II

(Säädökset, joita ei tarvitse julkaista)

KOMISSIO

KOMISSION PÄÄTÖS,
tehty 21 päivänä huhtikuuta 1999,
Saksan liittotasavallan Dieselmotorenwerk Rostock GmbH:lle myöntämästä valtiontuesta

(tiedoksiannettu numerolla K(1999) 1121)

(Ainoastaan saksankielinen teksti on todistusvoimainen)

(ETA:n kannalta merkityksellinen teksti)

(1999/600/EY)

EUROOPAN YHTEISÖJEN KOMISSIO, joka

ottaa huomioon Euroopan yhteisön perustamissopimuksen ja erityisesti sen 93 artiklan 2 kohdan ensimmäisen alakohdan,

ottaa huomioon Euroopan talousalueesta tehdyn sopimuksen ja erityisesti sen 62 artiklan 1 kohdan a alakohdan,

on kehottanut muita asianomaisia osapuolia esittämään tukea koskevat huomautuksensa,

sekä katsoo seuraavaa:

I **MENETTELY**

Saksa ilmoitti komissiolle 25 päivänä huhtikuuta 1996 päivätyllä kirjeellä, että Bundesanstalt für vereinigungsbedingte Sonderaufgaben -virasto (jäljempänä 'BvS') oli myöntänyt Rostockissa toimivalle Dieselmotorenwerk Vulkan GmbH:lle (jäljempänä 'DMV') lainan muodossa 20 miljoonan Saksan markan pelastamistuen.

Komissio ilmoitti Saksalle 11 päivänä helmikuuta 1997 päivätyllä kirjeellä aloittaneensa EY:n perustamissopimuksen 93 artiklan 2 kohdan mukaisen menettelyn. Samalla se kehotti Saksaa toimittamaan sille kuukauden kuluessa kaikki tämän tuen arvioimiseen tarvittavat tiedot.

Menettelyn aloittamista koskeva komission päätös julkaistiin *Euroopan yhteisöjen virallisessa lehdessä* ([1]). Ilmoituksessa kehotettiin muita, joiden etua asia koskee, esittämään tukea koskevat huomautuksensa.

Saksa vastasi 30 päivänä huhtikuuta, 14 päivänä heinäkuuta sekä 10 ja 12 päivänä syyskuuta 1997 päivätyillä kirjeillä. Näissä kirjeissä komissiolle ilmoitettiin lisätuista ja toimitettiin rakenneuudistussuunnitelma. Lisätietoja komissio sai Saksan virastojen edustajien kanssa 15 päivänä lokakuuta 1997 pidetyssä kokouksessa.

Komissio ilmoitti Saksalle 17 päivänä joulukuuta 1997 päätöksestään laajentaa EY:n perustamissopimuksen 93 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua menettelyä ottaen huomioon menettelyn aikana toteutetut uudet tukitoimenpiteet sekä jatkuvat epäilyt koko rakenneuudistustuen soveltuvuudesta yhteismarkkinoille.

Myös menettelyn laajentamista koskeva päätös julkaistiin *Euroopan yhteisöjen virallisessa lehdessä* ([2]). Muita asianomaisia kehotettiin jälleen esittämään huomautuksia.

II **KUVAUS**

1. Dieselmotorenwerk Rostock GmbH (jäljempänä 'DMR'), jonka nimi vuoden 1995 ja 31 päivän heinäkuuta 1997 välisenä aikana oli DMV, koostui viime aikoihin asti neljästä osasta:

— pääkonttori ja moottoritehdas Rostock-Warnemündessa ja Rostockin kaupungissa; työntekijöitä noin 360; toimitilana lähinnä rahtialuksissa käytettävien kaksitahtisten dieselmoottoreiden valmistus, testaus ja korjaus,

([1]) EYVL C 119, 17.4.1997, s. 8.

([2]) EYVL C 169, 4.6.1998, s. 8.

— Bremen-Vegesackissa toimiva entinen moottoritehdas, jossa valmistettiin laivamoottoreita elokuuhun 1997 asti. Kyseinen tehdas toimii nykyään lähinnä valimona ja terästen rakenteiden valmistajana, jossa valmistetaan peruskomponentteja asennettavaksi Warnemündessä koottaviin moottoreihin sekä valimo- ja terästuotteita muille asiakkaille. Vegesackin tehtaan palveluksessa on nykyisin noin 155 työntekijää,

— Warenissa toimiva Mecklenburger Metallguß GmbH -niminen, noin 110 työntekijän keskisuuri yritys (jäljempänä 'MMG'), jossa valmistetaan lähinnä laivojen kiinteälapaisia potkureita. DMR myi MMG:n 27 päivänä tammikuuta 1999 Walzengießerei Coswig GmbH:lle ja Herzberg & Partner GmbH:lle,

— Wismarissa toimiva Wismarer Propeller und Maschinenbau GmbH (jäljempänä 'WPM'), joka on noin 50 työntekijän keskisuuri akseleiden ja kiintosäätöisten potkureitten valmistaja. Kyseinen yritys myytiin lokakuussa 1998 Schottel-Werft Josef Becker GmbH&Co. KG:lle ja Schottel Antriebstechnik GmbH:lle.

Tämä päätös koskee vain DMR-emoyhtiötä Rostockissa ja Bremenissä sijaitsevine tehtaineen. Koska WPM ja MMG on myyty menettelyn aikana ja koska kyseisten yritysten rakenneuudistus liittyy erillisiin pelastamis- ja rakenneuudistustukiin, komissio tekee niistä erilliset päätökset.

2. DMR sai alkunsa vuonna 1947, jolloin Rostockiin perustettiin moottoritehdas. Saksojen yhdistyttyä DMR:stä tuli osa valtion omistamaa Deutsche Maschinen und Schiffbau AG -nimistä yritystä (jäljempänä 'DMS'). DMR yksityistettiin ensimmäisen kerran vuonna 1992 ja myytiin Bremer Vulkan Verbund AG:lle (jäljempänä 'BVV') ([3]). DMR ja Bremer Vulkan Werft GmbH:n moottorinvalmistus sulautettiin 16 päivänä joulukuuta 1994 tehdyllä sopimuksella uudeksi yritykseksi, jonka nimi on DMV.

Ensimmäisen yksityistämisen jälkeen DMR/DMV toteutti 192,5 miljoonan Saksan markan suuruisen investointiohjelman ensisijaisesti rakentaakseen Rostock-Warnemündeen uuden moottoreita valmistavan tuotantolaitoksen, joka otettiin käyttöön vuosina 1994—1996. Investointikustannukset ylittävät vuonna 1992 tehdyssä yksityistämissopimuksessa vahvistetun enimmäismäärän.

DMR:n rakennetta uudistettiin useaan otteeseen vuoden 1990 jälkeen, ja tilanne paheni entisestään 65 miljoonan Saksan markan kirjanpitoarvoon ostetun Bremenin tappiollisen moottoritehtaan vuoksi. Vuoden 1995 tilintarkastuskertomuksen mukaan DMV:llä oli vuodesta 1994 lähtien vakavia taloudellisia vaikeuksia. Vuonna 1995 yritys teki 165 miljoonan Saksan markan tappiot, minkä seurauksena oma pääoma (rahastot mukaan luettuina) väheni 178 miljoonasta 12,9 miljoonaan Saksan markkaan. Yrityksen maksuvalmius varmistettiin ensisijaisesti BVV:n käteisvarojen keskittämisjärjestelmän kautta 52,6 miljoonan Saksan markan lainalla ([4]) sekä vuonna 1994 myönnetyllä 25 miljoonan Saksan markan BvS-lainalla.

3. Vuoden 1995 lopulla BVV, DMV:n emoyhtiö, joutui vakaviin taloudellisiin vaikeuksiin ja sen oli jätettävä velkasaneerushakemus 21 päivänä helmikuuta 1996. BVV asetettiin konkurssiin 1 päivänä toukokuuta 1996. BVV:n käteisvarojen keskittämisjärjestelmään kuuluneet varat oli käytetty vuoden 1995 loppuun mennessä lähes kokonaan. Maaliskuun 1996 lopussa DMR:n maksuvalmiusvajaus oli 18 miljoonaa Saksan markkaa, joka uhkasi kasvaa 30 miljoonaksi Saksan markaksi huhtikuun loppuun mennessä. Mikään liikepankki ei ollut halukas enää tukemaan yrityksen maksuvalmiutta.

4. Pelastaakseen DMR-yhtymän ja varmistaakseen rakenneuudistuksen jatkumisen BvS ja Mecklenburg-Vorpommernin osavaltio myönsivät vuoden 1998 lopussa seuraavat tuet:

1. 30 miljoonan Saksan markan laina (BvS:n osuus 20 miljoonaa ja Mecklenburg-Vorpommernin osavaltion osuus 10 miljoonaa), alun perin kolme prosenttia diskonttokorkoa korkeammalla korolla, maksettu 2 päivänä huhtikuuta 1996, alkuperäinen eräpäivä 31 päivä joulukuuta 1998.

2. 19,5 miljoonan Saksan markan laina (BvS: 13 miljoonaa, Mecklenburg-Vorpommernin osavaltio: 6,5 miljoonaa), maksettu heinäkuussa 1996 samoin ehdoin kuin 1 kohdassa.

3. 25 miljoonan Saksan markan laina luottolimiitin muodossa (jälleen BvS:n ja Mecklenburg-Vorpommernin osavaltion yhteisesti rahoittamana), ensimmäinen 15 miljoonan Saksan markan erä maksettiin kesäkuussa 1997, toista erää ei ole vieläkään maksettu kokonaan, eräpäivä 31 päivä joulukuuta 1999.

4. Julkisista varoista myönnetyt enintään 15 miljoonan Saksan markan takaukset, joiden enimmäismäärä korotettiin 60 miljoonaan Saksan markkaan syyskuussa 1997. Kyseessä ovat vastatakaukset (vekselitakaukset) saaduista ennakkomaksuista sekä laivamoottoritilauksiin liittyvistä DMR:n maksu- ja toimitustakuista; takausten oli alun perin määrä päättyä yksityistämiseen, mutta kuitenkin 31 päivään joulukuuta 1999 mennessä.

5. Mecklenburg-Vorpommernin osavaltion 22 päivänä helmikuuta 1996 myöntämä 100-prosenttinen takaus ([5]) erään liikepankin myöntämän kymmenen miljoonan Saksan markan luoton vakuudeksi.

6. BvS:n ja Mecklenburg-Vorpommernin osavaltion syksyllä 1997 myöntämä 31 päivänä joulukuuta 1998 erääntyvä 100-prosenttinen takaus kymmenen miljoonan Saksan markan luottolimiitin vakuudeksi.

([3]) Kauppa- ja luovutussopimus, jonka osapuolina olivat Treuhandanstalt-virasto ja DMS sekä BVV ja Schichau Seebeckwerft AG, tehtiin 11 päivänä elokuuta 1992. Tämä yksityistäminen toteutettiin osana vuoden 1992 Treuhand-järjestelyä (8 päivänä joulukuuta 1992 tehty komission päätös). Sen mukaan komissiolle ei tarvinnut tehdä erillistä ilmoitusta, koska DMR:n koko ja yksityistämiseen liittyvien rahoitustapahtumien määrä oli kynnysarvoja pienempi.

([4]) Tilanne 31 päivänä joulukuuta 1995. Vertaa 22 päivänä heinäkuuta 1998 tehty (toistaiseksi EYVL:ssä julkaisematon) komission päätös MTW-Schiffswerftille ja Volkswerft Stralsundille myönnettyjen rakenneuudistustukien väärinkäytöstä entisessä BVV:ssä sekä 112,4 miljoonan Saksan markan investointilainan maksamisesta MTW-Schiffwerftille ilman hyväksyntää. Mainitun päätöksen II.5 jaksossa kuvaillaan käteisvarojen keskittämisjärjestelmää yksityiskohtaisesti. Kuten päätöksen IV jaksossa todetaan, on erittäin todennäköistä, että päävelkojat, joihin DMR kuului, saivat osan väärinkäytetystä tuesta. Varojen sekoittumisen vuoksi tätä ei kuitenkaan ole toistaiseksi voitu osoittaa aukottomasti.

([5]) Takauksen täysimääräisenä vakuutena ovat 35 miljoonan Saksan markan panttivelkakirjat.

Saksa ilmoitti komissiolle 10 päivänä syyskuuta 1997 päivätyllä kirjeellä, että BvS ja Mecklenburg-Vorpommernin osavaltio olivat luopuneet 1—3 kohdassa esitettyjen lainojen lyhennysten ja korkojen perimisestä ja olivat valmiit tarvittaessa muuntamaan ne etuoikeudeltaan huonommiksi osakaslainoiksi. Vuoden 1997 tilintarkastuskertomuksen ([6]) mukaan 49,5 miljoonan Saksan markan suuruiset lainat oli julistettu etuoikeudeltaan huonommiksi konkurssimenettelyn välttämiseksi. Samalla kirjeellä Saksa ilmoitti komissiolle siitä, että BvS oli luopunut vuonna 1994 myönnetyn 25 miljoonan Saksan markan suuruisen investointilainan korkojen perimisestä ja että kyseinen laina muunnettaisiin tarvittaessa omaksi pääomaksi. Alkuperäinen vuosikorko oli 8,5 prosenttia. Laina oli määrä maksaa takaisin 30:nteen päivään lokakuuta 2000 mennessä.

Saksa ilmoitti komissiolle 21 päivänä joulukuuta 1998 päivätyllä kirjeellä aikomuksestaan myöntää kymmenen miljoonan Saksan markan suuruinen sosiaalituki, jonka BvS ja Mecklenburg-Vorpommernin osavaltio olivat tarkoittaneet käytettäväksi 140—150 työntekijän suunniteltuun irtisanomiseen vuonna 1999. Kirjeen liitteenä olleessa yksityiskohtaisessa rakenneuudistussuunnitelmassa ([7]) mainittiin myös, että 60 miljoonan Saksan markan suuruisia valtiontakauksia oli tarpeen pidentää ainakin vuoden 2001 loppuun saakka.

5. Vuodesta 1996 DMR on toteuttanut rahoitustoimenpiteitä tukeakseen tytäryhtiöitään WPM:ää ja MMG:tä. Koska tämä päätös ei koske kahta viimeksi mainittua tytäryhtiötä, niiden hyväksi käytetyt varat on jätettävä huomioimatta. Saksan viranomaisten kirjeistä, jotka on päivätty 10 päivänä syyskuuta 1997 ja 14 päivänä joulukuuta 1998 ([8]), sekä tilintarkastuskertomuksista käy ilmi, että ainakin saatavista luopuminen ja pääomanlisäykset WPM:n ja MMG:n hyväksi jälleenrahoitettiin DMR:n myöntämän tuen turvin. Edellä 4 kohdassa mainitusta tuesta on näin ollen vähennettävä 10,0 miljoonan Saksan markan suuruinen erä, jota ei käytetty DMR:n vaan sen tytäryhtiöiden hyväksi ([9]).

6. DMR:n taloudellinen tulos heilahteli rajusti vuosina 1994—1998, mikä kuvastaa DMR:n päätoimialalla eli laivamoottoreiden valmistuksessa ja korjauksessa tapahtuneita muutoksia. Kyseisen toimialan osuus yrityksen liikevaihdosta on yli 80 prosenttia. Jäljempänä olevassa taulukossa esitetyt luvut eivät ole kaikilta osin vertailukelpoisia, koska tilivuoden 1994 kirjanpidon esitystapaa muokattiin perusteellisesti tilivuotta 1995 varten. Tilivuoden 1997 positiivinen tulos perustuu ensisijaisesti saatavista luopumiseen, joka toteutettiin irrotettaessa DMR erilleen BVV:stä.

DMR/DMV:n liikevaihto ja taloudellinen tulos vuosina 1994—1998

(miljoonaa Saksan markkaa)

vuosi	liikevaihto	liikevoitto (-tappio)	Tilikauden voitto (tappio)
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 (e) ([1])	194,1	12,7	4,2
1998 (a) ([2])	[...] (*)	ei tiedossa	[...]
1999 (e)	[...]	ei tiedossa	[...]
2000 (e)	[...]	ei tiedossa	[...]
2001 (e)	[...]	ei tiedossa	[...]

e = ennuste, a = arvio

([1]) Vuonna 1997 laaditussa rakenneuudistussuunnitelmassa esitetty tulosennuste.

([2]) Joulukuussa 1998 laaditun muutetun suunnitelman mukainen tulosarvio (DMR ilman WPM:ää ja MMG:tä); vuoden 1998 tilinpäätöksen heikentyminen johtuu lähinnä tulevien vuosien suunnitellun henkilöstön vähentämisen vuoksi tehdyistä tappiovarauksista.

(*) Liikesalaisuus

7. Laivamoottoreita toimitettiin 19 kappaletta vuonna 1994, 17 kappaletta vuonna 1995, 29 kappaletta vuonna 1996, 18 kappaletta vuonna 1997 ja 17 kappaletta vuonna 1998. Vuonna 1999 on määrä valmistaa [...], vuonna 2000 [...] ja vuonna 2001 [...] moottoria.

Vuosina 1993—1997 DMR oli yhteisön alueella suurten kaksitahtisten dieselmoottorien suurin tarjoaja. Saksassa yrityksen markkinaosuus vaihteli 53 prosentista (1995) 83 prosenttiin (1996). Vuosina 2000—2001 DMR toivoo säilyttävänsä noin 50 prosentin markkinaosuuden Saksassa.

8. DMR valmistaa kaksitahtisia dieselmoottoreita rahtialuksiin. Kyseisiä moottoreita käytetään yleensä säiliö-, irtolasti- ja konttialuksissa, kun taas useimmat muut alustyypit varustetaan nelitahtisilla moottoreilla. Moottorit valmistetaan lisenssillä. Laivamoottoreiden osalta koko maailmassa on kolme lisenssinantajaa: MAN B&W AG (Saksa), Wärtsilä NSD Oy Ab (Suomi) ja Mitsubishi Heavy Industries (Japani). DMR on tehnyt sopimuksen kaikkien kolmen lisenssinantajan kanssa, mutta ei ole käyttänyt Mitsubishin myöntämää lisenssiä. Lisenssisopimukset koskevat Saksaa ja Itä-Eurooppaa, lukuun ottamatta Puolaa ja Kroatiaa. Tämän vuoksi kysyntä riippuu olennaisesti rahtialuksia valmistavien Saksan telakoitten urakkatilanteesta.

Kun DMR oli Bremer Vulkan Verbundin osa, siltä tilattiin moottorit lähes kaikkiin BVV:n telakoilla rakennettaviin aluksiin, ja alkuperäinen liikeidea perustui olettamukseen, jonka mukaan näin varmistettaisiin DMR:n koko kapasiteetin käyttö. Toisaalta DMR ei näin ollen saanut juurikaan tilauksia muilta telakoilta, jotka eivät olleet erityisen halukkaita antamaan urakoita kilpailijalleen.

([6]) Komissio vastaanotti kertomuksen 6 päivänä lokakuuta 1998.

([7]) Arthur D. Littlen laatima tarkistettu toimintasuunnitelma vuosille 1999—2001, 3.4 luku.

([8]) WPM:n yksityistämistä koskeva ilmoitus.

([9]) Selvennykseksi:

a) WPM
Maksuvalmiustuki 1,5 milj. DEM
Toimitukset ja palvelut 0,6 milj. DEM
Käyttökorvaukset 0,2 milj. DEM

b) MMG
Pääomanlisäys (esineitä, kiinteistöjä) 1,70 milj. DEM
Pääomanlisäys (pääomatalletus) 6,00 milj. DEM

Vuonna 1995 BVV-telakat ([10]) saivat useita konttialustilauksia. Vaikka osa tilauksista peruutettiin myöhemmin, urakkatilanne näytti DMR:n kannalta erittäin hyvältä; osa urakoista kesti jopa vuoteen 1999. BVV:n konkurssin jälkeen tilanne kuitenkin muuttui uusien urakoitten osalta täysin. DMR:n on nyt pakko hankkia tilauksia vapailta markkinoilta, mikä merkitsee usein välitöntä kilpailua Man B&W:n tai Wärtsilä NSD:n itäaasialaisten lisenssinhaltijoiden kanssa. Heikon rahoitusasemansa lisäksi DMR on vaikeassa tilanteessa myös siksi, että se on käytännössä ainoa moottorinvalmistaja, jolla ei ole liiketoiminnallista yhteyttä mihinkään lisenssinantajaan tai suureen telakkaan.

Yhteisön alueella valmistetaan yhä vähemmän rahtialuksia. Euroopan osuus säiliö- ja irtolastialusten markkinoista on häviävän pieni. Konttialusten markkinoilla, joihin Saksan telakkateollisuus nojaa, tilanne on heikentynyt merkittävästi uusien tilausten tyrehdyttyä vuonna 1996 ja uudelleen vuonna 1998. Useimmat saksalaiset telakat pyrkivät selviytymään tästä ongelmasta siirtymällä valmistamaan muuntyyppisiä aluksia tai offshore-laitteistoja, mikä ei tietenkään tuo DMR:lle uusia laivamoottoritilauksia.

Saksan markkoina määriteltyihin moottorien hintoihin kohdistui suuri paine vuosina 1994—95 ja jälleen vuonna 1998. DMR:n käyttämä konsulttiyritys olettaa, että hinnat pysyvät nykyisellä matalalla tasolla vuoteen 2001 eli ennustejakson loppuun saakka. Tärkein kilpailija on Korea, jossa on viime vuosina otettu käyttöön useita suuria moottoritehtaita. Eurooppalaisilla valmistajilla ja varsinkin DMR:llä uusine tehtaineen on Euroopan telakoitten läheisen sijainnin ansiosta huoltoon liittyvä etu, josta on hyötyä varsinkin asennus- ja testausvaiheessa. Useimpien markkinaosapuolten taloudelliset tulokset vuonna 1998 olivat epätyydyttäviä. Varaosat ja korjauspalvelut tuottavat enemmän voittoa kuin uusien moottoreiden myynti. Sekä lisenssinantajien että moottorinvalmistajien välillä käydään lisenssisopimuksista huolimatta kovaa kilpailua, vaikkakin lähinnä yhteisön ulkopuolella.

9. BVV-yhtymän tehtyä konkurssin helmikuussa 1996 BvS ja Mecklenburg-Vorpommernin osavaltio kävivät BVV:n konkurssipesän hoitajan kanssa neuvotteluja, joiden aiheena oli DMR:n irrottaminen yhtymästä. Nämä neuvottelut viivästyivät, koska samaan aikaan neuvoteltiin DMR:n nopeasta myymisestä eräälle lisenssinantajalle (MAN B&W), mikä kuitenkin kariutui syyskuussa 1996. Osakkeet siirrettiin 28 päivänä huhtikuuta 1997 päivätyllä sopimuksella nimellistä hintaa vastaan konkurssin tehneeltä Vulkan Industrie Holding GmbH -nimiseltä BVV:n väliportaan holdingyhtiöltä (jäljempänä 'VIH') BvS:lle (51 prosenttia) ja Mecklenburg-Vorpommernin osavaltiolle (49 prosenttia). Samalla sovittiin, että komission annettua hyväksyntänsä ([11]) VIH luopuisi DMV:ltä perittävänä olleista yli 54,8 miljoonan Saksan markan saatavista, jotka olivat peräisin vuoden 1996 alkuun käytössä olleesta käteisvarojen keskittämisjärjestelmästä.

([10]) Muun muassa Bremer Vulkan Werft, Schichau Seebeckwerft, Flender Werft, MTW-Schiffswerft ja Volkswerft.

([11]) Vertaa alaviite 4. BVV sai yli 99 prosenttia VIH:n osakkeista ja valvoi yksin yhtymän taloutta ja yritystoimintaa. Sama konkurssipesän hoitaja vastaa sekä BVV:n että VIH:n konkurssimenettelyistä.

Vuoden 1996 tilintarkastuskertomuksen mukaan DMR:n konkurssi vältettiin kyseisenä vuonna ainoastaan sen ansiosta, että VIH alensi saataviensa etuoikeusasemaa ja että BvS ja Mecklenburg-Vorpommernin osavaltio antoivat epävirallisen lupauksen DMR:n ostamisesta.

10. BvS ja Mecklenburg-Vorpommernin osavaltio ostivat DMR:n vakaana aikomuksenaan yksityistää yritys uudelleen mahdollisimman pian. Jo vuonna 1996 ne olivat varmistaneet Goldman, Sachs & Co. OHG:n kanssa tehdyllä sopimuksella, että kyseinen yritys auttaa ostajan etsimisessä. Myynti osoittautui kuitenkin erittäin vaikeaksi. Ensinnäkin mahdollisten ostajien lukumäärä on alan korkean keskittymisasteen vuoksi hyvin rajallinen. Toiseksi lisenssisopimuksista oli neuvoteltava ensin uudelleen, koska olemassa olleet sopimukset oli tehty DMV:n kanssa, joka oli tuolloin ollut BVV:n tytäryhtiö, ja koska lisenssien siirtäminen DMR:lle edellytti lisenssinantajan suostumusta. Kolmanneksi DMR:ää oli tuskin mahdollista myydä ennen kuin sen suurimman ostajan eli BVV-telakoitten kohtalo oli selvinnyt. Volkswerft GmbH ja MTW-Schiffswerft GmbH yksityistettiin uudelleen vasta vuoden 1998 alussa.

Neuvottelut mahdollisten sijoittajien kanssa aloitettiin vuoden 1998 alussa, mutta niissä ei ole toistaiseksi saavutettu konkreettisia tuloksia. Yksityistämisestä neuvotellaan 30 päivänä syyskuuta 1998 päivätyn Saksan kirjeen mukaan H. Cegielski — Poznan SA -nimisen puolalaisen moottorivalmistajan (jäljempänä 'HCP') kanssa. HCP on kuitenkin itsekin yksityistämis- ja rakenneuudistusprosessin kohteena. Kaikki muut mainitut hankkeet kuten neuvottelut kahden keskisuurten koneenrakennusalan yritysten työyhteenliittymän kanssa, jotka käyttäisivät DMR:n tuotantolaitoksia ensisijaisesti muiden tuotteiden valmistukseen, ovat jääneet varsin epämääräisiksi. Näin ollen voidaan todeta, että DMR:llä ei nykymuodossaan ole lyhyellä aikavälillä juurikaan mahdollisuuksia tulla yksityistetyksi. Saksan mielestä yksityistäminen on mahdotonta ilman saatavista luopumisen ja henkilöstön vähentämisavustusten muodossa myönnettävää lisätukea.

11. Rakenneuudistussuunnitelman laatiminen Arthur D. Little -nimisen konsulttiyrityksen (jäljempänä 'ADL') avulla viivästyi huomattavasti vuonna 1996 lopulta kariutuneiden yksityistämisneuvotteluiden vuoksi. Laadittu, syksyllä 1996 osittain käyttöön otettu ja ADL:n heinäkuussa viimeistelemä rakenneuudistussuunnitelma perustui kahteen olettamukseen: 15—18 moottorin vuosituotantoon ja Saksan markkoina määriteltyihin vakaisiin (vuoden 1997) hintoihin. Suunnitelma käsittää 56 toimenpidettä, joiden avulla oli tarkoitus varmistaa tuotantokustannusten tuntuva vähennys ja liikevoittojen saavuttaminen vuodesta 1997 lähtien. DMR onnistui toteuttamaan käytännössä kaikki suunnitellut toimenpiteet lukuun ottamatta suunniteltua palkkojen alennusta. Tämän ansiosta DMR pystyi supistamaan laivamoottoreihin liittyvän liiketoiminnan tappioita 31,7 miljoonasta Saksan markasta (1996) 22,1 miljoonaan Saksan markkaan (1997) ja olisi saavuttanut 9,4 miljoonan Saksan markan liikevoiton vuonna 1998, jos tuleville vuosille ei olisi tarvinnut tehdä lisäpoistoja ja tappiovarauksia.

Aasian talouskriisi ja erityisesti Korean laivanrakennuksen kehitys johtivat laivamoottorien hintojen romahdukseen vuoden 1998 alussa, ja saksalaisilta telakoilta tilattiin hyvin vähän kaksitahtisilla dieselmoottoreilla varustettuja rahtialuksia. Näin ollen DMR:kin sai vuonna 1998 hyvin vähän uusia tilauksia. DMR:n osakkaat pyysivät ADL:ää tämän vuoksi tarkistamaan heinäkuussa 1997 laaditun rakenneuudistussuunnitelman. Uusin käytettävissä oleva toisinto on peräisin joulukuulta 1998. ADL olettaa, että alhaisten hintojen ja vähäisen kysynnän leimaama markkinatilanne pysyy hyvin vaikeana vuoteen 2001. Tuotantoa on tarkoitus supistaa siten, että vuonna 1999 valmistetaan vain [...] moottoria, vuonna 2000 [...] ja vuonna 2001 [...]; pienemmät tuotantomäärät ovat taloudellisesti kannattamattomia. Suunnitelmaan sisältyy 140—150 työntekijän irtisanomisen lisäksi tilapäisiä toiminnan keskeytyksiä vuonna 1999, palkkojen jäädyttäminen vuoden 2000 loppuun saakka ja tuotannon osittainen monipuolistaminen. Toimintasuunnitelmassa pyritään nimenomaan nykyisen kriisin voittamiseen, tappioiden minimoimiseen vuosina 1999—2000 ja kannattavuusrajan ylittymiseen vuonna 2001. Suunnitelmassa ei käsitellä DMR:n keskipitkän ja pitkän aikavälin näkymiä.

12. Komissio aloitti menettelyn ja laajensi sitä, koska sen mielestä oli kyseenalaista

a) voitaisiinko DMR:n elinkelpoisuus palauttaa suunnitellun rakenneuudistuksen avulla;

b) oliko hyvin suuri tuki rajoitettu mahdollisimman vähäiseksi ja eivätkö epätavallisen alhaiset rahoituskustannukset aiheuttaisi kilpailun vääristymistä laivamoottoreiden ja valimotuotteiden markkinoilla.

III **HUOMAUTUKSET ASIANOMAISILTA KOLMANSILTA OSAPUOLILTA**

Komissio sai menettelyn aloittamisen johdosta 16 päivänä toukokuuta 1997 päivätyllä kirjeellä erään jäsenvaltion huomautukset, joissa kannatettiin komission näkökantaa. Nämä huomautukset toimitettiin 6 päivänä kesäkuuta 1997 päivätyllä kirjeellä Saksalle, joka ei kuitenkaan ottanut niihin kantaa.

Menettelyn laajentamista koskevia huomautuksia ei ole saatu asianomaisilta kolmansilta osapuolilta.

IV **SAKSAN ESITTÄMÄT HUOMAUTUKSET**

Saksan huomautuksia menettelyn aloittamista koskevasta komission päätöksestä siteerataan ja käsitellään huomautuksista annetussa tiedonannossa ([12]). Saksa esitti 20 päivänä helmikuuta 1998 päivätyssä kirjeessään yksityiskohtaisia tietoja DMR:n tuotanto-ohjelmasta, rakenneuudistuksen edistymisestä, sen rahoituksesta ja mahdollisten ostajien kanssa käytävien neuvottelujen tuolloisesta tilanteesta.

DMR:n liikkeenjohdon tiloissa pidettiin 1 päivänä heinäkuuta 1998 kokous, jossa Saksan hallituksen, Mecklenburg-Vorpommernin osavaltion, BvS:n, DMR:n ja komission edustajat käsittelivät rakenneuudistusohjelmaa. Kokouksen osanottajat tulivat siihen tulokseen, että vuoden 1997 rakenneuudistusohjelmaan sisältyvä toimintasuunnitelma ei enää vastannut markkinaolosuhteita, jotka olivat muuttuneet dramaattisesti vuoden 1997 jälkeen. Sovittiin, että toimintasuunnitelmaa on muutettava perusteellisesti.

Saksa esitti 30 päivänä syyskuuta 1998 päivätyssä kirjeessä tarkistetun väliaikaissuunnitelman ([13]), jossa lähtökohtana oli kymmenen moottorin vuosituotanto. Komissio ilmaisi 30 päivänä marraskuuta 1998 päivätyssä vastauksessaan pitävänsä ohjelman kestävyyttä hyvin kyseenalaisena, koska sen mielestä yritystä ei voitaisi ohjelman avulla palauttaa taloudellisesti terveelle pohjalle ja koska olisi tarpeen myöntää valtiontukea, jolle ei aseteta takaisinmaksuaikaa.

Saksa ilmoitti komissiolle 21 päivänä joulukuuta 1998 päivätyllä ja 30 päivänä joulukuuta 1998 komissioon saapuneella kirjeellä heikentyneen markkinatilanteen vuoksi toimintasuunnitelmaan tehdyistä uusista muutoksista. DMR:n hallitus oli päättänyt kyseisistä muutoksista 7 päivänä joulukuuta 1998 pitämässään kokouksessa. Komissio esitti uusimpia muutoksia koskevan kantansa 26 päivänä tammikuuta 1999 päivätyssä vastauksessaan. Se myönsi, että suunnitelma on realistinen, mutta totesi myös, että se muistuttaa enemmän määräaikaista pelastussuunnitelmaa kuin aitoa rakenneuudistussuunnitelmaa eikä poistanut perusongelmaa: DMR tarvitsisi edelleenkin valtiontukea ja olisi epärealistista olettaa yksityistämisen onnistuvan.

V **TUKITOIMENPITEIDEN ARVIOINTI**

1. BvS:n ja Mecklenburg-Vorpommernin osavaltion myöntämät yhteensä 74,5 miljoonan Saksan markan lainat ja myöhemmin tapahtunut lainakorkojen anteeksianto huhtikuusta 1996 lähtien ovat valtiontukea kuten myös yhteensä 80 miljoonan Saksan markan suuruiset valtiontakaukset. Vuotta 1995 koskevassa kertomuksessaan tilintarkastajat pitävät kiinni näkemyksestään, jonka mukaan DMR:n (tuolloin vielä DMV:n) toiminnan jatkuminen oli mahdollista vain, jos julkisista varoista myönnettäisiin tarvittavat lainat ja/tai takaukset ([14]). Näin ollen DMR:llä ei ollut mahdollisuutta saada lainaa kaupallisista rahoituslaitoksista.

Toisesta, 6 päivänä heinäkuuta 1994 myönnetystä 25 miljoonan Saksan markan lainasta, joka oli alun perin myönnetty markkinaehtojen mukaisesti, tuli kesäkuussa 1997 valtiontukea, kun BvS antoi anteeksi lainakorot ja ilmoitti tarvittaessa muuntavansa lainan omaksi pääomaksi ([15]).

Suunniteltu kymmenen miljoonan Saksan markan avustus vapaaehtoisten maksujen rahoittamiseksi osana vuonna 1999 irtisanottavia työntekijöitä koskevaa sosiaalisuunnitelmaa on uutta valtiontukea, koska nämä maksut perustuvat työntekijöiden ja ammattijärjestön kanssa tehtyyn erityissopimukseen. Kyseinen tuki ei sisältynyt menettelyn laajentamiseen, koska siitä ilmoitettiin vasta 21 päivänä joulukuuta 1998.

([12]) Katso alaviite 2.

([13]) Rakenneuudistusohjelmien monipuolisen käsittelyn varmistamiseksi 30 päivänä syyskuuta ja 21 päivänä joulukuuta 1998 päivätyistä kirjeistä kerrotaan yksityiskohtaisesti II jaksossa.

([14]) C&L Treuarbeit Deutsche Revision AG:n kertomus N:o 18 10 0147 Dieselmotorenwerk Vulkan GmbH Rostockin tilinpäätöksen tarkastamisesta 31. joulukuuta 1995, 125 kohta.

([15]) Vertaa II jakson 4 kohta.

2. Sopimuksessa, joka tehtiin 28 päivänä huhtikuuta 1997 ja jonka perusteella BvS ja Mecklenburg-Vorpommernin osavaltio saivat DMR:n (tuolloisen DMV:n) haltuunsa ilmaiseksi, sovittiin, että VIH luopuu DMV:ltä perittävänä olleista 54,8 miljoonan Saksan markan saatavistaan (kertyneet korot mukaan luettuina). Kyseiset saatavat olivat peräisin vuoden 1996 alkuun käytössä olleesta käteisvarojen keskittämisjärjestelmästä. Saatavien markkina-arvo oli epäilemättä selvästi alle 54,8 miljoonan Saksan markan nimellisarvon, todennäköisesti jopa lähellä nollaa, koska lainat oli eräässä konkurssimenettelyssä rinnastettu omaan pääomaan. VIH ja sen pesänhoitaja eivät sen vuoksi voineet juurikaan odottaa saatavistaan tuloja, jos DMR olisi säilynyt niiden omistuksessa. Kuka tahansa muu yksityinen ostaja olisi myös vaatinut, että VIH luopuu saatavistaan, koska yrityksen arvo oli selvästi negatiivinen. BvS ja Mecklenburg-Vorpommernin osavaltion viranomaiset käyttäytyivät tältä osin yksityisten sijoittajien tavoin, ja komissio voi näin ollen hyväksyä toimenpiteen yksityisen sijoittajan periaatteen mukaisena. Saatavista luopumiseen ei näin ollen sisälly valtiontukea.

3. Edellä mainitut tuet on arvioitava EY:n perustamissopimuksen 92 artiklan mukaisesti ja soveltaen vaikeuksissa olevien yritysten pelastamiseksi ja rakenteiden uudistamiseksi tarkoitettua valtiontukea koskevia yhteisön suuntaviivoja ([16]) (jäljempänä 'suuntaviivat'). Lukuun ottamatta 21 päivänä joulukuuta 1998 ilmoitettua kymmenen miljoonan Saksan markan avustusta kaikki tuet on tutkittava ilmoittamattomina tukina, koska toimenpiteet toteutettiin, ennen kuin komissio pystyi ottamaan niihin kantaa. Saksa on kyseisten tukien osalta laiminlyönyt EY:n perustamissopimuksen 93 artiklan 3 kohdan mukaisen ilmoitusvelvollisuutensa.

4. Suuntaviivoissa tehdään ero pelastamis- ja rakenneuudistustukien välillä. Tarkasteltavana olevassa tapauksessa tästä erosta aiheutuu tiettyjä vaikeuksia, sillä DMR oli jo rakenneuudistusprosessin kohteena, kun BVV teki konkurssin vuoden 1996 alussa. Syksyyn 1996 asti oli olemassa perusteltuja toiveita siitä, että DMR voitaisiin myydä jollekin lisenssinantajista, minkä vuoksi uuden rakenneuudistussuunnitelman laatimista sekä DMR:n erottamista VIH:stä lykättiin. Rakenneuudistussuunnitelman olennaisista osista päästiin yksimielisyyteen 11 päivänä helmikuuta 1997 ([17]). Tämän perusteella BvS ja Mecklenburg-Vorpommernin osavaltio saivat 28 päivänä huhtikuuta 1997 tehdyllä sopimuksella haltuunsa DMR:n osakkeet, ja Saksa ilmoitti komissiolle sovitusta rakenneuudistussuunnitelmasta 10 päivänä syyskuuta 1997 päivätyllä kirjeellä. Koska uudet omistajat toteuttivat heti yrityksen haltuun saatuaan DMR:n taloudelliseen rakenneuudistukseen tähtääviä, selvästikin pitkäaikaisiksi tarkoitettuja toimenpiteitä, komission mielestä ennen 28 päivänä huhtikuuta 1997 tehtyä sopimusta myönnettyjä tukia on syytä pitää pelastamistukina ja kaikkia sen jälkeen toteutettuja tukitoimenpiteitä suuntaviivoissa tarkoitettuina rakenneuudistustukina.

5. Suuntaviivojen mukaan pelastamistuen on täytettävä seuraavat edellytykset:

i) *Tuen on oltava luottotakuu tai markkinakorkoisina luottoina annettava rahoitukseen liittyvä tuki*

Tuki myönnettiin kyseisessä muodossa edellä mainittuna pelastamisajanjaksona. BvS:n lainojen korot ovat kolme prosenttiyksikköä diskonttokorkoa korkeammat, mitä voidaan pitää markkinakorkona ottaen huomioon alkuperäinen erittäin lyhyt takaisinmaksuaika. Myös luottolimiitti, jonka vakuutena oli valtiontakaus, myönnettiin markkinakorkoisena. Alun perin 15 miljoonan Saksan markan suuruisilla vastatakauksilla (lähinnä vekselitakauksilla) varmistetaan liiketoiminnan jatkuminen myös markkinaehtojen mukaisesti; useimmat niistä toimivat vakuutena pankkitakauksille, jotka ovat välttämättömiä rakenteilla olevista laivamoottoreista saatujen ennakkomaksujen varmistamiseksi.

ii) *Tuen on rajoituttava määrältään sellaiseksi, että yritys voi toimia*

Saksa on osoittanut, että varat oli rajoitettu välttämättömään ja maksettiin vasta sitten, kun maksusitoumukset erääntyivät maksettaviksi. Hyvin vähäisiä määriä lukuun ottamatta lainoja ja takauksia käytettiin DMR:n jokapäiväisen liiketoiminnan rahoittamiseen sen jälkeen, kun yritys oli konkurssin tehneen BVV:n osana menettänyt koko käyttöpääomansa eikä sillä ollut mahdollisuutta saada yksityistä rahoitusta muualta. Yrityksen asiakkaat olivat pääasiallisesti taloudellisessa ahdingossa olevia entisen BVV:n telakoita, joiden täytyi itsekin uudistaa taloudellisia rakenteitaan.

iii) *Tukea on maksettava ainoastaan tarvittavan ja toteuttamiskelpoisen tervehdyttämissuunnitelman laatimiseksi tarvittavan ajan (yleensä enintään kuusi kuukautta)*

Kuten edellä todettiin, komissio ei voi tässä nimenomaisessa tapauksessa hyväksyä toteuttamiskelpoisen rakenneuudistussuunnitelman laadinnassa tapahtuneita viivästyksiä, jotka johtuivat lähinnä siitä, että yrityksen aiottu myyminen kariutui syyskuussa 1996 viime hetkellä BVV:n konkurssipesän hoitajan tekemän liiketaloudellisen päätöksen vuoksi ([18]), mutta myös BVV:n purkamisesta johtuneen erittäin monimutkaisen tilanteen vuoksi.

iv) *Tuki on perusteltua vakavien yhteiskunnallisten vaikeuksien vuoksi eikä sen mahdollistama yrityksen toiminnan jatkuminen muuta teollisuudenalan asemaa muissa jäsenvaltioissa*

Suurin osa DMR:sta sijaitsee Rostockissa sekä pienempi osa Bremerhavenissa. Molemmat alueet luokitellaan tukialueiksi ja kärsivät hyvin suuresta työttömyydestä. Lisäksi niihin vaikutti tuntuvasti BVV:n konkurssi, koska yritys on yksi niiden suurimmista teollisista työnantajista. Pelastustuki on siis perusteltavissa sosiaalisin syin.

([16]) EYVL C 368, 23.12.1994, s. 12.
([17]) KPMG Deutsche Treuhand Gesellschaftin laatima vuoden 1996 tilinpäätöstä koskeva tarkastuskertomus.
([18]) Konkurssipesän hoitaja päätti olla myymättä Neue Sulzer Dieselille VIH:ltä saatuja osakkeita yhdessä DMR:n osakkeiden kanssa, koska siten osakkeista voitaisiin saada parempi hinta.

Teollisuudenalaan muissa jäsenvaltioissa kohdistuvien vaikutusten analysointi voidaan rajoittaa Saksan laivamoottorimarkkinoihin, koska DMR:n liiketoiminta ei ulottunut kyseisiä markkinoita laajemmalle alueelle ([19]). Kuten II jakson 8 kohdassa todettiin, moottorinvalmistajien pääsyä markkinoille rajoittavat lisenssisopimukset, joissa yleensä määritellään valmistajien toimialue. Toisaalta sopimuksilla ei kuitenkaan luoda tämän alueen sisäistä monopolia. Käytännössä telakka järjestää jokaisesta moottorista tarjouskilpailun sovittuaan asiasta varustamon kanssa, ja laajoista urakoista käydään yleensä kovaa kilpailua maailmanlaajuisesti. DMR ja yhteisön muut moottorinvalmistajat kilpailevat ennen kaikkea niin sanottujen kauppamoottoreiden (Handelsmotoren), kanssa, joita itäaasialaiset, varsinkin korealaiset valmistajat rakentavat lisenssillä. Ne hallitsevat maailmanmarkkinoita ja myöskin määräävät hinnat, joten vakiomoottorien osalta eurooppalaisten valmistajien kilpailukyky riippuu suuresti valuuttakurssista ja kapasiteetin käyttöasteesta Aasiassa. Laivaan tarkoitetun dieselmoottorin valmistaminen kestää vuoden, ja koko prosessi sopimusneuvotteluista tavaran toimitukseen voi kestää kaksikin vuotta. Tarkasteltavana olevana pelastamisajanjaksona (vuodesta 1996 kevääseen 1997) DMR ei saanut yhtään uutta tilausta, vaan toimi loppuvuonna 1995 vallinneen konttialusten huippusuhdanteen aikana saatujen tilausten varassa. Tämän nimenomaisen tilanteen vuoksi voidaan olettaa, että pelastamistuki ei vaikuttanut haitallisesti muihin yhteisössä toimiviin kilpailijoihin.

Vaikka pelastamistuesta ei tehty ilmoitusta, minkä vuoksi se on myönnetty laittomasti, komission oli mahdollista julistaa se kuvailtujen seikkojen perusteella yhteismarkkinoille soveltumattomaksi. Toimenpiteiden avulla on määrä varmistaa DMR:n lyhyen aikavälin elinkelpoisuus ja ne täyttävät ominaispiirteidensä perusteella suuntaviivoissa esitetyt vaatimukset.

6. Koska kaikkia toimenpiteitä jatkettiin edullisemmin ehdoin, pelastamistuen tilalle tuli rakenneuudistustuki, joka käsitti ([20]):

— pelastamisajanjakson aikana ja edeltävän, vuonna 1994 laaditun yksityistämissuunnitelman mukaisesti myönnettyihin lainoihin liittyvien korkojen perimättä jättämisen ja lyhennysten lykkäämisen,

— uusien luottojen käyttöön asettamisen sekä vekselitakauksen enimmäismäärän korottamisen 15 miljoonasta Saksan markasta 60 miljoonaan Saksan markkaan.

7. Edellä II jakson 4 kohdassa yksityiskohtaisesti kuvattujen yhteensä 74,5 miljoonan Saksan markan lainojen korkojen ja lyhennysten lykkäystä sekä mahdollista etuoikeusaseman alentamista koskevaa ilmoitusta on pidettävä lainojen muuntamisena avustuksiksi, joiden tuki-intensiteetti on 100 prosenttia. Saksa ilmoitti komissiolle 10 päivänä syyskuuta 1997 päivätyllä kirjeellä, että BvS:n ja Mecklenburg-Vorpommernin osavaltion saatavien etuoikeusasemaa kyseisten lainojen osalta oli alennettu ja että saatavat voidaan muuntaa osakkuudeksi.

Myös kesäkuussa 1997 myönnetyn ja osittain maksetun 25 miljoonan Saksan markan luottolimiitin etuoikeusasemaa on alennettu. Saksa ilmoitti 20 päivänä helmikuuta 1998 päivätyssä kirjeessään, että takaisinmaksu 1 päivästä tammikuuta 1999 lukien on mahdollinen vain, jos yritys ei ole ylivelkaantunut. Tätäkin toimenpidettä on pidettävä maksetun luoton suuruisena avustuksena, jonka tuki-intensiteetti on 100 prosenttia, koska DMR on ylivelkaantunut. Vuoden 1996 ja 1997 tilintarkastuskertomusten mukaan yrityksen taloudessa on vaje, jota ei voida kattaa omalla pääomalla.

Käteisenä maksetun tuen kokonaismäärä on näin ollen 99,5 miljoonaa Saksan markkaa, josta on vähennettävä tytäryhtiöiden WPM:n ja MMG:n hyväksi käytetyt kymmenen miljoonaa Saksan markkaa.

BvS:n ja Mecklenburg-Vorpommernin osavaltion käyttöön asettamat 60 miljoonan Saksan markan vekselitakaukset täyttävät olennaisilta osin DMR:n tilauksiin liittyvät sopimustäytäntöä ja toimitustakuuta koskevat riskit. Toiminnan luonteen vuoksi täydellinen tappio on hyvin epätodennäköinen, koska konkurssitapauksessakin useimmat tilaukset hoidetaan. Ottaen huomioon tällaisissa tapauksissa odotettavissa olevat osittaiset puutteet komissio on arvioinut tuki-intensiteetiksi 20 prosenttia, joka vastaa 12 miljoonan Saksan markan tukiekvivalenttia.

Mecklenburg-Vorpommernin osavaltion myöntämä kymmenen miljoonan Saksan markan takaus samansuuruisen pankkilainan vakuudeksi on 20 päivänä helmikuuta 1998 päivätyn Saksan kirjeen mukaan supistunut DMR:n takaisin maksamien erien vuoksi 6,85 miljoonan Saksan markan suuruiseksi; tuki-intensiteetti on 100 prosenttia vielä maksamatta olevasta loppusummasta. Sama koskee kymmenen miljoonan Saksan markan suuruista takausta, jonka BvS on myöntänyt lyhytaikaisten tilapäisluottojen vakuudeksi.

8. Takausten muodossa myönnetyn tuen ja tosiasiallisesti avustuksiksi muunnettujen lainojen kokonaismäärä on näin ollen 118,35 miljoonaa Saksan markkaa eli 60,5 miljoonaa euroa. (Muuntamisen vuoksi pelastustukeen ei liity omaa tukiosaa, koska tuki-intensiteetti ei loogisesti ajatellen voi ylittää 100:aa prosenttia.) Kyseinen määrä voi supistua tämän päätöksen tekoajankohtana vielä maksamattomien käyttöön asetettujen luottolimiittien verran. Lisäksi vuodelle 1999 on varattu kymmenen miljoonaa Saksan markkaa sosiaalisuunnitelman rahoittamiseksi.

9. Tuki on arvioitava käyttäen suuntaviivoissa mainittuja rakenneuudistustuen arviointiperusteita:

i) *Elinkelpoisuuden palauttaminen*

Laajentaessaan menettelyä komissio piti kyseenalaisena, pystyykö DMR vastaamaan itse kaikista kustannuksista ja varsinkaan rahoituskustannuksista. Vuonna 1998 tapahtunut kehitys ja rakenneuudistussuunnitelman viimeisin toisinto, sellaisena kuin Saksan viranomaiset sen toimittivat 21 päivänä joulukuuta 1998 päivätyssä kirjeessä (ja jota kuvaillaan II jaksossa), osoittavat, että DMR ei ole taloudellisesti elinkelpoinen. Yritys on tehnyt vuodesta 1995 lähtien tavattoman suuria tappioita, jotka ovat johtaneet sen täydelliseen ylivelkaantumiseen.

([19]) Kuten edellä mainittiin, tässä päätöksessä ei käsitellä tytäryhtiöitä.
([20]) Yksityiskohtainen kuvaus II jakson 4 ja 9 kohdassa.

Vuosina 1999 ja 2000 on odotettavissa lisätappioita, ja vuonna 2001 DMR ei kykene maksamaan osakaslainojen korkoja. Yhtiö on toistaiseksi riippuvainen toimintatuen jatkumisesta. Saksan mukaan yksityistäminen ei ole mahdollinen ilman lisätukea. Kaksitahtisten laivadieselmoottoreiden yhteisön markkinoiden elpyminen ei näytä todennäköiseltä keskipitkällä aikavälillä. Näin ollen elinkelpoisuuden palautumista ei voida odottaa lähitulevaisuudessa, joten kyseinen suuntaviivojen edellytys ei täyty.

ii) *Kilpailun perusteettoman vääristymisen välttäminen*

Vaikka II jakson 8 kohdassa kuvattu markkinarakenne rajoittaa laivadieselmoottorialalla käytävää kilpailua, valtiontukiin perustuvaa DMR:n rahoitusta on pidettävä kilpailua vääristävänä varsinkin siksi, että tilauskantaan kuuluvien tilausten sovitut hinnat eivät kata kustannuksia. Haitallisia vaikutuksia yhteisössä toimiviin kilpailijoihin, joiden tilanne useimmiten on myös vaikea, ei voida sulkea pois, koska useimmilla muilla yhteisössä toimivilla moottorinvalmistajilla on käytettävissä vähemmän kapasiteettia eivätkä ne ole voineet toteuttaa nykyaikaistamistoimia. DMR:n nykyisen ahdingon vuoksi suunniteltua kapasiteetin supistamista ei voida pitää suuntaviivoissa tarkoitetulla tavalla peruuttamattomana. Koska paikalleen asennettu tuotantokapasiteetti pysyy ennallaan, DMR voisi palauttaa alkuperäisen tuotantokapasiteettinsa lyhyellä aikavälillä ottamalla tarvittavan henkilöstön uudelleen palvelukseensa.

iii) *Rakenteen uudistamisen kustannuksiin ja hyötyyn suhteutettu tuki*

Tuki oli rajoitettu yrityksen säilymisen kannalta välttämättömään määrään. Tuensaajayritys ei ole voinut osallistua mainittavasti rakenneuudistuskustannuksiin eikä ole odotettavissa, että DMR voitaisiin myydä voittoa tuottavaan hintaan. Hyöty muodostuu lähinnä työllisyyden (tilapäisestä) ylläpitämisestä kahdella suurtyöttömyydestä kärsivällä alueella. Suuntaviivoissa kuitenkin muistutetaan, että ”aluetta ei keskipitkällä ja pitkällä aikavälillä auta sellaisten yritysten keinotekoinen käynnissäpitäminen, jotka lopulta eivät ole elinkelpoisia rakenteellisista tai muista syistä”. Komissio voi kuitenkin hyväksyä suunnitellun kymmenen miljoonan Saksan markan sosiaalituen maksamisen vuonna 1999 noudattaen erityisesti poikkeuksellisen alhaisen elintason tai vakavan vajaatyöllisyyden alueilla toteutettavien rakenneuudistustoimenpiteiden sosiaalisiin kustannuksiin myönnettävää tukea koskevaa kantaansa, jonka se on esittänyt suuntaviivoissa ([21]) ja alueellisia valtiontukia koskevissa suuntaviivoissa ([22]).

Edellä mainittujen seikkojen perusteella komissio päättelee, että jo myönnetty rakenneuudistustuki ja toimenpiteiden suunniteltu jatkaminen eivät ole suuntaviivojen mukaisia eivätkä sovellu yhteismarkkinoille. Vuodelle 1999 suunnitellun kymmenen miljoonan Saksan markan sosiaalituen voidaan sitä vastoin katsoa soveltuvan yhteismarkkinoille.

([21]) Katso alaviite 16, 3.2.5 kohta.
([22]) EYVL C 74, 10.3.1998, s. 9, 4.15 kohta.

VI **PÄÄTELMÄT**

Saksa on vastoin EY:n perustamissopimuksen 93 artiklan 3 kohtaa toteuttanut useita DMR:n pelastamiseen ja rakenteelliseen uudistamiseen tähtääviä toimenpiteitä. Huhtikuuhun 1997 mennessä yrityksen pelastamiseksi myönnettyjä lainoja ja takauksia sekä BvS:n ja Mecklenburg-Vorpommernin osavaltion suorittamaa yrityksen haltuunottoa voidaan vuonna 1996 tapahtuneesta BVV:n konkurssista aiheutuneiden erityisten vaikeuksien vuoksi pitää yhteismarkkinoille soveltuvana. Myöhemmin tapahtunutta korkojen anteeksiantoa ja 89,5 miljoonan Saksan markan suuruisen lainan lyhennysten lykkäystä sekä nimellisarvoltaan yhteensä 80 miljoonan Saksan markan valtiontakausten voimassa pitämistä ei voida pitää yhteismarkkinoille soveltuvina, koska kyseiset toimenpiteet eivät täytä suuntaviivoissa esitettyjä edellytyksiä. Toimenpiteet on sen vuoksi keskeytettävä ja myönnetyt tuet on perittävä takaisin. Vuodelle 1999 suunnitellun kymmenen miljoonan Saksan markan sosiaalituen voidaan sitä vastoin katsoa soveltuvan yhteismarkkinoille.

ON TEHNYT SEURAAVAN PÄÄTÖKSEN:

1 artikla

Rahoitustoimenpiteet, jotka Saksa on toteuttanut helmikuun 1996 ja huhtikuun 1997 välisenä aikana Dieselmotorenwerk Rostock GmbH:n (tuolloisen Dieselmotorenwerk Vulkan GmbH:n) pelastamiseksi, yrityksen luovutuksesta 28 päivänä huhtikuuta 1997 tehtyyn sopimukseen sisältyvät määräykset mukaan luettuina, soveltuvat 92 artiklan 3 kohdan c alakohdan nojalla yhteismarkkinoille.

2 artikla

Tuet, jotka Saksa on myöntänyt toukokuusta 1997 lähtien ja joiden määrä voi olla jopa 118,35 miljoonaa Saksan markkaa, eivät sovellu yhteismarkkinoille.

3 artikla

Kymmenen miljoonan Saksan markan valtiontuki, jonka Saksa aikoo myöntää Dieselmotorenwerk Rostock GmbH:n henkilöstön vähentämiseen liittyviin sosiaalitoimenpiteisiin, soveltuu 92 artiklan 3 kohdan a alakohdan nojalla yhteismarkkinoille.

4 artikla

1. Saksan on toteutettava kaikki tarvittavat toimenpiteet 2 artiklassa tarkoitetun ja tuensaajalle laittomasti maksetun tuen perimiseksi takaisin.

2. Tuki on maksettava takaisin Saksan lainsäädännön menettelyjen mukaisesti. Tuesta peritään korkoa alkaen tuen maksamispäivästä sen todelliseen takaisinperintään asti. Korko lasketaan komission kyseisenä ajankohtana aluetukien nettotukiekvivalentin laskennassa käyttämän korkokannan perusteella.

5 artikla

Saksan on ilmoitettava komissiolle kahden kuukauden kuluessa tämän päätöksen tiedoksiantamisesta sen noudattamiseksi toteuttamansa toimenpiteet.

6 artikla

Tämä päätös on osoitettu Saksan liittotasavallalle.

Tehty Brysselissä 21 päivänä huhtikuuta 1999.

Komission puolesta

Karel VAN MIERT

Komission jäsen