II

(Actos cuya publicación no es una condición para su aplicabilidad)

COMISIÓN

DECISIÓN DE LA COMISIÓN
de 21 de abril de 1999
relativa a la ayuda estatal de la República Federal de Alemania en favor de Dieselmotorenwerk Rostock GmbH

[notificada con el número C(1999) 1121]

(El texto en lengua alemana es el único auténtico)

(Texto pertinente a efectos del EEE)

(1999/600/CE)

LA COMISIÓN DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS,

Visto el Tratado constitutivo de la Comunidad Europea y, en particular, el primer párrafo del apartado 2 de su artículo 93,

Visto el Acuerdo sobre el Espacio Económico Europeo y, en particular, la letra a) del apartado 1 de su artículo 62,

Tras haber emplazado a los interesados para que presentaran sus observaciones,

Considerando lo siguiente:

I. **PROCEDIMIENTO**

Por carta de 25 de abril de 1996, Alemania notificó a la Comisión que el Bundesanstalt für vereinigungsbedingte Sonderaufgaben (BvS) había concedido a Dieselmotorenwerk Vulkan GmbH, con sede en Rostock (en adelante «DMV»), una ayuda de salvamento en forma de préstamo por importe de 20 millones de marcos alemanes.

Por carta de 11 de febrero de 1997, la Comisión informó a Alemania de su decisión de incoar el procedimiento previsto en el apartado 2 del artículo 93 del Tratado. Asimismo, instó a Alemania a que, en el plazo de un mes, le proporcionara toda la información necesaria para la evaluación de dicha ayuda.

La decisión de la Comisión de incoar el procedimiento se publicó en el *Diario Oficial de las Comunidades Europeas* [1]. La Comisión invitó a los interesados a que presentaran sus observaciones sobre la ayuda en cuestión.

Alemania respondió mediante cartas de 30 de abril, 14 de julio y 10 y 12 de septiembre de 1997, en las que informó a la Comisión de otras ayudas adicionales y de un plan de reestructuración. La Comisión recibió mayor información en una reunión con representantes de las autoridades alemanas celebrada el día 15 de octubre de 1997.

Por carta de 17 de diciembre de 1997, la Comisión informó a Alemania de su decisión de ampliar el procedimiento establecido en el apartado 2 del artículo 93 del Tratado CE, debido a las ayudas adicionales que, entretanto, habían sido concedidas y a las dudas que persistían en cuanto a la compatibilidad de la ayuda de reestructuración en su conjunto con el mercado común.

La decisión de ampliar el procedimiento también fue publicada en el *Diario Oficial de las Comunidades Europeas* [2] y, nuevamente, se invitó a los interesados a que presentaran sus observaciones.

II. **DESCRIPCIÓN DETALLADA DE LA AYUDA**

1. La empresa Dieselmotorenwerk Rostock GmbH (en adelante «DMR»), que entre 1995 y el 31 de julio de 1997 se llamó DMV, constaba hasta hace poco de cuatro partes:

— su sede central y planta de motores se encuentran en Rostock-Warnemünde y en la propia ciudad de Rostock y cuentan con unos 360 trabajadores. La planta se dedica, sobre todo, a construir, probar y reparar motores diésel de dos tiempos para buques de carga;

[1] DO C 119 de 17.4.1997, p. 8.

[2] DO C 169 de 4.6.1998, p. 8.

— la antigua fábrica de motores de Bremen-Vegesack, en la que hasta agosto de 1997 se fabricaban motores para barcos. En la actualidad, esta planta se utiliza, en particular, como taller de fundición y de construcciones metálicas en el que se fabrican piezas fundamentales para los motores montados en Warnemünde, así como productos de fundición y de acero para otros clientes. La planta de Vegesack cuenta actualmente con unos 155 empleados;

— la empresa mediana Mecklenburger Metallguß GmbH (en adelante «MMG»), con sede en Waren y una plantilla de unos 110 trabajadores, en la que se fabrican sobre todo hélices de palas fijas para barcos. El 27 de enero de 1999, DMR vendió MMG a las empresas Walzengießerei Coswig GmbH y Herzberg & Partner GmbH;

— Wismarer Propeller und Maschinenbau GmbH (en adelante «WPM»), con sede en Wismar, una empresa mediana de unos 50 empleados dedicada a la fabricación de ejes y hélices de palas regulables. Esta empresa fue vendida en octubre de 1998 a Schottel-Werft Josef Becker GmbH&Co. KG y Schottel Antriebstechnik GmbH.

La presente decisión únicamente se refiere a la matriz DMR y a sus plantas de Rostock y Bremen. Como WPM y MMG fueron vendidas durante el procedimiento y la reestructuración de estas empresas está vinculada a ayudas de salvamento y reestructuración independientes, la Comisión se pronunciará sobre éstas en decisiones por separado.

2. Los comienzos de DMR se remontan al año 1947, cuando se fundó la fábrica de motores de Rostock. Tras la reunificación alemana, DMR era parte de la empresa pública Deutsche Maschinen und Schiffbau AG (en adelante «DMS»). DMR fue privatizada por primera vez en 1992 y vendida a Bremer Vulkan Verbund AG (en adelante «BVV») [3]. Por contrato de 16 de diciembre de 1994, DMR se fusionó con la división de fabricación de motores de Bremer Vulkan Werft GmbH y se convirtió en la nueva empresa DMV.

Tras la primera privatización, DMR/DMV llevó a cabo un programa de inversiones por importe de 192,5 millones de marcos alemanes, destinado esencialmente a la construcción de una nueva planta de fabricación de motores en Rostock-Warnemünde, que se puso en funcionamiento en 1994-1996. Los gastos de inversión superan el importe mínimo fijado en el acuerdo de privatización de 1992.

A partir de 1990, DMR fue reiteradamente reestructurada y su situación aún empeoró debido a la compra de la planta de motores deficitaria de Bremen por un valor contable de 65 millones de marcos alemanes. Según el informe de auditoría de 1995, DMV se enfrentaba desde 1994 a graves dificultades económicas. En 1995 realizó pérdidas por importe de 165 millones, con lo que su capital (incluidas las reservas) se redujo de 178 millones a 12,9 millones de marcos alemanes. La liquidez de la empresa se salvaguardó, básicamente, mediante préstamos por importe de 52,6 millones [4] en el marco del sistema *cash-concentration* de BVV y un préstamo del BvS de 25 millones del año 1994.

3. Hacia finales de 1995, la empresa BVV, matriz de DMV, se enfrentó a graves problemas financieros y, el 21 de febrero de 1996, se vio obligada a solicitar un compromiso judicial con los acreedores. Por fin, el 1 de mayo de 1996, BVV se declaró en quiebra. A finales de 1995, el sistema *cash-concentration* de BVV había concluido en buena medida. A finales de marzo de 1996, DMR tuvo que hacer frente a un déficit de liquidez de unos 18 millones, que amenazaba con superar los 30 millones a finales de abril. Ningún banco comercial estaba dispuesto a conceder nueva liquidez a la empresa.

4. Para salvar al grupo DMR y garantizar la continuidad de la reestructuración, a finales de 1998 el BvS y el Estado federado de Mecklemburgo-Pomerania Occidental concedieron las ayudas siguientes:

1) un préstamo de 30 millones de marcos alemanes (20 millones del BvS y 10 millones del Estado federado de Mecklemburgo-Pomerania Occidental), inicialmente a un interés superior en un 3 % al tipo de descuento, desembolsado el 2 de abril de 1996 y que expiraba, en principio, el 31 de diciembre de 1998;

2) un préstamo de 19,5 millones (13 millones del Bvs y 6,5 millones de Mecklemburgo-Pomerania Occidental), desembolsado en julio de 1996 en las mismas condiciones que el del punto 1;

3) un préstamo en forma de línea de crédito de 25 millones (también financiado conjuntamente por el BvS y Mecklemburgo-Pomerania Occidental), cuyo primer tramo por un importe de 15 millones fue desembolsado en junio de 1997 y el segundo aún no se ha pagado íntegramente; vence el 31 de diciembre de 1999;

4) garantías del sector público de hasta 15 millones, que en septiembre de 1997 se elevaron a un máximo de 60 millones. Se trata de contrafianzas (avales) sobre anticipos recibidos y sobre garantías de pago y prestaciones de DMR relacionadas con pedidos de barcos de motor; las garantías expiraban inicialmente en la fecha de la privatización o, a más tardar, el 31 de diciembre de 1999;

5) una garantía de Mecklemburgo-Pomerania Occidental del 100 % [5] constituida el 22 de febrero de 1996 para garantizar un crédito de un banco comercial de 10 millones;

6) una garantía del 100 % del BvS y de Mecklemburgo-Pomerania Occidental, concedida en el otoño de 1997 y vigente hasta el 31 de diciembre de 1998, para asegurar una línea de crédito de 10 millones.

[3] El contrato de compraventa fue concluido el 11 de agosto de 1992 entre el Treuhandanstalt y DMS, por una parte, así como por BVV y Schichau Seebeckwerft AG, por otra. Esta privatización entró en el ámbito de aplicación del régimen Treuhand de 1992 (Decisión de la Comisión de 8 de diciembre de 1992). En virtud de dicho régimen, no era necesario notificar este caso por separado a la Comisión, puesto que el tamaño de DMR y el importe de las prestaciones financieras relacionadas con la privatización eran inferiores a los umbrales establecidos.

[4] Situación a 31 de diciembre de 1995. Véase la Decisión de la Comisión, de 22 de julio de 1998 (aún no publicada en el Diario Oficial), sobre el uso indebido de las ayudas de reestructuración en favor de MTW-Schiffswerft y Volkswerft Stralsund en el seno de la antigua BVV y sobre el desembolso no autorizado de un préstamo a la inversión de 112,4 millones de marcos alemanes a MTW-Schiffswerft. En el punto 5 de la sección II de la citada Decisión figura una descripción detallada del sistema *cash-concentration*. Como se señala en la sección IV, es muy probable que los principales deudores, entre los que se encontraba DMR, recibieran parte de los importes malversados. Sin embargo, debido a la acumulación y mezcla de los importes, hasta hoy no ha sido posible demostrarlo de manera incontrovertible.

[5] Esta garantía está asegurada en su totalidad con hipotecas por valor de 35 millones de marcos alemanes.

Por carta de 10 de septiembre de 1997, Alemania comunicó a la Comisión que el BvS y Mecklemburgo-Pomerania Occidental habían renunciado al reembolso del capital y de los intereses de los préstamos relacionados en los puntos 1 a 3 y que estaban dispuestos a convertirlos, en caso de necesidad, en préstamos participativos subordinados. Según el informe de auditoría de 1997 ([6]), se declararon subordinados unos préstamos por valor de 49,5 millones de marcos alemanes con objeto de evitar la ejecución concursal. En ese mismo escrito, Alemania informó a la Comisión de la renuncia del BvS a los intereses sobre el préstamo a la inversión de 25 millones del año 1994 y le comunicó que dicho préstamo se convertiría, de ser necesario, en recursos propios. El tipo de interés inicial era del 8,5 % y el préstamo vencía el 30 de octubre de 2000.

Mediante carta de 21 de diciembre de 1998, Alemania notificó a la Comisión la intención del BvS y de Mecklemburgo-Pomerania Occidental de conceder 10 millones de marcos alemanes en ayudas sociales destinadas al despido de 140-150 trabajadores previsto para el año 1999. En el detallado plan de reestructuración adjunto ([7]) se hacía mención de la necesidad de prorrogar las garantías públicas de 60 millones hasta al menos finales del 2001.

5. Desde 1996, DMR ha adoptado una serie de medidas financieras para apoyar a las filiales WPM y MMG. Como estas dos empresas no están incluidas en la presente Decisión, han de descontarse los importes utilizados a tal fin. De las cartas de las autoridades alemanas de 10 de septiembre de 1997 y 14 diciembre de 1998 ([8]) y de los informes de auditoría se desprende que, como mínimo, se financiaron con las ayudas concedidas a DMR la renuncia a créditos y las inyecciones de capital en favor de WPM y MMG. Por consiguiente, de las ayudas mencionadas en el punto 4 se ha de restar un importe de 10 millones que no se utilizó en beneficio de DMR, sino en el de sus filiales ([9]).

6. Los resultados financieros de DMR en el período 1994-1998 arrojan unas oscilaciones muy fuertes que reflejan las modificaciones en la actividad principal de DMR, la fabricación y reparación de motores de barcos. Esta actividad representa más del 80 % del volumen de negocios de la empresa. Las cifras que figuran en el siguiente cuadro no son plenamente comparables entre sí, dado que entre los ejercicios 1994 y 1995 se modificó de forma sustancial la contabilidad de la empresa. El resultado positivo en el ejercicio 1997 se debe esencialmente a la renuncia a los créditos en el contexto de la separación de DMR del grupo BVV.

DMR/DMV: volumen de negocios y resultados financieros 1994-98

(en millones de DEM)

Año	Volumen de negocios	Resultado de explotación	Resultado del ejercicio
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])	[...] (*)	no comunicado	[...]
1999 (p)	[...]	no comunicado	[...]
2000 (p)	[...]	no comunicado	[...]
2001 (p)	[...]	no comunicado	[...]

([1]) Resultados previstos en el plan de reestructuración de 1997.

([2]) Resultados estimados en el plan revisado de diciembre de 1998 (DMR sin WPM y MMG); el empeoramiento de las cuentas en 1998 se debe principalmente a las reservas para la proyectada reducción de plantilla a lo largo de los próximos años.

(*) Secreto comercial.

7. Los motores de barco entregados fueron 19 en 1994, 17 en 1995, 29 en 1996, 18 en 1997 y 17 en 1998. Se tiene previsto fabricar [...] motores en 1999, [...] en el 2000 y [...] en el 2001.

Entre 1993 y 1997, DMR fue el mayor fabricante comunitario de grandes motores diésel de dos tiempos. En Alemania, la empresa alcanzó una cuota de mercado situada entre el 53 % (1995) y el 83 % (1996). En el 2000/2001, DMR espera mantener una cuota en el mercado alemán en torno al 50 %.

8. DMR fabrica motores diésel de dos tiempos para buques de carga. Estos motores se montan, por regla general, en buques cisterna, buques de carga a granel y portacontenedores, mientras que la mayor parte de los demás tipos de barco están equipados de motores de cuatro tiempos. Los motores se fabrican con licencia. Hay tres cedentes de licencias de motores para barcos en todo el mundo: Man B&W AG (Alemania), Wärtsilä NSD Oy AB (Finlandia) y Mitsubishi Heavy Industries (Japón). DMR ha concluido contratos con los tres, aunque no ha llegado a hacer uso de la licencia de Mitsubishi. Los contratos de licencia tienen validez en Alemania y Europa Oriental, con la excepción de Polonia y Croacia. Por tanto, la demanda depende en buena medida de los pedidos de buques de carga por parte de los astilleros alemanes.

Mientras estuvo integrada en el grupo Bremer Vulkan, DMR obtenía la adjudicación de casi todos los pedidos de este tipo de los astilleros pertenecientes a BVV, y el plan inicial de la empresa partía de que así estaba garantizada la plena utilización de las capacidades de DMR. Por otra parte, sin embargo, DMR apenas obtuvo pedidos de otros astilleros, ya que éstos estaban poco dispuestos a adjudicar un contrato a uno de sus competidores.

([6]) La Comisión recibió el informe el 6 de octubre de 1998.
([7]) Arthur D. Little, Plan de actividad revisado 1999-2001, capítulo 3.4.
([8]) Notificación de la privatización de WPM.
([9]) A título informativo:

a) WPM:
aportación de liquidez: 1,5 millones,
suministros y prestación de servicios: 0,6 millones,
cánones de utilización: 0,2 millones;

b) MMG:
inyección de capital (valores reales, terrenos): 1,7 millones,
inyección de capital (capital invertido): 6,0 millones.

En 1995, los astilleros del grupo BVV ([10]) se hicieron con numerosos pedidos de buques de carga. Ésta es la razón por la que —a pesar de cancelarse después algunos contratos— DMR contaba con tantos pedidos en su cartera; en algunos casos, dichos pedidos llegaban hasta el año 1999. Sin embargo, tras el derrumbamiento de BVV, la situación de los pedidos cambió radicalmente. Ahora, DMR se ve obligada a buscar los contratos en el mercado libre, a menudo en competencia directa con los licenciatarios de Extremo Oriente de Man B&W o Wärtsilä NSD. La posición de DMR no sólo se ve dificultada por su débil situación financiera, sino también porque es prácticamente el único fabricante de motores que no tiene vínculos empresariales ni con un cedente de licencias ni con un astillero grande.

Cada vez se fabrican menos buques de carga en la Comunidad. La cuota de mercado europea de buques cisterna y buques de carga a granel se ha reducido hasta niveles insignificantes. En el mercado de portacontenedores —el pilar de los astilleros alemanes— la situación ha empeorado notablemente tras el descenso de pedidos nuevos en 1996 y 1998. La mayor parte de los astilleros alemanes intenta hacer frente a este problema centrándose en otros tipos de barcos o en instalaciones *offshore*, lo cual obviamente redunda en que no se hacen nuevos pedidos de motores de barco a DMR.

Los precios de los motores en marcos alemanes se vieron expuestos a una fuerte presión en 1994/95 y también en 1998. La empresa que asesora a DMR prevé que el bajo nivel actual de los precios se mantendrá hasta finales del 2001 —fecha hasta la cual se extiende la previsión—. Hoy por hoy, el principal competidor es Corea, donde en los últimos años han entrado en funcionamiento una serie de grandes fabricantes de motores. Con todo, los fabricantes europeos, y en particular DMR con su novísima planta, cuentan con una ventaja en el ámbito de los servicios dada su proximidad geográfica a los astilleros europeos, ventaja que se hace notar sobre todo en la fase de montaje y pruebas. Los resultados financieros de la mayoría de los operadores de este mercado fueron insatisfactorios en el año 1998. Los beneficios no se realizan tanto con la venta de motores nuevos como con las piezas de recambio y las reparaciones. Hay una intensa competencia, tanto entre los cedentes de licencias como entre los fabricantes de motores —a pesar de los acuerdos de licencia—, aunque ésta se produce esencialmente fuera de la Comunidad.

9. Tras el derrumbamiento del grupo BVV en febrero de 1996, el BvS y el Estado federado de Mecklemburgo-Pomerania Occidental negociaron con el administrador de la quiebra de BVV la separación de DMR del grupo. Estas negociaciones se retrasaron debido a las negociaciones paralelas sobre la pronta enajenación de DMR a uno de los cedentes de licencia (Man B&W), las cuales, sin embargo, fracasaron en septiembre de 1996. Mediante contrato de 28 de abril de 1997, las participaciones de la empresa se transfirieron a un precio simbólico del *holding* transitorio de BVV, Vulkan Industrie Holding GmbH in Konkurs (en adelante «VIH»), al BvS (51 %) y a Mecklemburgo-Pomerania Occidental (49 %). Al mismo tiempo, se acordó que VIH —a condición de obtener la correspondiente autorización de la Comisión ([11])— renunciaría al reembolso de sus créditos con DMV por más de 54,8 millones de marcos alemanes derivados del sistema *cash-concentration*, que estuvo en vigor hasta principios de 1996.

Según el informe de auditoría de 1996, la quiebra de DMR en ese año sólo pudo evitarse mediante la subordinación de los créditos de VIH y la garantía informal de la asunción de DMR por parte del BvS y de Mecklemburgo-Pomerania Occidental.

10. El BvS y Mecklemburgo-Pomerania Occidental se hicieron cargo de DMR con la firme intención de volver a privatizar la empresa cuanto antes. En el mismo año 1996 ya se aseguró contractualmente la ayuda de Goldman, Sachs & Co. OHG para la búsqueda de un comprador. Sin embargo, la venta resultó ser extremadamente difícil. Por una parte, el número de compradores potenciales era muy reducido, debido al alto grado de concentración en este sector. Por otra, tuvieron que renegociarse previamente los contratos de licencia, dado que los contratos existentes se suscribieron con DMV en tanto que filial de BVV y el traspaso de la licencia a DMR requería la autorización de los cedentes. En tercer lugar, la venta de DMR era casi imposible mientras no se aclarara el futuro de sus principales compradores, los astilleros del grupo BVV. Volkswerft GmbH y MTW-Schiffswerft GmbH no se reprivatizaron hasta comienzos de 1998.

Las negociaciones con los inversores potenciales comenzaron a principios de 1998, pero hasta el momento no han arrojado ningún resultado palpable. Según carta de Alemania de 30 de septiembre de 1998, actualmente se está negociando la privatización de la empresa con el fabricante de motores polaco H. Cegielski-Poznan SA (en adelante «HCP»). Sin embargo, la propia HCP se encuentra inmersa en un proceso de privatización y reestructuración. Todos los demás proyectos mencionados, como las negociaciones con dos consorcios de empresas medianas de construcción de maquinaria, que utilizarían las instalaciones de producción de DMR esencialmente para la fabricación de otros productos, son demasiado vagos. Por ello, se ha de constatar que, en su forma actual, DMR apenas tiene perspectivas de ser privatizada a corto plazo. Alemania considera imposible la privatización si no se conceden ayudas adicionales en forma de renuncia a créditos y se asume el coste financiero de una nueva reducción de la plantilla.

11. La elaboración de un nuevo plan de reestructuración con ayuda de la empresa consultora Arthur D. Little (en adelante «ADL») se vio considerablemente retrasada debido al fracaso de las negociaciones de privatización en 1996. El plan de reestructuración elaborado, parcialmente ejecutado desde el otoño de 1996 y definitivamente perfilado por ADL en julio de 1997, se basaba en dos presunciones básicas: una producción anual de entre 15 y 18 motores y unos precios estables en DEM (al nivel de 1997). Se previeron 56 medidas con las que se pretendía garantizar una reducción drástica de los costes de producción y la obtención de beneficios a partir de 1997. DMR logró llevar a cabo casi todas las medidas proyectadas, con la excepción de la prevista reducción de salarios. De esta manera, DMR pudo reducir las pérdidas de explotación en el ámbito de los motores de barcos de 31,7 millones de marcos alemanes (1996) a 22,1 millones (1997), y en 1998 habría realizado unos beneficios de explotación de 9,4 millones de no haber tenido que proceder a amortizaciones extraordinarias y a la constitución de reservas para los ejercicios siguientes.

([10]) Entre otros, Bremer Vulkan Werft, Schichau Seebeckwerft, Flender Werft, MTW-Schiffswerft y Volkswerft.

([11]) Véase la nota 4. BVV poseía más del 99 % de las participaciones de VIH y ejercía una pleno control económico y empresarial sobre este grupo. Los procedimientos de quiebra de BVV y VIH están siendo tramitados por el mismo administrador.

La crisis asiática y, en particular, el desarrollo de la construcción de buques en Corea llevaron a principios de 1998 a una fuerte caída de los precios de los motores de barcos, y los astilleros alemanes obtuvieron muy pocos pedidos de buques de carga con motores diésel de dos tiempos. En consecuencia, la propia DMR recibió en 1998 muy pocos pedidos nuevos. Por ello, los accionistas de DMR pidieron a ADL que revisara el plan de reestructuración de julio de 1997. La última versión disponible data de diciembre de 1998. ADL no cree que antes del 2001 se produzca un cambio en la muy delicada situación del mercado, caracterizada por precios bajos y una escasa demanda. Se pretende alcanzar una producción de tan sólo [...] motores en 1999, [...] en el 2000 y [...] en el 2001; un número aún inferior sería económicamente insostenible. Junto al despido de otros 140-150 trabajadores, el plan prevé cierres transitorios en 1999, la congelación de los salarios hasta finales del 2000 y una cierta diversificación de la producción. El plan de actividad está explícitamente orientado a la superación de la crisis actual, a la máxima reducción de las pérdidas en 1999/2000 y a la consecución del equilibrio financiero en el año 2001. No se abordan las perspectivas de DMR a medio y largo plazo.

12. La Comisión incoó y amplió el procedimiento porque dudaba de que:

a) pudiese restablecerse la viabilidad de DMR mediante la reestructuración proyectada;

b) la ayuda, muy elevada, se limitara a lo estrictamente necesario y los costes financieros, inusualmente bajos, no fueran a producir un falseamiento de la competencia en los mercados de los motores de barcos y de productos de la fundición.

III. OBSERVACIONES DE LOS INTERESADOS

Con motivo de la incoación del procedimiento, la Comisión recibió, por carta de 16 de mayo de 1997, las observaciones de un Estado miembro que respaldaba el punto de vista de la Comisión. Mediante carta de 6 de junio de 1997, estas observaciones fueron remitidas a Alemania, que, sin embargo, no se pronunció al respecto.

No se recibieron observaciones de terceros interesados respecto de la ampliación del procedimiento.

IV. COMENTARIOS DE ALEMANIA

Los comentarios de Alemania previos a la Decisión de la Comisión de ampliar el procedimiento se citan y comentan en la correspondiente Comunicación ([12]). Por carta de 20 de febrero de 1998, Alemania presentó información detallada sobre el plan de reestructuración de DMR, el avance de la reestructuración, su financiación y la situación de las negociaciones con los compradores potenciales.

El plan de reestructuración se debatió en una reunión en la sede administrativa de DMR celebrada el 1 de julio de 1998 entre representantes del Gobierno alemán, del Gobierno regional de Mecklemburgo-Pomerania Occidental, del BvS, de DMR y de la Comisión. Los participantes llegaron a la conclusión de que el plan de actividad del programa de reestructuración de 1997 ya no se ajustaba a la situación del mercado, que desde finales de 1997 había cambiado drásticamente. Se convino en modificar sustancialmente el plan de actividad.

Mediante carta de 30 de septiembre de 1998, Alemania presentó un plan revisado provisional ([13]), en el que se partía de una producción anual de 10 motores. En su respuesta de 30 de noviembre de 1998, la Comisión expresó serias dudas en lo relativo a la viabilidad del plan, el cual desde su punto de vista no era apropiado para restablecer una situación financiera saneada de la empresa y, por tanto, requeriría una subvención estatal durante un período indeterminado.

Por carta de 21 de diciembre de 1998, registrada en la Comisión el 30 de diciembre de 1998, Alemania comunicó a la Comisión otras modificaciones del plan de actividad, introducidas a raíz del creciente empeoramiento de la situación del mercado. El consejo de administración de DMR había adoptado estas modificaciones en su reunión de 7 de diciembre de 1998. La Comisión explicó a Alemania su postura respecto de las modificaciones más recientes en su respuesta de 26 de enero de 1999. Admitió que este plan era más realista, pero también advirtió que se parecía más a un plan de salvamento transitorio que a un verdadero programa de reestructuración y que no aportaba solución alguna al problema esencial, consistente en que DMR seguiría necesitando ayuda estatal y en que no había perspectivas realistas de que pudiera culminarse su privatización.

V. EVALUACIÓN DE LA AYUDA

1. Los préstamos por un total de 74,5 millones de marcos alemanes y la posterior condonación de los intereses sobre estos préstamos del BvS y del Estado federado de Mecklemburgo-Pomerania Occidental desde abril de 1996 constituyen una ayuda estatal, del mismo modo que las garantías estatales por un valor total de 80 millones. En su informe correspondiente al 1995, los auditores señalaban explícitamente que el mantenimiento de la empresa DMR (entonces DMV) sólo era posible si el sector público ponía a disposición los préstamos y garantías necesarios ([14]). Por consiguiente, DMR no estaba en condiciones de obtener los préstamos de entidades financieras comerciales.

Otro préstamo del BvS del 6 de julio de 1994 por un importe de 25 millones, que inicialmente se concedió en condiciones de mercado, se convirtió en junio de 1997 en ayuda estatal, dado que el BvS renunció a los intereses sobre el mismo y señaló que, en caso de necesidad, lo transformaría en recursos propios ([15]).

La subvención proyectada de 10 millones para la financiación de pagos voluntarios en el marco de un plan social para los despidos previstos en 1999 constituye una nueva ayuda estatal, puesto que estos pagos se basan en un acuerdo específico con los trabajadores y el sindicato. Esta ayuda no quedó cubierta por la ampliación del procedimiento, dado que no se notificó hasta el 21 de diciembre de 1998.

([12]) Véase la nota 2.

([13]) Los detalles de las cartas de 30 de septiembre y 21 de diciembre de 1998 se exponen en la sección II, con objeto de brindar una exhaustiva descripción de los planes de reestructuración.

([14]) C&L Treuarbeit Deutsche Revision AG, Informe nº 18 10 0147, Dieselmotorenwerk Vulkan GmbH Rostock, auditoría de las cuentas anuales a 31 de diciembre de 1995, apartado 125.

([15]) Véase el punto 4 de la sección II.

2. En el contrato de 28 de abril de 1997 sobre la asunción —exenta de un precio de compra— de DMR (entonces DMV) por parte del BvS y de Mecklemburgo-Pomerania Occidental se acordó que el vendedor VIH renunciaría a sus créditos por importe de 54,8 millones de marcos alemanes (incluidos intereses acumulados) frente a DMV. Estos créditos se derivaban del sistema *cash-concentration* de BVV aplicado hasta comienzos de 1996. El valor de mercado de estos créditos era, sin duda, muy inferior a su valor nominal de 54,8 millones, y, probablemente, estaba cercano a cero, puesto que, en un procedimiento de quiebra, los préstamos se habrían equiparado a los recursos propios. VIH y su administrador difícilmente podrían haber contado con ingresos procedentes de sus créditos si hubieran seguido siendo propietarios de DMR. Cualquier comprador privado habría pedido a VIH esa misma renuncia a sus créditos, dado que la empresa tenía claramente un valor negativo. Por tanto, el BvS y el Estado federado de Mecklemburgo-Pomerania Occidental actuaron en este sentido como inversores privados, de modo que la Comisión puede aceptar esta medida por conformarse a los principios de inversión en el sector privado. En consecuencia, la renuncia a los créditos no constituye ninguna ayuda estatal.

3. Conforme al artículo 92 del Tratado CE, las ayudas arriba mencionadas se han de evaluar a la luz de los criterios establecidos en la Directrices comunitarias sobre ayudas de Estado de salvamento y de reestructuración de empresas en crisis ([16]) (en adelante «las Directrices»). Con la excepción de la subvención de 10 millones de marcos alemanes, notificada el 21 de diciembre de 1998, las ayudas se han de examinar en tanto que ayudas no notificadas, dado que las medidas se ejecutaron antes de que la Comisión pudiera pronunciarse al respecto. Alemania no ha cumplido, en lo relativo a dichas medidas, la obligación de notificación que le incumbe en virtud del apartado 3 del artículo 93 del Tratado CE.

4. En las Directrices se distingue entre ayudas de salvamento y ayudas de reestructuración. En el presente caso, esa distinción plantea ciertas dificultades, puesto que DMR ya estaba inmersa en el proceso de reestructuración al quebrar BVV a comienzos de 1996. Hasta el otoño de 1996, había esperanzas fundadas de que DMR pudiera ser vendida a uno de los cedentes de las licencias, por lo que se retrasó la elaboración de un nuevo plan de reestructuración y la separación de DMR de VIH. El acuerdo sobre los elementos principales del plan de reestructuración se cerró el 11 de febrero de 1997 ([17]). Sobre esta base, el BvS y Mecklemburgo-Pomerania Occidental asumieron las participaciones de DMR por contrato de 28 de abril de 1997, y Alemania comunicó el plan de reestructuración acordado a la Comisión mediante carta de 10 de septiembre de 1997. Puesto que las medidas de reestructuración financiera adoptadas por los nuevos propietarios nada más producirse la asunción abarcaban inequívocamente un período más largo, la Comisión estima apropiado considerar las ayudas otorgadas hasta el 28 de abril de 1997, fecha del contrato de asunción, como ayudas de salvamento, y las medidas adoptadas con posterioridad, como ayudas de reestructuración a efectos de las Directrices.

5. Con arreglo a las Directrices, las ayudas de salvamento han de cumplir los requisitos siguientes:

i) *Constituir ayudas de liquidez consistentes en avales para préstamos o en préstamos a los tipos de interés vigentes en el mercado*

Las ayudas correspondientes al citado período de salvamento se otorgaron en esta forma. Los intereses sobre el préstamo del BvS son superiores en un 3 % al tipo de descuento, lo que puede considerarse el tipo del mercado, habida cuenta de su vigencia inicialmente muy corta. La línea de crédito asegurada mediante garantía estatal se concedió, asimismo, al tipo del mercado. Las contrafianzas por un importe inicial de 15 millones de marcos alemanes (en su mayoría avales) también garantizan el funcionamiento de la empresa en las condiciones habituales del mercado; la mayor parte de estas contrafianzas están destinadas a asegurar las garantías bancarias, las cuales son necesarias para garantizar los anticipos sobre los motores de barcos en curso de fabricación.

ii) *Limitarse al importe necesario para mantener a la empresa en funcionamiento*

Alemania ha demostrado que las ayudas se limitan a lo estrictamente necesario y que sólo se desembolsaron al vencer las obligaciones de pago. Con la excepción de algunos importes muy reducidos, los préstamos y las garantías se destinaron a la financiación de las actividades comerciales de DMR que estaban en curso cuando la empresa, a raíz de la quiebra del grupo BVV, en el que estaba integrada, perdió todo su capital circulante y tampoco pudo acceder a otras fuentes privadas de financiación. Los clientes de la empresa eran esencialmente los astilleros del antiguo grupo BVV, que también se encontraban en dificultades financieras y tuvieron que ser sometidos, asimismo, a una reestructuración financiera.

iii) *Pagarse exclusivamente durante el tiempo necesario (en general, no más de seis meses) para elaborar el correspondiente plan de recuperación, que ha de ser un plan factible*

Como se ha señalado anteriormente, la Comisión puede aceptar, en este caso particular, los retrasos en la elaboración de un plan de reestructuración viable, sobre todo porque la proyectada venta de la empresa fracasó en el último momento, en septiembre de 1996, debido a una decisión de política empresarial del administrador de la quiebra de BVV ([18]), pero también porque la disolución de BVV dio lugar a una situación extraordinariamente complicada.

iv) *Justificarse sobre la base de serias dificultades sociales, el mantenimiento de la empresa a que da lugar no puede repercutir negativamente en la situación del sector en otros Estados miembros*

La mayor parte de las divisiones de DMR están situadas en Rostock, y una parte menor en Bremerhaven. Ambas regiones están clasificadas como zonas subvencionables y soportan una tasa de desempleo muy elevada. Además, las dos se vieron particularmente afectadas por el derrumbamiento de BVV, uno de sus principales generadores de empleo en el sector industrial. Por tanto, la ayuda de salvamento se justifica por razones sociales.

([16]) DO C 368 de 23.12.1994, p. 12.
([17]) KPMG Deutsche Treuhand Gesellschaft, Informe de auditoría sobre las cuentas de 1996.
([18]) El administrador de la quiebra decidió que la venta de las participaciones de VIH en Neue Sulzer Diesel no se realizara conjuntamente con las de DMR, ya que de esta manera se podía obtener un precio más elevado.

El análisis de las repercusiones sobre este sector económico en otros Estados miembros puede limitarse al mercado alemán de motores de barcos, puesto que la actividad comercial de DMR en aquel momento no trascendía de dicho mercado ([19]). Como se explica en el punto 8 de la sección II, el acceso al mercado de los fabricantes de motores se ve limitado por los acuerdos de licencia, en los que, en general, se delimita el ámbito de actividad de los fabricantes. Por otra parte, sin embargo, estos acuerdos no dan lugar en absoluto a un monopolio dentro de tales ámbitos. En la práctica, los motores son licitados uno por uno por el astillero en colaboración con la compañía naviera, y los pedidos más importantes suelen ser objeto de una intensa competencia a escala mundial. DMR y otros fabricantes de motores europeos compiten sobre todo con los llamados «motores comerciales», que son fabricados bajo licencia por productores de Extremo Oriente, principalmente coreanos. Éstos son los principales operadores del mercado mundial y determinan los precios, de modo que la competitividad de los fabricantes europeos en lo relativo a los motores estándar depende en buena medida del tipo de cambio y de la tasa de utilización de capacidades en Asia. La fabricación de un motor diésel para barcos lleva un año, y el proceso completo desde la negociación del contrato hasta la entrega incluso se extiende a lo largo de dos años. Durante el período de salvamento en cuestión (1996-primavera de 1997), DMR no obtuvo nuevos pedidos, sino que se mantuvo gracias a los pedidos que tenía en cartera, que se remontaban aún a la época del auge de los portacontenedores a finales de 1995. Debido a esta situación particular, puede partirse de que la ayuda de salvamento no tuvo repercusiones negativas sobre los competidores de la Comunidad.

A pesar de que la ayuda de salvamento no se notificó y, por tanto, fue concedida de manera ilegal, la Comisión pudo declararla compatible con el mercado común en razón de las circunstancias particulares expuestas. Las medidas estaban destinadas a garantizar la supervivencia a corto plazo de DMR y, por sus características, cumplen los criterios establecidos en las Directrices.

6. Las ayudas de reestructuración vinieron a sustituir la ayuda de salvamento —puesto que todas las medidas se prosiguieron en condiciones más ventajosas— y abarcaban ([20]):

— la renuncia a intereses y la suspensión de la amortización de los préstamos concedidos durante el período de salvamento y en virtud del anterior plan de privatización de 1994,

— la puesta a disposición de nuevos préstamos y el aumento de los avales de 15 millones de marcos alemanes a 60 millones.

7. La suspensión del pago de intereses y de la amortización de los préstamos por un importe total de 74,5 millones, descritos de forma detallada en el punto 4 de la sección II, así como el anuncio de una posible subordinación en el rango, se han de considerar una transformación de los préstamos en subvenciones con una intensidad de ayuda del 100 %. Por carta de 10 de septiembre de 1997, Alemania informó a la Comisión del retroceso en el rango del BvS y del Estado federado de Mecklemburgo-Pomerania Occidental en lo relativo a estos préstamos y le comunicó que podrían ser convertidos en participación.

([19]) Como se ha señalado anteriormente, las filiales no entran en el ámbito de aplicación de la presente Decisión.

([20]) Véase la descripción detallada en los puntos 4 y 9 de la sección II.

La línea de crédito de 25 millones, abierta en junio de 1997 y parcialmente desembolsada, también se convirtió en una obligación subordinada. En la carta de Alemania de 20 de febrero de 1998 se indicaba que únicamente cabía plantearse el reembolso a partir del 1 de enero de 1999 si la empresa no se encontraba sobreendeudada. Esta medida también ha de considerarse una subvención equivalente al importe del préstamo desembolsado, con una intensidad de ayuda del 100 %, puesto que DMR está sobreendeudada. Según los informes de auditoría de 1996 y 1997, la empresa arroja un déficit elevado y no cubierto por recursos propios.

El importe total de ayudas desembolsadas en efectivo asciende, por tanto, a 99,5 millones de marcos alemanes, de los que han de restarse los 10 millones destinados a las filiales WPM y MMG.

Los avales de 60 millones aportados por el BvS y Mecklemburgo-Pomerania Occidental cubren, en particular, riesgos de cumplimiento de contrato y de garantía de calidad en relación con los pedidos hechos a DMR. Dada la naturaleza de las actividades, es muy improbable que se produzca una pérdida completa, ya que la mayor parte de los pedidos se atienden incluso en caso de quiebra. Habida cuenta de las pérdidas parciales que, según demuestra la experiencia, deben preverse en casos como éste, la Comisión ha evaluado la intensidad de ayuda en un 20 %, lo que equivale a una ayuda de 12 millones de marcos alemanes.

La garantía del Estado federado de Mecklemburgo-Pomerania Occidental de 10 millones para asegurar un préstamo bancario por esa misma cantidad se ha reducido, según lo comunicado por Alemania en su carta de 20 de febrero de 1998, a 6,85 millones, debido a los plazos que DMR ha pagado entretanto; la intensidad de ayuda asciende al 100 % de la suma restante por reembolsar. Esto mismo es aplicable a las garantías del BvS por valor de 10 millones sobre créditos puente a corto plazo.

8. En consecuencia, el importe total de las ayudas en forma de garantías y de los préstamos convertidos de hecho en subvenciones se ha de cifrar en 118,35 millones de marcos alemanes, es decir, en 60,5 millones de euros. (Debido a esta conversión, la ayuda de salvamento no contiene elementos de ayuda propios, dado que la intensidad de ayuda lógicamente no puede ser superior al 100 %.) Este importe puede reducirse en una cantidad equivalente a los importes de las líneas de crédito puestas a disposición que no hayan sido desembolsados en el momento de adoptarse la presente Decisión. Además, para 1999 se ha previsto un importe de 10 millones de marcos alemanes para la financiación de un plan social.

9. La ayuda se ha de evaluar a la luz de los siguientes criterios establecidos en las Directrices respecto de las ayudas de reestructuración:

i) *Restablecimiento de la rentabilidad*

En el momento de la ampliación del procedimiento, la Comisión dudaba de que DMR estuviera en condiciones de cubrir todos los costes y, en particular, los costes de financiación. La evolución que se ha producido en el año 1998 y la última versión del plan de reestructuración, presentada por las autoridades alemanas en su carta de 21 de diciembre de 1998 (y descrita en la sección II) demuestran que DMR no es rentable desde un punto de vista financiero. Desde 1995, la empresa ha acumulado pérdidas muy importantes, que llevaron a un sobreendeudamiento considerable.

Para los ejercicios 1999 y 2000 deben preverse más pérdidas, y en el año 2001 DMR tampoco estará en condiciones de pagar intereses, sobre los préstamos participativos. Durante un período indeterminado, la empresa dependerá cuando menos de la prórroga de las ayudas de funcionamiento concedidas. Según la información facilitada por Alemania, no parece posible realizar la privatización si no se ponen a disposición ayudas adicionales. Las posibilidades de que el mercado comunitario de los motores diésel de dos tiempos para barcos se recupere a medio plazo son exiguas. Por tanto, en un futuro inmediato no puede contarse con el restablecimiento de la viabilidad de la empresa, de modo que se incumple este requisito de las Directrices.

ii) *Ausencia de falseamiento indebido de la competencia mediante la ayuda*

Aunque la competencia en el sector de los motores diésel para barcos se ve restringida por la estructura del mercado descrita en el punto 8 de la sección II, debe considerarse que la financiación continuada de DMR con ayudas estatales falsea la competencia sobre todo porque los pedidos en cartera se contrataron a unos precios que no cubrían los costes. No pueden descartarse las repercusiones negativas sobre otros competidores de la Comunidad —que en general también se encuentran en una situación difícil—, tanto más si se tiene en cuenta que la mayoría de los demás fabricantes comunitarios de motores disponen de una capacidad menor y no estuvieron en condiciones de proceder a una modernización. La reducción de capacidad proyectada por DMR en la actual situación de emergencia no puede considerarse irreversible en el sentido de las Directrices. Como la capacidad instalada en sus plantas se mantiene invariable, DMR podría restablecer a corto plazo su capacidad de producción inicial mediante la contratación del personal necesario.

iii) *Proporcionalidad de los costes beneficios de la reestructuración*

La ayuda se limitaba a lo estrictamente necesario para mantener con vida a la empresa. La empresa beneficiaria no estaba en condiciones de contribuir significativamente a los costes de reestructuración, y no cabe esperar que DMR pueda venderse a un precio positivo. Los beneficios de la reestructuración se cifran, fundamentalmente, en el mantenimiento (transitorio) del empleo en dos regiones que soportan un elevado índice de desempleo. Con todo, en las Directrices se recuerda que «a medio y a largo plazo, el apoyo artificial a empresas que, por razones estructurales o de otro tipo, estén en definitiva destinadas a fracasar, no constituye una ayuda para la región». No obstante, en consonancia con su postura respecto de las ayudas para cubrir el coste social de las medidas de reestructuración, sobre todo en regiones en las que el nivel de vida es anormalmente bajo o en las que existe una grave situación de subempleo, expuesta en las Directrices ([21]) y en las Directrices sobre las ayudas estatales de finalidad regional ([22]), la Comisión puede aceptar el pago previsto de 10 millones de marcos alemanes en concepto de ayudas sociales para 1999.

Por las razones expuestas, la Comisión llega a la conclusión de que las ayudas de reestructuración ya concedidas y la prevista prórroga de las medidas no se ajustan a lo dispuesto en las Directrices y son incompatibles con el mercado común. En cambio, la proyectada ayuda social de 10 millones para 1999 puede considerarse compatible con el mercado común.

VI. **CONCLUSIONES**

Alemania adoptó una serie de medidas para el salvamento y la reestructuración de DMR, infringiendo lo dispuesto en el apartado 3 del artículo 93 del Tratado CE. Debido a las dificultades extraordinarias originadas por el derrumbamiento de BVV en 1996, pueden considerarse compatibles con el mercado común los préstamos y las garantías concedidos hasta abril de 1997 y destinados a salvar a la empresa, así como su asunción por parte del BvS y de Mecklemburgo-Pomerania Occidental. La posterior renuncia a intereses y la suspensión de la amortización de préstamos por valor de 89,5 millones de marcos alemanes, así como el mantenimiento de garantías estatales sobre un importe nominal total de 80 millones, no pueden considerarse compatibles con el mercado común, puesto que estas medidas no cumplen los criterios de las Directrices. Por consiguiente, deben suspenderse dichas medidas y reclamarse los importes ya concedidos. En cambio, la proyectada ayuda social de 10 millones de marcos alemanes para 1999 puede considerarse compatible con el mercado común,

HA ADOPTADO LA PRESENTE DECISIÓN:

Artículo 1

Las medidas financieras adoptadas por Alemania entre febrero de 1996 y abril de 1997 para salvar a la empresa Dieselmotorenwerk Rostock GmbH (entonces Dieselmotorenwerk Vulkan GmbH), incluidas las disposiciones del contrato de 28 de abril de 1997 sobre el traspaso de la empresa, son compatibles con el mercado común en virtud de lo dispuesto en la letra c) del apartado 3 del artículo 92 del Tratado CE.

Artículo 2

Las ayudas concedidas por Alemania desde mayo de 1997 para la reestructuración de Dieselmotorenwerk Rostock GmbH, por valor de 118,35 millones de marcos alemanes, son incompatibles con el mercado común.

Artículo 3

La ayuda estatal de 10 millones de marcos alemanes que Alemania tiene intención de conceder para las medidas sociales relacionadas con la reducción de la plantilla de Dieselmotorenwerk Rostock GmbH es compatible con el mercado común con arreglo a la letra a) del apartado 3 del artículo 92 del Tratado CE.

([21]) Véase la nota 16, punto 3.2.5.
([22]) DO C 74 de 10.3.1998, p. 9; punto 4.15.

Artículo 4

1. Alemania adoptará las medidas necesarias para reclamar al beneficiario las ayudas ilícitas mencionadas en el artículo 2.

2. La reclamación se realizará con arreglo a las correspondientes disposiciones legales alemanas. Se cargarán intereses sobre el importe de la ayuda desde el día de su concesión hasta la fecha de su reembolso, al tipo de interés utilizado durante ese período por la Comisión para el cálculo del equivalente en subvención neta de las ayudas regionales.

Artículo 5

Alemania informará a la Comisión, en un plazo de dos meses a partir de la fecha de notificación de la presente Decisión, de las medidas adoptadas en cumplimiento de la misma.

Artículo 6

El destinatario de la presente Decisión será la República Federal de Alemania.

Hecho en Bruselas, el 21 de abril de 1999.

Por la Comisión

Karel VAN MIERT

Miembro de la Comisión