II

(Actos cuja publicação não é uma condição da sua aplicabilidade)

COMISSÃO

DECISÃO DA COMISSÃO
de 21 de Abril de 1999
relativa ao auxílio estatal concedido pela Alemanha a favor da Dieselmotorenwerk Rostock GmbH

[notificada com o número C(1999) 1121]

(Apenas faz fé o texto em língua alemã)

(Texto relevante para efeitos do EEE)

(1999/600/CE)

A COMISSÃO DAS COMUNIDADES EUROPEIAS,

Tendo em conta o Tratado que institui a Comunidade Europeia e, nomeadamente, o n.º 2, primeiro parágrafo, do seu artigo 93.º,

Tendo em conta o Acordo sobre o Espaço Económico Europeu e, nomeadamente o n.º 1, alínea a), do seu artigo 62.º,

Depois de ter convidado os interessados a apresentarem as suas observações nos termos dos referidos artigos,

Considerando o seguinte:

I. PROCEDIMENTO

Por carta de 25 de Abril de 1996, a Alemanha informou a Comissão de que o Bundesanstalt für vereinigungsbedingte Sonderaufgaben (BvS) tinha concedido um auxílio de emergência de 20 milhões de marcos alemães (a seguir designado marcos) sob a forma de um empréstimo a favor da Dieselmotorenwerk Vulkan GmbH (a seguir denominada DMV).

Por carta de 11 de Fevereiro de 1997, a Comissão informou a Alemanha da sua decisão de iniciar o procedimento previsto no n.º 2 do artigo 93.º do Tratado CE relativamente ao referido auxílio, tendo-lhe solicitado que apresentasse todas as informações necessárias para a apreciação do auxílio no prazo de um mês a contar da notificação dessa decisão.

A decisão da Comissão de iniciar o procedimento foi publicada no *Jornal Oficial das Comunidades Europeias* [1]. A Comissão convidou os interessados a apresentarem as suas observações relativas ao auxílio em causa.

A Alemanha respondeu por cartas de 30 de Abril, 14 de Julho e 10 e 12 de Setembro de 1997. Através destas cartas, a Comissão foi igualmente informada de outros auxílios concedidos e de um plano de reestruturação. Outros elementos informativos foram comunicados numa reunião realizada em 15 de Outubro de 1997 entre representantes da Comissão e as autoridades alemãs.

Por carta de 17 de Dezembro de 1997, a Comissão informou a Alemanha da sua decisão de alargar o procedimento previsto no n.º 2 do artigo 93.º do Tratado CE relativamente aos auxílios adicionais concedidos entretanto, devido às dúvidas persistentes quanto à compatibilidade dos auxílios à reestruturação globais com o mercado comum.

A decisão da Comissão de alargar o procedimento foi publicada no *Jornal Oficial das Comunidades Europeias* [2]. A Comissão voltou a convidar os interessados a apresentarem as suas observações relativas aos auxílios em causa.

II. DESCRIÇÃO PORMENORIZADA DO AUXÍLIO

1. A Dieselmotorenwerk Rostock GmbH (a seguir denominada DMR), designada entre 1995 e 31 de Julho de 1997 Dieselmotorenwerk Vulkan, incluía até recentemente quatro unidades:

— a sede e a fábrica de motores em Rostock-Warnemünde e na cidade de Rostock com cerca de 360 trabalhadores, constituindo a actividade principal desta unidade a produção, o ensaio e a reparação de motores pesados *diesel* a dois tempos para navios de carga,

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

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

— a antiga fábrica de motores em Brema-Vegesack, que produzia motores de navios até Agosto de 1997. Actualmente, estas instalações são sobretudo utilizadas para fundição e no domínio das construções metálicas, produzindo um conjunto de componentes básicos destinados aos motores montados em Warnemünde, bem como produtos de fundição e de aço destinados a outros clientes. Conta presentemente com 155 efectivos,

— a Mecklenburger Metallguss GmbH (a seguir denominada MMG) em Waren, uma empresa média que produz principalmente hélices de passo fixo para navios, com cerca de 110 trabalhadores. A DMR vendeu a MMG em 27 de Janeiro de 1999 à Walzengiesserei Coswig GmbH e à Herzberg & Partner GmbH,

— a Wismarer Propeller und Maschinenbau GmbH (a seguir denominada WPM), em Wismar, um fabricante médio de veios e hélices de passo variável para navios, com cerca de 50 trabalhadores. Esta empresa foi vendida em Outubro de 1998 à Schottel-Werft Josef Bercker GmbH&Co. KG e à Schottel Antriebstechnik GmbH.

O âmbito da presente decisão da Comissão limita-se à empresa-mãe DMR com as suas fábricas em Rostock e Brema. Dado a WPM e a MMG terem sido vendidas no decurso do procedimento relativo à concessão de auxílios estatais e dado a reestruturação destas empresas implicar auxílios de emergência específicos, a Comissão tomará decisões distintas quanto aos auxílios de emergência e à reestruturação de que beneficiaram.

2. As origens da actual DMR remontam a 1947, altura em que a fábrica de motores foi fundada em Rostock na antiga República Democrática Alemã. Após a reunificação da Alemanha, a DMR fazia parte do grupo estatal «Deutsche Maschinen und Schiffbau AG (DMS)». A DMR foi privatizada pela primeira vez em 1992 e vendida à Bremer Vulkan Verbund AG (a seguir denominada BVV) ([3]). Nos termos do contrato de 16 de Dezembro de 1994, a DMR e o sector de produção de motores da Bremer Vulkan Werft GmbH fundiram-se no quadro da nova empresa DMV.

Após esta primeira privatização, a DMR/DMV executou um programa de investimentos de 192,5 milhões de marcos destinado principalmente à construção de uma nova fábrica de motores em Rostock-Warnermünde, que começou a funcionar em 1994-1996. O montante dos investimentos excedeu a obrigação de investimento mínimo estabelecida no acordo de privatização de 1992.

A partir de 1990, a DMR foi objecto de várias-reestruturações, tendo-se a situação agravado devido à compra da fábrica de motores deficitária de Brema pelo seu valor contabilístico de 65 milhões de marcos. De acordo com o relatório dos revisores de contas de 1995, a DMV encontrava-se em graves dificuldades económicas desde 1994. Em 1995, a empresa registou perdas de 165 milhões de marcos, tendo os seus capitais próprios (capital e reservas) passado de 178 milhões para 12,9 milhões de marcos. A liquidez da empresa foi assegurada principalmente por créditos de 52,6 milhões de marcos ([4]) no quadro do sistema de *cash concentration* do BVV e por um empréstimo de 25 milhões de marcos concedido em 1994 pelo BvS.

3. No final de 1995, a BVV, empresa-mãe da DMV teve graves dificuldades financeiras. Viu-se obrigada a solicitar o processo de recuperação judicial em 21 de Fevereiro de 1996 e entrou em falência em 1 de Maio de 1996. O sistema de *cash concentration*, da BVV deixou efectivamente de se aplicar no final de 1995. No final de Março de 1996, a DMR registava necessidades de liquidez de cerca de 18 milhões de marcos, susceptíveis de aumentar para cerca de 30 milhões no final de Abril de 1996. Nenhum banco comercial se encontrava disposto para conceder novos créditos a esta empresa.

4. A fim de garantir a prossecução das actividades do grupo DMR e da reestruturação, o BvS e o *Land* de Meclemburgo-Pomerânia Ocidental concederam no final de 1998 os seguintes auxílios:

1. Um empréstimo de 30 milhões de marcos (20 milhões do BvS e 10 milhões do *Land* de Meclemburgo-Pomerânia Ocidental), inicialmente a uma taxa de juro superior em 3 % à taxa de desconto e pago em 2 de Abril de 1996, e que devia ser reembolsado em 31 de Dezembro de 1998.
2. Um empréstimo de 19,5 milhões de marcos (BvS: 13 milhões, *Land* de Meclemburgo-Pomerânia Ocidental: 6,5 milhões), pago em Julho de 1996 nas mesmas condições que as referidas no ponto 1.
3. Uma linha de crédito de 25 milhões de marcos (de novo, financiada conjuntamente pelo BvS e pelo *Land* de Meclemburgo-Pomerânia Ocidental), tendo a primeira parcela de 15 milhões de marcos sido paga em Junho de 1997 e a segunda parcela ainda não totalmente paga e com vencimento em 31 de Dezembro de 1999.
4. Garantias estatais sobre um montante até 15 milhões de marcos, que em Setembro de 1997 passou para um montante máximo de 60 milhões de marcos. Trata-se de avais relativos a pagamentos antecipados recebidos, bem como garantias de boa execução de contratos e de pagamento a ser fornecidas pela DMR no contexto de contratos relativos a motores de navios, sendo os compromissos assumidos válidos até à data da privatização e, o mais tardar, até 31 de Dezembro de 1999.
5. Uma garantia estatal a 100 % ([5]) concedida em 22 de Fevereiro de 1996 pelo *Land* de Meclemburgo-Pomerânia Ocidental relativamente a um empréstimo de um banco comercial de 10 milhões de marcos.
6. Uma garantia estatal a 100 % concedida pelo BvS e pelo *Land* de Meclemburgo-Pomerânia Ocidental no Outono de 1997 e com vigência a 31 de Dezembro de 1998 relativamente a uma linha de crédito de 10 milhões de marcos.

([3]) O contrato de venda foi celebrado em 11 de Agosto de 1992, entre, por um lado, o Treuhandanstalt e a DMS e, por outro, a BVV e a Schichau Seebeckwerf AG. Esta privatização regeu-se pelo regime do Treuhand de 1992 (decisão da Comissão de 8 de Dezembro de 1992). Não foi necessária uma notificação específica à Comissão ao abrigo destas regras, dado a dimensão da DMR e as operações financeiras em questão se encontrarem abaixo dos limiares.

([4]) Situação em 31 de Dezembro de 1995. Ver decisão da Comissão de 22 de Julho de 1998 (ainda não publicada no Jornal Oficial), quanto à incorrecta utilização dos auxílios à reestruturação a favor da MTW-Schiffswerft e da Volkswerft Stralsund, duas empresas pertencentes anteriormente à Bremer Vulkan Verbund, e quanto à concessão não autorizada de um empréstimo ao investimento de 112,4 milhões de marcos à MTW-Schiffswerft. O ponto II.5 da referida decisão contém uma descrição pormenorizada do sistema de *cash concentration*. Tal como estabelecido no ponto IV, é muito provável que os principais devedores, e nomeadamente a DMR, tenham recebido parcelas dos auxílios utilizados incorrectamente. No entanto, devido à combinação de diferentes fundos, não foi possível demonstrá-lo inequivocamente.

([5]) Esta garantia baseia-se inteiramente em hipotecas sobre o montante de 35 milhões de marcos.

Pela carta de 10 de Setembro de 1997, a Alemanha informou a Comissão de que o BvS e o *Land* de Meclemburgo-Pomerânia Ocidental tinham renunciado ao reembolso do capital e dos juros dos empréstimos mencionados nos pontos 1 a 3, bem como de que estes empréstimos podiam ser convertidos em empréstimos participativos subordinados, caso necessário. De acordo com o relatório dos revisores de contas de 1997 ([6]) foram declarados subordinados empréstimos no montante de 49,5 milhões de marcos para evitar a liquidação (*Gesamtvollstreckung*) da DMR. Pela mesma carta, a Alemanha informou que o BvS tinha renunciado ao pagamento dos juros sobre o empréstimo ao investimento de 25 milhões de marcos concedido em 1994 e que este empréstimo era susceptível de ser convertido em capitais próprios. A taxa de juro inicial era de 8,5 % e a data de vencimento do empréstimo era 30 de Outubro de 2000.

Numa carta de 21 de Dezembro de 1998, a Alemanha notificou a intenção do BvS e do *Land* de Meclemburgo-Pomerânia Ocidental de concederem 10 milhões de marcos de auxílios com carácter social a favor dos 140-150 trabalhadores a despedir em 1999. O plano de reestruturação pormenorizado ([7]) apresentado em anexo referia a necessidade de prorrogar as garantias estatais de 60 milhões de marcos até, pelo menos, o final de 2001.

5. Desde 1996, a DMR tomou um conjunto de medidas de carácter financeiro para apoiar as suas filiais WPM e MMG. Dado a presente decisão não abranger a WPM e a MMG, os montantes gastos para o efeito devem ser deduzidos. Transparece claramente das cartas das autoridades alemãs de 10 de Setembro de 1997 e 14 de Dezembro de 1998 ([8]), bem como dos relatórios dos revisores de contas, que, pelo menos, a remissão de dívidas e os aumentos de capital efectuados a favor da WPM e da MMG foram financiados a partir de auxílios concedidos à DMR. Por conseguinte, deve deduzir-se um montante de 10 milhões de marcos aos auxílios especificados no ponto 4, dado este montante não ter sido utilizado em benefício da DMR, mas sim das suas filiais ([9]).

6. Os resultados financeiros da DMR para o período 1994--1998 demonstram fortes oscilações, que reflectem a alteração das actividades principais da DMR, o fabrico e reparação de motores de navios, que representam mais de 80 % do seu volume de negócios. No entanto, os dados contidos no quadro apresentado seguidamente não são inteiramente comparáveis, dado ter ocorrido uma alteração profunda das práticas contabilísticas entre os exercícios financeiros de 1994 e de 1995. O resultado positivo de 1997 é principalmente devido à remissão de dívidas acordadas no contexto da saída da DMR da BVV.

DMR/DMV: Volume de negócios e resultados financeiros 1994-1998

(em milhões de marcos alemães)

Ano	Volume de negócios	Resultado de exploração	Resultado anual
1994	180,5	4,4	4,1
1995	181,4	– 165,2	– 165,2
1996	252,7	– 70,5	– 71,0
1997	210,7	– 26,3	30,1
1998 (p) ([1])	194,1	12,7	4,2
1998 (e) ([2])	[...] (*)	n.d.	[...]
1999 (p)	[...]	n.d.	[...]
2000 (p)	[...]	n.d.	[...]
2001 (p)	[...]	n.d.	[...]

([1]) Resultados planeados de acordo com o plano de reestruturação de 1997.

([2]) Resultados estimados de acordo com o plano revisto de Dezembro de 1998 (DMR com exclusão da WPM e da MMG), sendo a deterioração do ressultado anual de 1998 devido principalmente a provisões para perdas motivadas por subemprego nos anos seguintes.

(*) Segredos comerciais

7. O número de motores de navios entregues foi de 19 em 1994, 17 em 1995, 29 em 1996, 18 em 1997 e 17 em 1998. Prevê-se fabricar [...] motores em 1999, [...] em 2000 e [...] em 2001.

Entre 1993 e 1997, a DMR foi o maior fornecedor comunitário de grandes motores a *diesel* a dois tempos. Na Alemanha, tinha uma quota de mercado situada entre 53 % (1995) e 83 % (1996). Relativamente ao período 2000/2001, a DMR espera manter uma quota de mercado da Alemanha de cerca de 50 %.

8. Os motores *diesel* a dois tempos produzidos pela DMR são utilizados em navios de carga. Normalmente, os navios tanque, os graneleiros e os porta-contentores encontram-se equipados com motores de dois tempos, enquanto a maior parte dos outros tipos de navios são equipados com motores de quatro tempos. Os motores são produzidos sob licença. A nível mundial, existem três proprietários de licenças desses motores: a MAN B&W AG (Alemanha), a Wärtsila NSD Oy AB (Finlândia) e a Mitsubishi Heavy Industries (Japão). A DMR concluiu acordos de licença com estas três empresas apesar de nunca ter utilizado a licença da Mitsubishi. Os acordos de licença limitam-se à Alemanha e à Europa Oriental, à excepção da Polónia e da Croácia. Deste modo, a procura de motores da DMR depende fundamentalmente dos contratos relativos a navios de carga dos estaleiros alemães.

Quando se encontrava integrada no grupo Bremer Vulkan, a DMR obtinha quase todos os contratos relativos a motores junto dos vários estaleiros da Bremer Vulkan e o plano inicial da empresa baseava-se na expectativa de que tal asseguraria a plena utilização da capacidade da DMR. Por outro lado, a DMR tinha acesso a um número reduzido de encomendas provenientes de outros estaleiros, dado estes serem muito relutantes em efectuar encomendas junto de um concorrente.

([6]) Recebido pela Comissão em 6 de Outubro de 1998.
([7]) Arthur D. Little, plano de actividade revisto 1999-2001, capítulo 3.4.
([8]) Notificação da privatização da WPM.
([9]) A título informativo:

a) WPM
Auxílio de tesouraria: 1,5 milhões de marcos
Fornecimentos e serviços: 0,6 milhões de marcos
Taxas de utilização: 0,2 milhões de marcos

b) MMG
Injecção de capital (meios financeiros e terrenos): 1,70 milhões de marcos
Injecção de capital (capital investido): 6,0 milhões de marcos

Em 1995, os estaleiros da Bermen Vulkan ([10]) receberam um grande número de encomendas de navios de carga. Embora algumas destas encomendas tenham sido canceladas posteriormente, tal proporcionou à DMR uma boa carteira de encomendas que se estendia, nalguns casos, a 1999. No entanto, a posição da DMR em matéria de novos contratos alterou-se radicalmente com o colapso da BVV. Encontra-se actualmente forçada a obter contratos no mercado, frequentemente face a motores produzidos na Ásia Oriental sob licença da Man B&W ou da Wartsila NSD. Para além dos problemas decorrentes da sua delicada situação financeira, a posição da DMR é difícil, dado ser quase o único construtor de motores não vinculado a um detentor de licenças nem a um estaleiro importante.

O número de navios de carga construídos na Comunidade encontra-se em diminuição. A quota de mercado europeia é insignificante no que se refere aos navios tanque e aos graneleiros. A situação do mercado dos porta-contentores, o pilar dos estaleiros navais alemães, piorou igualmente muito, dada uma acentuada descida das novas encomendas em 1996 e de novo em 1998. A maior parte dos estaleiros alemães tentam fazer face a este problema através de uma diversificação das suas actividades para diferentes tipos de navios ou instalações *off-shore*, o que, no entanto, não possibilita novas encomendas de motores à DMR.

Os preços dos motores expressos em marcos sofreram uma intensa pressão em 1994-1995 e, de novo, em 1998. Os consultores da DMR prevêem que o nível de preços permaneça no seu actual nível reduzido até ao final de 2001, altura em que termina o seu período de análise. Os principais concorrentes provêm actualmente da Coreia, em que algumas grandes fábricas de motores entraram em funcionamento nos últimos anos. No entanto, os produtores europeus, em especial a DMR com a sua fábrica inteiramente nova, têm vantagens ao trabalharem para os estaleiros europeus devido à sua proximidade dos clientes, o que facilita os serviços prestados durante os períodos de montagem e de teste. Os resultados financeiros da maior parte das empresas presentes neste mercado não foram satisfatórios em 1998. A rendibilidade não é assegurada pelas vendas de novos motores, mas a nível das peças sobressalentes e reparações. Verifica-se uma acérrima concorrência entre proprietários de licenças e, apesar dos acordos de licença, uma forte concorrência igualmente entre produtores de motores, embora a maior parte se situe fora da Comunidade.

9. Desde o colapso do grupo BVV em Fevereiro de 1996, o BvS e o *Land* de Meclemburgo-Pomerânia Ocidental deram início a negociações como administrador da falência da BVV quanto a uma eventual separação da DMR desse grupo. Estas negociações foram diferidas, devido às negociações realizadas em paralelo relativamente à eventual venda da DMR a um dos proprietários de licença (MAN B&W), que terminaram sem êxito em Setembro de 1996. Mediante um contrato de 28 de Abril de 1997, as acções foram transferidas por um preço simbólico da *holding* intermédia da BVV, Vulkan Industrie Holding GmbH (designada seguidamente VIH), para o BvS (51 %) e para o *Land* de Meclemburgo-Pomerânia Ocidental (49 %). Ao mesmo tempo, foi acordado, sujeito à aprovação da Comissão Europeia, que a VIH renunciaria ao reembolso de cerca de 54,8 milhões de marcos de créditos à DMV relacionados com o sistema de *cash concentration* utilizado até ao início de 1996 ([11]).

De acordo com o relatório dos revisores de contas de 1996, a falência da DMR nesse ano só foi evitada mediante a subordinação dos créditos da VIH e a garantia informal de que o BvS e o *Land* de Meclemburgo-Pomerânia Ocidental adquiririam a DMR.

10. O BvS e o *Land* de Meclemburgo-Pomerânia Ocidental adquiriram a DMR com a firme intenção de privatizar a empresa o mais rapidamente possível. Logo em 1996, concluiram um contrato com a Goldman, Sachs & Co. OHG para prestar assistência quanto à procura de compradores potenciais. No entanto, a venda revelou-se extremamente difícil. Em primeiro lugar, devido à elevada concentração deste sector, o número de compradores potenciais é muito limitado. Em segundo lugar, era necessário renegociar primeiramente os acordos de licença, dado que os anteriores acordos de licença foram assinados pela DMV na qualidade de filial da BVV, necessitando a transferência desses acordos para a DMR da autorização dos proprietários das licenças. Em terceiro lugar, a venda da DMR era quase impossível uma vez que o futuro dos seus principais clientes, os estaleiros do grupo BVV, era incerto. A Volkswerft GmbH e a MTW- Schiffswerft GmbH só foram privatizadas no início de 1998.

Iniciaram-se no início de 1998 negociações com investidores potenciais, não tendo, até à data, sido alcançados quaisquer resultados concretos. De acordo com a carta da Alemanha de 30 de Setembro de 1998, encontram-se em curso negociações de privatização com a H. Cegielski — Poznan SA (designada seguidamente HCP), um construtor polaco de motores. No entanto, a própria HCP encontra-se em fase de privatização e de reestruturação. Todos os demais projectos mencionados, tais como as negociações com dois consórcios de dimensão média do sector da construção de máquinas, que utilizariam as instalações da DMR principalmente para o fabrico de outros produtos continuam a ser bastante vagos. Por conseguinte, deve concluir-se que são remotas as perspectivas de privatização da DMR na sua actual forma. A Alemanha prevê que a privatização não será possível sem a concessão de novos auxílios sob forma de remissão de dívidas e da assunção dos custos de urna nova redução de efectivos.

11. A elaboração pela DMR de um plano de reestruturação com a assistência dos consultores Arthur D. Little (designada seguidamente ADL) foi consideravelmente atrasada pelas negociações relativas às privatizações de 1996, que viriam a não ter êxito. O plano de reestruturação elaborado e em parte aplicado desde o Outono de 1996 e finalizado pela ADL em Julho de 1997 baseava-se nos pressupostos de uma produção anual de 15 a 18 motores e em preços estáveis (nível de 1997) expressos em marcos. O plano continha 56 medidas a aplicar com o objectivo de alcançar uma acentuada redução dos custos de produção e de obter lucros de exploração a partir de 1997. A DMR conseguiu aplicar praticamente todas estas medidas, com exclusão da redução prevista de salários. Por conseguinte, a DMR pôde reduzir as perdas de exploração nas suas actividades relacionadas com motores de navios de 31,7 milhões (1996) para 22,1 milhões de marcos (1997), e teria realizado lucros de exploração de 9,4 milhões de marcos em 1998, se não tivesse tido que proceder a amortizações especiais e à constituição de reservas para os anos seguintes.

([10]) Os principais estaleiros são os seguintes: Bremer Vulkan Werft, Schichau Seebeckwerft, Flender Werft, MTW-Schiffswerft e Volkswerft.

([11]) Ver nota 4. Mais de 99 % das acções da VIH foram detidas pela BVV, que exercia o total controlo financeiro e operacional deste grupo. Os processos de falência da VIH e da BVV são geridos pelo mesmo administrador.

A crise asiática e, em especial, a evolução verificada no sector de construção naval da Coreia provocaram no início de 1998 uma acentuada descida dos preços dos motores de navios, tendo os estaleiros alemães recebido muito poucas encomendas de navios de carga para serem equipados com motores a dois tempos. Por conseguinte a DMR recebeu muito poucas encomendas em 1998. Deste modo, os accionistas da DMR solicitaram à ADL uma revisão do plano de reestruturação de Julho de 1997. A última versão disponível data de Dezembro de 1998. A ADL prevê que o mercado continue em situação difícil até 2001 com preços reduzidos e a procura a um nível baixo. A produção deve ser reduzida para apenas [...] motores em 1999, [...] em 2000 e [...] em 2001, o que se considera o mínimo essencial de um ponto de vista económico. Para além de novos despedimentos de 140-150 trabalhadores, o plano prevê encerramentos temporários em 1999, um congelamento de salários até ao final de 2000 e uma certa diversificação da produção. O plano de actividades é expressamente orientado para defrontar as consequências da actual crise com o nível mínimo de perdas em 1999-2000, atingindo uma situação de equilíbrio financeiro em 2001. Não aborda as perspectivas da DMR a médio ou longos prazos.

12. A Comissão deu início e alargou o procedimento devido principalmente às dúvidas que tinha relativamente ao seguinte:

a) Possibilidade de restabelecer a viabilidade comercial da DMR através da reestruturação prevista;

b) O nível muito elevado de auxílios concedidos limitava-se ou não ao montante absolutamente necessário e os encargos financeiros anormalmente reduzidos teriam ou não efeitos de distorção na concorrência no mercado dos motores de navios e dos produtos de fundição.

III. **OBSERVAÇÕES DAS PARTES INTERESSADAS**

A Comissão recebeu observações quanto ao início do procedimento de um Estado-Membro que, por carta de 16 de Maio de 1997, apoiou a posição da Comissão. Por carta de 6 de Junho de 1997, a Comissão transmitiu estas observações à Alemanha, que, no entanto, não se pronunciou.

A Comissão não recebeu quaisquer observações de partes interessadas quanto ao alargamento do processo.

IV. **OBSERVAÇÕES DA ALEMANHA**

As observações da Alemanha apresentadas até à decisão da Comissão de alargar o procedimento são referidas e objecto de apreciação nessa decisão [12]. Por carta de 20 de Fevereiro de 1998, a Alemanha forneceu amplas informações sobre o programa de reestruturação da DMR, o estado de adiantamento do programa de reestruturação, a sua situação financeira e o estado em que se encontravam as negociações com investidores potenciais.

Numa reunião realizada em 1 de Julho de 1998 na sede da DMR, o programa de reestruturação foi objecto de debate entre o Governo federal alemão, o Governo do *Land* de Meclemburgo-Pomerânia Ocidental, o BvS, a DMR e a Comissão. Concluiu-se que o plano de actividades incluído no programa de reestruturação de 1997 tinha deixado de reflectir a realidade do mercado que se tinha alterado radicalmente desde o final de 1997. Foi acordado que este plano de actividades deveria ser objecto de uma revisão profunda.

Por carta de 30 de Setembro de 1998, a Alemanha apresentou um plano provisório revisto [13] baseado na produção anual de 10 motores. Na sua resposta de 30 de Novembro de 1998, a Comissão exprimiu as suas fortes dúvidas quanto à viabilidade deste programa, que, no seu parecer, não era susceptível de estabelecer a solidez da estrutura financeira da empresa, exigindo portanto um apoio financeiro do Estado por um período indeterminado.

Por carta de 21 de Dezembro de 1998, registada pela Comissão em 30 de Dezembro de 1998, a Alemanha informou a Comissão de novas alterações introduzidas no plano de actividades em função da degradação persistente verificada no mercado. O Conselho de Administração da DMR tinha adoptado estas alterações na sua reunião de 7 de Dezembro de 1998. Na sua resposta de 26 de Janeiro de 1999, a Comissão informou a Alemanha da sua posição relativamente a este último conjunto de revisões. Embora tenha reconhecido que o plano revisto era mais realista, salientou que apresentava mais o carácter de um plano de emergência temporário do que de um verdadeiro plano de reestruturação e que persistia o problema fundamental de a DMR vir a ter necessidade de novos auxílios estatais e de não existir qualquer perspectiva realista de uma privatização coroada de êxito.

V. **APRECIAÇÃO DOS AUXÍLIOS**

1. Os empréstimos num montante total de 74,5 milhões de marcos, bem como a renúncia subsequente a juros sobre estes empréstimos concedidos pelo BvS e pelo *Land* de Meclemburgo-Pomerânia Ocidental desde Abril de 1996, constituem auxílios estatais do mesmo modo que as garantias estatais sobre o montante total de 80 milhões de marcos. No seu relatório de 1995, os revisores de contas afirmam expressamente que a prossecução das actividades da DMR (então denominada DMV) só seria possível se o Estado concedesse os empréstimos e/ou garantias necessárias [14]. Por conseguinte, a DMR não podia obter empréstimos junto de instituições financeiras comerciais.

O outro empréstimo de 25 milhões de marcos, concedido em 6 de Julho de 1994 em condições de mercado, tornou-se um auxílio estatal em Junho de 1997, com a renúncia por parte do BvS ao pagamento de juros sobre este empréstimo, e o anúncio de que este empréstimo seria convertido em capitais próprios quando tal fosse necessário [15].

A subvenção prevista de 10 milhões de marcos destinada a financiar os pagamentos voluntários ao abrigo do «plano social» a favor dos trabalhadores que serão despedidos em 1999, constitui um novo auxílio estatal, dado estes pagamentos resultarem de um acordo específico com os trabalhadores e o sindicato. Este auxílio não se encontra abrangido pelo alargamento do processo, dado ter sido apenas notificado em 21 de Dezembro de 1998.

[12] Ver nota 2.

[13] Para uma apresentação completa dos programas de reestruturação, o conteúdo pormenorizado das cartas de 30 de Setembro e de 21 de Dezembro de 1998 são objecto de apreciação na secção II da presente decisão.

[14] C&L Treuarbeit Deutsche Revision AG, Relatório N.º 1810 0147, Dieselmotorenwerk Vulkan GmbH Rostock, auditoria das contas de 31 de Dezembro de 1995, ponto 125.

[15] Ver ponto II.4.

2. No contrato de 28 de Abril de 1997 quanto à aquisição da DMR (então denominada DMV) pelo BvS e pelo *Land* de Meclemburgo-Pomerânia Ocidental (um preço igual a zero), foi acordado que a VIH venderia a DMV e renunciaria às suas dívidas de 54,8 milhões de marcos (incluindo os juros acumulados) à DMV. Estas dívidas são resultantes do sistema de *cash concentration* utilizado pelo grupo Bremer Vulkan até ao início de 1996. O valor de mercado dos créditos da VIH situava-se certamente muito abaixo do valor nominal de 54,8 milhões de marcos, sendo inclusivamente quase nulo, dado os empréstimos deverem ser considerados equivalentes a capitais próprios no âmbito de um processo de falência. Deste modo, a VIH e o seu administrador só remotamente podiam esperar obter um rendimento decorrente dos seus créditos se tivessem mantido a participação na DMR. Qualquer outro comprador privado da DMR teria exigido igualmente que o vendedor VIH renunciasse aos seus créditos à DMR, dado a empresa ter claramente um valor negativo. O BvS e o *Land* de Meclemburgo-Pomerânia Ocidental comportaram-se assim a este respeito como qualquer investidor privado teria feito. Por conseguinte, a Comissão pode, aceitar que esta medida, ao satisfazer o princípio do investidor privado, não constitui um auxílio estatal.

3. Nos termos do artigo 92.º do Tratado CE, os auxílios mencionados anteriormente devem ser apreciados à luz dos critérios estabelecidos nas «orientações comunitárias relativas aos auxílios estatais de emergência e à restruturação concedidos a empresas em dificuldade» (designadas seguidamente «Orientações») ([16]). Com excepção da subvenção de 10 milhões de marcos notificada em 21 de Dezembro de 1998, todos os auxílios devem ser considerados auxílios não notificados, dado todas as medidas terem sido aplicadas antes de a Comissão sobre elas se ter podido pronunciar. A Alemanha não respeitou as suas obrigações de notificação que para ela decorrem do n.º 3 do artigo 93.º do Tratado CE.

4. As orientações estabelecem uma distinção entre auxílios de emergência e auxílios à reestruturação. No presente processo, esta distinção era de difícil aplicação, dado a DMR já se encontrar em reestruturação quando o grupo Bremer Vulkan entrou em falência no início de 1996. Até ao Outono de 1996, havia razões justificadas para crer que a DMR podia ser vendida a um dos proprietários das licenças, tendo sido assim diferida a preparação de um novo plano de reestruturação, bem como a separação da DMR da VIH. Os elementos fundamentais do plano de reestruturação foram acordados em 11 de Fevereiro de 1997 ([17]). Nesta base o BvS e o *Land* de Meclemburgo-Pomerânia Ocidental adquiriram as acções da DMR através de um contrato de 28 de Abril de 1997, tendo a Comissão sido informada pela Alemanha do plano de reestruturação acordado por carta de 10 de Setembro de 1997. Uma vez que as medidas de reestruturação financeira tomadas pelos novos proprietários da DMR se destinavam claramente a um período mais longo, considera-se adequado equiparar os auxílios concedidos até ao contrato de aquisição de 28 de Abril de 1997 a auxílios de emergência e todos os restantes auxílios a auxílios à reestruturação na acepção das orientações.

5. De acordo com as orientações, os auxílios de emergência devem:

i) *Consistir em auxílios à tesouraria sob a forma de garantias de empréstimos ou de empréstimos a taxas de juro comerciais normais*

Os auxílios estatais foram concedidos sob esta forma durante o período de emergência: A taxa de juro dos empréstimos do BvS situavam-se três pontos percentuais acima da taxa de desconto, o que pode ser considerado uma taxa de mercado tendo em conta o seu período de vencimento inicialmente muito curto. O empréstimo e a linha de crédito objecto da garantia estatal têm igualmente uma taxa de juro de mercado. As contragarantias de, inicialmente, 15 milhões de marcos (na sua maior parte «avais») asseguram igualmente a prossecução de actividades em condições comerciais, referindo-se a maior parte a garantias bancárias necessárias para assegurar os pagamentos antecipados relativamente aos motores de navios em construção;

ii) *Limitar-se ao montante necessário para manter a empresa em funcionamento*

A Alemanha apresentou elementos de prova de que os fundos se limitavam ao mínimo e foram apenas disponibilizados quando surgiram as obrigações de pagamento. Com excepção de montantes muito insignificantes, os empréstimos e as garantias serviram para financiar as actividades comerciais da DMR, dado a empresa, enquanto parte do grupo Bremer Vulkan em falência, ter perdido a totalidade do seu capital circulante neste grupo e não ter praticamente acesso a fontes comerciais alternativas de financiamento. Os seus clientes consistiam principalmente em estaleiros do anterior grupo Bremer Vulkan, que se encontravam em dificuldades financeiras e que tinham igualmente que se sujeitar a uma reestruturação financeira;

iii) *Ser concedidos apenas para o período imprescindível (geralmente não superior a seis meses)*

Tal como descrito anteriormente, a Comissão pode aceitar, neste caso específico, os atrasos verificados na elaboração de um plano de reestruturação exequível, devido principalmente ao facto de a venda prevista da empresa não ter tido êxito no último momento em Setembro de 1996, devido a uma decisão de política empresarial do administrador da falência da BVV ([18]), mas também devido à situação extremamente complexa provocada pela dissolução da Bremer Vulkan;

iv) *Ser justificados por dificuldades sociais prementes e não terem efeitos contrários sobre a situação industrial nos outros Estados-Membros*

A maior parte das instalações da DMR está situada em Rostock e o restante em Bremerhaven. Ambas as regiões estão classificadas como zonas assistidas e registam um nível de desemprego muito elevado. Além disso, estas duas zonas foram especialmente afectadas pelo colapso do Bremer Vulkan, dado este grupo ser um dos principais empregadores do sector industrial. O auxílio de emergência justifica-se, portanto, por razões sociais.

([16]) JO C 368 de 23.12.1994, p. 12.
([17]) KPMG Deutsche Treuhand Gesellschaft, relatório de auditoria de 1996.
([18]) O administrador da falência decidiu não vender as acções da Neue Sulzer Diesel detidas pela VIH conjuntamente com as acções da DMR, dado a venda separada da acções da Neue Sulzer Diesel alcançar um preço superior.

A análise do impacto sobre este sector económico noutros Estados-Membros pode limitar-se ao mercado alemão dos motores de navios, uma vez que as actividades da DMR se limitavam praticamente, nessa altura, a esse mercado ([19]). Tal como descrito no ponto II.8, o acesso ao mercado para os produtores de motores encontra-se limitado pelos acordos de licença, que normalmente limitam os territórios de actividade de um produtor. No entanto, estes acordos não estabelecem um território exclusivo. Na prática, cada motor é objecto de uma oferta por parte do estaleiro relevante em consulta com o armador, verificando-se uma concorrência intensa relativamente aos maiores contratos de motores a nível múndial. A DMR e outros construtores comunitários de motores têm de concorrer principalmente com «motores comerciais» produzidos sob licença por fabricantes do Extremo Oriente, principalmente da Coreia. Por conseguinte, os preços são de certa forma determinados por estes líderes do mercado mundial e a competitividade dos produtores europeus em matéria de motores correntes depende grandemente da taxa de câmbio e da taxa de utilização da capacidade na Ásia. O fabrico de um motor *diesel* para navios demora cerca de um ano, e o processo completo desde as negociações até à entrega, dois anos. No período de emergência relevante (1996-Primavera de 1997), a DMR não recebeu quaisquer novas encomendas, tendo funcionado com base na carteira de encomendas recebidas durante o período de expansão da contentorização do final de 1995. Dada esta situação específica, pode presumir-se que o auxílio de emergência não teve qualquer efeito indevido sobre os concorrentes europeus.

Embora o auxílio de emergência concedido não tenha sido notificado e seja, deste modo, ilegal, a Comissão pode considerá-lo compatível com o mercado comum, tendo em conta as circunstâncias específicas descritas. As medidas foram tomadas para assegurar a sobrevivência a curto prazo da DMR, e tendo em conta as suas características, respeitam os critérios estabelecidos nas orientações.

6. Os auxílios à reestruturação vieram substituir os auxílios de emergência, uma vez que todos os auxílios de emergência foram prolongados em condições mais favoráveis, incluindo o seguinte ([20]):

— a renúncia a juros e a suspensão do reembolso dos auxílios concedidos durante o período de emergência e ao abrigo do anterior plano de privatização de 1994,

— a concessão de novos empréstimos e o aumento do nível dos avais de 15 milhões para 60 milhões de marcos.

7. A suspensão do pagamento de juros e da amortização do capital dos empréstimos descrita pormenorizadamente na secção II.4 num montante total de 74,5 milhões de marcos e o anúncio da eventual subordinação destes empréstimos devem ser considerados uma transformação dos empréstimos em subvenções com uma intensidade de auxílio de 100 %. Por carta de 10 de Setembro de 1997, a Alemanha tinha informado a Comissão de que esses empréstimos do BvS e do *Land* de Meclemburgo-Pomerânia Ocidental se tinham tornado subordinados, sendo susceptíveis de ser convertidos em capitais próprios.

A linha de crédito de 25 milhões de marcos criada e, em parte, disponibilizada em Junho de 1997 foi igualmente convertida numa obrigação subordinada. Na carta da Alemanha de 20 de Fevereiro de 1998, afirmava-se que o reembolso a partir de 1 de Janeiro de 1999 apenas seria exigido se a empresa não se encontrasse em situação de endividamento excessivo. Esta medida também deve ser considerada uma subvenção relativamente ao montante disponibilizado com um elemento de auxílio de 100 %, dado a DMR se encontrar em situação de endividamento excessivo. De acordo com o relatório anual dos revisores de contas de 1996 e 1997, os seus capitais próprios apresentam um valor negativo.

Por conseguinte, a totalidade dos auxílios concedidos a título de injecção de capital elevam-se a 99,5 milhões de marcos, tal como afirmado anteriormente, dos quais 10 milhões devem ser deduzidos, dado terem sido utilizados pelas filiais WPM e MMG.

Os avais de 60 milhões de marcos concedidos pelo BvS e pelo *Land* de Meclemburgo-Pomerânia Ocidental cobrem fundamentalmente os riscos de cumprimento do contrato e de garantia da qualidade em relação aos contratos da DMR. Devido à natureza dos trabalhos, uma perda total é muito improvável, uma vez que mesmo em caso de falência a maior parte dos contratos serão concluídos. Tendo em conta as perdas parciais normalmente previsíveis em tais situações, a Comissão estimou uma intensidade de auxílio de 20 %, o que equivale a um auxílio de 12 milhões de marcos.

A garantia de 10 milhões de marcos concedida pelo *Land* de Meclemburgo-Pomerânia Ocidental relativo a um empréstimo bancário no mesmo montante, foi reduzida para 6,85 milhões de marcos, tendo em conta os reembolsos efectuados pela DMR de acordo com a carta da Alemanha de 20 de Fevereiro de 1998. A intensidade de auxílio é de 100 % relativamente ao montante por reembolsar. O mesmo aplica-se à garantia de 10 milhões de marcos concedida pelo BvS relativamente aos empréstimos de curto prazo destinados a responder a necessidades de liquidez.

8. Consequentemente, o montante total dos auxílios sob forma de garantias e dos empréstimos convertidos em subvenções eleva-se assim a 118,35 milhões de marcos, ou seja, 60,5 milhões de euros. (Devido a esta conversão, os auxílios de emergência não incluem qualquer elemento de auxílio específico, dado a intensidade de auxílio não poder logicamente exceder 100 %). Este montante total é susceptível de ser reduzido pelos montantes ainda não disponibilizados no âmbito das linhas de crédito abertas à data da presente decisão. Prevê-se que o montante adicional de 10 milhões de marcos se destina a financiar em 1999 os custos dos despedimentos de acordo com o plano social.

9. Os auxílios mencionados anteriormente têm de ser apreciados face aos seguintes critérios relativos aos auxílios à reestruturação estabelecidos nas orientações:

i) *Restauração da viabilidade*

Aquando do alargamento do processo, a Comissão tinha dúvidas quanto à capacidade da DMR de cobrir todos os seus custos e, em especial, os seus encargos de financiamento. A evolução verificada em 1998 e a última revisão do plano reestruturação, tal como comunicada pela carta da Alemanha de 21 de Dezembro de 1998 (e descrita na secção II da presente decisão) demonstram que a DMR não é uma empresa financeiramente viável. Esta empresa registou perdas extremamente elevadas desde 1995, que provocaram uma situação de endividamento excessivo.

([19]) Tal como afirmado anteriormente, a decisão não abrange as filiais.
([20]) Para uma descrição pormenorizada dos auxílios, ver pontos II.4 e II.9.

Prevêem-se novas perdas em 1999 e 2000, não conseguindo inclusivamente a empresa pagar em 2001 os juros sobre os empréstimos participativos. A empresa dependerá num futuro previsível da concessão continuada de auxílios ao funcionamento. Segundo informações prestadas pela Alemanha, não parece possível proceder a uma privatização sem a intervenção de novos auxílios estatais. As perspectivas de retoma do mercado dos motores de navios *diesel* a dois tempos na Comunidade são sombrias a médio prazo. Por conseguinte, não se pode esperar o restabelecimento da viabilidade no futuro previsível, não se encontrando cumprida esta condição das orientações.

ii) *Evitar distorções indevidas da concorrência do auxílio*

Embora a concorrência existente no mercado dos motores de navios *diesel* seja limitada, devido à estrutura do mercado descrita na secção II.8, deve considerar-se que o financiamento permanente da DMR através de auxílios estatais falseia a concorrência, principalmente devido ao facto de os motores em carteira de encomendas não conseguirem cobrir os respectivos custos. Não são de excluir consequências desfavoráveis para os concorrentes europeus, que se encontram igualmente numa situação difícil, tanto mais se se considerar que os restantes produtores europeus de motores têm uma capacidade instalada menor e não conseguiram modernizar-se. A redução prevista da capacidade de DMR em resposta à actual situação de emergência, não pode ser considerada irreversível na acepção das orientações. Uma vez que a capacidade instalada se mantém inalterada, a DMR podia voltar à sua capacidade inicial a curto prazo mediante a contratação do pessoal necessário;

iii) *Auxílio proporcional aos custos e benefícios da reestruturação*

Os auxílios concedidos limitaram-se ao mínimo necessário para garantir a sobrevivência da empresa. A empresa beneficiária não pôde contribuir significativamente para os custos da reestruturação, não podendo esperar-se que a DMR possa ser vendida a um preço positivo. Os benefícios da reestruturação consistem fundamentalmente na manutenção (temporária) do emprego em duas regiões afectadas por grave desemprego. No entanto, as orientações salientam que «a médio e a longo prazo, é evidente que a manutenção artificial de empresas destinadas ao encerramento por razões estruturais ou outras não ajuda uma região». De acordo com a posição que tem assumido relativamente a auxílios destinados a cobrir os custos sociais decorrentes de reestruturações realizadas, em especial, em regiões em que o nível de vida é anormalmente baixo ou em que exista grave situação de subemprego, tal como previsto nas orientações ([21]) e nas orientações relativas aos auxílios com finalidade regional ([22]), a Comissão pode, no entanto, aceitar o pagamento previsto em 1999 de 10 milhões de marcos a título de auxílios de carácter social.

Com base no que precede, a Comissão concluiu que os auxílios à reestruturação já concedidos e a sua prorrogação prevista não estão de acordo com as orientações e não são compatíveis com o mercado comum. Em contrapartida, o auxílio social previsto para 1999 de 10 milhões, de marcos pode ser considerado compatível com o mercado comum.

([21]) Ver nota 16, ponto 3.2.5.
([22]) JO C 74 de 10.3.1998, p. 9; ponto 4.15.

VI. **CONCLUSÕES**

A Alemanha adoptou uma série de medidas de emergência e de reestruturação a favor da DMR a em violação do n.º 3 do artigo 93.º do Tratado CE. No entanto, os empréstimos e as garantias concedidas até Abril de 1997 para a recuperação da empresa e a aquisição da DMR pelo BvS e pelo *Land* de Meclemburgo-Pomerânia Ocidental podem ser considerados compatíveis com o mercado comum, tendo em conta as dificuldades específicas provocadas pela falência do grupo Bremer Vulkan em 1996. No entanto, a subsequente renúncia ao pagamento de juros e a suspensão do reembolso dos empréstimos que se elevam a 89,5 milhões de marcos, bem como a concessão continuada de garantias estatais relativa-a um valor nominal total de 80 milhões de marcos, não podem ser considerados compatíveis com o mercado comum, uma vez que as medidas em questão não respeitam os critérios estabelecidos nas orientações comunitárias relativas aos auxílios concedidos a empresas em dificuldade. Por conseguinte, estas medidas não podem continuar a ser aplicadas, devendo os auxílios ser reembolsados. O pagamento previsto, em 1999, de 10 milhões de marcos de auxílios com carácter social pode ser considerado compatível com o mercado comum,

ADOPTOU A PRESENTE DECISÃO:

Artigo 1.º

As medidas financeiras tomadas pela Alemanha entre Fevereiro de 1996 e Abril de 1997 a favor da recuperação da empresa Dieselmotorenwerk Rostock GmbH (então denominada Dieselmotorenwerk Vulkan GmbH), nomeadamente as disposições do contrato de 28 de Abril de 1997 relativas à transferência de propriedade desta empresa, são compatíveis com o mercado comum ao abrigo do n.º 3, alínea c), do artigo 92.º do Tratado CE.

Artigo 2.º

Os auxílios estatais concedidos pela Alemanha desde Maio de 1997 a favor da reestruturação da Dieselmotorenwerk Rostock GmbH, num montante até 118,35 milhões de marcos, são incompatíveis com o mercado comum.

Artigo 3.º

O auxílio estatal num montante de 10 milhões de marcos que a Alemanha tenciona conceder a favor de medidas de carácter social, relacionadas com a redução de efectivos da Dieselmotorenwerk Rostock GmbH, é compatível com o mercado comum ao abrigo do n.º 3, alínea a), do artigo 92.º

Artigo 4.º

1. A Alemanha tomará todas as medidas necessárias para recuperar junto do respectivo beneficiário os auxílios ilegais referidos no artigo 2.º

2. A recuperação terá lugar nos termos do direito alemão. As quantias objecto de recuperação vencerão juros a partir da data em que foram colocadas à disposição do beneficiário até à sua recuperação efectiva, calculados com base na taxa de referência utilizada durante esse período pela Comissão para o cálculo equivalente-subvenção dos auxílios regionais.

Artigo 5.º

A Alemanha informará a Comissão, no prazo de dois meses a contar da notificação da presente decisão, das medidas que tomar para lhe dar cumprimento.

Artigo 6.º

A República Federal da Alemanha é a destinatária da presente decisão.

Feito em Bruxelas, em 21 de Abril de 1999.

Pela Comissão

Karel VAN MIERT

Membro da Comissão