

KOMMISSIONENS BESLUTNING

af 13. juli 1988

om den britiske regerings støtte til Rover-koncernen, der fremstiller motorkøretøjer

(Kun den engelske udgave er autentisk)

(89/58/EØF)

KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE
FÆLLESSKABER HAR —

under henvisning til Traktaten om Oprettelse af Det Europæiske Økonomiske Fællesskab, særlig artikel 93, stk. 2, første afsnit,

efter at have givet de interesserede parter en frist til at fremsætte deres bemærkninger, jf. ovennævnte artikel, og

ud fra følgende betragtninger:

I

Ved skrivelse af 14. marts 1988 fra Det Forenede Kongeriges Faste Repræsentation anmeldte den britiske regering til Kommissionen, at den agtede at indskyde ny kapital i Rover-koncernen i forbindelse med salget af koncernens resterende bil- og jeepafdelinger til British Aerospace. Denne anmeldelse blev indgivet, efter at det britiske parlament den 1. marts 1988 var blevet underrettet om, at British Aerospace havde erklæret sig interesseret i at overtage statens aktiepost i koncernen og forventede, at forhandlingerne på eksklusivt grundlag ville være afsluttet inden 30. april.

Den 29. marts 1988 besluttede Kommissionen at indlede proceduren i EØF-Traktatens artikel 93, stk. 2, med hensyn til det støtteprojekt, den britiske regering havde anmeldt. Da det nye kapitalindskud skulle anvendes til at nedbringe Rover-koncernens gældsforpligtelser, mente Kommissionen, at det ville give koncernen en konkurrencemæssig fordel i forhold til andre bilfabrikanter i EF. Projektet omfattede således støtteelementer, der faldt ind under EØF-Traktatens artikel 92, stk. 1. Den britiske regering havde heller ikke benægtet, at der var tale om støtteelementer.

Kommissionens vægtigste grunde til at indlede proceduren var, at der var fare for konkurrencefordrejninger, da bilindustrien er særdeles følsom, at der ikke forelå nogen tal for den påtænkte gældsafskrivning, og at der heller ikke forelå oplysninger om nogen yderligere strukturlægning.

Ved skrivelse af 30. marts 1988 opfordrede Kommissionen den britiske regering til at fremsætte sine

bemærkninger. I henhold til EØF-Traktatens artikel 93, stk. 2, opfordrede Kommissionen også de øvrige medlemsstater og tredjemand til at fremsætte deres bemærkninger.

II

Som led i proceduren fremsatte de britiske myndigheder deres bemærkninger ved skrivelse af 29. april 18. maj, 26. maj, 6. juni, 14. juni, 7. juli og 12. juli 1988, hvori de gav detaljerede oplysninger om aftalens nærmere indhold, om Rover-koncernens fremtidige strukturlægning, om koncernens aktiviteter og dens finansielle og skattemæssige forhold samt udsigterne for dens fremtid.

De britiske myndigheder fremsendte især følgende oplysninger om hovedindholdet i den salgsaftale, der blev indgået den 29. marts 1988:

- den britiske regering agter at indskyde kapital på 800 mio £ i Rover-koncernen og dermed gøre den gældfri
- umiddelbart derefter overtager British Aerospace statens aktiepost på 99,8 % i Rover-koncernen for 150 mio £
- British Aerospace afholder alle omkostninger ved den fremtidige strukturlægning i Rover-koncernen
- Rover-koncernen udnytter højst 500 mio £ af sine nuværende skattefordele på 1 600 mio £ i form af underskudsmodregning, og disse fordele tilfalder fortsat Rover-koncernen
- flere britiske regerings parlamentariske forsikringer med hensyn til Rover-koncernens forpligtelser er blevet ændret væsentligt og omfatter ikke nye forpligtelser, som Rover-koncernen måtte indgå efter afslutningen af salget
- de britiske myndigheder har anført, at de ikke vil give nogen af de garantier, der normalt kunne forventes i forbindelse med et sådant salg, bortset fra formelle garantier med hensyn til adkomsten til statens aktiepost
- British Aerospace forpligter sig til ikke at videresælge Austin Rover og/eller Land Rover eller deres varemærker i de næste fem år. Såfremt denne forpligtelse ikke overholdes, skal British Aerospace betale en bøde på op til 650 mio £ til den britiske regering.

Det blev endvidere aftalt, at salget på forhånd skulle godkendes af EF-Kommissionen og af British Aerospace aktionærer.

På baggrund af erfaringerne fra en tilsvarende foranstaltning i 1986 konkluderede de britiske myndigheder, at det ikke var hensigtsmæssigt at afholde en offentlig auktion over Austin Rover. De erklærede, at de i denne forbindelse havde taget hensyn til en udtalelse fra Rover-koncernens bestyrelse om, at virksomheden ud fra en forretningsmæssig vurdering måske ikke ville overleve en sådan auktion, og at de havde taget en spontan interesse-tilkendegivelse fra British Aerospace om at overtage hele statens aktiepost i Rover-koncernen op til overvejelse.

Selv om British Aerospace opnåede en eksklusiv forhandlingsperiode, gjorde de britiske myndigheder det klart, at eventuelle tilbud fra tredjemand ville blive behandlet, før der blev truffet endelig beslutning om tilbuddet fra British Aerospace. Inden aftalen med British Aerospace blev indgået, modtog de britiske myndigheder en række fortrolige interestilkendegivelser fra tredjemand, men ingen af disse kunne betragtes som konkrete tilbud.

Virksomhedens strukturplan for 1988 til 1992 omfatter investeringer og strukturomlægningsomkostninger på i alt 1 553 mio £. Desuden er der planlagt en betydelig nedskæring i Austin Rovers samle- og komponentkapacitet med henblik på at øge produktiviteten og kapacitetsudnyttelsen. Ifølge planen skal der foretages en kapacitetsnedskæring inden for samle- og komponentafdelingerne på i alt ca. 30 %, hvilket næsten vil fjerne den nuværende overskudskapacitet på ca. 35 %. Hvad Land Rover angår, er der ikke planlagt nogen yderligere kapacitetsnedskæringer i forhold til nedskæringerne i 1985 og 1986.

De britiske myndigheders argumenter for deres støtteprojekt vedrørende Rover-koncernen kan sammenfattes således:

- støtten vil bidrage til at skabe større konkurrence inden for bilindustrien i Fællesskabet og er ifølge de britiske myndigheder i overensstemmelse med Fællesskabets målsætninger og politik på dette område
- støtten er direkte knyttet til de britiske myndigheders planer om helt at overlade Rover-koncernen til markedskræfternes frie spil
- uden kapitalindskuddet ville salget kunne forhindres, da koncernen ikke ville kunne sælges, medmindre dens store gæld blev afviklet. Salget vil bidrage til både den igangværende og fremtidige større strukturomlægning af den europæiske industri i overensstemmelse med det åbne markeds principper
- det forhold, at køberen ikke er nogen konkurrent, betyder, at konkurrencen opretholdes mellem bilfabri-

kanter i og uden for Europa, idet deres antal ikke begrænses

- med salget af koncernen til British Aerospace vil den britiske regering ikke længere være direkte involveret i bilfabrikation, og der vil ikke for fremtiden være behov for statslig deltagelse i finansieringen af Rover-koncernen
- ifølge de britiske myndigheder er den pris, British Aerospace skal betale, en rimelig købspris, der var resultatet af et helt normalt forhandlingsforløb. Ved fastsættelsen af prisen blev følgende faktorer taget i betragtning. Der er en betydelig risiko forbundet med at overtage virksomheden, da denne i mange år har været tabsgivende og først nu er blevet rentabel. British Aerospace forventer en fortsat negativ cash-flow i adskillige år. Samtidig opererer virksomheden på et fuldt udviklet marked, som er præget af overskudskapacitet på verdensplan og underlagt skarp konkurrence. Rover-koncernen er endnu ikke færdig med at omlægge sin produktion til specialproduktion af kvalitetsbiler og vil ikke have et passende produkt-sortiment i en del år. Salget omfatter desuden ikke sådanne garantier, som det normalt forventes af en sælger at give i forbindelse med et konventionelt salg af en virksomhed, og British Aerospace har desuden givet tilsagn om ikke at sælge hovedafdelingerne i de første fem år. Endelig skal det tages i betragtning, at British Aerospace har givet afkald på betydelige potentielle fordele i forbindelse med den aftalte begrænsning af de skattelettelser, som Rover-koncernen har akkumuleret. Kapitalindskuddet på 800 mio £ er udformet på en sådan måde, at Rover-koncernen, såfremt British Aerospace ikke opfylder ovennævnte betingelser, skal betale den britiske regering en bøde på op til 650 mio £.

To andre medlemsstater og en række andre interesserede parter fremsatte deres bemærkninger som led i ovennævnte procedure.

III

Salget af Rover-koncernen til British Aerospace betyder, at den britiske regering definitivt trækker sig ud af bilindustrien. Siden 1975, da de britiske myndigheder erhvervede en majoritetsaktiepost i British Leyland Motor Corporation, er der indskudt 2 910 mio £ i form af aktiekapital i British Leyland Public Limited Company, der i 1986 skiftede navn til 'The Rover Group plc'. Nærværende beslutning indgår som led i Kommissionens tidligere beslutninger om statsstøtte til Rover-koncernen (tidligere British Leyland).

Den 5. juni 1975 besluttede Kommissionen ikke at rejse indsigelse om den støtte på 900 mio £, som den britiske regering agtede at yde British Leyland fra 1975 til 1978 i

form af aktiekapital (200 mio £), finansielle garantier (200 mio £) og langfristede lån (500 mio £). Støtten blev ydet i forbindelse med en strukturomlægningsplan, der skulle nedbringe BL's bilkapacitet til dens nuværende produktionsniveau som fastsat i Ryder-rapporten. I anmeldelsen af støtteplanen blev det også nævnt, at der ville blive behov for yderligere lån på 500 mio £ for perioden 1978 til 1981. Kommissionen fik forelagt halvårslige rapporter, således at den løbende kunne kontrollere strukturomlægningen og støtteforanstaltningerne.

Den 22. juni 1978 besluttede Kommissionen ikke at rejse indsigelse mod ændringerne i den oprindelige strukturomlægningsplan fra 1975, hvorved afdragsplanen og støttens form ændredes. Ud af de samlede langfristede lån på 1 mia £ skulle 450 mio £ ydes som ny kapital i 1978. De britiske myndigheder ændrede støtteforanstaltningerne på grund af British Leylands faldende markedsandel i Det Forenede Kongerige. De generelle mål i 1978-virksomhedsplanen var de samme som i den oprindelige 1975-plan.

Kommissionen besluttede den 24. marts 1980 ikke at rejse indsigelse mod de supplerende ændringer i den oprindelige strukturomlægningsplan fra 1975, hvorved støttens form blev ændret og beløbet forhøjet en anelse. Den britiske regering indskød ny aktiekapital på 300 mio £, hvoraf 225 millioner svarer til den resterende del af det i 1975 afsatte budget på 1 mia £ og en supplerende støtte på 75 mio £.

Ved beslutning af 28. juli 1981 godkendte Kommissionen, at der i forbindelse med virksomhedens strukturplan for 1981 til 1985 blev indskudt aktiekapital på 990 mio £. Heraf skulle 610 mio £ anvendes til virksomhedens tabsgivende aktiviteter, og 130 mio £ skulle anvendes til sociale foranstaltninger. Ifølge den nye plan skulle der foretages en betydelig nedskæring af bilkapaciteten, herunder lukning af flere anlæg. Kommissionen fik tilsendt halvårslige rapporter, således at den løbende kunne kontrollere strukturomlægningen, støtten og investeringerne.

Ved beslutning af 10. januar 1985 meddelte Kommissionen, at den britiske regering ikke ville yde British Leyland den resterende kapital på 10 mio £, der var afsat i 1981, og samtidig blev et forslag om yderligere 100 mio £ til dækning af nye nedskæringer med hensyn til lastvogne trukket tilbage.

Ved beslutning af 18. marts 1987 godkendte Kommissionen et kapitalindskud på 680 mio £ i Rover-koncernen for at lette privatiseringen af de datterselskaber, der fremstiller lastvogne og busser. Støtten omfattede såvel tidli-

gere som fremtidige strukturomlægningsomkostninger i begge virksomheder, herunder en betydelig nedskæring af kapaciteten for busser og lastvogne. Kommissionen får tilsendt kvartalsvise rapporter, således at den løbende kan føre tilsyn med denne strukturomlægning.

IV

Den tidligere British Leyland-koncern, der ikke har haft overskud siden regnskabsåret 1975/76, ejede på det tidspunkt 68 produktionsanlæg i Det Forenede Kongerige, nemlig 37 for biler, 12 for erhvervskøretøjer og 19 for specialprodukter. British Leyland ejede også, helt eller delvis, 26 produktionsanlæg i udlandet og havde dermed 94 produktionsanlæg over hele verden.

I overensstemmelse med virksomhedens efterfølgende strukturplaner blev mange anlæg lukket i slutningen af 1970'erne og i begyndelsen af 1980'erne. Af de oprindelig 170 000 beskæftigede kunne kun de 45 000 bevare deres job. Nedskæringen i beskæftigelsen skyldes ikke blot lukninger og rationalisering af de resterende anlæg, men også den britiske regerings beslutning om at sælge hele koncernen til den private sektor. Efter salget af de udenlandske kapitalandele og de aktiviteter i Det Forenede Kongerige, der ikke vedrørte bilsektoren, blev afdelingen for luksusbiler, Jaguar Cars, solgt til den private sektor i 1984. I 1987 blev afdelingen for erhvervskøretøjer og for reservedele og komponenter privatiseret. Siden 1978 er i alt ca. 46 af koncernens afdelinger blevet solgt. Kommissionen tog denne strukturomlægning i betragtning, da den godkendte de forskellige støtteforanstaltninger.

Koncernens stilling på det europæiske bilmarked er derfor blevet forringet. I 1974 solgte koncernen 468 000 biler på det britiske marked, svarende til en markedsandel på 32,7 % og eksporterede 361 000 biler. I 1987 solgte Rover-koncernen 297 000 biler på det britiske marked, svarende til en markedsandel på 14,7 %, og eksporterede 143 000 biler.

For øjeblikket består Rover-koncernen af to hovedafdelinger, nemlig afdelingen for biler, Austin Rover, og afdelingen for jeeps, Land Rover, hvis samlede omsætning i 1987 androg ca. 3 mia £. Koncernen har stadig minoritetsaktieposter i seks tidligere datterselskaber; den største aktiepost er andelen på 40 % i DAF BV. Koncernen har følgende produktionsstruktur: samlefabrikkerne for biler ligger i Cowley og Longbridge, karrosseriproduktionen finder sted i Swindon og Lianelli, motorerne produceres i Drews Lane og Longbridge og gearkasserne i Longbridge. Jeeps og jeep-komponenter fremstilles i Solihull. I 1987, hvor Rover-koncernen opnåede sit hidtil bedste produktions- og afsætningsresultat i 1980'erne, var den samlede kapacitetsudnyttelse i ovennævnte anlæg ikke over 60 %.

Rover-koncernens bilafdeling fremstiller for øjeblikket ni forskellige bilmodeller, heraf fem i samarbejde med Honda. Samarbejdet mellem Honda og Austin Rover har udviklet sig støt, siden den første aftale blev indgået i slutningen af 1979. Produktionen af de modeller, der er udviklet i samarbejdet med Honda, tegner sig for 29 % af Austin Rovers samlede produktion. Heraf blev 1,4 % eller 6 700 biler solgt under mærket Honda. De modeller, der udvikles i fællesskab, vil hurtigt komme til at udgøre en større del af den samlede bilproduktion, når der næste år indføres en R8/Honda Concerto. Den andel, der sælges under mærket Honda, vil herved stige fra 1,4 % til 8 % i begyndelsen af 1990'erne.

Rover-koncernen afhænger i stadig større grad af Hondas leverancer af komponenter. Honda leverer for øjeblikket to typer motorer til Austin Rover. Fra 1989 vil den nye Honda-motorfabrik i Swindon levere yderligere ca. 70 000 motorer til R8/Honda Concerto.

Hvad angår det teknologiske stade, har Rover-koncernen investeret betydelige beløb i modernisering af sine samlefabrikker, navnlig fabrikken i Longbridge. Jeep-samlefabrikkerne er mindre automatiserede, og produktionen kan her betegnes som delvis manuel. Hvad angår Austin Rovers komponenter, er i hvert fald en del af produktionen forældet, f.eks. er visse motor- og transmissionsserier henholdsvis 36 og 29 år gamle.

V

I forbindelse med undersøgelse af, om de offentlige foranstaltninger til fordel for Rover-koncernen er forenelige med fællesmarkedet, har Kommissionen kontrolleret, om disse foranstaltninger omfatter støtteelementer som omhandlet i EØF-Traktatens artikel 92 og 94.

Den gældsafskrivning på 800 mio £, som British Aerospace overtager af Rover-koncernen indebærer, vil frigøre koncernen for de rente- og afdragsbetalinger, som normalt ville have påhvilet den i de kommende år. Da den pris på 150 mio £, som køberen er indstillet på at betale, er lavere end kapitalindskuddet, vil British Aerospace overtage Rover-koncernen for en pris, der ligger under koncernens værdi. Under normale markedsvilkår er det udelukket, at en privat aktionær ville indskyde et beløb, der er højere end købsprisen, til gældsafskrivning i sin virksomhed.

I det foreliggende tilfælde vil den af den britiske regering foreslåede gældsafskrivning give Rover-koncernen en konkurrencemæssig fordel i forhold til andre bilfabrikanter i EF. Hvis man antager, at købsprisen rent faktisk afspejler virksomhedens nettomarkedsværdi, må det konkluderes, at kapitalindskuddet i form af gældsafskrivning skal betragtes som støtte i den i EØF-Traktatens

artikel 92, stk. 1, anvendte betydning. Det skal bemærkes, at den britiske regering ikke i sin anmeldelse af denne foranstaltning benægtede, at gældsafskrivningen indebar et støtteelement.

Den britiske regering har forpligtet sig til ikke at yde Rover-koncernen yderligere støtte i fremtiden bortset fra den påtænkte støtte til en del af Rover-koncernens investeringer (ca. 843 mio £), der skal gennemføres med regionalstøtte i egnsudviklingsområder som led i regionalstøtteordningen »Regional Selective Assistance Scheme«, hvilket den britiske regering gav meddelelse om under procedurens forløb. De regioner, hvor disse investeringer skal foretages, er ganske vist berettigede til regionalstøtte på op til 20 % i nettosubventionsækvivalent som godkendt af Kommissionen i 1984, men de britiske myndigheder har ikke desto mindre givet tilsagn om at begrænse regionalstøtten til 78 mio £.

Støtten til Rover-koncernen påvirker samhandelen mellem medlemsstaterne, fordi der i EF findes en omfattende handel med alle de produkter, der fremstilles af Rover-koncernen. Handelen med personbiler mellem medlemsstaterne omfattede i 1987 5,33 mio enheder, hvoraf 152 000 enheder blev eksporteret fra Det Forenede Kongerige til andre medlemsstater. I 1987 eksporterede Rover-koncernen 116 000 motorkøretøjer til andre medlemsstater, dvs. 22 % af sin samlede produktion af motorkøretøjer i Det Forenede Kongerige.

Ifølge den britiske regering svarer kapitalindskuddet på 800 mio £ til 99,9 % af Rover-koncernens nettogæld på salgstidspunktet. Rover-koncernens konsoliderede status for 1987 viser en nettogæld på 585,8 mio £ pr. 31. december 1987. Ifølge den britiske regering svarer dette beløb ikke til Rover-koncernens videreførte virksomheders egentlige gæld. De 585,8 mio £ skal forhøjes med 139,3 mio £ af hensyn til de strukturomlægningsomkostninger, der i de kommende år skal afholdes inden for Rover-koncernens tidligere afdelinger for erhvervskøretøjer. Kommissionen accepterede i sin beslutning af 18. marts 1987, at det, inden disse strukturomlægningsomkostninger blev aktuelle, ville være hensigtsmæssigt, om Rover-koncernen anvendte pengene midlertidigt til at nedbringe gælden i de øvrige afdelinger. Som det fremgår af de kvartalsvise rapporter, der tilsendes Kommissionen, var Rover-koncernen pr. 31. december 1987 forpligtet til at anvende 139,3 mio £ til denne strukturomlægning, og dette beløb var således ikke medtaget i Rover-koncernens samlede gæld. Det skal i denne forbindelse bemærkes, at det er planlagt at lukke tre anlæg for erhvervskøretøjer senere i 1988.

Når ovennævnte beløb medtages, udgør Rover-koncernens samlede gæld pr. 31. december 1987 725,1 mio £. For at beregne den egentlige gæld på salgstidspunktet skulle man ifølge de britiske myndigheder medtage

omkostningerne ved strejken i Solihull (Land Rover), der androg 25 mio £, samt den gældsforøgelse i første halvår 1988, der fortrinsvis skyldtes skønnede renteudgifter på 51 mio £. Koncernens gæld på salgstidspunktet ville derfor beløbe sig til 801,1 mio £.

På grundlag af en nærmere undersøgelse konkluderede Kommissionen dog, at ovennævnte beregning af gælden er ukorrekt, idet følgende poster, som de britiske myndigheder har medregnet, ikke skal betragtes som egentlig gæld, men som driftskapital:

- i) Lån fra et associeret finansieringsselskab: 155,8 mio £
- ii) Hensættelser til imødegåelse af beløb, der forfalder efter mere end et år: 25,1 mio £
- iii) Land Rover-strejken: 25 mio £
- iv) Gældsforøgelsen i første halvår 1988: 26 mio £.

Ovennævnte poster udgør tilsammen 231,9 mio £, og Kommissionen mener derfor, at Rover-koncernens samlede nettogæld andrager 569,2 mio £. Kommissionen er nået frem til denne konklusion på grundlag af følgende overvejelser:

- ad i) Disse lån tager sigte på at finansiere lagre af færdige køretøjer fra det tidspunkt, hvor de sendes i konsignation hos en forhandler, og til salgstidspunktet. Lånene ydes af et associeret selskab, »Wholesale Vehicle Finance Ltd« (WVF), hvori Rover-koncernen ejer 20 % og Lombard North Central 80 %.

Indtil regnskabsåret 1986 blev denne post opført på Rover-koncernens lovpligtige regnskaber som en kreditpost under lagerværdiansættelse. Fra og med regnskaberne for 1987 vedtog Rover-koncernens revisorer, Coopers & Lybrand, at lånene fra WVF for fremtiden skulle opføres som en særskilt post under kreditorer, hvis fordringer forfalder til betaling inden et år. Det skal bemærkes, at Rover-koncernen ikke er forpligtet til at opføre denne post som låntagning. Britiske selskaber anvender forskellig praksis på dette område.

Kommissionen finder, at denne post må betragtes som ren finansiering af driftskapital, fordi der er tale om finansiering af lagre.

- ad ii) Hovedelementet i hensættelserne til imødegåelse af langfristede forpligtelser er forpligtelserne i forbindelse med garantier for biler, der sælges i USA, idet der kræves længere garantiperioder på det amerikanske marked. Tilsvarende garantier på

under et år i forbindelse med salg af biler andre steder betragter Rover-koncernens revisorer ikke som gæld. Kommissionen har derfor konkluderet, at disse hensættelser må betragtes som normale driftsomkostninger.

- ad iii) Direkte og indirekte omkostninger i forbindelse med strejken i begyndelsen af 1988 skal ikke betragtes som gæld, men som normale driftsomkostninger. Desuden har de britiske myndigheder fremlagt oplysninger om Land Rovers salg i de første fire måneder af 1988, hvoraf det fremgår, at strejken ikke påvirkede omsætningen, der var større end i den tilsvarende periode i 1987. Virksomhederne undgik strejkens umiddelbare virkninger ved at sælge ud af lagrene, og denne nedbringelse af lagrene og lageromkostningerne gav virksomheden en økonomisk fordel.

- ad iv) Gældsforøgelsen i første halvår 1988 som følge af renter på 41 mio £ i forbindelse med gæld på 800 mio £ samt 10 mio £ i egentlige kreditor- og hensættelsesforpligtelser udgør kun en del af det halvårslige resultat. Ifølge de britiske myndigheder vil Rover-koncernen få et driftsoverskud på 30 mio £ i 1988. Desuden ventes der ekstraordinære overskud af salg af aktiver samt overskud fra datterselskaber i denne periode. Derudover synes rentebetalingerne negative indvirkning på overskuddet at være overvurderet, for i første halvår 1987, da gælden var betydelig større, androg renteudgifterne efter fradrag af renteindtægter 32,2 mio £.

Kommissionen har fået oplyst, at gældssituationen er blevet betydeligt forværret i første halvår 1988. På baggrund af ovenstående er Kommissionen dog rede til at acceptere, at den egentlige gæld ved udgangen af 1987 forhøjes med 25 mio £, hvilket svarer til rentebetalinger på en gæld på 404 mio £ i første halvår 1988 (ekskl. henlæggelser til strukturomlægning på 139,3 mio £).

Nettogælden pr. 30. juni 1988 kan herefter anslås til 569,2 mio £, hvilket omfatter omkostninger på 139,3 mio £ i forbindelse med den fremtidige strukturomlægning inden for Rover-koncernens tidligere afdeling for erhvervskøretøjer.

Det kan konkluderes, at gældsafskrivningen på 800 mio £ efter Kommissionens opfattelse omfatter driftskapital på 231,9 mio £, der ikke kan betragtes som gæld. Dette står i modsætning til de britiske myndigheders skrivelse af 29. april 1988, hvori de hævdede, at kapitalindskuddet udelukkende vedrørte Rover-koncernens gæld og ikke omfattede driftskapital.

Støtte i form af indskud af driftskapital må klart betragtes som driftsstøtte. Det er i denne forbindelse Kommissionens faste politik, at der ikke må ydes driftsstøtte, fordi en virksomheds løbende forretninger skal finansieres udelukkende over andre midler end støtte. Dette skyldes især, at driftsstøtte har særlig negative virkninger på konkurrencen, fordi den giver den pågældende virksomhed direkte omkostningsfordele i forhold til dens konkurrenter, uden at kriterierne i EØF-Traktatens artikel 92, stk. 3, litra c), derved er opfyldt. Dette er navnlig tilfældet med driftsstøtte, der ydes til sektorer som f.eks. bilindustrien, der i EF-sammenhæng er følsomme.

Da Kommissionen har beregnet den egentlige nettogæld til 569,2 mio £, mener den ikke, at det under normale markedsøkonomiske forhold skulle være absolut nødvendigt at afskrive denne samlede gæld, for at virksomheden kan sælges til en privat investor. Det skal i denne forbindelse bemærkes, at koncernens nettoværdi ved udgangen af 1987, dvs. aktivernes nettoværdi minus nettolåntagning, androg 333,7 mio £ i de reviderede regnskaber. Ifølge overslag udarbejdet af Kommissionen og en række udenforstående eksperter ligger virksomhedens egentlige nettoværdi langt under dette beløb, når det tages i betragtning, at den i de kommende år vil få en negativ cash flow, og at den i fremtiden vil være udsat for betydelige kommercielle risici.

Det er også vigtigt at bemærke, at selskabets gæld ikke for øjeblikket er usædvanlig stor. Forholdet mellem Rover-koncernens gæld og omsætning er på ca. 18 %, hvilket kan sammenlignes med tallet for mange andre bilfabrikanter i EF.

VI

EØF-Traktatens artikel 92, stk. 3, omhandler de støtteforanstaltninger, der kan betragtes som forenelige med fællesmarkedet. Hvorvidt støtten er forenelig med Traktaten, skal vurderes ud fra Fællesskabets og ikke den enkelte medlemsstats synspunkt.

For at sikre, at fællesmarkedet fungerer tilfredsstillende og under hensyntagen til principperne i EØF-Traktatens artikel 3, litra f), skal de i EØF-Traktatens artikel 92, stk. 3, omhandlede undtagelser fra princippet i artikel 92, stk. 1, fortolkes snævert i forbindelse med undersøgelsen af en støtteordning eller en individuel støtteforanstaltning.

Der kan især kun indrømmes undtagelse, når Kommissionen finder det godtgjort, at alene markedskræfternes frie spil uden en sådan støtte ikke ville foranledige en eventuel støttemodtager til at træffe dispositioner, der bidrager til virkeliggørelsen af et af de nævnte mål.

Hvad angår undtagelsesbestemmelserne i EØF-Traktatens artikel 92, stk. 3, litra a) og c), vedrørende støtte til fremme af udviklingen i visse områder, må det bemærkes, at artikel 92, stk. 3, litra a), ikke finder anvendelse på støtteforanstaltningen i det foreliggende tilfælde, da levestandarden ikke er usædvanlig lav, og der heller ikke hersker en alvorlig underbeskæftigelse i de pågældende områder. Støtteforanstaltningen kan heller ikke fremme udviklingen af visse økonomiske regioner som omhandlet i EØF-Traktatens artikel 92, stk. 3, litra c). Nogle af Rover-koncernens produktionsanlæg er ganske vist beliggende i områder, der modtager regionalstøtte, men støtten til afskrivning af gæld på 800 mio £ skal ikke ydes i henhold til den britiske regionalstøtteordning, og den britiske regering har heller ikke anført, at støtten skulle være berettiget ud fra regionale hensyn.

Hvad angår undtagelsen i EØF-Traktatens artikel 92, stk. 3, litra b), fremgår det af ovenstående, at den pågældende støtte hverken kan eller skal fremme virkeliggørelsen af et vigtigt projekt af fælleseuropæisk interesse eller afhjælpe en alvorlig forstyrrelse i den britiske økonomi. Den britiske regering har heller ikke gjort denne undtagelse gældende.

Med hensyn til undtagelsen i EØF-Traktatens artikel 92, stk. 3, litra c), vedrørende støtte til fremme af udviklingen af visse erhvervsgrene, kan Kommissionen i visse tilfælde betragte støtte til strukturumlægning som forenelig med fællesmarkedet, såfremt en række kriterier er opfyldt (¹).

Kriterierne skal undersøges på grundlag af de to principper i EØF-Traktatens artikel 92, stk. 3, litra c), dvs. at støtten skal være nødvendig for udviklingen af den pågældende erhvervsgren set ud fra Fællesskabets synspunkt, og at den ikke må ændre samhandelsvilkårene på en måde, der strider mod den fælles interesse (²).

Disse kriterier blev kontrolleret systematisk, for at det kunne vurderes, om afviklingen af den samlede gæld, som Kommissionen havde beregnet til 569,2 mio £, var forenelig med fællesmarkedet.

- i) Sektorstøtte bør kun ydes i tilfælde, hvor forholdene inden for den pågældende industri gør den berettiget. Støtten skal genskabe levedygtigheden på lang sigt, idet den skal tage sigte på at løse problemer frem for at opretholde status quo og udskyde beslutninger og ændringer, som er uundgåelige.

(¹) Ottende Beretning om Konkurrencepolitikken, punkt 176.

(²) Jf. Domstolens dom af 17. september 1980 i sag 730/79, Philip Morris/1980/Sml. 2671.

Den europæiske bilindustri har for øjeblikket en høj kapacitetsudnyttelsesgrad, og praktisk taget alle bilfabrikanter har nu igen overskud. Dette skyldes, at der i to år i træk, nemlig i 1986 og 1987, har været tale om rekordsalg af biler i Europa, og at mange fabrikanter har gennemført en strukturomlægning. På lidt længere sigt kan det dog ikke udelukkes, at der på ny vil opstå overskudskapacitet i EF på grund af de ekspansionsplaner, som flere fabrikanter har bebudet, den stigende japanske indtrængning både med hensyn til direkte import og indgående investeringer samt de stadig større muligheder for import fra tredjelande med undervurderede valutaer. Desuden findes der for øjeblikket en overskudskapacitet på flere millioner biler pr. år på verdensplan.

Derfor vil en strukturomlægningsplan for en bilfabrikant i EF, når den tager sigte på en betydelig kapacitetsnedskæring, bidrage til at mindske risikoen for, at denne branche for fremtiden får problemer med hensyn til overskudskapacitet.

Denne strukturplan, som Rover-koncernen har fremlagt, og som British Aerospace har godkendt, omfatter perioden 1988 til 1992 og indebærer en betydelig nedskæring i samle- og komponentkapaciteten på ca. 30 %. Planens hovedformål er på mellemlang sigt at omdanne Rover-koncernen fra en masseproducent til en specialproducent, der kan tilbyde et begrænset antal kvalitetsmodeller med større værditilvækst og avancer. Hvis det lykkes Rover-koncernen at etablere sig inden for denne lovende nye niche, og hvis fællesforetagendet med Honda inden for produktudvikling fortsætter, skulle det være muligt at genskabe dens levedygtighed på lang sigt. Da strukturomlægningen omfatter en lang række foranstaltninger inden for mange forskellige aktiviteter, vil den tage lang tid, som det også har været tilfældet for andre koncerner, der har foretaget strukturomlægning inden for denne sektor.

- ii) Medmindre støtten ydes for en forholdsvis kort periode, bør den gradvis nedsættes og klart være kædet sammen med strukturomlægningen inden for den pågældende sektor.

Med gældsafskrivningen vil det være sidste gang, den britiske regering yder Rover-koncernen støtte. Den britiske regering har nemlig givet tilsagn om ikke at yde Rover-koncernen yderligere støtte i fremtiden bortset fra ovennævnte regionalstøtte. Fra det tidspunkt, hvor koncernen overtages af British Aerospace, vil strukturomlægnings- og eventuelle andre driftsomkostninger blive afholdt udelukkende over virksomhedens cash-flow, ved låneoptagelse og af British Aerospace.

Det skal også tages i betragtning, at en del af Rover-koncernens nuværende gæld skyldes den strukturomlægning, der i 1986/87 blev foretaget inden for andre afdelinger end afdelingen for erhvervskøretøjer; der blev ikke ydet støtte til denne strukturomlægning, som beløb sig til 40 mio £, og som omfattede kapacitetsnedskæringer.

Den påtænkte støtte er klart kædet sammen med Rover-koncernens strukturomlægning i de kommende år, idet British Aerospace har givet de britiske myndigheder skriftligt tilsagn om at gennemføre virksomhedens strukturplan for 1988 til 1992.

- iii) Støtteintensiteten bør stå i rimeligt forhold til de problemer, støtten skal løse, således at der opstår færrest mulige konkurrencefordrejninger.

En henlæggelse på 569,2 mio £ til gældsafskrivning må anses for at være alt for omfattende, når man betragter den i forhold til strukturomlægnings- og investeringsomkostningerne på 1 553 mio £ fra 1988 til 1992. Støtten vil svare til 36,7 % af de samlede strukturomlægningsomkostninger⁽¹⁾. Støtteintensiteten i forbindelse med de samlede omkostninger ved strukturomlægningsplanen bør dog stå i rimeligt forhold til de problemer, planen skal løse, f.eks. virksomhedens overskudskapacitet, der skal elimineres gennem kapacitetsnedskæringer. Kommissionen kan derfor ikke acceptere, at Rover-koncernens samlede gæld på 569,2 mio £ afskrives. Dette ville desuden sætte virksomheden i en langt bedre finansiell situation end de fleste af dens konkurrenter i Fællesskabet, som har en betydelig gæld. Uden støtten skulle køberen derfor overtage hele gælden på 569,2 mio £. Kommissionen erkender dog til en vis grad, at British Aerospace påtager sig kommercielle risici ved overtagelsen, som det er blevet fremført af de britiske myndigheder; Kommissionen tager også hensyn til de betydelige investerings- og strukturomlægningsomkostninger, som Rover-koncernen skal afholde, og som British Aerospace offentligt har lovet at bidrage til. Kommissionen finder derfor, at British Aerospace skal overtage mindst 100 mio £, svarende til 17 % af gælden, som Kommissionen har beregnet til 569,2 mio £, hvilket står i rimeligt forhold til de kommercielle risici, den nye ejer skal bære. Dette ville bringe det oprindelige projekts gældsafskrivning på 800 mio £ ned på 469 mio £.

⁽¹⁾ Da støtten ydes i form af gældsafskrivning, kan der ikke beregnes en nettosubventionsækvivalent i forbindelse med fremtidige investeringer.

Gældsafskrivningen på 469 mio £ svarer til 30 % af de samlede strukturlægningsomkostninger og er derfor i højere grad i overensstemmelse med Rover-koncernens kapacitetsnedskæring.

En sådan formindskelse af gældsafskrivningen er efter Kommissionens opfattelse nødvendig for at sikre, at samhandelen inden for Fællesskabet ikke ændres på en måde, der strider mod den fælles interesse, og at der kun i ringe omfang sker konkurrencefordrejninger inden for Fællesskabet. Konkurrencefordrejningerne vil også blive begrænset i fremtiden, fordi Rover-koncernen vil forsøge at specialisere sin produktion og gradvis trække sig ud af markedet for masseproducerede biler. Ifølge prognoserne vil efterspørgslen efter kvalitetsmodeller blive langt større end efter almindelige biler.

Kommissionen mener dog ikke, at handelen vil blive fordrejet, såfremt British Aerospace udnytter Rover-koncernens skattefordele. Kommissionen modsætter sig derfor ikke, at skattefordele overføres fra Rover-koncernen til British Aerospace inden for de grænser, der er fastsat i den britiske skattelovgivning.

- iv) Erhvervsproblemer og arbejdsløshed må ikke overføres fra en medlemsstat til en anden.

Gennemførelsen af Rover-koncernens strukturplan vil ikke give koncernen mulighed for at forøge sin markedsandel og vil heller ikke få negativ indvirkning på andre EF-bilproducenters kapacitetsudnyttelse. Støtten til Rover-koncernen skulle derfor ikke medføre nedlæggelse af arbejdspladser i andre medlemsstater.

Det kan konkluderes, at støtten i form af en gældsafskrivning på 469 mio £ til Rover-koncernen i forbindelse med et eventuelt salg til British Aerospace for 150 mio £ skulle kunne genskabe virksomhedens levedygtighed og, gennem den påtænkte strukturlægning, vil bidrage til, at der i nærmeste fremtid undgås strukturbestemte problemer inden for motor-køretøjsindustrien i Fællesskabet. Kommissionen mener derfor, at støtten fremmer udviklingen af den pågældende sektor på fællesskabsplan uden at ændre samhandelsvilkårene på en måde, der strider mod den fælles interesse.

En begrænsning af støttens fordrejende indvirkning på samhandelen afhænger dog i vid udstrækning af, om den fremtidige strukturlægning gennemføres inden for de fastsatte tidsfrister. I henhold til Kommissionens beslutning fra 1987 om strukturlægningen

inden for Rover-koncernens tidligere kommercielle afdelinger for erhvervskøretøjer, skal der i år lukkes tre produktionsanlæg. Det er derfor nødvendigt at sikre, at støtten til Rover-koncernen ikke fordrejer konkurrencen på et eller flere af de markeder, hvor koncernen operer, eller påvirker samhandelsvilkårene på en måde, der strider mod den fælles interesse. Selv om Kommissionen således finder, at undtagelsen i EØF-Traktatens artikel 92, stk. 3, litra c), kan finde anvendelse på støtten til Rover-koncernen, gælder dens godkendelse kun, såfremt en række betingelser er opfyldt, således at det sikres, at samhandelsvilkårene ikke ændres på en måde, der strider mod den fælles interesse —

VEDTAGET FØLGENDE BESLUTNING:

Artikel 1

Af den anmeldte støtte til Rover-koncernen på 800 mio £ i form af kapitalindskud til gældsafskrivning i 1988 i forbindelse med British Aerospaces overtagelse af koncernen er højst 469 mio £ forenelige med fællesmarkedet i henhold til EØF-Traktatens artikel 92, stk. 3, litra c), og kun på følgende betingelser:

1. Bortset fra gældsafskrivningen, der skal begrænses til 469 mio £, ændrer den britiske regering ikke de salgsbetingelser, den har meddelt Kommissionen, og dette gælder navnlig følgende:

- British Aerospace betaler en købesum på 150 £
- British Aerospace afholder alle fremtidige strukturlægningsomkostninger
- Rover-koncernen udnytter ikke mere end 500 mio £ af sine nuværende skattefordele på 1 600 mio £ i form af underskudsmodregning, og disse fordele tilfalder fortsat Rover-koncernen
- British Aerospace kan ikke videresælge Rover-koncernens hovedafdelinger i de kommende fem år uden at pådrage sig en bøde på op til 650 mio £.

2. Den britiske regering sikrer, at støtten udelukkende anvendes til afdrag på Rover-koncernens gæld.

3. Den britiske regering afstår fra at yde Rover-koncernen yderligere støtte i form af kapitalindskud eller andre former for støtte, bortset fra regionalstøtte på højst 78 mio £ til Rover-koncernens planlagte investeringer indtil 1992. Denne støtte kan kun ydes, såfremt den investeringsplan, Kommissionen har fået forelagt, gennemføres fuldt ud.

4. Den britiske regering sikrer, at British Aerospace gennemfører Rover-koncernens strukturplan inden udgangen af 1992 i overensstemmelse med de oplysninger, Kommissionen har fået forelagt.
5. Såfremt de gældsposter, Kommissionen har fået meddelelse om, måtte være vurderet for højt, skal den britiske regering sikre, at det overskydende beløb tilbagebetales til regeringen, senest når strukturplanen er gennemført.
6. Den britiske regering påser, at der, når Rover-koncernen bliver privatejet, ikke længere gives parlamentariske forsikringer i forbindelse med de forpligtelser, køberen overtager; desuden afholder den britiske regering sig fra at stille garanti for nye forpligtelser, som Rover-koncernen indgår efter afslutningen af salget.

Så længe strukturplanen gennemføres, forelægger den britiske regering Kommissionen en halvårlig rapport om Rover-koncernens omsætning, kapacitetsændringer, produktion, prispolitik og eksport af de enkelte produkter til andre EF-lande samt en detaljeret oversigt over samtlige strukturomlægningsforanstaltninger, der er gennemført i de foregående seks måneder.

Artikel 2

Den resterende del af den anmeldte støtte til Rover-koncernen i form af kapitalindskud på 331 mio £ betragtes som statsstøtte, der er uforenelig med fællesmarkedet i henhold til EØF-Traktatens artikel 92, og den må derfor ikke ydes.

Artikel 3

Den britiske regering underretter inden to måneder fra meddelelsen af denne beslutning Kommissionen om de foranstaltninger, som den har truffet for at efterkomme den.

Artikel 4

Denne beslutning er rettet til Det Forenede Kongerige.

Udfærdiget i Bruxelles, den 13. juli 1988.

På Kommissionens vegne

Peter SUTHERLAND

Medlem af Kommissionen