

ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

της 13ης Ιουλίου 1988

που αφορά την ενίσχυση που έχει χορηγηθεί από την κυβέρνηση του Ηνωμένου Βασιλείου στη Rover Group, επιχείρηση που παράγει αυτοκίνητα οχήματα

(Το κείμενο στην αγγλική γλώσσα είναι το μόνο αυθεντικό)

(89/58/ΕΟΚ)

Η ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ,

Έχοντας υπόψη:

τη συνθήκη για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Οικονομικής Κοινότητας, και ιδίως το άρθρο 93 παράγραφος 2 πρώτο εδάφιο,

Αφού έταξε προδεσμία, σύμφωνα με το εν λόγω άρθρο, στα ενδιαφερόμενα μέρη για να υποβάλουν τις παρατηρήσεις τους,

Εκτιμώντας ότι:

I

Με επιστολή στις 14 Μαρτίου 1988 της Μονίμου Αντιπροσωπείας της η βρετανική κυβέρνηση κοινοποίησε στην Επιτροπή την πρόθεσή της να παράσχει νέο κεφάλαιο στη Rover Group στα πλαίσια της πώλησης των υπολοίπων επιχειρήσεων αυτοκινήτων και Jeep στη British Aerospace. Η κοινοποίηση αυτή ακολούθησε δήλωση που έγινε στο βρετανικό κοινοβούλιο, την 1η Μαρτίου 1988, στην οποία αναφερόταν ότι η British Aerospace είχε δηλώσει ότι ενδιαφερόταν να αποκτήσει τις μετοχές που είχε η κυβέρνηση στην εταιρεία και ότι ανέμενε ότι οι διαπραγματεύσεις, που γινόντουσαν σε αποκλειστική βάση, επρόκειτο να τερματιστούν στις 30 Απριλίου.

Στις 29 Μαρτίου 1988, η Επιτροπή αποφάσισε να κινήσει τη διαδικασία του άρθρου 93 παράγραφος 2 ΕΟΚ όσον αφορά το σχέδιο ενίσχυσης που είχε κοινοποιήσει η κυβέρνηση του Ηνωμένου Βασιλείου. Δεδομένου ότι το νέο κεφάλαιο επρόκειτο να χρησιμοποιηθεί για να μειωθεί το οικονομικό βάρος και η υποχρέωση αποπληρωμής του χρέους της Rover Group, η Επιτροπή θεώρησε ότι το κεφάλαιο αυτό παρέσχε ανταγωνιστικά πλεονεκτήματα στη Rover Group έναντι των υπολοίπων κατασκευαστών αυτοκινήτων της Κοινότητας. Επομένως, το προτεινόμενο μέτρο περιείχε στοιχεία ενίσχυσης που ενέπιπταν στις διατάξεις του άρθρου 92 παράγραφος 1 ΕΟΚ. Επιπλέον, το στοιχείο ενίσχυσης που περιείχετο στο μέτρο αυτό δοθήθαι δεν αμφισβητήθηκε από την κυβέρνηση του Ηνωμένου Βασιλείου.

Οι βασικοί λόγοι για την κίνηση της διαδικασίας ήταν ο κίνδυνος στρέβλωσης του ανταγωνισμού λόγω του ευαίσθητου χαρακτήρα της διομηχανίας αυτοκινήτων οχημάτων, η έλλειψη στοιχείων για το ύψος του χρέους που διαγραφόταν και η έλλειψη πληροφοριών για τις πρόσθετες προσπάθειες αναδιάρθρωσης.

Με επιστολή με ημερομηνία 30 Μαρτίου 1988, η Επιτροπή έταξε στην κυβέρνηση του Ηνωμένου Βασιλείου προδεσμία προκειμένου αυτή να υποβάλει τις παρατηρήσεις της. Δυνά-

μει του άρθρου 93 παράγραφος 2 ΕΟΚ, εκλήθησαν και τα άλλα κράτη μέλη, καθώς και οι ενδιαφερόμενοι τρίτοι, να υποβάλουν τις παρατηρήσεις τους σε ορισμένη προθεσμία.

II

Οι βρετανικές αρχές υπέβαλαν τις παρατηρήσεις τους, στα πλαίσια της διαδικασίας που κινήθηκε, με επιστολές στις 29 Απριλίου, 18 Μαΐου, 26 Μαΐου, 6 Ιουνίου, 14 Ιουνίου, 7 Ιουλίου και 12 Ιουλίου 1988, και έδωσαν λεπτομερή στοιχεία για τους ακριβείς όρους της συμφωνίας, τις προσπάθειες αναδιάρθρωσης που θα αναλάμβανε η Rover Group στο μέλλον, τις δραστηριότητες της ομάδας, την οικονομική και φορολογική της κατάσταση καθώς και για τις προοπτικές που είχε για το μέλλον.

Ειδικότερα, οι αρχές του Ηνωμένου Βασιλείου διαβίβασαν τους κατωτέρω βασικούς όρους που περιλάμβανε η συμφωνία πώλησης που είχε συναφθεί στις 29 Μαρτίου 1988:

- η βρετανική κυβέρνηση προτίθεται να καταβάλει κεφάλαιο ύψους 800 εκατομμυρίων λιρών στερλινών στη Rover Group προκειμένου να καλύψει το χρέος της εταιρείας,
- η British Aerospace θα καταβάλει αμέσως μετά 150 εκατομμύρια λίρες στερλίνες στις αρχές του Ηνωμένου Βασιλείου για το 99,8 % των μετοχών τους στη Rover Group,
- η British Aerospace θα βαρύνεται με όλες τις δαπάνες για τη μελλοντική αναδιάρθρωση της Rover Group,
- η Rover Group δεν θα χρησιμοποιήσει περισσότερα από 500 εκατομμύρια λίρες στερλίνες από το σύνολο των 1 600 εκατομμυρίων λιρών στερλινών, στο οποίο ανήχονται οι τρέχουσες ζημιές φόρου εμπορίας, που άλλωστε θα παραμείνουν στη Rover Group,
- οι κοινοβουλευτικές διαβεβαιώσεις που έχουν δώσει οι διαδοχικές κυβερνήσεις του Ηνωμένου Βασιλείου, σχετικά με τις υποχρεώσεις της Rover Group έχουν τροποποιηθεί ουσιαστικά, και δεν θα καλύπτουν τις νέες υποχρεώσεις που θα αναλάβει η Rover Group μετά τη συμπλήρωση της πώλησης,
- οι αρχές του Ηνωμένου Βασιλείου δήλωσαν ότι δεν θα παράσχουν καμία εγγύηση από αυτές που συνηθίζονται για την πώληση, εκτός από τις τυπικές εγγυήσεις που δίδονται για τις μετοχές που ανήκουν στην κυβέρνηση,
- η British Aerospace θα δεσμευθεί να μην πωλήσει τις επιχειρήσεις Austin Rover ή/και Land Rover, ούτε και τα σήματά τους, για τα προσεχή πέντε χρόνια. Αν συμβεί κάτι από αυτά, η British Aerospace θα υποχρεωθεί να καταβάλει ποινική ρήτρα μέχρι 650 εκατομμυρίων λιρών στερλινών στην κυβέρνηση του Ηνωμένου Βασιλείου.

Συμφωνήθηκε περαιτέρω ότι η πώληση θα αρχίσει να ισχύει όταν εγκριθεί από την Επιτροπή των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων και από τους μετόχους της British Aerospace.

Κατόπιν της εμπειρίας που προέκυψε από αντίστοιχες ενέργειες το 1986, οι βρετανικές αρχές θεώρησαν ότι η διαδικασία δημόσιου πλειστηριασμού της Austin Rover, ανοικτού σε όλα τα ενδιαφερόμενα μέρη, δεν ήταν η κατάλληλη. Οι βρετανικές αρχές ανέφεραν ότι, προκειμένου να καταλήξουν στο συμπέρασμα αυτό, έλαβαν υπόψη τις εμπορικές συμβουλές που υπέβαλε το Διοικητικό Συμβούλιο της Rover Group, σύμφωνα με τις οποίες η επιχείρηση μπορεί να μην επεδίωκε ενός δημόσιου πλειστηριασμού, έλαβαν δε περαιτέρω υπόψη το ενδιαφέρον που εξέφρασε η British Aerospace προκειμένου να αναλάβει τις μετοχές της κυβέρνησης στη Rover Group.

Μολονότι παραχωρήθηκε στη British Aerospace μια περίοδος αποκλειστικών διαπραγματεύσεων, οι βρετανικές αρχές κατέστησαν σαφές ότι αν κάποιος άλλο ενδιαφερόμενος μέρος υπέβαλε προσφορά, τότε αυτή επρόκειτο να ληφθεί υπόψη για τη διαμόρφωση της τελικής απόφασης ως προς την προσφορά της British Aerospace. Σύμφωνα με τις βρετανικές αρχές, προτού συναφθεί η σύμβαση με τη British Aerospace, ορισμένοι τρίτοι εξέφρασαν εμπιστευτικά το ενδιαφέρον τους, κανείς όμως δεν υπέβαλε συγκεκριμένη προσφορά.

Το σχέδιο της επιχείρησης 1988-1992 προβλέπει επενδύσεις και δαπάνες αναδιάρθρωσης ύψους 1 553 εκατομμυρίων λιρών στερλινών. Επιπλέον, έχει προγραμματιστεί σημαντική μείωση της παραγωγικής ικανότητας συναρμολόγησης και κατασκευής συστατικών της Austin Rover, προκειμένου να αυξηθεί η παραγωγικότητα και η χρήση της παραγωγικής ικανότητας. Το πρόγραμμα προβλέπει τη συνολική μείωση της παραγωγικής ικανότητας στον τομέα της συναρμολόγησης οχημάτων και στον τομέα των συστατικών κατά 30 % περίπου, πράγμα που θα λύσει σχεδόν ολοκληρωτικά το πρόβλημα της υπερβολικής παραγωγικής ικανότητας που υπάρχει σήμερα και που ανέρχεται σε 35 % περίπου. Όσον αφορά τη Land Rover, δεν προβλέπονται περαιτέρω μειώσεις της παραγωγικής ικανότητας πέραν αυτών που έχουν ήδη αναληφθεί κατά τη διάρκεια του 1985 και 1986.

Τα επιχειρήματα των βρετανικών αρχών όσον αφορά τις προτάσεις ενίσχυσης υπέρ της Rover Group μπορούν να συνοψισθούν ως εξής:

- η προτεινόμενη ενίσχυση είναι σύμφωνη προς το στόχο της δημιουργίας ανταγωνιστικότερης διάρθρωσης της αυτοκινητοβιομηχανίας της Κοινότητας, όπως επίσης και με τους στόχους και την πολιτική της Κοινότητας στον τομέα αυτό,
- η ενίσχυση συνδέεται άμεσα με το στόχο των βρετανικών αρχών να υποβληθούν όλες οι λειτουργίες της Rover Group στις αρχές της ελεύθερης αγοράς,
- χωρίς την παροχή του νέου κεφαλαίου, η πώληση της Rover Group δεν θα ήταν εφικτή, αν δεν διαγραφόταν το βαρύ χρέος της Rover Group. Η πώληση θα συμβάλει στην ευρύτερη αναδιάρθρωση της βιομηχανίας στην Ευρώπη, όπως αυτή προβλέπεται ότι θα διαμορφωθεί τόσο στο παρόν όσο και στο μέλλον, με βάση τις αρχές της ελεύθερης αγοράς,
- το γεγονός ότι ο αγοραστής δεν ανταγωνιστική εταιρεία διατηρεί τον ανταγωνισμό μεταξύ των ευρωπαίων και των άλλων κατασκευαστών οχημάτων, επειδή δεν μειώνει τον αριθμό αυτό των ανταγωνιστών,

- η προτεινόμενη πώληση της ομάδας Rover στη British Aerospace θα συμπληρώσει τη διαδικασία αποχώρησης της κυβέρνησης του Ηνωμένου Βασιλείου από την άμεση ανάμιξη της στην κατασκευή οχημάτων και θα θέσει τέρμα σε κάθε ανάγκη για μελλοντική κρατική συμμετοχή στη χρηματοδότηση της Rover Group,
- σύμφωνα με τις βρετανικές αρχές, η τιμή που κατέβαλε η British Aerospace ήταν αποτέλεσμα συνήθους διαδικασίας διαπραγματεύσεων και συνιστά μια λογική τιμή απόκτησης. Για τον προσδιορισμό της τιμής ελήφθησαν υπόψη οι ακόλουθοι παράγοντες. Ο εγγενής κίνδυνος κατά την απόκτηση της επιχείρησης είναι σημαντικός, δεδομένου ότι η εταιρεία έχει μακρά ιστορία ζημιών, πέτυχε δε να είναι επικερδής σε επίπεδο λειτουργίας μόνον πρόσφατα. Η British Aerospace θα υφίσταται εκροές κεφαλαίων για πολλά χρόνια. Ταυτόχρονα, η εταιρεία ασκεί τις δραστηριότητές της σε ώριμη βιομηχανία, με παγκόσμια υπερβολική παραγωγική ικανότητα, και υφίσταται τις πιέσεις ενός έντονου ανταγωνισμού. Η Rover Group δεν έχει ακόμα συμπληρώσει τη διαδικασία για τον νέο προσανατολισμό της προς την κατασκευή εξειδικευμένων αυτοκινήτων ποιότητας και δεν πρόκειται να έχει κατάλληλη σειρά μοντέλων για αρκετά χρόνια ακόμα. Επιπλέον, η πώληση δεν περιλαμβάνει τις εγγυήσεις που θα μπορούσε να αναμένει ο αγοραστής από μια συνηθισμένη πώληση, η δε British Aerospace συμφώνησε να διατηρήσει τις επιχειρήσεις για πέντε χρόνια. Τέλος, ελήφθησαν υπόψη τα ουσιαστικά ενδεχόμενα οφέλη που χάνει η British Aerospace λόγω της συμφωνίας για τον περιορισμό των φορολογικών ζημιών και ελαφρύνσεων που είχε η Rover Group. Το κεφάλαιο ύψους 800 εκατομμυρίων λιρών στερλινών είναι διαμορφωμένο έτσι ώστε αν η British Aerospace δεν τηρήσει τους ανωτέρω όρους, η Rover Group θα υποχρεωθεί να καταβάλει στη βρετανική κυβέρνηση ποινική ρήτρα ύψους μέχρι 650 εκατομμυρίων λιρών στερλινών.

Δύο άλλα κράτη μέλη και πολλοί τρίτοι ενδιαφερόμενοι υπέβαλαν τις παρατηρήσεις τους στα πλαίσια της ανωτέρω διαδικασίας.

III

Η προτεινόμενη πώληση της Rover Group στη British Aerospace σημαίνει την οριστική αποχώρηση της βρετανικής κυβέρνησης από τη βιομηχανία παραγωγής αυτοκινήτων οχημάτων. Από το 1975, όταν οι βρετανικές αρχές απέκτησαν την πλειοψηφία των μετοχών στη British Leyland Motor Corporation, έχουν καταβληθεί 2 910 εκατομμύρια λίρες στερλίνες υπό μορφή μετοχικού κεφαλαίου στη British Leyland Public Limited Company, η οποία μετέβαλε την επωνυμία της σε The Rover Group plc το 1986. Η παρούσα απόφαση πρέπει να εξεταστεί στα πλαίσια των προηγούμενων αποφάσεων της Επιτροπής σχετικά με τις προτάσεις κρατικών ενισχύσεων προς τη Rover Group (πρώην British Leyland).

Με την απόφαση της 5ης Ιουνίου 1975, η Επιτροπή δεν πρόβαλε αντιρρήσεις ως προς την πρόταση της κυβέρνησης του Ηνωμένου Βασιλείου να επιδοτήσει με 900 εκατομμύρια λίρες στερλίνες τη British Leyland για την περίοδο 1975 έως 1978, η δε επιδότηση αυτή είχε τη μορφή 200 εκατομμυρίων λιρών σε μετοχικό κεφάλαιο, 200 εκατομμυρίων λιρών σε χρηματοδοτικές εγγυήσεις και 500 εκατομμυρίων λιρών σε μακροπρόθεσμα δάνεια. Τα μέτρα ενίσχυσης συνόδευαν

πρόγραμμα αναδιάρθρωσης, το οποίο θα μείωνε την παραγωγική ικανότητα της British Leyland σε αυτοκίνητα στο τρέχον επίπεδο της παραγωγής της, το οποίο προβλεπόταν στην έκθεση Ryder. Η κοινοποίηση του προγράμματος ενίσχυσης ανέφερε επίσης ότι επρόκειτο να χρειαστούν άλλα 500 εκατομμύρια λίρες στερλίνες σε δάνεια για την περίοδο 1978-1981. Η Επιτροπή παρακολουθούσε τις προσπάθειες αναδιάρθρωσης και τις παροχές ενισχύσεων μέσω εξαμηνιαίων εκθέσεων.

Με την απόφαση της 22ας Ιουνίου 1978, η Επιτροπή δεν πρόβαλε αντιρρήσεις ως προς τις τροποποιήσεις του αρχικού προγράμματος αναδιάρθρωσης, το οποίο είχε υιοθετηθεί το 1975, με τις οποίες τροποποιήσεις ο χρόνος των πληρωμών και ο τύπος της ενίσχυσης μεταβαλλόταν. Από το σύνολο του ενός δισεκατομμυρίου λιρών στερλινών για μακροπρόθεσμα δάνεια, τα 450 εκατομμύρια λίρες επρόκειτο να παρασχεθούν υπό μορφή νέου κεφαλαίου το 1978. Η μεταβολή στα μέτρα ενίσχυσης έγινε λόγω της μείωσης του ποσοστού της βρετανικής αγοράς που διέθετε η British Leyland. Οι γενικοί στόχοι του προγράμματος του 1978 δεν διέφεραν από αυτούς του αρχικού προγράμματος του 1975.

Με την απόφαση της 24ης Μαρτίου 1980, η Επιτροπή δεν πρόβαλε αντιρρήσεις ως προς τις πρόσθετες τροποποιήσεις του αρχικού προγράμματος αναδιάρθρωσης που είχε υιοθετηθεί το 1975, και με τις οποίες ο τύπος της ενίσχυσης μεταβαλλόταν και το ποσό της ενίσχυσης σημείωνε μικρή αύξηση. Η κυβέρνηση του Ηνωμένου Βασιλείου χορήγησε 300 εκατομμύρια λίρες στερλίνες σε νέο εταιρικό κεφάλαιο, από τα οποία τα 225 εκατομμύρια λίρες αντιστοιχούσαν στο υπόλοιπο του αρχικού προϋπολογισμού ενός δισεκατομμυρίου λιρών στερλινών που είχε καθοριστεί το 1975, τα δε υπόλοιπα 75 εκατομμύρια λίρες στερλίνες συνιστούσαν πρόσθετη ενίσχυση.

Με την απόφαση της 28ης Ιουλίου 1981, η Επιτροπή ενέκρινε την παροχή 990 εκατομμυρίων λιρών στερλινών εταιρικού κεφαλαίου υπέρ του επιχειρησιακού προγράμματος 1981-1985. Το ποσό αυτό κατανεμόταν σε 610 εκατομμύρια λίρες για τις δραστηριότητες της εταιρείας που υφίσταντο ζημιές και 130 εκατομμύρια λίρες για κοινωνικά μέτρα. Στο νέο πρόγραμμα προβλεπόταν σημαντική μείωση της παραγωγικής ικανότητας σε οχήματα, καθώς και η παύση λειτουργίας πολλών εγκαταστάσεων. Η Επιτροπή παρακολούθησε την αναδιάρθρωση, τα μέτρα σχετικά με την παροχή ενισχύσεων και τον όγκο των επενδύσεων που κοινοποιήθηκαν μέσω εξαμηνιαίων εκθέσεων.

Με την απόφαση της 10ης Ιανουαρίου 1985, η Επιτροπή ανακοίνωσε ότι η βρετανική κυβέρνηση δεν επρόκειτο να συνεισφέρει στη British Leyland το εναπομένον κεφάλαιο, ύψους 10 εκατομμυρίων λιρών που είχε προβλεφθεί το 1981 και, ταυτοχρόνως, αποσύρθηκε πρόσθετη πρόταση για τη συνεισφορά 100 εκατομμυρίων λιρών στερλινών προκειμένου να καλυφθούν οι νέες μειώσεις παραγωγικής ικανότητας στις επιχειρήσεις των φορτηγών.

Με την απόφαση της 18ης Μαρτίου 1987, η Επιτροπή ενέκρινε την εισφορά κεφαλαίου ύψους 680 εκατομμυρίων λιρών στερλινών στη Rover Group, προκειμένου να διευκολυνθεί η απόδοση στον ιδιωτικό τομέα των θυγατρικών εταιρειών φορτηγών και λεωφορείων. Οι ενισχύσεις κάλυπταν τις παρελθούσες και μέλλουσες δαπάνες αναδιάρθρω-

σης και των δύο επιχειρήσεων, οι οποίες περιελάμβαναν σημαντική μείωση της παραγωγικής ικανότητας για λεωφορεία και φορτηγά. Η Επιτροπή παρακολουθεί την αναδιάρθρωση αυτή μέσω τριμηνιαίων εκθέσεων.

IV

Η πρώην British Leyland Group, τα τελευταία κέρδη της οποίας ανάγονται στο οικονομικό έτος 1975/76, είχε τότε στην ιδιοκτησία της 68 εγκαταστάσεις παραγωγής στο Ηνωμένο Βασίλειο από τις οποίες οι 37 αφορούσαν την επιχείρηση των αυτοκινήτων, οι 12 την επιχείρηση των εμπορικών οχημάτων και οι 19 ειδικά προϊόντα. Η British Leyland είχε επίσης στην ιδιοκτησία της εν όλω ή εν μέρει 26 εργοστάσια παραγωγής στο εξωτερικό, πράγμα που σήμαινε ότι διέθετε συνολικά 94 εργοστάσια παραγωγής παγκοσμίως.

Έκτοτε, σύμφωνα με τα μετέπειτα σχέδια της επιχείρησης, πολλά εργοστάσια παραγωγής έπαυσαν να λειτουργούν κατά το τέλος της δεκαετίας 1970 και κατά τα πρώτα έτη της δεκαετίας 1980. Από τις αρχικές 170 000 θέσεις εργασίας, μόνο 45 000 μπόρεσαν να διατηρηθούν. Η μείωση του εργατικού δυναμικού δεν οφείλεται μόνον στην παύση λειτουργίας ορισμένων και στον εξορθολογισμό των υπολοίπων εργοστασίων. Η βρετανική κυβέρνηση έχει αποφασίσει να επιστρέψει το σύνολο της ομάδας εταιρειών στον ιδιωτικό τομέα. Αφού παραχωρήθηκαν οι μετοχές εταιρειών του εξωτερικού και οι επιχειρήσεις που δεν ασχολούντο με αυτοκίνητα στο Ηνωμένο Βασίλειο, πωλήθηκε στον ιδιωτικό τομέα το 1984 το τμήμα κατασκευής αυτοκινήτων πολυτελείας Jaguar Cars. Το 1987, αποδόθηκαν στον ιδιωτικό τομέα οι επιχειρήσεις εμπορικών οχημάτων και ανταλλακτικών και συστατικών. Συνολικά, από το 1978 μέχρι σήμερα, έχουν πωληθεί 46 από τις επιχειρήσεις του ομίλου. Η αναδιάρθρωση αυτή ελήφθη υπόψη από την Επιτροπή προκειμένου να εγκρίνει τα διάφορα μέτρα ενίσχυσης.

Η θέση της Rover Group στην ευρωπαϊκή αγορά αυτοκινήτων έχει υποστεί αντίστοιχη πτώση. Το 1974, ο όμιλος αυτός πωλούσε 468 000 αυτοκίνητα στη βρετανική αγορά κατέχοντας το 32,7 % της αγοράς, και εξήγαγε 361 000 αυτοκίνητα. Το 1987, η Rover Group πώλησε 297 000 αυτοκίνητα στο Ηνωμένο Βασίλειο που αντιπροσωπεύουν το 14,7 % της αγοράς, και εξήγαγε 143 000 αυτοκίνητα.

Σήμερα, η Rover Group συνίσταται από δύο βασικές επιχειρήσεις, την επιχείρηση αυτοκινήτων Austin Rover και την επιχείρηση Jeep Land Rover, οι οποίες είχαν το 1987 συνολικό κύκλο εργασιών 3 δισεκατομμυρίων λιρών στερλινών. Ο όμιλος συμμετέχει κατά μειοψηφία σε έξι πρώην θυγατρικές, η σημαντικότερη συμμετοχή της δε είναι το 40 % που διαθέτει στη DAF BV. Η διάρθρωση παραγωγής των επιχειρήσεων έχει ως εξής: η συναρμολόγηση των αυτοκινήτων γίνεται στο Cowley και στο Longbridge, τα αμαξώματα κατασκευάζονται στο Swindon και στο Lianelli, οι κινητήρες των αυτοκινήτων παράγονται στο Drews Lane και στο Longbridge και τα κιβώτια ταχυτήτων στο Longbridge. Τα οχήματα Jeep και τα συστατικά τους κατασκευάζονται στο Solihull. Το 1987, έτος κατά το οποίο η Rover Group πραγματοποίησε τα καλύτερα αποτελέσματα σε παραγωγή και πωλήσεις κατά τη δεκαετία του 1980, η χρήση της παραγωγικής ικανότητας στα εν λόγω εργοστάσια δεν υπερέβη το 60 %.

Το τμήμα αυτοκινήτων της Rover Group παράγει εννέα διαφορετικά μοντέλα, από τα οποία τα πέντε κατασκευάζονται από κοινού με τη Honda. Η συνεργασία μεταξύ Honda και Austin Rover αναπτύχθηκε σταθερά από τη στιγμή που υπεγράφη η πρώτη σχετική σύμβαση στο τέλος του 1979. Η παραγωγή μοντέλων που έχουν αναπτυχθεί από κοινού αντιπροσωπεύει 29 % της παραγωγής της Austin Rover. Από αυτό, το 1,4 %, δηλαδή 6 700 αυτοκίνητα, έφεραν τη μάρκα Honda. Το μερίδιο της από κοινού παραγωγής μοντέλων θα αυξηθεί γρήγορα με την παρουσίαση του R/8 Honda Concerto τον επόμενο χρόνο, με αποτέλεσμα το μερίδιο αυτοκινήτων με την ονομασία Honda να ανέλθει από 1,4 σε 8 % στις αρχές της δεκαετίας 1990.

Η Rover Group εξαρτάται όλο και περισσότερο από τη Honda για την προμήθεια των συστατικών που χρησιμοποιεί. Σήμερα η Honda προμηθεύει την Austin Rover με δύο τύπους κινητήρων. Από το 1989, το νέο εργοστάσιο κινητήρων της Honda στο Swindon θα προμηθεύει με 70 000 ακόμη κινητήρες το μοντέλο R/8 Honda Concerto.

Όσον αφορά την τεχνολογία, έχουν γίνει πολύ σημαντικές επενδύσεις από τη Rover Group προκειμένου να εκσυγχρονιστούν οι γραμμές συναρμολόγησης αυτοκινήτων, ιδιαίτερα αυτές του Longbridge. Ο αυτοματισμός στις γραμμές συναρμολόγησης οχημάτων jeep έχει προχωρήσει πολύ λιγότερο, και η παραγωγή αυτή μπορεί να χαρακτηριστεί ως ημιαυτόματη. Όσον αφορά τα συστατικά της Austin Rover, η παραγωγή της είναι τουλάχιστον εν μέρει πεπαιδευμένη και υπάρχουν, για παράδειγμα, κινητήρες και συστήματα μετάδοσης της κίνησης, ηλικίας 36 και 29 ετών αντίστοιχα.

V

Η Επιτροπή, εξετάζοντας κατά πόσον η προτεινόμενη παρέμβαση υπέρ της Rover Group είναι σύμφωνη με την κοινή αγορά, προσδιόρισε σε ποιο βαθμό τα μέτρα αυτά περιέχουν στοιχεία ενίσχυσης που εμπίπτουν στις διατάξεις των άρθρων 92 και 94 ΕΟΚ.

Η προτεινόμενη διαγραφή των χρεών, ύψους 800 εκατομμυρίων λιρών, που θα παρασχεθεί στη Rover Group όταν αναληφθεί από τη British Aerospace, θα απαλλάξει τον όμιλο από το βάρος της αποπληρωμής των χρεών το οποίο κανονικά θα εβάρυνε αυτόν κατά τα προσεχή έτη. Δεδομένου ότι η τιμή αγοράς που είναι διατεθειμένος να καταβάλει ο αγοραστής ανέρχεται σε 150 εκατομμύρια λίρες και είναι μικρότερη από την προτεινόμενη εισφορά κεφαλαίου, η British Aerospace θα αποκτήσει τη Rover Group σε αρνητική τιμή. Υπό κανονικές συνθήκες αγοράς, ένας ιδιώτης μέτοχος αποκλείεται να καταβάλει ποσό για τη διαγραφή των χρεών της εταιρείας του που να υπερβαίνει την τιμή αγοράς που καταβάλλεται από τον αγοραστή. Στις παρούσες συνθήκες, η διαγραφή των χρεών που προτείνει η βρετανική κυβέρνηση παρέχει στη Rover Group ανταγωνιστικό πλεονέκτημα ως προς τους υπόλοιπους κατασκευαστές αυτοκινήτων της Κοινότητας. Αν ληφθεί υπόψη ότι η προτεινόμενη τιμή αγοράς αντικατοπτρίζει την πραγματική αξία της εταιρείας στην αγορά, μπορεί κανείς να καταλήξει στο συμπέρασμα ότι η εισφορά του κεφαλαίου που έχει τη μορφή της διαγραφής των χρεών αποτελεί ενίσχυση κατά την έννοια του άρθρου 92 παράγραφος 1 ΕΟΚ. Πρέπει να σημειωθεί ότι η

βρετανική κυβέρνηση δεν αμφισβήτησε το στοιχείο ενίσχυσης που υπάρχει στη διαγραφή των χρεών όταν κοινοποίησε το προτεινόμενο μέτρο.

Η βρετανική κυβέρνηση έχει αναλάβει την υποχρέωση να μην παράσχει περαιτέρω διακριτικές ενισχύσεις στη Rover Group στο μέλλον, εκτός από τις περιπτώσεις εκείνες τις οποίες ανέφερε η εν λόγω κυβέρνηση κατά τη διάρκεια της διαδικασίας, στις οποίες θα δοθεί υποστήριξη σε μέρος των επενδύσεων της Rover Group (περίπου 843 εκατομμύρια λίρες) που πρόκειται να γίνουν σε περιοχές υποστηριζόμενες με περιφερειακές επιδοτήσεις στα πλαίσια του προγράμματος της κατ' επιλογή ενίσχυσης περιοχών. Παρά το γεγονός ότι στις περιοχές στις οποίες θα γίνουν οι επενδύσεις αυτές μπορεί να χορηγηθεί περιφερειακή ενίσχυση που να ανέρχεται μέχρι το 20 % του καθαρού ισοδύναμου επιδότησης, όπως έχει ήδη εγκριθεί από την Επιτροπή το 1984, οι βρετανικές αρχές έχουν αναλάβει την υποχρέωση να περιορίσουν την εν λόγω περιφερειακή ενίσχυση σε 78 εκατομμύρια λίρες στερλίνες.

Οι ενισχύσεις που θα παρασχεθούν στη Rover Group έχουν επιπτώσεις στο εμπόριο μεταξύ των κρατών μελών, επειδή το ενδοκοινοτικό εμπόριο για τα προϊόντα που κατασκευάζει η Rover Group είναι πολύ εντατικό. Το 1987, οι συναλλαγές μεταξύ των κρατών μελών για επιβατηγά αυτοκίνητα είχαν ανέλθει σε 5,33 εκατομμύρια μονάδες, και από αυτές οι 152 000 μονάδες εξήχθησαν από το Ηνωμένο Βασίλειο προς τα άλλα κράτη μέλη. Το 1987, η Rover Group εξήγαγε 116 000 οχήματα στα άλλα κράτη μέλη, δηλαδή το 22 % της συνολικής της παραγωγής σε οχήματα στο Ηνωμένο Βασίλειο.

Σύμφωνα με τη βρετανική κυβέρνηση, η προτεινόμενη εισφορά κεφαλαίου ύψους 800 εκατομμυρίων λιρών αντιστοιχεί στο 99,9 % του καθαρού χρέους της Rover Group τη στιγμή της πώλησής της. Ο ισολογισμός της Rover Group το 1987 δείχνει ότι τα χρέη της εταιρείας ανέρχονται σε 585,8 εκατομμύρια λίρες στις 31 Δεκεμβρίου 1987. Σύμφωνα με τη βρετανική κυβέρνηση, το ποσό αυτό δεν αντικατοπτρίζει τα πραγματικά χρέη που έχουν οι επιχειρήσεις της Rover Group. Το ποσό των 585,8 εκατομμυρίων λιρών στερλινών πρέπει να αυξηθεί κατά 139,3 εκατομμύρια, προκειμένου να ληφθούν υπόψη οι δαπάνες αναδιάρθρωσης που αναμένεται να προκύψουν κατά τα προσεχή έτη λόγω των δραστηριοτήτων που είχε η Rover Group στον τομέα των εμπορικών οχημάτων. Η Επιτροπή, στην απόφαση της 18ης Μαρτίου 1987, δέχτηκε ότι, προτού προκύψουν αυτές οι δαπάνες αναδιάρθρωσης, η Rover Group πρέπει να χρησιμοποιήσει τα χρήματα προσωρινά για να μειώσει το χρέος των υπολοίπων επιχειρήσεών της. Όπως διαπιστώνεται από τις τριμηνιαίες εκθέσεις προς την Επιτροπή, στις 31 Δεκεμβρίου 1987, η Rover Group είχε αναλάβει την υποχρέωση να διαθέσει 139,3 εκατομμύρια λίρες στερλίνες για την αναδιάρθρωση αυτή και το ποσό αυτό αντανάκλασε στο πραγματικό επίπεδο των συνολικών χρεών της Rover Group. Ως προς το θέμα αυτό, πρέπει να σημειωθεί ότι η παύση λειτουργίας των τριών εργοστασίων εμπορικών οχημάτων είναι προγραμματισμένη για τα τέλη του 1988.

Αν περιληφθεί το στοιχείο αυτό, το συνολικό χρέος της Rover Group στις 31 Δεκεμβρίου 1987 ανέρχεται σε 725,1 εκατομμύρια λίρες στερλίνες. Προκειμένου να καταλήξουν στο πραγματικό επίπεδο του χρέους τη στιγμή της πώλησης,

οι βρετανικές αρχές υποστήριξαν ότι το κόστος της απεργίας της Land Rover στο Solihull, που ανήλθε σε 25 εκατομμύρια λίρες, και η αύξηση του χρέους το πρώτο εξάμηνο του 1988, που οφειλόταν κυρίως στους τόκους που ανερχόντουσαν σε 51 εκατομμύρια λίρες, έπρεπε να ληφθούν υπόψη προκειμένου να υπολογιστεί το χρέος. Επομένως, το χρέος της Rover Group τη στιγμή της πώλησής της θα ανερχόταν σε 801,1 εκατομμύρια λίρες στεργλίνες.

Η Επιτροπή, όμως, κατέληξε στο συμπέρασμα, αφού εξέτασε προσεκτικά όλα τα στοιχεία, ότι ο ανωτέρω υπολογισμός του χρέους δεν είναι ορθός, δεδομένου ότι τα ακόλουθα στοιχεία, τα οποία οι βρετανικές αρχές έλαβαν υπόψη στον υπολογισμό, δεν είναι δυνατόν να θεωρηθούν ως χρέος αλλά ως κεφάλαιο λειτουργίας:

- i) προκαταβολές από συνδεδεμένη εταιρεία χρηματοδότησης: 155,8 εκατομμύρια λίρες·
- ii) τόκοι που οφείλονται μετά από διάστημα μεγαλύτερο του ενός έτους: 25,1 εκατομμύρια λίρες·
- iii) απεργία της Land Rover: 25 εκατομμύρια λίρες·
- iv) αύξηση του χρέους το πρώτο εξάμηνο του 1988: 26 εκατομμύρια λίρες.

Τα ανωτέρω στοιχεία ανέρχονται συνολικά σε 231,9 εκατομμύρια λίρες και, ως εκ τούτου, η Επιτροπή θεωρεί ότι το συνολικό καθαρό χρέος της Rover Group ανέρχεται σε 569,2 εκατομμύρια λίρες. Για να καταλήξει στο συμπέρασμα αυτό, η Επιτροπή έλαβε υπόψη τα εξής:

- i) Η διευκόλυνση αυτή σκοπό έχει να χρηματοδοτείται τα αποθέματα οχημάτων κατά τη διάρκεια της περιόδου μεταξύ της αποστολής προς τους διανομείς και της πώλησής τους. Η χρηματοδότηση γίνεται από τη συνδεδεμένη εταιρεία που έχει την επωνυμία Wholesale Vehicle Finance Ltd (WVF), η οποία ανήκει κατά 20 % στη Rover Group και κατά 80 % στη Lombard North Central.

Μέχρι το οικονομικό έτος 1986, το στοιχείο αυτό αναφερόταν ως στοιχείο του ενεργητικού στους λογαριασμούς τάξεως ενεργητικού των ισολογισμών της Rover Group. Από το 1987, οι ορκωτοί λογιστές της Rover Group, οι Coopers & Lybrand, συμφώνησαν ότι η χρηματοδότηση που παρέχει η WVF πρέπει να αναγράφεται ως χωριστό στοιχείο στον κατάλογο των χρεωστών με ημερομηνία λήξης μικρότερη του έτους. Πρέπει να σημειωθεί ότι η Rover Group δεν υποχρεούται να αναγράφει το στοιχείο αυτό ως δάνειο. Η σχετική πρακτική διαφέρει μεταξύ των εταιρειών του Ηνωμένου Βασιλείου.

Ως προς το ζήτημα αυτό, η Επιτροπή πιστεύει ότι το στοιχείο αυτό αποτελεί σαφή χρηματοδότηση κεφαλαίου λειτουργίας, επειδή αποτελεί λογαριασμό τάξεως ενεργητικού.

- ii) Το βασικό στοιχείο των μακροπρόθεσμων τόκων είναι το βάρος των εγγυήσεων που δίδονται για τα αυτοκίνητα που πωλούνται στις Ηνωμένες Πολιτείες, λόγω της μακρότερης περιόδου εγγύησης που απαιτείται στην αμερικανική αγορά. Οι αντίστοιχες εγγυήσεις που καλύπτουν περιόδους μικρότερες του έτους για πωλήσεις

αυτοκινήτων σε άλλα μέρη του κόσμου δεν θεωρούνται από τους ορκωτούς λογιστές της Rover Group ως χρέος. Κατά συνέπεια, η Επιτροπή κατέληξε στο συμπέρασμα ότι οι τόκοι αυτοί αποτελούν συνήθεις δαπάνες λειτουργίας.

- iii) Το άμεσο και έμμεσο κόστος που προκύπτει από την απεργία στις αρχές του 1988 δεν πρέπει να θεωρηθεί ως χρέος αλλά ως συνήθες κόστος λειτουργίας. Επιπλέον, οι βρετανικές αρχές είχαν παράσχει στοιχεία σύμφωνα με τα οποία οι πωλήσεις της Land Rover δεν επηρεάστηκαν κατά τους πρώτους τέσσερις μήνες του 1988, επειδή οι πωλήσεις αυτές ήταν υψηλότερες από τις αντίστοιχες πωλήσεις του 1987. Οι άμεσες επιπτώσεις της απεργίας αμβλύνθηκαν από την πώληση των αποθεμάτων που υπήρχαν, με αποτέλεσμα την επίτευξη οικονομικού οφέλους για την εταιρεία, λόγω της μείωσης των αποθεμάτων και του κόστους τους.

- iv) Η αύξηση του χρέους κατά το πρώτο εξάμηνο του 1988 που οφείλεται σε τόκους ύψους 41 εκατομμυρίων λιρών για το συνολικό χρέος των 800 εκατομμυρίων λιρών και σε παθητικό ύψους 10 εκατομμυρίων λιρών για χρεώστες και τόκους, αποτελεί μέρος μόνο της συνολικής εικόνας για το εξάμηνο. Σύμφωνα με τις αρχές του Ηνωμένου Βασιλείου, η Rover Group θα σημειώσει κέρδη ύψους 30 εκατομμυρίων λιρών το 1988. Επιπλέον, αναμένονται έκτακτα κέρδη από πωλήσεις στοιχείων του ενεργητικού καθώς και κέρδη από τις θυγατρικές της εταιρείες κατά τη διάρκεια της αυτής περιόδου. Επιπλέον, έχουν υπερεκτιμηθεί οι αρνητικές επιπτώσεις των τόκων για τα κέρδη, δεδομένου ότι, κατά το πρώτο εξάμηνο του 1987, όταν το χρέος ήταν αισθητά υψηλότερο, η διαφορά μεταξύ των τόκων που καταβλήθηκαν και των τόκων που εισπράχθηκαν ανήλθε σε 32,2 εκατομμύρια λίρες στεργλίνες.

Η Επιτροπή διαθέτει στοιχεία σύμφωνα με τα οποία η κατάσταση του χρέους χειροτέρευσε αισθητά κατά το πρώτο εξάμηνο του 1988. Λαμβανομένων όμως υπόψη των ανωτέρω, η Επιτροπή είναι διατεθειμένη να δεχτεί επιπλέον 25 εκατομμύρια λίρες για το συνολικό καθαρό χρέος στο τέλος του 1987, που αντιστοιχούν σε τόκους για χρέος ύψους 404 εκατομμυρίων λιρών που καταβλήθηκαν το πρώτο εξάμηνο του 1988 (δεν περιλαμβάνονται τα κονδύλια για αναδιάρθρωση ύψους 139,3 εκατομμυρίων λιρών).

Αυτό σημαίνει ότι το συνολικό εκτιμώμενο καθαρό χρέος στις 30 Ιουνίου 1988 ανέρχεται σε 569,2 εκατομμύρια λίρες στεργλίνες, στα οποία περιλαμβάνονται και τα 139,3 εκατομμύρια λίρες που προορίζονται ως μελλοντικές δαπάνες αναδιάρθρωσης των πρώην επιχειρήσεων εμπορικών οχημάτων της Rover Group.

Συμπερασματικά, η Επιτροπή πιστεύει ότι η προτεινόμενη διαγραφή των 800 εκατομμυρίων λιρών χρέους περιλαμβάνει και 231,9 εκατομμύρια κεφαλαίου λειτουργίας που δεν μπορεί να θεωρηθεί ως χρέος. Αυτό αντίκειται στο περιεχόμενο της επιστολής της 29ης Απριλίου 1988 στην οποία οι αρχές του Ηνωμένου Βασιλείου υποστηρίζουν ότι η εισφορά του κεφαλαίου αφορά μόνο τα χρέη της Rover Group και δεν σημαίνει ότι παρέχεται κεφάλαιο λειτουργίας. Η παροχή κεφαλαίου λειτουργίας μέσω ενισχύσεων συνιστά παροχή

ενισχύσεων λειτουργίας. Στα πλαίσια αυτά, αποτελεί σταθερή πολιτική της Επιτροπής να μην δέχεται την παροχή ενισχύσεων λειτουργίας, επειδή η καθημερινή λειτουργία μιας εταιρείας πρέπει να χρηματοδοτείται από κονδύλια που δεν προέρχονται από ενισχύσεις. Αυτό συμβαίνει, δεδομένου ότι κάθε κρατική ενίσχυση του τύπου αυτού έχει ιδιαίτερα αρνητικές επιπτώσεις στον ανταγωνισμό, επειδή προσφέρει άμεσα πλεονεκτήματα κόστους σε μια εταιρεία σε σχέση με τους ανταγωνιστές της, ενώ ταυτόχρονα δεν ανταποκρίνεται στα κριτήρια του άρθρου 92 παράγραφος 3 στοιχείο γ) ΕΟΚ. Τούτο ισχύει σε κάθε περίπτωση και για τις ενισχύσεις λειτουργίας που παρέχονται σε τομείς όπως ο τομέας των αυτοκινήτων, οι οποίοι είναι ιδιαίτερα ευαίσθητοι σε κοινοτικό επίπεδο.

Αφού υπολογίστηκε ότι το πραγματικό καθαρό χρέος ανέρχεται σε 569,2 εκατομμύρια λίρες, η Επιτροπή θεώρησε ότι με κανονικές συνθήκες αγοράς δεν υπάρχει πειστικό επιχείρημα για τη διαγραφή του συνόλου του χρέους προκειμένου να πωληθεί η εταιρεία σε ιδιώτη επενδυτή. Πρέπει να σημειωθεί ότι η καθαρή αξία της Rover Group, όπως υπολογίστηκε από τους ορκωτούς λογιστές, η οποία ανέρχεται στην καθαρή λογιστική αξία του ενεργητικού μείον τον καθαρό δανεισμό, ανέρχεται σε 333,7 εκατομμύρια λίρες στερλίνες. Όμως, με βάση εκτιμήσεις της Επιτροπής, καθώς και πολλών ανεξάρτητων εμπειρογνομόνων, η πραγματική καθαρή αξία της εταιρείας είναι πολύ χαμηλότερη από αυτό το ποσό, αν ληφθεί υπόψη η εκροή κεφαλαίων που θα σημειωθεί κατά τη διάρκεια των προσεχών ετών, όπως και το γεγονός ότι η μελλοντική λειτουργία της εταιρείας ενέχει σοβαρούς επιχειρηματικούς κινδύνους.

Πρέπει επίσης να σημειωθεί ότι η εταιρεία δεν θαρύνεται σήμερα με υπερβολικά χρέη. Ο συντελεστής χρέους-κύκλου εργασιών της Rover Group είναι περίπου 18% και αντιστοιχεί προς τον συντελεστή που έχουν πολλοί άλλοι κατασκευαστές αυτοκινήτων της Κοινότητας.

VI

Το άρθρο 92 παράγραφος 3 ΕΟΚ αναφέρει τις ενισχύσεις που είναι σύμφωνες με την κοινή αγορά. Το αν μια ενίσχυση είναι σύμφωνη με τη συνθήκη πρέπει να καθοριστεί στα πλαίσια του συνόλου της Κοινότητας και όχι ενός μόνον κράτους μέλους.

Προκειμένου να διασφαλιστεί η καλή λειτουργία της κοινής αγοράς και λαμβανομένων υπόψη των αρχών του άρθρου 3 στοιχείο στ) ΕΟΚ, οι εξαιρέσεις από τις αρχές του άρθρου 92 παράγραφος 1, όπως ορίζονται στην παράγραφο 3 του άρθρου 92, πρέπει να ερμηνεύονται στενά όταν πρόκειται για πρόγραμμα ενίσχυσης ή για ανεξάρτητη παροχή ενίσχυσης.

Ειδικότερα, είναι δυνατόν να εφαρμόζονται μόνον όταν η Επιτροπή είναι σε θέση να διαπιστώσει ότι η ελεύθερη λειτουργία της αγοράς, χωρίς τις ενισχύσεις, δεν θα οδηγούσε τον δικαιούχο της ενίσχυσης στην υιοθέτηση

στάσης που να συμβάλει στην επίτευξη των εν λόγω στόχων.

Όσον αφορά τις εξαιρέσεις του άρθρου 92 παράγραφος 3 στοιχεία α) και γ) για τις ενισχύσεις που ευνοούν την ανάπτυξη ορισμένων περιοχών, η εφαρμογή του μέτρου ενίσχυσης δεν μπορεί να τύχει της εξαίρεσης που προβλέπεται στο άρθρο 92 παράγραφος 3 στοιχείο α) επειδή το διοικητικό επίπεδο δεν είναι ασυνήθιστα χαμηλό, ούτε επικρατεί σοβαρή υποαπασχόληση στις εν λόγω περιοχές. Το μέτρο ενίσχυσης αυτό, εξάλλου, δεν περιέχει τα χαρακτηριστικά των ενισχύσεων για τη διευκόλυνση της ανάπτυξης ορισμένων οικονομικών περιοχών που εμπίπτουν στην έννοια του άρθρου 92 παράγραφος 3 στοιχείο γ). Παρόλο που ορισμένα εργοστάσια της Rover Group βρίσκονται σε δοηθούμενες περιοχές, η προτεινόμενη ενίσχυση που αφορά τη διαγραφή 800 εκατομμυρίων λιρών σε χρέη δεν θα παρασχεθεί στα πλαίσια του συστήματος περιφερειακής ενίσχυσης του Ηνωμένου Βασιλείου και η βρετανική κυβέρνηση δεν επιχείρησε να αιτιολογήσει τις ενισχύσεις σε αυτή τη βάση.

Όσον αφορά τις εξαιρέσεις του άρθρου 92 παράγραφος 3 στοιχείο β), προκύπτει από τα ανωτέρω ότι οι εν λόγω ενισχύσεις δεν έχουν σκοπό την προώθηση σημαντικών σχεδίων κοινού ευρωπαϊκού ενδιαφέροντος ή την άρση σοβαρής διαταραχής οικονομίας του Ηνωμένου Βασιλείου. Επιπλέον, η κυβέρνηση του Ηνωμένου Βασιλείου δεν επικαλέστηκε την εξαίρεση αυτή.

Όσον αφορά την εξαίρεση του άρθρου 92 παράγραφος 3 στοιχείο γ) υπέρ των ενισχύσεων για την προώθηση της ανάπτυξης ορισμένων οικονομικών δραστηριοτήτων, η Επιτροπή θεωρεί ότι ορισμένες ενισχύσεις αναδιάρθρωσης είναι σύμφωνες με την κοινή αγορά όταν πληρούνται ορισμένα κριτήρια⁽¹⁾.

Τα κριτήρια αυτά πρέπει να εξετάζονται με βάση τις δύο αρχές του άρθρου 92 παράγραφος 3 στοιχείο γ), ότι δηλαδή η ενίσχυση πρέπει να είναι απαραίτητη για την ανάπτυξη ενός τομέα της Κοινότητας και δεν πρέπει να αλλοιώνει τους όρους των συναλλαγών κατά τρόπο που αντίκειται στο κοινό συμφέρον⁽²⁾.

Τα κριτήρια αυτά εξετάστηκαν προσεκτικά προκειμένου να εκτιμηθεί το κατά πόσον είναι σύμφωνη προς τη συνθήκη η διαγραφή του συνόλου του χρέους που προσδιορίστηκε από την Επιτροπή ότι ανέρχεται σε 569,2 εκατομμύρια λίρες.

i) Η τομεακή ενίσχυση πρέπει να προσδιορίζεται στις περιπτώσεις εκείνες που δικαιολογείται από τις συνθήκες της ενδιαφερόμενης βιομηχανίας. Η ενίσχυση πρέπει να οδηγήσει σε αποκατάσταση της μακροπρόθεσμης διασιμότητας επιλύοντας τα προβλήματα και δεν πρέπει να συντηρεί το status quo αναβάλλοντας τις αποφάσεις και τις αλλαγές που είναι αναπόφευκτες.

(1) Όγδοη έκθεση περί της πολιτικής του ανταγωνισμού, σημείο 176.

(2) Βλέπε απόφαση του Ευρωπαϊκού Δικαστηρίου της 17ης Σεπτεμβρίου 1980 στην υπόθεση 730/79, Phillip Morris/1980, Συλλογή ΔΕΚ 1980, σ. 2671.

Η ευρωπαϊκή βιομηχανία αυτοκινήτων λειτουργεί σήμερα σε πολύ υψηλά επίπεδα χρήσης της παραγωγικής ικανότητας και σχεδόν όλοι οι παραγωγοί αυτοκινήτων σημειώνουν κέρδη. Αυτό το αποτέλεσμα προκύπτει από δύο συνεχή έτη (1986 και 1987) μεγάλων πωλήσεων αυτοκινήτων στην Ευρώπη καθώς και από τις προσπάθειες αναδιάρθρωσης που ανέλαβαν πολλοί κατασκευαστές. Όμως, ο κίνδυνος να προκύψει πάλι υπερβολική παραγωγική ικανότητα στην Κοινότητα δεν μπορεί να αποκλειστεί μεσοπρόθεσμα, λόγω των σχεδίων επέκτασης που έχουν ανακοινώσει πολλοί παραγωγοί εξαιτίας της αυξημένης ιαπωνικής διείσδυσης, των απευθείας εισαγωγών και επενδύσεων και της αύξησης της δυνατότητας εισαγωγών από τρίτες χώρες με υποτιμημένα νομίσματα. Επιπλέον, σε παγκόσμιο επίπεδο, υπάρχει υπερβολική παραγωγική ικανότητα που ανέρχεται σε πολλά εκατομμύρια αυτοκίνητα κατ' έτος.

Επομένως, το πρόγραμμα αναδιάρθρωσης κατασκευαστή αυτοκινήτων της Κοινότητας που αποσκοπεί σε σημαντική μείωση της παραγωγικής ικανότητας, συμβάλλει στη μείωση του κινδύνου μελλοντικής υπερβολικής παραγωγικής ικανότητας στον τομέα.

Το επιχειρησιακό σχέδιο που υπέβαλε η Rover Group και ενέκρινε η British Aerospace καλύπτει την περίοδο 1988-1992 και προβλέπει σημαντική μείωση της παραγωγικής ικανότητας για τη συναρμολόγηση αυτοκινήτων και την κατασκευή συστατικών, της τάξεως του 30 %. Ο κεντρικός στόχος του σχεδίου είναι να μετατραπεί μεσοπρόθεσμα η Rover Group από παραγωγός αυτοκινήτων σειράς σε εξειδικευμένο παραγωγό, που διαθέτει στην αγορά περιορισμένο φάσμα ακριβών μοντέλων με μεγαλύτερη προστιθέμενη αξία και μεγαλύτερα περιθώρια κέρδους. Αν η Rover Group πετύχει να καθιερωθεί στο νέο αυτό τομέα της αγοράς και εφόσον συνεχιστεί η κοινή επιχείρηση με τη Honda για την εξέλιξη των προϊόντων, θα επιτύχει την αποκατάσταση της μακροπρόθεσμης βιωσιμότητάς της. Επειδή η αναδιάρθρωση αφορά σειρά μέτρων σε πολλές δραστηριότητες, ο χρόνος που απαιτείται είναι σημαντικός και μπορεί να συγκριθεί με τις προσπάθειες που έχουν καταβληθεί από πολλούς ομίλους στον τομέα αυτό.

- ii) Οι ενισχύσεις, εκτός από τις περιπτώσεις που παρέχονται για μικρά χρονικά διαστήματα, πρέπει να μειώνονται σταδιακά και να συνδέονται σαφώς με την αναδιάρθρωση του σχετικού τομέα.

Το προτεινόμενο μέτρο διαγραφής χρέους παρουσιάζεται ως η τελευταία διακριτική ενίσχυση που παρέχει η βρετανική κυβέρνηση προς τη Rover Group. Πράγματι, η εν λόγω κυβέρνηση έχει αναλάβει την υποχρέωση να μην παράσχει στο μέλλον περαιτέρω διακριτική ενίσχυση στη Rover Group, πλην των ενισχύσεων περιφερειακής βοήθειας που προαναφέρθηκαν. Μόλις αναληφθεί από τη British Aerospace, οι προσπάθειες αναδιάρθρωσης και οι άλλες δαπάνες λειτουργίας της επιχείρησης

θα προέρχονται από τα δικά της κεφάλαια, από εξωτερικές πηγές και από τη British Aerospace.

Έχει επίσης ληφθεί υπόψη ότι μέρος του τρέχοντος χρέους της Rover Group οφείλεται σε προσπάθειες αναδιάρθρωσης που δεν είχαν ενισχυθεί και που ανελήφθησαν εκτός των επιχειρήσεων εμπορικών οχημάτων κατά την περίοδο 1986/87, που είχαν ύψος 40 εκατομμύρια λίρες και περιελάμβαναν μείωση της παραγωγικής ικανότητας.

Η προτεινόμενη ενίσχυση συνδέεται σαφώς με την αναδιάρθρωση της Rover Group κατά τα προσεχή χρόνια, δεδομένου ότι η British Aerospace είχε αναλάβει γραπτώς την υποχρέωση έναντι των βρετανικών αρχών να εκτελέσει το εταιρικό σχέδιο 1988-1992.

- iii) Η ένταση της ενίσχυσης πρέπει να είναι ανάλογη με το πρόβλημα που προτίθεται να επιλύσει, ώστε η στρέλωση του ανταγωνισμού να είναι όσο το δυνατόν μικρότερη.

Η παροχή 569,2 εκατομμυρίων λιρών για τη διαγραφή χρέους μπορεί να θεωρηθεί υπερβολική σε σχέση με το κόστος αναδιάρθρωσης και επενδύσεων που ανέρχεται σε 1 553 εκατομμύρια για την περίοδο 1988-1992. Η ενίσχυση αντιστοιχεί στο 36,7 % του συνόλου των δαπανών αναδιάρθρωσης⁽¹⁾. Η ένταση της ενίσχυσης που θα δοθεί όσον αφορά το συνολικό κόστος του σχεδίου αναδιάρθρωσης πρέπει να είναι ανάλογη με τα προβλήματα που θα επιλύσει το σχέδιο, δηλαδή προς τη μείωση της παραγωγικής ικανότητας που θα συντελεσθεί στην εταιρεία. Επομένως, η Επιτροπή δεν είναι δυνατόν να δεχθεί ότι πρέπει να διαγραφεί το σύνολο του χρέους της Rover Group, που ανέρχεται σε 569,2 εκατομμύρια λίρες στερίλινες. Επιπλέον, τούτο θα επιτρέψει στην εταιρεία να δρεθεί σε πολύ ευνοϊκότερη οικονομική θέση απ' ό,τι το σύνολο των ανταγωνιστών της στην Κοινότητα οι οποίοι θαρύνονται με σημαντικά χρέη. Αν δεν υπήρχε η ενίσχυση, ο αγοραστής θα επιβαρύνετο από το σύνολο του χρέους των 569,2 εκατομμυρίων λιρών. Η Επιτροπή παραδέχεται, όμως, τον επιχειρηματικό κίνδυνο που αναλαμβάνει η British Aerospace αγοράζοντας τη Rover Group, και λαμβάνει υπόψη τις σημαντικές επενδύσεις και τις σημαντικές δαπάνες αναδιάρθρωσης που έχει αναλάβει να πραγματοποιήσει η Rover Group και στις οποίες έχει δημόσια αναλάβει την υποχρέωση να συμβάλει και η British Aerospace. Επομένως, η Επιτροπή πιστεύει ότι 100 τουλάχιστον εκατομμύρια λίρες πρέπει να θαρύνουν τη British Aerospace, ποσό που αντιπροσωπεύει το 17 % των 569,2 εκατομμυρίων λιρών που συνιστούν το χρέος της εταιρείας όπως το υπολόγισε η Επιτροπή και αντιστοιχεί στους εμπορικούς κινδύνους που αναλαμβάνει ο νέος ιδιοκτήτης. Αυτό μειώνει την αρχική πρόταση της διαγραφής 800 εκατομμυρίων λιρών σε 469 εκατομμύρια λίρες.

(¹) Δεδομένου ότι η ενίσχυση έχει τη μορφή διαγραφής χρεών, δεν μπορεί να γίνει ο υπολογισμός του καθαρού ισοδύναμου επιδότησης σε σχέση με τις μελλοντικές επενδύσεις.

Η διαγραφή χρέους 469 εκατομμυρίων λιρών αντιστοιχεί στο 30 % του συνόλου των δαπανών αναδιάρθρωσης και, επομένως, είναι περισσότερο σύμφωνο με τη μείωση της παραγωγικής ικανότητας που επιδιώκει η Rover Group.

Κατά τη γνώμη της Επιτροπής, η μείωση αυτή του προς διαγραφή χρέους είναι απαραίτητη για να διασφαλιστεί το ότι δεν θα υπάρξουν επιπτώσεις αντίθετες προς το κοινό συμφέρον στο ενδοκοινοτικό εμπόριο και ότι, κατά συνέπεια, η στρέβλωση του ανταγωνισμού στην Κοινότητα θα είναι περιορισμένη. Η στρέβλωση του ανταγωνισμού θα περιορισθεί επίσης στο μέλλον από το γεγονός ότι η Rover Group θα προσπαθήσει να καταστεί εξειδικευμένος παραγωγός αυτοκινήτων και θα αποσυρθεί σταδιακά από την αγορά αυτοκινήτων σειρές. Σύμφωνα με τις προβλέψεις, η ζήτηση για τα ακριβά μοντέλα θα είναι πολύ μεγαλύτερη απ' ό,τι για τα μοντέλα σειρές.

Ωστόσο, η Επιτροπή πιστεύει ότι το εμπόριο δεν θα υποστεί στρεβλώσεις αν η British Aerospace χρησιμοποιήσει τα πλεονεκτήματα της Rover Group στη φορολόγηση του κεφαλαίου. Επομένως, η Επιτροπή δεν προβάλλει αντίρρηση για τη μεταφορά στη British Aerospace του οφέλους του φόρου κεφαλαίου που έχει η Rover Group, μέσα στα όρια που ορίζονται από τη φορολογική νομοθεσία του Ηνωμένου Βασιλείου.

- iv) Τα διομηχανικά προβλήματα και η ανεργία δεν πρέπει να μεταφέρονται από το ένα κράτος μέλος στο άλλο.

Η εφαρμογή του εταιρικού σχεδίου της Rover Group δεν θα επιτρέψει στην επιχείρηση αυτή να αυξήσει το ποσοστό που διαθέτει στην αγορά και δεν θα έχει αρνητικές επιπτώσεις στη χρήση της παραγωγικής ικανότητας που πραγματοποιούν οι άλλοι κατασκευαστές αυτοκινήτων της Κοινότητας. Η ενισχύσεις προς τη Rover Group δεν θα οδηγήσουν, επομένως, σε απώλειες θέσεων απασχόλησης στα άλλα κράτη μέλη.

Συμπερασματικά, η ενίσχυση υπό μορφή διαγραφής χρέους ύψους 469 εκατομμυρίων λιρών στερλινών υπέρ της Rover Group σε περίπτωση πώλησής της στη British Aerospace έναντι 150 εκατομμυρίων λιρών στερλινών, θα οδηγήσει στην αποκατάσταση της βιωσιμότητας της εταιρείας και, μέσω της προτεινόμενης αναδιάρθρωσης, θα συμβάλει στην αποφυγή των διαρθρωτικών προβλημάτων που μπορεί να αντιμετωπίσει η διομηχανία αυτοκινήτων της Κοινότητας στο εγγύς μέλλον. Για τους λόγους αυτούς, η Επιτροπή θεωρεί ότι η ενίσχυση διευκολύνει την ανάπτυξη του τομέα αυτού σε κοινοτικό επίπεδο χωρίς να έχει αρνητικές επιπτώσεις στις συνθήκες εμπορίας σε βαθμό που να αντιβαίνουν το κοινό συμφέρον.

Ο περιορισμός των αρνητικών επιπτώσεων στο εμπόριο από την ενίσχυση αυτή εξαρτάται, όμως, κατά μεγάλο μέρος από το αν η αναδιάρθρωση στο μέλλον θα γίνει στις προβλεπόμενες προθεσμίες. Επιπλέον, στο πλαίσιο της απόφασης του 1987 της Επιτροπής για την αναδιάρθρωση των επιχειρήσεων εμπορικών οχημάτων που ανήκαν στη Rover Group, το 1988 πρέπει να πάψουν να λειτουργούν τρία εργοστάσια παραγωγής. Επομένως, είναι απαραίτητο να διασφαλιστεί ότι η ενίσχυση προς τη Rover Group δεν στρεβλώνει τον ανταγωνισμό σε μία

ή περισσότερες από τις αγορές στις οποίες ασκεί δραστηριότητες και δεν έχει αρνητικές επιπτώσεις στις συνθήκες εμπορίας στην Κοινότητα, σε βαθμό που να αντίκεινται στο κοινό συμφέρον. Κατά συνέπεια, αν η Επιτροπή θεωρήσει ότι η εξαίρεση του άρθρου 92 παράγραφος 3 στοιχείο γ) ισχύει για την ενίσχυση που θα παρασχεθεί στη Rover Group, η σχετική έγκριση ισχύει μόνο αν τηρηθούν ορισμένες προϋποθέσεις προκειμένου να διασφαλιστεί ότι οι συνθήκες εμπορίας δεν αλλοιώνονται σε βαθμό που να αντίκεινται στο κοινό συμφέρον,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΑΠΟΦΑΣΗ:

Άρθρο 1

Η ενίσχυση προς την επιχείρηση Rover Group ύψους 800 εκατομμυρίων λιρών στερλινών, όπως κοινοποιήθηκε στην Επιτροπή υπό μορφή εισφοράς κεφαλαίου για τη διαγραφή χρέους, η οποία χορηγείται το 1988 στο πλαίσιο της αγοράς της εν λόγω επιχείρησης από τη British Aerospace, είναι σύμφωνη προς την κοινή αγορά δυνάμει του άρθρου 92 παράγραφος 3 στοιχείο γ) μέχρι το μέγιστο ποσό των 469 εκατομμυρίων λιρών στερλινών, εφόσον η κυβέρνηση του Ηνωμένου Βασιλείου:

1. δεν μεταβάλλει τους προτεινόμενους όρους πώλησης όπως κοινοποιήθηκαν στην Επιτροπή, και ειδικότερα:

- την τιμή αγοράς που καταβάλει η British Aerospace, η οποία ανέρχεται σε 150 εκατομμύρια λίρες στερλίνες,
- ότι η British Aerospace θαρύνεται στο μέλλον με τις δαπάνες αναδιάρθρωσης,
- ότι η Rover Group δεν χρησιμοποιεί περισσότερα από 500 εκατομμύρια λίρες στερλίνες από τις υπάρχουσες ζημιές φόρου εμπορίας που ανέρχονται σε 1 600 εκατομμύρια λίρες στερλίνες που παραμένουν στη Rover Group,
- ότι η British Aerospace δεν μπορεί να μεταπωλήσει τις βασικές δραστηριότητες της Rover Group κατά τα προσεχή πέντε χρόνια χωρίς να υποχρεωθεί στην καταβολή ποινικής ρήτρας ύψους μέχρι 650 εκατομμυρίων λιρών στερλινών,

με εξαίρεση το ποσό του προς διαγραφή χρέους που πρέπει να περιοριστεί σε 469 εκατομμύρια λίρες στερλίνες.

2. διασφαλίζει ότι η ενίσχυση χρησιμοποιείται αποκλειστικά για την αποπληρωμή των οικονομικών χρεών της Rover Group.
3. δεν παρέχει περαιτέρω ενισχύσεις υπό μορφή εισφοράς κεφαλαίου ή οποιαδήποτε άλλη μορφή διακριτικών ενισχύσεων προς τη Rover Group, με εξαίρεση περιφερειακή επιδότηση ύψους μέχρι 78 εκατομμυρίων λιρών στερλινών για την υποστήριξη του μελλοντικού προγράμματος επενδύσεων της Rover Group μέχρι το 1992. Η επιδότηση αυτή μπορεί να παρασχεθεί μόνον εφόσον το πρόγραμμα επενδύσεων που κοινοποιήθηκε στην Επιτροπή πραγματοποιηθεί καθ' ολοκληρίαν.

4. διασφαλίζει ότι η British Aerospace συμπληρώνει το εταιρικό πρόγραμμα της Rover Group μέχρι το τέλος του 1992, σύμφωνα με τις λεπτομέρειες που έχουν ανακοινωθεί στην Επιτροπή·
5. διασφαλίζει ότι η ενδεχόμενη υπερεκτίμηση στοιχείων του χρέους που έχουν ανακοινωθεί στην Επιτροπή καταβάλλεται στην κυβέρνηση του Ηνωμένου Βασιλείου το αργότερο μέχρι τη συμπλήρωση του επιχειρησιακού σχεδίου·
6. διασφαλίζει ότι η Rover Group, από τη στιγμή που έχει περιέλθει στον ιδιωτικό τομέα, δεν καλύπτεται από τις κοινοβουλευτικές διαβεβαιώσεις που είχαν δοθεί όσον αφορά τις υποχρεώσεις της, οι οποίες είχαν αναληφθεί από τον αγοραστή και, επιπλέον, διασφαλίζει ότι δεν πρόκειται να εγγυηθεί νέες υποχρεώσεις που μπορεί να αναλάβει η Rover Group μετά την ολοκλήρωση της πώλησης.

Κατά τη διάρκεια της εφαρμογής του επιχειρησιακού σχεδίου, η κυβέρνηση του Ηνωμένου Βασιλείου υποβάλλει στην Επιτροπή εξαμηνιαίες εκθέσεις για την εμπορική κατάσταση, τις μεταβολές της παραγωγικής ικανότητας, την παραγωγή, την πολιτική των τιμών και τις ενδοκοινοτικές εξαγωγές ανά προϊόν της Rover Group, καθώς και λεπτομερή κατάλογο όλων των μέτρων αναδιάρθρωσης που έχουν πραγματοποιηθεί κατά το προηγούμενο εξάμηνο.

Άρθρο 2

Το υπόλοιπο μέρος της κοινοποιηθείσας ενίσχυσης προς τη Rover Group υπό μορφή εισφοράς κεφαλαίου ύψους 331 εκατομμυρίων λιρών στερλινών, αποτελεί κρατική ενίσχυση που είναι ασυμβίβαστη με την κοινή αγορά κατά την έννοια του άρθρου 92 της συνθήκης και, ως εκ τούτου, δεν πρέπει να καταβληθεί.

Άρθρο 3

Η κυβέρνηση του Ηνωμένου Βασιλείου ενημερώνει την Επιτροπή, σε προθεσμία δύο μηνών από την κοινοποίηση της παρούσας απόφασης, για τα μέτρα που έχει λάβει προκειμένου να συμμορφωθεί με αυτήν.

Άρθρο 4

Η παρούσα απόφαση απευθύνεται στο Ηνωμένο Βασίλειο.

Βρυξέλλες, 13 Ιουλίου 1988.

Για την Επιτροπή

Peter SUTHERLAND

Μέλος της Επιτροπής