτήσεις δεν αποτελεί κρατική ενίσχυση.

3. Οι προαναφερόμενες ενισχύσεις θα πρέπει να κριθούν σύμφωνα με το άρθρο 92 της συνθήκης ΕΚ με βάση τα κριτήρια των «κατευθυντήριων γραμμών για την αξιολόγηση των κρατικών ενισχύσεων για τη διάσωση προβληματικών επιχειρήσεων» ([16]) («κατευθυντήριες γραμμές»). Εκτός από την ενίσχυση που κοινοποιήθηκε στις 21 Δεκεμβρίου 1998, ύψους 10 εκατομμυρίων γερμανικών μάρκων, όλες οι άλλες ενισχύσεις θα πρέπει να αντιμετωπισθούν ως μη κοινοποιηθείσες, επειδή χορηγήθηκαν χωρίς να ειδοποιηθεί προηγουμένως η Επιτροπή. Η Γερμανία δεν κοινοποίησε αυτές τις ενισχύσεις όπως είχε καθήκον σύμφωνα με το άρθρο 93 παράγραφος 3 της συνθήκης ΕΚ.

4. Στις κατευθυντήριες γραμμές γίνεται διαχωρισμός ανάμεσα στις ενισχύσεις διάσωσης και στις ενισχύσεις αναδιάρθρωσης. Στην συγκεκριμένη περίπτωση ο διαχωρισμός αυτός παρουσιάζει ορισμένα προβλήματα, για το λόγο ότι η DMR βρισκόταν ήδη στη διαδικασία αναδιάρθρωσης όταν κατέρρευσε ο όμιλος BVV στις αρχές του 1996. Μέχρι το φθινόπωρο του 1996 υπήρχαν σοβαρές ελπίδες ότι η DMR θα μπορούσε να πουληθεί σε έναν από τους χορηγούς αδειών και αυτός είναι ο λόγος που καθυστέρησε η προετοιμασία ενός νέου σχεδίου αναδιάρθρωσης καθώς και ο χωρισμός της DMR από την VIH. Στις 11 Φεβρουαρίου 1997 επετεύχθη συμφωνία ως προς τα βασικά στοιχεία του σχεδίου αναδιάρθρωσης ([17]). Πάνω σε αυτή τη βάση ανέλαβαν η BvS και το κρατίδιο Mecklenburg-Vorpommern τις μετοχές της DMR με τη σύμβαση της 28ης Απριλίου 1997, η δε Επιτροπή ενημερώθηκε από τη Γερμανία με επιστολή που αυτή έστειλε στις 10 Σεπτεμβρίου 1997 και αφορούσε το συμφωνηθέν σχέδιο αναδιάρθρωσης. Λόγω του μακροπρόθεσμου χαρακτήρα των μέτρων οικονομικής αναδιάρθρωσης της DMR που έλαβαν οι νέοι ιδιοκτήτες αμέσως μετά την ανάληψη, η Επιτροπή κρίνει ότι πρέπει να θεωρηθούν οι ενισχύσεις που δόθηκαν πριν την συμφωνία της 28ης Απριλίου 1997, ως ενισχύσεις διάσωσης και όλες οι επόμενες ενισχύσεις ως ενισχύσεις αναδιάρθρωσης κατά την έννοια των κατευθυντήριων γραμμών.

5. Σύμφωνα με τις κατευθυντήριες γραμμές για την ενισχύσεις διάσωσης ισχύουν οι ακόλουθοι όροι:

i) *Να αποτελούν βοήθεια ρευστότητας υπό τη μορφή εγγυήσεων δανείου ή δανείων με τα συνήθη εμπορικά επιτόκια.*

Οι ενισχύσεις κατά την προαναφερόμενη χρονική περίοδο χορηγήθηκαν υπό αυτή την μορφή. Τα επιτόκια για τα δάνεια της BvS είναι κατά τρεις ποσοστιαίες μονάδες υψηλότερα από το προεξοφλητικό επιτόκιο, το οποίο μπορεί να θεωρηθεί ως εμπορικό επιτόκιο ενόψει της ιδιαίτερα περιορισμένης αρχικής διάρκειας. Και το εξασφαλισμένο με κρατική εγγύηση πιστωτικό όριο είχε δοθεί με εμπορικό επιτόκιο. Οι τριτεγγυήσεις αρχικού ύψους 15 εκατομμυρίων γερμανικών μάρκων (κυρίως αντασφαλίσεις) διασφαλίζουν τη λειτουργία της επιχείρησης επίσης σύμφωνα με του όρους της αγοράς. Οι περισσότερες έχουν ως στόχο την εξασφάλιση των τραπεζικών εγγυήσεων οι οποίες είναι απαραίτητες για τη χορήγηση των προκαταβολών σε σχέση με τις υπο κατασκευή μηχανές πλοίων.

ii) *Να περιορίζονται στο ποσό που απαιτείται για τη συνέχιση της λειτουργίας της επιχείρησης.*

Η Γερμανία έχει αποδείξει ότι το ποσοστό περιοριζόταν στο ελάχιστο και εκταμιεύθηκαν μόνο όταν κατέστησαν ληξιπρόθεσμες οι υποχρεώσεις πληρωμής. Εκτός από ορισμένα ελάχιστα ποσά, τα δάνεια και οι εγγυήσεις χρησίμευσαν για τη χρηματοδότηση της λειτουργίας της DMR, επειδή η επιχείρηση ως μέρος της χρεοκοπημένης BVV είχε χάσει όλα τα κεφάλαια κίνησης και δεν διέθετε εναλλακτικές ιδιωτικές πηγές χρηματοδότησης πλέον. Πελάτες της ήταν κυρίως τα ναυπηγεία της πρώην BVV, τα οποία αντιμετώπιζαν επίσης οικονομικές δυσκολίες και θα έπρεπε επίσης να υποστούν οικονομική αναδιάρθρωση.

iii) *Οι ενισχύσεις θα πρέπει να καταβάλλονται μόνο για το χρονικό διάστημα (μέχρι έξι μήνες κατά κανόνα) που απαιτείται για να εκπονηθεί το απαραίτητο και εφικτό σχέδιο εξυγίανσης.*

Όπως αναφέρεται παραπάνω η Επιτροπή μπορεί να αποδεχθεί στην συγκεκριμένη περίπτωση τις καθυστερήσεις όσον αφορά την εκπόνηση ενός εφικτού σχεδίου αναδιάρθρωσης κυρίως λόγω του γεγονότος ότι η σχεδιαζόμενη πώληση της επιχείρησης απέτυχε την τελευταία στιγμή το Σεπτέμβριο του 1996, εξαιτίας της απόφασης που έλαβε ο διαχειριστής της πτωχευτικής περιουσίας της BVV ([18]) αλλά και εξαιτίας της ιδιαίτερα δύσκολης κατάστασης που προκλήθηκε από την διάλυση της BVV.

iv) *Θα πρέπει να υπάρχουν σοβαρά κοινωνικά προβλήματα για να δικαιολογείται η χορήγηση των ενισχύσεων και η συνέχιση της λειτουργίας της επιχείρησης δεν θα πρέπει να διαταράξει την ισορροπία του κλάδου στα άλλα κράτη μέλη.*

Το μεγαλύτερο μέρος της DMR βρίσκεται στο Rostock και ένα μικρότερο μέρος στο Bremerhaven. Και οι δύο αυτές περιοχές έχουν χαρακτηρισθεί ως επιλέξιμες για ενίσχυση και μαστίζονται από πολύ υψηλή ανεργία. Εξάλλου, και οι δύο επλήγησαν από την κατάρρευση της BVV, που είναι ένας από τους μεγαλύτερους βιομηχανικούς εργοδότες. Κατά συνέπεια υπάρχουν κοινωνικοί λόγοι που δικαιολογούν τη χορήγηση αυτής της ενίσχυσης διάσωσης.

([16]) ΕΕ C 368 της 23.12.1994, σ. 12.
([17]) KPMG Deutsche Treuhand Gesellschaft, Prüfungsbericht zum Jahresabschluß 1996.
([18]) Ο διαχειριστής της πτωχευτικής περιουσίας αποφάσισε να μην πουλήσει μετοχές της VIH στην Neuen Sulzer Diesel μαζί με τις μετοχές της DMR ούτως ώστε να πετύχει υψηλότερη τιμή.

Η ανάλυση των συνεπειών της ενίσχυσης στον ίδιο βιομηχανικό κλάδο των άλλων κρατών μελών μπορεί να περιοριστεί στη γερμανική αγορά μηχανών για πλοία, επειδή η δραστηριότητα της DMR τότε περιοριζόταν στην αγορά αυτή ([19]). Όπως αναφέρεται στο κεφάλαιο 2 σημείο 8 η πρόσβαση των κατασκευαστών μηχανών στην αγορά περιορίζεται από τις συμφωνίες για τις άδειες, οι οποίες κατά κανόνα περιορίζονται στο πεδίο της επιχειρηματικής δραστηριότητας των παραγωγών. Εξάλλου, οι εν λόγω συμφωνίες δεν δημιουργούν κανένα μονοπώλιο εντός αυτού του πεδίου. Στην πράξη το ναυπηγείο κατόπιν συμφωνίας με τον πλοιοκτήτη προκηρύσσει διαγωνισμό για κάθε μηχανή και για τις μεγάλες παραγγελίες γίνεται κατά κανόνα μεγάλος ανταγωνισμός σε παγκόσμια κλίμακα. Η DMR καθώς και άλλοι κατασκευαστές μηχανών από την Κοινότητα ανταγωνίζεται κυρίως στον τομέα των γνωστών ως «εμπορικών μηχανών», οι οποίες παράγονται βάσει αδειών από κατασκευαστές της Ανατολικής Ασίας και κυρίως από της Κορέας. Οι κατασκευαστές αυτοί κυριαρχούν στην παγκόσμια αγορά και καθορίζουν και τις τιμές, με συνέπεια η ανταγωνιστικότητα των ευρωπαίων κατασκευαστών στον τομέα των τυποποιημένων μηχανών να εξαρτάται σε μεγάλο βαθμό από τις συναλλαγματικές ισοτιμίες και τις παραγωγικές δυνατότητες στην Ασία. Η κατασκευή μιας πετρελαιομηχανής για πλοία διαρκεί ένα χρόνο, ενώ η όλη διαδικασία από τη διαπραγμάτευση της σύμβασης μέχρι την παράδοση μπορεί να διαρκέσει και δύο χρόνια. Κατά τη διάρκεια της σχετικής περιόδου διάσωσης (1996-άνοιξη 1997) η DMR δεν έλαβε νέες παραγγελίες αλλά λειτούργησε χάρη στις παραγγελίες που είχε λάβει κατά την περίοδο της άνθισης της αγοράς πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων περί τα τέλη του 1995. Ενόψει αυτής της ειδικής κατάστασης μπορεί κανείς να υποθέσει ότι η ενίσχυση διάσωσης δεν είχε καμιά αρνητική επίπτωση στον ανταγωνισμό εντός της Κοινότητας.

Παρά το γεγονός ότι η ενίσχυση διάσωσης δεν κοινοποιήθηκε και κατά συνέπεια χορηγήθηκε κατά τρόπο παράνομο, η Επιτροπή την θεώρησε ως συμβατή με την κοινή αγορά ενόψει των ειδικών περιστάσεων που περιγράφονται παραπάνω. Τα οικονομικά μέτρα ελήφθησαν με στόχο την βραχυπρόθεσμη επιβίωση της DMR και κατά συνέπεια πληρούν τα κριτήρια των κατευθυντήριων γραμμών.

6. Οι ενισχύσεις αναδιάρθρωσης αντικατέστησαν την ενίσχυση διάσωσης —επειδή όλα τα μέτρα συνεχίσθηκαν με ευνοϊκότερους όρους— και περιελάμβαναν ([20]):

— την παραίτηση από τους τόκους και την αναστολή της εξόφλησης των δανείων τα οποία είχαν χορηγηθεί κατά τη διάρκεια της περιόδου διάσωσης και βάσει του προηγούμενου σχεδίου ιδιωτικοποίησης του 1994,

— τη χορήγηση νέων πιστώσεων και την αύξηση του ανώτατου ορίου των τριτεγγυήσεων από 15 εκατομμύρια γερμανικά μάρκα σε 60 εκατομμύρια γερμανικά μάρκα.

7. Η αναστολή των φόρων και της εξόφλησης του κεφαλαίου σχετικά με τα δάνεια που περιγράφονται λεπτομερώς στο τμήμα II.4 και ανέρχονται σε 74,5 εκατομμύρια γερμανικά μάρκα καθώς και η ανακοίνωση ότι τα δάνεια αυτά ενδέχεται να καταταγούν χαμηλότερα στο πίνακα προτεραιοτήτων θα πρέπει να θεωρηθούν ως μετατροπή των δανείων σε ενισχύσεις έντασης 100 %. Με επιστολή της, τής 10ης Σεπτεμβρίου 1997, η Γερμανία είχε ενημερώσει την Επιτροπή σχετικά με αυτή την αλλαγή της κατάταξης των δανείων που είχαν χορηγήσει η BvS και το κρατίδιο Mecklenburg-Vorpommern και την ενημέρωσε ότι είχαν μετατραπεί σε ίδιο κεφάλαιο.

Το πιστωτικό όριο ύψους 25 εκατομμυρίων γερμανικών μάρκων που είχε δημιουργηθεί τον Ιούνιο του 1997 και είχε εν μέρει εκταμιευθεί κατέστη επίσης δευτερεύον. Με επιστολή της, τής 20ής Φεβρουαρίου 1998, η Γερμανία ανέφερε ότι οι εξοφλήσεις από την 1η Ιανουαρίου 1999 θα μπορούσαν να γίνουν μόνο στην περίπτωση που δεν θα ήταν υπερχρεωμένη η επιχείρηση. Και αυτό το μέτρο αποτελεί ενίσχυση εντάσεως 100 %, επειδή η DMR είναι υπερχρεωμένη. Σύμφωνα με τις εκθέσεις των ελεγκτών για τα έτη 1996 και 1997 η εικόνα που παρουσιάζει η επιχείρηση είναι αρνητική.

Το συνολικό ποσό των χορηγηθεισών ενισχύσεων ανέρχεται σε 99,5 εκατομμύρια γερμανικά μάρκα, εκ των οποίων τα 10 εκατομμύρια γερμανικά μάρκα πρέπει να αφαιρεθούν, επειδή χρησιμοποιήθηκαν για τις θυγατρικές εταιρείες WPM και MMG.

Οι τριτεγγυήσεις που χορήγησαν η BvS και το κρατίδιο Mecklenburg-Vorpommern ύψους 60 εκατομμυρίων γερμανικών μάρκων αφορούν κυρίως την εκπλήρωση των συμβατικών υποχρεώσεων σε σχέση με τις παραγγελίες που έχουν δοθεί στην DMR. Εξ αιτίας της φύσης των δραστηριοτήτων είναι απίθανο να υπάρξει πλήρης απώλεια, επειδή οι περισσότερες παραγγελίες θα εκτελεσθούν ακόμη και σε περίπτωση πτώχευσης. Λαμβάνοντας υπόψη τις απώλειες που παρατηρούνται συνήθως σε αυτές τις περιπτώσεις η Επιτροπή εκτίμησε σε 20 % την ένταση της ενίσχυσης, δηλαδή σε 12 εκατομμύρια γερμανικά μάρκα.

Η εγγύηση του κρατιδίου Mecklenburg-Vorpommern ύψους 10 εκατομμυρίων γερμανικών μάρκων για την εξασφάλιση ενός τραπεζικού δανείου του ιδίου ύψους έχει μειωθεί σύμφωνα με την επιστολή της Γερμανίας, της 20ής Φεβρουαρίου 1998 σε 6,85 εκατομμύρια γερμανικά μάρκα λόγω της εξόφλησης ενός μέρους αυτού του δανείου εκ μέρους της DMR. Η ένταση της ενίσχυσης ανέρχεται στο 100 % του δανείου που δεν έχει ακόμη εξοφληθεί. Το ίδιο ισχύει και για τις εγγυήσεις της BvS ύψους 10 εκατομμυρίων γερμανικών μάρκων για την εξασφάλιση βραχυπρόθεσμων δανείων.

8. Το συνολικό ποσό των ενισχύσεων υπό τη μορφή εγγυήσεων και των δανείων που μετετράπησαν σε ενισχύσεις ανέρχεται επομένως σε 118,35 εκατομμύρια γερμανικά μάρκα δηλαδή σε 60,5 εκατομμύρια ευρώ (Εξαιτίας αυτής της μετατροπής η ενίσχυση διάσωσης δεν εμπεριέχει κανένα στοιχείο ενίσχυσης, επειδή η ένταση της ενίσχυσης δεν πρέπει λογικά να υπερβεί το 100 %). Το ποσό αυτό μπορεί να μειωθεί κατά τα ποσά των δανείων που δεν είχαν ακόμη εξοφληθεί. Εξάλλου, για το 1999 προβλέπεται ένα ποσό ύψους 10 εκατομμυρίων γερμανικών μάρκων για την χρηματοδότηση ενός κοινωνικού σχεδίου.

9. Οι ενισχύσεις θα πρέπει να εκτιμηθούν με βάση τα κριτήρια που περιλαμβάνονται στις κατευθυντήριες γραμμές σχετικά με τις ενισχύσεις αναδιάρθρωσης:

i) *Αποκατάσταση της βιωσιμότητας*

Τον καιρό της διεύρυνσης της διαδικασίας η Επιτροπή είχε αμφιβολίες σχετικά με τη δυνατότητα της DMR να καλύψει ολόκληρες τις δαπάνες και ιδιαίτερα τις δαπάνες χρηματοδότησης. Οι εξελίξεις του έτους 1998 και η τελευταία έκδοση του σχεδίου αναδιάρθρωσης, που διαβιβάσθηκε με την επιστολή των γερμανικών αρχών, της 21ης Δεκεμβρίου 1998 (και περιγράφεται στο τμήμα II), δείχνουν ότι η DMR δεν είναι βιώσιμη. Η επιχείρηση παρουσιάζει ζημίες από το 1995 με συνέπεια να είναι υπερχρεωμένη.

([19]) Όπως αναφέρεται παραπάνω η απόφαση αυτή δεν αφορά τις θυγατρικές εταιρείες.

([20]) Λεπτομερής περιγραφή γίνεται στο τμήμα II, σημεία 4 και 9.

Ζημίες προβλέπονται και για τα έτη 1999 και 2000, ενώ το 2001 η εταιρεία δεν θα είναι σε θέση να πληρώνει τους τόκους σχετικά με τα δάνεια των μετόχων της. Κατά συνέπεια η επιβίωση της εταιρείας εξαρτάται από τη συνέχιση των χορηγούμενων λειτουργικών ενισχύσεων. Η Γερμανία πιστεύει ότι είναι αδύνατον να γίνει ιδιωτικοποίηση εάν δεν χορηγηθούν πρόσθετες ενισχύσεις. Οι προοπτικές μεσοπρόθεσμης ανάκαμψης της κοινοτικής αγοράς δίχρονων πετρελαιομηχανών για πλοία δεν είναι ευνοϊκές. Στο άμεσο μέλλον επομένως δεν προβλέπεται αποκατάσταση της βιωσιμότητας, οπότε δεν πληρούται αυτός ο όρος των κατευθυντήριων γραμμών.

ii) *Αποφυγή της στρέβλωσης του ανταγωνισμού μέσω των ενισχύσεων*

Παρά το γεγονός ότι ο ανταγωνισμός στον τομέα των πετρελαιομηχανών είναι περιορισμένος λόγω της διάρθρωσης της αγοράς η οποία περιγράφεται στο τμήμα II σημείο 8, η διαρκής χρηματοδότηση της DMR μέσω κρατικών ενισχύσεων θα πρέπει να θεωρηθεί κυρίως ως στρέβλωση του ανταγωνισμού, επειδή οι υπάρχουσες παραγγελίες έγιναν με τιμές που δεν καλύπτουν τις δαπάνες. Δεν μπορούν επίσης να αποκλεισθούν οι αρνητικές επιπτώσεις στους ανταγωνιστές εντός της Κοινότητας, οι οποίοι βρίσκονται σε εξίσου δύσκολη θέση για το λόγο μάλιστα ότι οι περισσότεροι από τους υπόλοιπους κατασκευαστές μηχανών στην Κοινότητα διαθέτουν ελάχιστες δυνατότητες και δεν μπόρεσαν να εκσυγχρονισθούν. Η σχεδιαζόμενη μείωση των παραγωγικών δυνατοτήτων της DMR ενόψει της τωρινής κατάστασης ανάγκης δεν μπορεί να θεωρηθεί ως μη αναστρέψιμη κατά την έννοια των κατευθυντήριων γραμμών. Επειδή δεν μπορεί να αλλάξει η δυνατότητα των εγκαταστάσεων, η DMR θα μπορούσε βραχυπρόθεσμα να επανέλθει στις αρχικές παραγωγικές δυνατότητες με την πρόσληψη του αναγκαίου προσωπικού.

iii) *Ενισχύσεις ανάλογες με τις δαπάνες και τα οφέλη της αναδιάρθρωσης*

Η ενίσχυση περιορίσθηκε στο ελάχιστο ποσό που είναι αναγκαίο για την συνέχιση της λειτουργίας της επιχείρησης. Η επιχείρηση δεν ήταν σε θέση να συμβάλει σημαντικά στις δαπάνες αναδιάρθρωσης και δεν θα πρέπει να αναμένεται ότι η τιμή πώλησης της DMR θα είναι θετική. Τα οφέλη συνίστανται κυρίως στην (προσωρινή) διατήρηση της απασχόλησης σε δύο περιοχές που αντιμετωπίζουν σοβαρό πρόβλημα ανεργίας. Στις κατευθυντήριες γραμμές πάντως επισημαίνεται ότι «δεν βοηθείται μεσοπρόθεσμα ή βραχυπρόθεσμα μια περιοχή όταν διατηρούνται με τεχνητά μέσα στη ζωή επιχειρήσεις οι οποίες είναι καταδικασμένες να κλείσουν τελικά εξαιτίας διαρθρωτικών ή άλλων αιτιών». Πιστή στη θέση της σχετικά με τις ενισχύσεις για τις κοινωνικές δαπάνες των μέτρων αναδιάρθρωσης ειδικά σε περιοχές με πολύ χαμηλό βιοτικό επίπεδο με μεγάλη ανεργία, όπως περιγράφεται στις κατευθυντήριες γραμμές [21] καθώς και στις κατευθυντήριες γραμμές για τις κρατικές ενισχύσεις περιφερειακού χαρακτήρα [22], η Επιτροπή αποδέχεται εντούτοις τη σχεδιαζόμενη πληρωμή του ποσού των 10 εκατομμυρίων γερμανικών μάρκων υπό τη μορφή κοινωνικών ενισχύσεων κατά το 1999.

[21] Βλέπε υποσημείωση 16 σημείο 3.2.5.
[22] ΕΕ C 74 της 10.3.1998, σ. 9, σημείο 4.15.

Κατόπιν όλων των προαναφερθέντων η Επιτροπή καταλήγει στο συμπέρασμα ότι οι ενισχύσεις αναδιάρθρωσης οι οποίες έχουν ήδη χορηγηθεί καθώς και η προβλεπόμενη παράταση των μέτρων δεν συμφωνούν με τις κατευθυντήριες γραμμές και είναι ασυμβίβαστες με την κοινή αγορά. Η σχεδιαζόμενη κοινωνική ενίσχυση ύψους 10 εκατομμυρίων γερμανικών μάρκων για το 1999 αντιθέτως μπορεί να θεωρηθεί ως συμβατή με την κοινή αγορά.

VI. **ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ**

Η Γερμανία έχει λάβει μια σειρά από μέτρα ενίσχυσης για τη διάσωση και την αναδιάρθρωση της DMR κατά παράβαση του άρθρου 93 παράγραφος 3 της συνθήκης ΕΚ. Τα δάνεια που χορηγήθηκαν μέχρι τον Απρίλιο του 1997 για τη διάσωση της επιχείρησης εξ αιτίας των ειδικών προβλημάτων που προκάλεσε η κατάρρευση της BVV το 1996, καθώς και οι εγγυήσεις για την ανάληψη της επιχείρησης αυτής από την BvS και το Mecklenburg-Vorpommern μπορούν να θεωρηθούν ότι είναι συμβατά με την κοινή αγορά. Αντιθέτως, η παραίτηση από την απαίτηση για την πληρωμή τόκων και η αναστολή της εξόφλησης του δανείου ύψους 89,5 εκατομμυρίων γερμανικών μάρκων καθώς και η διατήρηση κρατικών ενισχύσεων ονομαστικής αξίας 80 εκατομμυρίων γερμανικών μάρκων συνολικά δεν μπορούν να θεωρηθούν ως συμβατά με την κοινή αγορά, επειδή τα μέτρα αυτά δεν πληρούν τα κριτήρια των κατευθυντήριων γραμμών. Επομένως τα μέτρα αυτά θα πρέπει να τερματισθούν και να ανακτηθούν οι χορηγηθείσες ενισχύσεις. Η σχεδιαζόμενη κοινωνική ενίσχυση ύψους 10 εκατομμυρίων γερμανικών μάρκων για το 1999 αντίθετα μπορεί να θεωρηθεί ως συμβατή με την κοινή αγορά,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΗΝ ΑΚΟΛΟΥΘΗ ΑΠΟΦΑΣΗ:

Άρθρο 1

Τα οικονομικά μέτρα που έλαβε η Γερμανία μεταξύ Φεβρουαρίου 1996 και Απριλίου 1997 για τη διάσωση της Dieselmotorenwerk Rostock GmbH (τότε Dieselmotorenwerk Vulkan GmbH), περιλαμβανομένων και των διατάξεων για την εκχώρηση της εταιρείας που περιλαμβάνονται στη σύμβαση της 28ης Απριλίου 1997, είναι συμβατές με την κοινή αγορά σύμφωνα με το άρθρο 92 παράγραφος 3 στοιχείο γ).

Άρθρο 2

Οι ενισχύσεις που έχει χορηγήσει η Γερμανία από τον Μάιο του 1997 για την αναδιάρθρωση της Dieselmotorenwerk Rostock GmbH το ύψος των οποίων φθάνει τα 118,35 εκατομμύρια γερμανικά μάρκα, είναι ασυμβίβαστες με την κοινή αγορά.

Άρθρο 3

Η κρατική ενίσχυση ύψους 10 εκατομμυρίων γερμανικών μάρκων, την οποία προτίθεται να χορηγήσει η Γερμανία για τη χρηματοδότηση των κοινωνικών μέτρων που έχουν σχέση με τη μείωση του προσωπικού της Dieselmotorenwerk Rostock GmbH, είναι συμβατή με την κοινή αγορά σύμφωνα με το άρθρο 92 παράγραφος 3 α).

Άρθρο 4

1. Η Γερμανία θα πρέπει να λάβει όλα τα απαραίτητα μέτρα ώστε να ανακτήσει από τους δικαιούχους όλες τις κατά παράνομο τρόπο χορηγηθείσες ενισχύσεις για τις οποίες γίνεται λόγος στο άρθρο 2.

2. Η ανάκτηση θα πρέπει να γίνει σύμφωνα με το γερμανικό δίκαιο. Θα εισπραχθούν τόκοι σχετικά με το ποσό της ενίσχυσης από την ημέρα της χορήγησης μέχρι την ημέρα της ανάκτησης. Οι τόκοι θα υπολογισθούν με βάση το επιτόκιο αναφοράς που χρησιμοποιήθηκε για τον υπολογισμό του καθαρού ισοδυνάμου επιχορήγησης των περιφερειακών ενισχύσεων.

Άρθρο 5

Η Γερμανία θα ενημερώσει την Επιτροπή εντός δύο μηνών από την κοινοποίηση της παρούσας απόφασης σχετικά με τα μέτρα τα οποία θα λάβει για να συμμορφωθεί προς αυτήν.

Άρθρο 6

Η παρούσα απόφαση απευθύνεται στην Ομοσπονδιακή Δημοκρατία της Γερμανίας.

Βρυξέλλες, 21 Απριλίου 1999.

Για την Επιτροπή

Karel VAN MIERT

Μέλος της Επιτροπής