II

(Rättsakter vilkas publicering inte är obligatorisk)

KOMMISSIONEN

KOMMISSIONENS BESLUT

av den 21 april 1999

om statligt stöd som Förbundsrepubliken Tyskland beviljat till förmån för Dieselmotorenwerk Rostock GmbH

[delgivet med nr K(1999) 1121]

(Endast den tyska texten är giltig)

(Text av betydelse för EES)

(1999/600/EG)

EUROPEISKA GEMENSKAPERNAS KOMMISSION HAR FATTAT DETTA BESLUT

med beaktande av Fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen, särskilt artikel 93.2 första stycket i detta,

med beaktande av Avtalet om Europeiska ekonomiska samarbetsområdet, särskilt artikel 62.1 a i detta,

efter att ha anmodat berörda parter att yttra sig om stödet, och

av följande skäl:

I. FÖRFARANDE

I en skrivelse av den 25 april 1996 underrättade Tyskland kommissionen om att Bundesanstalt für vereinigungsbedingte Sonderaufgaben (nedan BvS) hade beviljat Dieselmotorenwerk Vulkan GmbH (DMV) i Rostock undsättningsstöd på 20 miljoner tyska mark i form av ett lån.

I en skrivelse av den 11 februari 1997 underrättade kommissionen Tyskland om att ett förfarande inletts enligt artikel 93.2 i EG-fördraget. Samtidigt anmodades Tyskland att inom en månad inkomma med alla för prövningen erforderliga upplysningar.

Kommissions beslut att inleda förfarandet offentliggjordes i *Europeiska gemenskapernas officiella tidning* [1]. Vid detta tillfälle anmodades övriga berörda parter att inkomma med sina yttranden om stödet.

Tyskland lämnade svar i skrivelser av den 30 april, 14 juli samt den 10 och 12 september 1997. Därvid informerades kommissionen om ytterligare stöd och om en omstruktureringsplan. Ytterligare uppgifter erhöll kommissionen vid ett sammanträffande med företrädare för de tyska myndigheterna den 15 oktober 1997.

I en skrivelse av den 17 december 1997 underrättade kommissionen Tyskland om sitt beslut att utvidga förfarandet enligt artikel 93.2 i EG-fördraget med hänsyn till de ytterligare stödåtgärder som vidtagits under mellantiden samt p.g.a. kvarstående tvivel huruvida det totala omstruktureringsstödet är förenligt med den gemensamma marknaden.

Beslutet att utvidga förfarandet offentliggjordes också i *Europeiska gemenskapernas officiella tidning* [2]. Därvid anmodades övriga berörda parter åter att inkomma med sina synpunkter.

II. BESKRIVNING

1. Dieselmotorenwerk Rostock GmbH (nedan DMR), mellan 1995 och den 31 juli 1997 kallat DMV, bestod till helt nyligen av följande fyra delar:

— Huvudsäte och motorfabrik i Rostock-Warnemünde och i Rostock med ca 360 anställda. Här tillverkas, testas och repareras framför allt tvåtaktsdieselmotorer för fraktfartyg,

[1] EGT C 119, 17.4.1997, s. 8.

[2] EGT C 169, 4.6.1998, s. 8.

— Den tidigare motorfabriken i Bremen-Vegesack där fartygsmotorer tillverkades fram till augusti 1997. Fabriken fungerar numera huvudsakligen som gjuteri och anläggning för tillverkning av stålkonstruktioner och tillverkar de viktigaste komponenterna till de motorer som monteras i Warnemünde, liksom gjuteri- och stålprodukter för andra kunder. Vid fabriken i Vegesack arbetar i dag ca 155 personer.

— Mecklenburger Metallguß GmbH (nedan MMG), ett medelstort företag i Waren med ca 110 anställda, som främst tillverkar fartygspropellrar med fasta blad. Den 27 januari 1999 genomförde DMR en försäljning av MMG till valsgjuteriet Coswig GmbH och Herzberg & Partner GmbH.

— Wismarer Propeller und Maschinenbau GmbH (nedan WPM) i Wismar, ett medelstort företag med ca 50 anställda som tillverkar axlar och propellrar med ställbara blad. Företaget avyttrades i oktober 1998 till Schottel-Werft Josef Becker GmbH & Co. KG och Schottel Antriebstechnik GmbH.

Föreliggande beslut avser enbart moderföretaget DMR med dess fabriker i Rostock och Bremen. Då WPM och MMG avyttrades under förfarandets gång och omstruktureringen av dessa företag är kopplad till separata undsättnings- och omstruktureringsstöd, kommer kommissionen att fatta skilda beslut vad gäller dessa företag.

2. DMR:s ursprung går tillbaka till 1947 då motorfabriken grundades i Rostock. Efter den tyska återföreningen var DMR en del av statliga Deutsche Maschinen und Schiffbau AG (DMS). DMR privatiserades för första gången 1992 och såldes till Bremen Vulkan Verbund AG (BVV) ([3]). Genom ett avtal från den 16 december 1994 gick DMR samman med motortillverkningsavdelningen i Bremer Vulkan Werft GmbH och blev det nya företaget DMV.

Efter den första privatiseringen gjorde DMR/DMV investeringar på 192,5 miljoner tyska mark främst i en ny motortillverkningsanläggning i Rostock-Warnemünde som togs i drift 1994–96. De belopp som användes till investeringar överstiger det minimibelopp som fastställdes i privatiseringsavtalet från 1992.

DMR omstrukturerades upprepade gånger efter 1990 och läget försämrades ytterligare efter förvärv av den förlustbringande motorfabriken i Bremen till bokföringsvärdet på 65 miljoner tyska mark. Enligt 1995 års revisionsberättelse befann sig DMV sedan 1994 i allvarliga ekonomiska svårigheter. År 1995 rapporterade företaget en förlust på 165 miljoner tyska mark, varigenom det egna kapitalet (inklusive reserver) sjönk från 178 miljoner tyska mark till 12,9 miljoner tyska mark. Företagets likviditet säkrades i huvudsak genom ett lån på 52,6 miljoner tyska mark ([4]) inom ramen för BVV:s cash concentrationsystem och genom ett BvS-lån på 25 miljoner tyska mark från 1994.

3. Mot slutet av 1995 hamnade BVV, DMV:s moderföretag, i allvarliga finansiella svårigheter och tvingades den 21 februari 1996 att begära ackord. Den 1 maj 1996 gick BVV i konkurs. Möjligheterna till finansiering via BVV:s cash concentrationsystem hade i slutet av 1995 i stort sett uttömts. I slutet av mars 1996 stod DMR inför en likviditetsbrist på ca 18 miljoner tyska mark, som mot slutet av april hotade att öka till över 30 miljoner tyska mark. Ingen affärsbank var beredd att tillföra företaget ytterligare medel.

4. För att rädda DMR-gruppen och garantera en fortsatt omstrukturering beviljade BvS och delstaten Mecklenburg-Vorpommern i slutet av 1998 följande stöd:

1. Lån på 30 miljoner tyska mark (20 miljoner tyska mark från BvS och 10 miljoner tyska mark från delstaten Mecklenburg-Vorpommern), ursprungligen till en ränta på 3 % över diskontoräntan, som utbetalades den 2 april 1996 och ursprungligen skulle förfalla till betalning den 31 december 1998.

2. Lån på 19,5 miljoner tyska mark (BvS: 13 miljoner tyska mark, Mecklenburg-Vorpommern: 6,5 miljoner tyska mark). Lånet utbetalades i juli 1996 på samma villkor som vid punkt 1.

3. Lån i form av en kreditlinje på 25 miljoner tyska mark (även denna gång gemensamt finansierat av BvS och Mecklenburg-Vorpommern). Den första delen på 15 miljoner tyska mark utbetalades i juni 1997, medan den andra delen ännu inte helt har utbetalats. Förfaller till betalning den 31 december 1999.

4. Statliga underborgensförbindelser på ett belopp upp till 15 miljoner tyska mark, som i september 1997 ökades till maximalt 60 miljoner tyska mark. Dessa garantier var underborgensförbindelser (växelborgen) för erhållna förskott samt för betalnings- och utförandegarantier från DMR i samband med beställningar av fartygsmotorer. Underborgensförbindelsernas ursprungliga giltighetstid skulle sträcka sig fram till privatiseringen, dock som längst till 31 december 1999.

5. En underborgen från Mecklenburg-Vorpommern på 100 % ([5]) från den 22 februari 1996 som säkerhet för en kredit på 10 miljoner tyska mark från en affärsbank.

6. En underborgen på 100 % som beviljades av BvS och Mecklenburg-Vorpommern hösten 1997 och som är begränsad till 31 december 1998 som säkerhet för en kreditlinje på 10 miljoner tyska mark.

([3]) Köp- och överlåtelseavtal slöts den 11 augusti 1992 mellan Treuhandanstalt och DMS å ena sidan och BVV och Schichau Seebeckwerft AG å den andra. Denna privatisering omfattades av Treuhandbestämmelserna från 1992 (Kommissions beslut av den 8 december 1992). Därefter var någon enskild anmälan till kommissionen inte nödvändig, eftersom DMR:s storlek och omfattningen av de finansiella transaktionerna vid privatiseringen låg under tröskelvärdet.

([4]) Situationen den 31 december 1995. Jfr kommissionens beslut av den 22 juli 1998 (ännu ej offentliggjort i EGT) om felanvänding av omstruktureringsstöd till förmån för MTW-Schiffswerft och Volkswerft Stralsund i fd. BVV och den inte godkända utbetalningen av ett investeringslån på 112,4 miljoner tyska mark till MTW-Schiffswerft. I avsnitt II.5 av det omnämnda beslutet återfinns en detaljerad beskrivning av cash concentration-systemet. Som framställs i avsnitt IV är det mycket sannolikt att det felanvända stödet delvis tillföll huvudgäldenärerna, till vilka DMR hörde. På grund av sammanblandningen av pengarna har det hittills varit omöjligt att få fram någon fullständig bevisning.

([5]) Denna garanti säkrades till fullo genom inteckningar på 35 miljoner tyska mark.

I en skrivelse av den 10 september 1997 underrättade Tyskland kommissionen om att BvS och Mecklenburg-Vorpommern hade avstått från att kräva amorteringar och räntebetalningar på de lån som räknas upp i punkterna 1–3 och att dessa lån vid behov kunde omvandlas till delägarlån med efterställd rätt till betalning. Enligt 1997 års revisionsberättelse ([6]) hade lån på 49,5 miljoner tyska mark förklarats ha efterställd rätt till betalning för att undvika det konkursförfarande som används i de nya delstaterna (Gesamtvollstreckung). I samma skrivelse underrättade Tyskland kommissionen att BvS avstått från att kräva in räntor för 1994 års investeringslån på 25 miljoner tyska mark. Tyskland meddelade vidare att detta lån vid behov kunde omvandlas till eget kapital. Den ursprungliga årsräntesatsen var 8,5 %. Lånesumman skulle förfalla till betalning den 30 oktober 2000.

I en skrivelse av den 21 december 1998 anmälde Tyskland till kommissionen att BvS och Mecklenburg-Vorpommern avsåg att bevilja ett socialt stöd på 10 miljoner tyska mark till förmån för de 140–150 anställda som skall avskedas 1999. I en bifogad utförlig omstruktureringsplan ([7]) omnämndes även att de statliga underborgensförbindelserna på 60 miljoner tyska mark måste förlängas åtminstone till slutet av år 2001.

5. Sedan 1996 har DMR vidtagit en rad finansiella åtgärder till förmån för dotterföretagen WPM och MMG. Då de både sistnämnda företagen inte omfattades av föreliggande beslut, måste de belopp som använts för dessa ändamål dras av. Av de tyska myndigheternas skrivelser av den 10 september 1997 och den 14 december 1998 ([8]) och av revisionsberättelsen framgår att åtminstone fordringsavskrivningarna och kapitaltillförseln till WPM och MMG finansierades med stöd som beviljats DMR. Därför måste ett belopp på 10,0 miljoner tyska mark dras av från det stöd som nämns i punkt 4 ovan, eftersom dessa pengar inte användes i DMR, utan i dotterföretaget ([9]).

6. DMR:s finansiella resultat för perioden 1994–1998 uppvisar skarpa fluktuationer, som återspeglar förändringarna i DMR:s huvudsakliga verksamhet, tillverkning och reparationer av fartygsmotorer, som utgör mer än 80 % av företagets omsättning. Siffrorna i nedanstående tabell är dock inte helt jämförbara eftersom grundläggande ändringar gjorts i bokföringsrutinerna mellan räkenskapsåren 1994 och 1995. Det positiva årsresultatet för 1997 beror huvudsakligen på avskrivningar av fordringar som ägde rum då DMR separerades från BVV.

DMR/DMV: Omsättning och finansiellt resultat 1994-1998

(i miljoner DEM)

År	Omsättning	Rörelseresultat	Årsresultat
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])	[...] (*)	ingen uppgift	[...]
1999 (p)	[...]	ingen uppgift	[...]
2000 (p)	[...]	ingen uppgift	[...]
2001 (p)	[...]	ingen uppgift	[...]

([1]) Planerat resultat enligt omstruktureringsplanen från 1997.

([2]) Uppskattat resultat enligt den ändrade planen från december 1998 (DMR utan WPM och MMG). Orsakerna till försämringen i bokslutet vid årsskiftet 1998 beror f.f.a. på förlustreserver för den planerade sysselsättningsnedskärningen under de kommande åren.

(*) Affärshemlighet.

7. Antalet levererade fartygsmotorer var 19 stycken år 1994, 17 år 1995, 29 år 1996, 18 år 1997 och 17 år 1998. År 1999 skall [...] motorer tillverkas, år 2000 [...] och 2001 [...] motorer.

Under perioden 1993–1997 var DMR EG:s största leverantör av stora tvåtaktsdieselmotorer. I Tyskland hade företaget en marknadsandel på mellan 53 % (1995) och 83 % (1996). För 2000/2001 hoppas DMR kunna behålla en marknadsandel på runt 50 % i Tyskland.

8. DMR tillverkar tvåtaktsdieselmotorer för fraktfartyg. Normalt är tankfartyg, bulkfartyg och containerfartyg utrustade med tvåtaktsdieselmotorer, medan de flesta andra fartygstyper är utrustade med fyrtaktsmotorer. Motorerna tillverkas på licens. Globalt finns tre licensgivare för fartygsmotorer: MAN B & W AG (Tyskland), Wärtsilä NSD Oy AB (Finland) och Mitsubishi Heavy Industries (Japan). DMR har slutit avtal med alla tre licensgivare, men licensen från Mitsubishi har dock inte tagits i anspråk. Licensavtalen gäller för Tyskland och Östeuropa med undantag för Polen och Kroatien. Därför beror efterfrågan på motorer från DMR huvudsakligen på de tyska varvens beställningar av fraktfartyg.

Så länge DMR var sammanlänkat med Bremen Vulkan fick företaget nästan alla beställningar från Bremen Vulkans olika varv, och det ursprungliga företagskonceptet byggde på antagandet att det fulla utnyttjandet av DMR:s kapacitet därmed var garanterat. Å andra sidan fick DMR därigenom nästan inga beställningar från andra varv eftersom dessa inte var särskilt villiga att placera beställningar hos en av sina konkurrenter.

([6]) Revisionsberättelsen kom kommissionen till handa den 6 oktober 1998.

([7]) Arthur D. Little, Überarbeitete Geschäftsplanung 1999–2001, kap. 3.4.

([8]) Anmälan om privatiseringen av WPM.

([9]) Förklaring:

a) WPM

Likviditetstillskott: 1,5 miljoner tyska mark.

Leveranser och tjänster: 0,6 miljoner tyska mark.

Nyttjandeavgift (Nutzungsentgelt): 0,2 miljoner tyska mark.

b) MMG

Kapitaltillförsel (anläggningstillgångar, mark): 1,70 miljoner tyska mark.

Kapitaltillförsel (kapitalinsats): 6,00 miljoner tyska mark.

1995 fick BVV varven ([10]) talrika beställningar på containerfartyg. Även om några av dessa beställningar senare annullerades, såg DMR:s orderstock mycket tillfredsställande ut. I några fall räckte dessa beställningar t.o.m. fram till 1999. Efter BVV:s sammanbrott förändrades orderingången totalt. DMR är numera tvunget att hämta in beställningar på den fria marknaden ofta i direkt konkurrens med Man B & W: s eller Wärtsilä NSD:s östasiatiska licensinnehavare. Utöver det svaga finansiella läget är DMR:s ställning svår även av det skälet att företaget praktiskt taget är den enda motortillverkaren som varken är sammanlänkad med en licensgivare eller med något större varv.

Inom EG tillverkas allt färre fraktfartyg. EG:s marknadsandel vad gäller tank- och bulkfartyg är försvinnande liten. På marknaden för containerfartyg, som är ryggraden för tysk varvsindustri, har läget i och med den tydliga tillbakagången av nybeställningar 1996 och ännu en gång 1998 tydligt försämrats. De flesta tyska varven försöker bemästra problemet genom att inrikta sig på andra fartygstyper eller offshore-anläggningar, vilket givetvis inte leder till några nya beställningar av fartygsmotorer från DMR.

Priserna i tyska mark för motorer utsattes 1994/95 och igen 1998 för starkt tryck. DMR:s konsultföretag förväntar sig att priserna kommer att ligga på dagens låga nivå fram till slutet av 2001, dvs. till slutet av prognosperioden. Huvudkonkurrenten kommer nu från Korea, där under de senaste åren en rad stora motorfabriker tagits i drift. Tillverkarna inom EG, och särskilt DMR med sin splitternya fabrik, har dock en servicefördel p.g.a. sin geografiska närhet till varven inom EG, vilket främst underlättar monterings- och testfasen. De finansiella resultaten för 1998 var otillfredsställande för de flesta marknadsaktörerna. Vinsterna kommer knappast från försäljningen av nya motorer, utan snarare från reservdelar och reparationer. Det råder knivskarp konkurrens mellan licensgivarna och – trots licensavtalen – också mellan motortillverkarna, dock framförallt utanför EG.

9. Efter BVV-koncernens sammanbrott i februari 1996 inledde BvS och delstaten Mecklenburg-Vorpommern förhandlingar med BVV:s konkursförvaltare om att lösgöra DMR från koncernen. Förhandlingarna fördröjdes p.g.a. parallella förhandlingar om ett snabbt avyttrande av DMR till en av licensgivarna (MAN B & W), vilket dock misslyckades i september 1996. Genom ett avtal från den 28 april 1997 överfördes andelarna till ett symbolpris från BVV:s temporära holdingbolag Vulkan Industrie Holding GmbH (nedan VIH), som gått i konkurs, till BvS (51 %) och Mecklenburg-Vorpommern (49 %). Samtidigt enades man om att VIH – under förutsättning att kommissionen lämnade sitt godkännande ([11]) – skulle avskriva sina fordringar på DMV, på över 54,8 miljoner tyska mark, från det cash concentration-system som praktiserades fram till början av 1996.

Enligt 1996 års revisionsberättelse undveks konkurs för DMR detta år endast genom att VIH:s fordran eftersattes och genom BvS:s och Mecklenburg-Vorpommerns informella försäkran att överta DMR.

10. BvS och Mecklenburg-Vorpommern övertog DMR i fast avsikt att snabbast möjligt åter privatisera företaget. Redan 1996 slöts avtal med Goldman, Sachs & Co. OHG om assistans i sökandet efter en köpare. Ett avyttrande visade sig dock vara synnerligen svårt. För det första är antalet potentiella köpare ytterst begränsat p.g.a. den höga koncentrationsgraden i branschen. För det andra blev man tvungen att först omförhandla licensavtalen eftersom de gamla avtalen var slutna med DMV som var ett dotterföretag till BVV och för att överföra licenserna till DMR krävdes tillstånd från licensgivaren. För det tredje var en avyttring av DMR knappast möjligt så länge framtiden var oklar för företagets största avnämare, BVV-varven. Volkswerft GmbH och MTW Schiffswerft GmbH privatiserades ånyo först i början av 1998.

Samtalen med potentiella investerare inleddes i början av 1998, men har hittills inte lett till några konkreta resultat. Enligt en skrivelse från Tyskland av den 30 september 1998 försiggår förhandlingar med den polska motortillverkaren H. Cegielski-Poznan SA (HCP) om en privatisering. HCP undergår dock självt en privatiserings- och omstruktureringsprocess. Samtliga övriga omnämnda planer, som t.ex. samtalen med två konsortier bestående av medelstora verkstadsföretag, som huvudsakligen skulle använda DMR:s produktionsanläggningar till att framställa andra produkter, förblir tämligen vaga. Det kan således konstateras att DMR på kort sikt knappast har några utsikter att bli privatiserat i sin nuvarande form. Tyskland anser att en privatisering vore omöjlig att genomföra utan ytterligare stöd till avskrivningar av fordringar och täckande av kostnader för ytterligare personalnedskärningar.

11. DMR:s omstruktureringskoncept som utarbetats med hjälp från konsultfirman Arthur Little (ADL) försenades avsevärt p.g.a. privatiseringsförhandlingarna 1996. Omstruktureringsplanen som delvis sattes i verk under hösten 1996 och som slutgiltigt färdigställdes av ADL i juli 1997, byggde på två grundantaganden, nämligen en årsproduktion på 15–18 motorer och stabila (1997) tyska marknadspriser. Planen innehöll 56 åtgärder för att drastiskt minska produktionskostnaderna och garantera ett positivt rörelseresultat fr.o.m. 1997. DMR lyckades förverkliga praktiskt taget samtliga åtgärder med undantag för den planerade lönesänkningen. DMR kunde därför minska fartygsmotorverksamhetens rörelseförlust från 31,7 miljoner tyska mark (1996) till 22,1 miljoner tyska mark (1997) och skulle 1998 ha uppnått ett positivt rörelseresultat på 9,4 miljoner tyska mark, om särskilda avskrivningar och förlustreserver för de kommande åren inte hade behövt göras.

([10]) Bl.a. Bremen Vulkan Werft, Schichau Seebeckwerft, Flender Werft, MTW Schiffswerft och Volkswerft.

([11]) Jfr fotnot 4. BVV innehade mer än 99 % av andelarna i VIH och utövade en fullständig ekonomisk och driftsmässig kontroll över denna grupp. BVVa och VIH:s konkursförfarande slutförs av samma konkursförvaltare.

Asienkrisen, och i all synnerhet utvecklingen inom Koreas varvsindustri ledde i början av 1998 till ett kraftigt prisfall för fartygsmotorer och de tyska varven fick in mycket få beställningar av fraktfartyg med tvåtaktsdieselmotorer. Följaktligen fick också DMR mycket få nybeställningar 1998. DMR:s ägare bad därför ADL att ompröva omstruktureringsplanen från i juli 1997. Den senast tillgängliga versionen stammar från december 1998. ADL förväntar sig inga förändringar fram till 2001 av det mycket svåra marknadsläget, som präglas av låga priser och svag efterfrågan. Produktionen skall minska till endast [...] motorer år 1999, [...] 2000 och [...] år 2001. Ännu färre anses som ekonomiskt ohållbart. Vid sidan av avskedanden av ytterligare 140–150 anställda innehåller planen en temporär stängning under 1999, frysning av lönerna till slutet av 2000 samt en viss diversifiering av produktionen. Verksamhetsplanen är uttryckligen inriktad mot att bemästra den nuvarande krisen och minimera förlusterna för 1999/2000 samt att börja gå med vinst år 2001. DMR:s utsikter på medellång och lång sikt tas inte upp till behandling.

12. Kommissionen inledde och utvidgade förfarandet eftersom man betvivlade att

a) DMR:s lönsamhet skulle kunna återställas med hjälp av den planerade omstruktureringen,

b) det mycket höga stöd som beviljades, begränsade sig till det absolut nödvändiga och att de ovanligt låga finansieringskostnaderna inte skulle snedvrida konkurrensen på marknaden för fartygsmotorer och gjuteriprodukter.

III. SYNPUNKTER FRÅN BERÖRDA PARTER

Med anledning av att förfarandet inleddes erhöll kommissionen i en skrivelse av den 16 maj 1997 synpunkter från en medlemsstat, som stödde kommissionens hållning. I en skrivelse av den 6 juni 1997 vidarebefordrades dessa synpunkter till Tyskland för ett ställningstagande. Den tyska regeringen avstod dock från att yttra sig.

Inga synpunkter inkom från berörda parter gällande utvidgningen av förfarandet.

IV. KOMMENTARER FRÅN TYSKLAND

Tysklands ståndpunkt fram till dess att kommissionen beslöt om att utvidga förfarandet citeras och dryftas i vederbörligt meddelande ([12]). I en skrivelse av den 20 februari 1998 lämnade Tyskland utförliga uppgifter om DMR:s produktionsplan, omstruktureringen och finansieringen av denna samt läget i förhandlingarna med potentiella köpare.

Vid en sammankomst i DMR:s styrelselokaler diskuterades omstruktureringsprogrammet av företrädare för den tyska förbundsregeringen, Mecklenburg-Vorpommerns delstatsregering, BvS, DMR och kommissionen den 1 juli 1998. Deltagarna kom därvid till slutsatsen att verksamhetsplanen för omstruktureringsprogrammet från 1997 inte längre motsvarade marknadens realiteter, som sedan slutet av 1997 hade förändrats dramatiskt. Man enades om att grundligt omarbeta verksamhetsplanen.

I en skrivelse av den 30 september 1998 lade Tyskland fram en omarbetad provisorisk plan ([13]), där man utgick från en årsproduktion på tio motorer. I sitt svar av den 30 november 1998 meddelade kommissionen att man starkt betvivlade planens bärkraft, som man inte ansåg skulle kunna återställa företagets sunda finansiella bas och som skulle göra det nödvändigt med statlig subventionering utan tidsbegränsning.

I en skrivelse av den 21 december 1998, som inkom till kommissionen den 30 december 1998, underrättade de tyska myndigheterna kommissionen om ytterligare modifikationer i verksamhetsplanen inför de fortsatta försämringarna av marknadsläget. DMR:s styrelse hade fattat beslut om dessa modifikationer vid sitt sammanträde den 7 december 1998. Kommissionen meddelade Tyskland sin åsikt om de senaste ändringarna i ett svar av den 26 januari 1999. Kommissionen medgav där att den modifierade planen var mer realistisk, men påpekade att den snarare liknade en tidsbegränsad undsättningsplan än ett genuint omstruktureringskoncept och inte gjorde något åt grundproblemet nämligen att DMR behövde ytterligare statligt stöd och att det inte fanns några realistiska utsikter för en framgångsrik privatisering.

V. BEDÖMNING AV STÖDET

1. Lånen på sammanlagt 74,5 miljoner tyska mark och ränteavskrivningarna för dessa lån från BvS och delstaten Mecklenburg-Vorpommern sedan april 1996 utgör ett statligt stöd. De statliga underborgensförbindelserna på sammanlagt 80 miljoner tyska mark är likaledes ett statligt stöd. I verksamhetsberättelsen för 1995 påpekar revisorerna uttryckligen att en fortsatt drift av DMR (då fortfarande DMV) endast vore möjlig om staten ställde erforderliga lån och/eller underborgensförbindelser till förfogande ([14]). DMR kunde alltså inte få lån från kommersiella finansinstitut.

Ett ytterligare BvS-lån från den 6 juli 1994 på 25 miljoner tyska mark, som ursprungligen beviljades till marknadsvillkor, omvandlades i juni 1997 till ett statligt stöd då BvS avskrev räntor för lånet och meddelade att det vid behov skulle omvandlas till egenkapital ([15]).

Det planerade bidraget på 10 miljoner tyska mark till finansiering av frivilliga betalningar inom ramen för ett socialt åtgärdspaket avseende avskedanden som planeras under 1999 utgör ett nytt statligt stöd eftersom denna betalning baseras på ett särskilt avtal med de anställda och facket. Detta stöd ingick inte i det utvidgade förfarandet, eftersom det inte anmäldes förrän den 21 december 1998.

([12]) Se fotnot 2.

([13]) För att ge en omfattande framställning av omstruktureringsprogrammet beskrivs detaljerna i skrivelserna av den 30 september och 21 december 1998 i avsnitt II.

([14]) C & L Treuarbeit Deutsche Revision AG, revisionsberättelse nr 18 10 0147, Dieselmotorenwerk Vulkan GmbH Rostock, revision av årsbokslutet per den 31 december 1995 (avsnitt 125).

([15]) Jfr avsnitt II.4.

2. I ett avtal från den 28 april 1997 om BvS:s och Mecklenburg-Vorpommerns övertagande av DMR (då DMV) enades man om att VIH skulle sälja DMV för ett nollpris och avskriva sina fordringar gentemot DMV på 54,8 miljoner tyska mark (inklusive upplupna räntor). Dessa fordringar var resultatet av BBV:s cash concentration-system som användes fram till början av 1996. Marknadsvärdet för dessa fordringar låg sannolikt långt under det nominella värdet på 54,8 miljoner tyska mark och förmodligen nära noll eftersom lånen skulle ha likställts med egenkapital i ett konkursförfarande. VIH och dess förvaltare kunde fördenskull knappast förvänta sig någon inkomst från sina fordringar om de hade förblivit ägare av DMR. Varje annan privat köpare skulle ha krävt att VIH avskrivit sina fordringar eftersom företaget helt klart hade ett negativvärde. BvS och delstaten Mecklenburg-Vorpommern förhöll sig därför i detta avseende följaktligen som privata investerare varför kommissionen kan godta åtgärden, eftersom den överensstämmer med privata investeringsprinciper. Avskrivningen av fordringarna utgör alltså inte något statligt stöd.

3. De ovannämnda stöden skall enligt kriterierna i artikel 92 i EG-fördraget bedömas i enlighet med kriterierna i gemenskapens riktlinjer för statligt stöd för undsättning och omstrukturering av företag i svårigheter (riktlinjerna) ([16]). Med undantag för bidraget på 10 miljoner tyska mark från den 21 december 1998 skall alla stöd behandlas som icke anmälda stöd, eftersom åtgärderna vidtogs innan kommissionen kunnat ta ställning till dem. Tyskland har vad gäller detta stöd inte uppfyllt sin anmälningsplikt enligt artikel 93.3 i EG-fördraget.

4. I riktlinjerna görs skillnad mellan undsättnings- och omstruktureringsstöd. I föreliggande fall är en sådan uppdelning svår att göra, eftersom DMR redan var inbegripen i omstruktureringsprocessen när BVV i början av 1996 kollapsade. Fram till hösten 1996 fanns det fortfarande befogade förhoppningar om att DMR skulle kunna avyttras till en av licensgivarna, varför man dröjde med att utarbeta ett nytt omstruktureringskoncept och skilja DMR från VIH. Enighet nåddes kring väsentliga delar av omstruktureringskonceptet den 11 februari 1997 ([17]). På grundval av detta övertog BvS och Mecklenburg-Vorpommern genom ett avtal från den 28 april 1997 DMR-andelen och Tyskland underrättade kommissionen i en skrivelse av den 10 september 1997 om det överenskomna omstruktureringskonceptet. Eftersom de åtgärder som de nya ägarna omedelbart vidtog efter övertagandet för att finansiellt omstrukturera DMR klart och tydligt avsåg en längre tidsrymd, ansåg kommissionen det vara lämpligt att klassificera det stöd som beviljades fram till avtalet om övertagandet från den 28 april 1997 som undsättningsstöd och samtliga stöd därefter som omstruktureringsstöd i den mening som avses i riktlinjerna.

5. I riktlinjerna sätts följande villkor upp för undsättningsstöden:

i) *Stödet måste bestå av likvida medel i form av lånegarantier eller lån till normala marknadsräntor*

Stödet beviljades i denna form under undsättningsperioden. Räntorna för BvS-lånen ligger tre procentenheter över diskontoräntan, vilket kan anses som en marknadsränta med tanke på deras ursprungligen mycket korta löptid. Också kreditlinjen som säkrades genom att den statliga underborgen beviljades till marknadsränta. Också underborgensförbindelser på ursprungligen 15 miljoner tyska mark (mestadels växelborgen) säkrar affärsrörelsen till marknadsvillkor. De flesta är säkerhet för bankgarantier som krävs för att säkra förskottsbetalningar för fartygsmotorer som är under konstruktion.

ii) *Stödet måste begränsas till vad som är nödvändigt för att upprätthålla driften i företaget.*

Tyskland har visat att medlen var begränsade till minsta möjliga belopp och att de utbetalades först när betalningsskyldigheterna förföll till betalning. Med undantag för ytterst obetydliga belopp användes lånen och underborgensförbindelserna till att finansiera DMR:s löpande verksamhet, eftersom företaget såsom del i det i konkurs försatta BVV hade förlorat allt driftskapital och eftersom företaget var utestängt från alternativa finansieringskällor. Företagets kunder var huvudsakligen varven inom f.d. BVV, som också var finansiellt trängda och själva måste genomgå en finansiell omstrukturering.

iii) *Stödet får endast beviljas för den tid (i allmänhet inte överstigande sex månader) som krävs för att utarbeta de åtgärder som är nödvändiga och praktiskt möjliga för att åstadkomma en återhämtning.*

Som utretts ovan kan kommissionen i detta särskilda fall godta att den genomförbara omstruktureringsplanen blivit försenad, främst därför att den planerade försäljningen av företaget i september 1996 gick om intet i sista minuten till följd av ett kommersiellt beslut som BVV:s konkursförvaltare fattade ([18]), men även p.g.a. det synnerligen komplexa läge som uppstått efter BVV:s upplösning.

iv) *Stödet får endast ges på grundval av allvarliga sociala problem och får inte ha några negativa effekter för industrins eller jordbrukets situation i andra medlemsstater*

Det mesta av DMR:s verksamhet sker i Rostock, en liten del i Bremerhaven. Båda regionerna är klassificerade som stödområden och har mycket hög arbetslöshet. Dessutom drabbades båda särskilt hårt av kollapsen vid Bremer Vulkan, som var en av deras största industriarbetsgivare. Undsättningsstödet är därför motiverat på sociala grunder.

([16]) EGT C 368, 23.12.1994, s. 12.
([17]) KPMG Deutsche Treuhand Gesellschaft, revisionberättelse för årsbokslutet 1996.
([18]) För att kunna få ett högre pris beslöt konkursförvaltaren att den andel av VIH som behållits inte skulle säljas till Neuen Sulzer Diesel tillsammans med DMR-andelarna.

Analysen av följderna på näringslivet i övriga medlemsstater kan inskränka sig till den tyska marknaden för fartygsmotorer, då DMR:s verksamhet dåförtiden inte sträckte sig längre än till denna marknad ([19]). Såsom beskrivs i avsnitt II punkt 8 begränsas motortillverkarnas marknadstillgång genom licensavtalen, som i regel avgränsar tillverkarens verksamhetsområde. Å andra sidan ger dessa avtal inte något monopol inom detta område. I praktiken görs en anbudsinfordran för varje motor från varvet i överenskommelse med rederiet, och vid större beställningar råder i regel en stark global konkurrens. DMR och andra motortillverkare inom EG konkurrerar främst med s.k. handelsmotorer, som byggs på licens från östasiatiska, främst koreanska, tillverkare. Dessa tillverkare är världsledande och bestämmer även priset, varför EG-fabrikanternas konkurrenskraft vad gäller standardmotortyper till stor del beror på växelkursen och kapacitetsutnyttjandet i Asien. Det tar ett år att tillverka en dieselmotor för ett fartyg och hela gången från avtalsförhandlingarna fram till leveransen tar t.o.m. två år i anspråk. Under den relevanta undsättningsperioden (1996 till våren 1997) fick DMR inte in några nya order, utan levde på den orderstock som härstammade från boomen på containerfartygsmarknaden i slutet av 1995. På grund av denna speciella situation kan man utgå ifrån att undsättningsstödet inte hade några skadliga återverkningar på konkurrenter inom EG.

Även om undsättningsstödet inte anmäldes och därför beviljades på ett olagligt sätt, kunde kommissionen förklara det förenligt med den gemensamma marknaden p.g.a. omnämnda särskilda omständigheter. Åtgärderna skulle säkra DMR:s kortsiktiga överlevnad och uppfyller genom sina egenskaper kriterierna i riktlinjerna.

6. Omstruktureringsstöden ersatte undsättningsstödet – eftersom alla åtgärder förlängdes med gynnsammare villkor – och omfattade ([20])

— avskrivning av räntor och anstånd med amorteringarna för lånen, som beviljades under undsättningsperioden och enligt det tidigare privatiseringskonceptet från år 1994, och

— anskaffningen av nya krediter och höjningen av ramen för växelborgen från 15 miljoner tyska mark till 60 miljoner tyska mark.

7. Anstånd med räntor och amorteringar av de lån som utförligen beskrivs i avsnitt II punkt 4 till ett sammanlagt belopp på 74,5 miljoner tyska mark och beskedet om att dessa lån kan komma att eftersättas måste betraktas som en omvandling av lån till bidrag med en stödnivå på 100 %. I en skrivelse av den 10 september 1997 hade Tyskland underrättat kommissionen om att dessa lån från BvS och delstaten Mecklenburg-Vorpommern hade eftersatts och meddelat att de kunde komma omvandlas till eget kapital.

([19]) Som omnämns ovan omfattas inte dotterföretagen av föreliggande beslut.

([20]) Utförlig beskrivning i avsnitt II punkterna 4 och 9.

Den kreditlinje på 25 miljoner tyska mark som inrättades och delvis utbetalades i juni 1997 har också eftersatts. I en skrivelse från Tyskland av den 20 februari 1998 angavs att en återbetalning fr.o.m. den 1 januari 1999 endast vore möjlig om företaget inte var alltför skuldsatt. Även denna åtgärd är att anse som ett bidrag på den kreditsumma som utbetalats med en stödnivå på 100 % eftersom DMR är alltför skuldsatt. Enligt revisionsberättelserna för 1996 och 1997 är företagets egna kapital negativt.

Det totalt beviljade kontantstödet uppgår därför till 99,5 miljoner tyska mark, varav 10 miljoner tyska mark skall dras av eftersom detta belopp användes i dotterbolagen WPM och MMG.

Den växelborgen på 60 miljoner tyska mark som BvS och Mecklenburg-Vorpommern ställde till förfogande täckte till största del riskerna vad gäller kontraktsuppfyllelse och kvalitetsgaranti vid beställningar till DMR. Till följd av verksamhetens beskaffenhet är en fullständig förlust mycket osannolik eftersom de flesta beställningarna måste avslutas även vid en konkurs. Med hänsyn till det delvisa bortfall som normalt kan väntas, har kommissionen beräknat en stödnivå på 20 %, vilket motsvarar en stödekvivalent på 12 miljoner tyska mark.

Den underborgen från delstaten Mecklenburg-Vorpommern på 10 miljoner tyska mark som skulle säkra ett banklån på samma belopp har reducerats sedan Tyskland i en skrivelse av den 20 februari 1998 meddelat att DMR gjort en återbetalning på 6,85 miljoner tyska mark. Stödnivån uppgår till 100 % för den utestående restsumman. Samma sak gäller för BvS:s underborgen på 10 miljoner tyska mark som skall säkra kortfristiga överbryggningskrediter.

8. Totalbeloppet för stöd i form av underborgen och bidrag som de facto omvandlats till lån uppgår därför till 118,35 miljoner tyska mark respektive 60,5 miljoner euro. (Till följd av denna omvandling ingår inte några egna stöddelar i undsättningsstödet då stödnivån ju logiskt inte kan överstiga 100 %.) Detta totalbelopp kan komma att minskas med de belopp som, vid tiden för detta beslut, ej betalats ut med hjälp av den kreditlinje som ställts till förfogande. Ytterligare 10 miljoner tyska mark skall enligt planerna finansiera ett socialt åtgärdspaket.

9. Stödet skall bedömas enligt nedanstående kriterier i riktlinjerna för omstruktureringsstöd:

i) *Återställa lönsamheten*

Då förfarandet utvidgades betvivlade kommissionen att DMR skulle vara i stånd att täcka alla sina kostnader, särskilt finansieringskostnaderna. Utvecklingen under 1998 och den senaste versionen av omstruktureringsplanen, som den beskrivs av de tyska myndigheterna i en skrivelse av den 21 december 1998 (och i avsnitt II), visar att DMR inte är lönsamt. Företaget har sedan 1995 haft extremt höga förluster, vilket lett till att det nu har alltför stora skulder.

Under 1999 och 2000 förväntas ytterligare förluster och inte heller år 2001 kommer DMR att vara i stånd att betala räntorna på delägarlånet. Bolaget kommer under överskådlig tid att förbli beroende av en förlängning av det beviljade driftsstödet. Enligt Tyskland synes en privatisering vara omöjlig att genomföra om inte ytterligare stöd beviljas. Utsikterna till en återhämtning för EG-marknaden för tvåtaktsfartygsdieselmotorer är ogynnsamma på medellång sikt. Inom överskådlig framtid kan man därför inte räkna med en återgång till lönsamhet, varför detta villkor i riktlinjerna inte är uppfyllt.

ii) *Undvika att stödet otillbörligt snedvrider konkurrensen*

Även om konkurrensen inom dieselfartygsmotorbranschen är begränsad p.g.a. den marknadsstruktur som beskrivs i avsnitt II punkt 8 måste den permanenta finansieringen av DMR med statligt stöd framför allt anses snedvrida konkurrensen, eftersom beställningarna i orderboken inte görs till priser som täcker kostnaderna. Skadliga återverkningar på konkurrenterna inom EG, som mestadels också befinner sig i ett svårt läge, kan inte uteslutas, i synnerhet som de flesta övriga av motortillverkarna inom EG har mindre kapacitet och inte kan göra några moderniseringar. Den kapacitetsavveckling som planeras hos DMR med tanke på dagens nödläge kan inte anses vara oåterkallelig i den mening som avses i riktlinjerna. Eftersom den installerade kapaciteten vid anläggningen förblir oförändrad, skulle DMR snabbt kunna nå sin ursprungliga produktionskapacitet genom att återanställa nödvändig personal.

iii) *Stöd i förhållande till kostnader och fördelar med omstruktureringen*

Det beviljade stödet har begränsats till de minimibelopp som behövs för att hålla företaget vid liv. Stödmottagaren kunde inte skjuta till några nämnvärda bidrag till täckandet av omstruktureringskostnaderna, och det kan inte förväntas att DMR skall kunna avyttras till positivt pris. Fördelarna består i huvudsak i att sysselsättningen (temporärt) upprätthålls i två regioner med stor arbetslöshet. I riktlinjerna påpekas visserligen att det är till föga hjälp för en region ”i det medellånga till långa perspektivet om man med artificiella medel stöttar upp företag som av strukturella eller andra skäl slutligen är dömda att misslyckas.” I linje med sin hållning till stöd för täckande av sociala kostnader vid omstruktureringsåtgärder i synnerhet i områden som har särskilt låg levnadsstandard och påtagligt låg sysselsättning ([21]), i enlighet med riktlinjerna gällande statligt stöd för regionala ändamål ([22]), kan kommissionen dock godta den planerade utbetalningen på 10 miljoner tyska mark i sociala stöd för 1999.

Till följd av det som anförts ovan drar kommissionen slutsatsen att det redan beviljade omstruktureringsstödet och den planerade förlängningen av åtgärderna inte ligger i linje med riktlinjerna och inte är förenligt med den gemensamma marknaden.

([21]) Se fotnot 16, punkt 3.2.5.
([22]) EGT C 74, 10.3.1998, s. 9, punkt 4.15.

Det planerade sociala stödet på 10 miljoner tyska mark för 1999 kan däremot anses vara förenligt med den gemensamma marknaden.

VI. **SLUTSATSER**

Tyskland har i strid med 93.3 i EG-fördraget vidtagit en rad stödåtgärder för att undsätta och omstrukturera DMR. Till följd av de särskilda svårigheter som uppkom vid BVV:s sammanbrott 1996 kan de lån och underborgensförbindelser som beviljades fram till april 1997 för att undsätta företaget samt även BvS:s och Mecklenburg-Vorpommerns övertagande betraktas såsom förenligt med den gemensamma marknaden. Den anslutande avskrivningen av räntor och anståndet med amorteringarna av lån på 89,5 miljoner tyska mark samt upprätthållandet av statliga underborgensförbindelser över ett nominalbelopp på sammanlagt 80 miljoner tyska mark kan inte anses vara förenligt med den gemensamma marknaden eftersom dessa åtgärder inte uppfyller kriterierna i riktlinjerna. Dessa åtgärder måste därför upphöra, och det redan utbetalda stödet skall återkrävas. Det planerade sociala stödet på 10 miljoner tyska mark för 1999 kan däremot anses vara förenligt med den gemensamma marknaden.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

De finansiella åtgärder som vidtogs av Tyskland mellan februari 1996 och april 1997 för att undsätta Dieselmotorenwerk Rostock GmbH (under den aktuella tiden Dieselmotorenwerk Vulkan GmbH), inklusive bestämmelserna om överlåtelse av företaget enligt avtal från den 28 april 1997, är enligt artikel 92.3 c förenliga med den gemensamma marknaden.

Artikel 2

De stöd på 118,35 miljoner tyska mark som sedan maj 1997 beviljats av Tyskland för en omstrukturering av Dieselmotorenwerk Rostock GmbH är inte förenliga med den gemensamma marknaden.

Artikel 3

Det statliga stöd på 10 miljoner tyska mark som Tyskland avser att bevilja för sociala åtgärder i samband med personalnedskärningar i Dieselmotorenwerk Rostock GmbH är förenligt med den gemensamma marknaden enligt artikel 92.3 a.

Artikel 4

1. Tyskland skall vidta alla erforderliga åtgärder för att återkräva det stöd som avses i artikel 2 och som olagligen utbetalats till stödmottagaren.

2. Återkravet skall ske i enlighet med förfarandena i tillämplig tysk lagstiftning. Det belopp som skall återkrävas löper med ränta från och med den dag då stödet utbetalades till dess att det återbetalas. Räntan skall beräknas på basis av kommissionens räntesats under den berörda perioden som användes vid beräkningen av bidragsekvivalenten för regionalstöd.

Artikel 5

Tyskland skall inom två månader från delgivningen av detta beslut underrätta kommissionen om vilka åtgärder som har vidtagits för att efterleva beslutet.

Artikel 6

Detta beslut riktar sig till Förbundsrepubliken Tyskland.

Utfärdat i Bryssel den 21 april 1999.

På kommissionens vägnar

Karel VAN MIERT

Ledamot av kommissionen