

DECISIÓN DE LA COMISIÓN

de 13 de julio de 1988

**relativa a las ayudas concedidas por el Gobierno británico al Rover Group,
empresa fabricante de vehículos de motor**

(El texto en lengua inglesa es el único auténtico)

(89/58/CEE)

LA COMISIÓN DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS,

Visto el Tratado constitutivo de la Comunidad Económica Europea y, en particular, el párrafo primero del apartado 2 de su artículo 93,

Después de haber emplazado, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo antes citado, a los interesados para que presenten sus observaciones,

Considerando lo que sigue:

I

Por carta de 14 de marzo de 1988 de su Representación Permanente, el Gobierno del Reino Unido notificó a la Comisión su intención de proporcionar nuevo capital al Rover Group, en el marco de la cesión de las actividades restantes de fabricación de automóviles y vehículos todo terreno del grupo British Aerospace. A esta notificación había precedido una declaración ante el Parlamento británico, efectuada el 1 de marzo de 1988, en la que British Aerospace había puesto de manifiesto su interés por adquirir la participación del Gobierno en la empresa, en la esperanza de que las negociaciones en exclusiva hubieran finalizado antes del 30 de abril.

La Comisión decidió incoar, el 29 de marzo de 1988, el procedimiento previsto en el apartado 2 del artículo 93 del Tratado con respecto al programa de ayuda notificado por el Gobierno del Reino Unido. Teniendo en cuenta que la inyección de nuevo capital iba a utilizarse para aliviar las cargas financieras y las obligaciones de reembolso de las deudas del Rover Group, la Comisión consideró que ello situaría a dicha empresa en una posición ventajosa con respecto a otros fabricantes de automóviles comunitarios. Así, la medida propuesta parecía contener elementos de ayuda que podían considerarse comprendidos en el apartado 1 del artículo 92 del Tratado; es más, el propio Gobierno del Reino Unido admitía que existían dichos elementos en las medidas que se proponía adoptar.

Los principales motivos que aconsejaban incoar el procedimiento eran el riesgo de falseamiento de la competencia, dada la sensibilidad del sector del automóvil, la falta de cifras sobre la cancelación de deudas prevista y la falta de información relativa a ulteriores medidas de reestructuración.

Por carta de fecha 30 de marzo de 1988, la Comisión emplazó al Gobierno del Reino Unido para que le presentara sus observaciones. De acuerdo con lo dispuesto en el

apartado 2 del artículo 93 del Tratado, la Comisión emplazó, asimismo, a los demás Estados miembros y terceros interesados para que le presentaran sus observaciones a este respecto.

II

Las autoridades británicas presentaron sus observaciones mediante cartas de fecha 29 de abril, 18 de mayo, 26 de mayo, 6 de junio, 14 de junio, 7 de julio y 12 de julio de 1988, en las que se ofrecía información pormenorizada sobre los términos del acuerdo, las medidas de reestructuración que el Rover Group debía adoptar en el futuro, las actividades del propio grupo, su situación fiscal y financiera y sus perspectivas de futuro.

En concreto, las autoridades británicas informaron a la Comisión de las principales cláusulas del acuerdo de venta alcanzado el 29 de marzo de 1988:

- el Gobierno del Reino Unido manifestaba su intención de inyectar un capital de 800 millones de libras esterlinas al Rover Group con objeto de reabsorber el endeudamiento de la empresa;
- inmediatamente después, British Aerospace pagaría a las autoridades británicas 150 millones de libras esterlinas a cambio de su 99,8 % de participación en el Rover Group;
- British Aerospace se haría cargo de todos los gastos derivados de la futura reestructuración del Rover Group;
- el Rover Group no utilizaría más de 500 millones de libras esterlinas de sus 1 600 millones de libras esterlinas de pérdidas fiscales y se comprometía a continuar asumiendo dichas pérdidas;
- las garantías ofrecidas al Parlamento por los sucesivos Gobiernos del Reino Unido con relación a las obligaciones del Rover Group se modificaban sustancialmente y no incluirían las obligaciones nuevas asumidas por el Rover Group una vez realizada la venta;
- las autoridades británicas indicaban que no ofrecerían ninguna de las garantías que cabría esperar en este tipo de venta, con excepción de las de carácter formal relativas al título de la participación del Gobierno;
- British Aerospace se comprometía a no revender las divisiones de Austin Rover y Land Rover, ni sus marcas comerciales, durante los cinco años siguientes. En caso contrario, el Gobierno del Reino Unido impondría a British Aerospace una multa de un máximo de 650 millones de libras esterlinas.

Se acordaba, asimismo, que la venta surtiría plenos efectos tras la autorización por parte de la Comisión de las Comunidades Europeas y la aprobación de los accionistas de British Aerospace.

A la luz de la experiencia obtenida en 1986 a raíz de un asunto similar, las autoridades británicas llegaron a la conclusión de que no era conveniente organizar una subasta pública para Austin Rover abierta a todos los interesados. Para llegar a tal conclusión, dichas autoridades afirmaron haber tenido en cuenta la sugerencia del Consejo de Administración de la empresa en el sentido de que la firma no podría sobrevivir a dicha subasta y que la propia British Aerospace había manifestado espontáneamente su interés por adquirir la participación del Gobierno en el Rover Group.

Aun cuando se ofreció a British Aerospace un plazo para negociar en exclusiva la operación, las autoridades británicas señalaron claramente que, si recibían las ofertas de terceros, se examinarían detenidamente antes de adoptar una decisión definitiva sobre la oferta de dicha empresa. Según las autoridades británicas, antes de llegar a un acuerdo con British Aerospace se recibieron manifestaciones confidenciales de interés procedentes de terceros que, en ningún caso, cristalizaron en una oferta concreta.

El plan estratégico correspondiente al período 1988-1992 prevé inversiones y gastos de reestructuración por un importe total de 1 553 millones de libras esterlinas. Por otro lado, se ha previsto una considerable reducción de la capacidad de montaje y de producción de componentes de Austin Rover con objeto de incrementar la productividad y la utilización de las capacidades. Dicho Plan prevé una reducción global de un 30 % de la capacidad de montaje y de componentes, lo que permitirá resolver el actual problema de exceso de capacidad, que puede cifrarse en un 35 %. En cuanto a Land Rover, no se han previsto más recortes de capacidad aparte de los realizados durante 1985 y 1986.

La argumentación expuesta por las autoridades británicas en apoyo de su programa de ayuda al Rover Group puede condensarse como sigue :

- la medida propuesta es coherente con el objetivo de crear una estructura más competitiva en el sector automovilístico comunitario y, en sus líneas generales, se ajusta a los objetivos y política comunitarios del sector ;
- esta ayuda está vinculada directamente al objetivo de las autoridades británicas de someter las actividades del Rover Group a las leyes del mercado ;
- sin la inyección de capital, se imposibilitaría la venta del Grupo, dado que para ello sería necesaria la supresión del considerable endeudamiento del mismo. La venta contribuiría a lograr una amplia reestructuración del sector europeo, no sólo la prevista actualmente, sino también en el futuro, de acuerdo con la disciplina del mercado libre ;
- dado que el comprador no es un competidor, la operación sirve para proteger la competencia entre los fabri-

cantes europeos y demás fabricantes de automóviles, ya que su número no queda reducido ;

- la venta del Grupo a British Aerospace serviría para poner fin a la participación directa del Gobierno del Reino Unido en el sector automovilístico, con lo que, en el futuro, ya no sería precisa la participación estatal en la financiación del Rover Group ;
- según las autoridades británicas, el precio pagado por British Aerospace fue el resultado de un proceso normal de negociación y puede considerarse razonable. Para su determinación, se tuvieron en cuenta diversos elementos. El riesgo inherente a la adquisición de esta empresa es muy considerable, dado su largo historial de pérdidas y el hecho de que acaba de alcanzar el nivel de rentabilidad operativa. British Aerospace estima que el flujo de tesorería continuará siendo negativo durante varios años. Por otro lado, la empresa opera en un sector en plena madurez, aquejado de una saturación global a nivel mundial y sometido a una intensa competencia. El Rover Group todavía no ha terminado su proceso de reorientación hacia la fabricación especializada de coches más selectos y, durante algunos años, no poseerá una gama de modelos adecuada. Más aún, la venta excluye las garantías que normalmente debería asumir el comprador en el momento de la venta de la empresa ; por otra parte, British Aerospace se ha comprometido a conservar las principales líneas de actividad durante cinco años. Por último, han de tenerse en cuenta los grandes beneficios potenciales a los que British Aerospace ha renunciado como resultado del acuerdo de limitación de las pérdidas y beneficios fiscales acumulados por el Rover Group. La inyección de 800 millones de libras esterlinas de capital está sujeta a tales requisitos que, en caso de incumplimiento por parte de British Aerospace, el Rover Group debería pagar al Gobierno del Reino Unido una multa de hasta 650 millones de libras esterlinas.

En el curso del procedimiento citado, otros dos Estados miembros y diversos terceros presentaron a la Comisión sus observaciones al respecto.

III

La propuesta de venta del Rover Group a British Aerospace representa la retirada definitiva del Gobierno del Reino Unido del sector automovilístico. Desde 1975, fecha en que las autoridades británicas adquirieron una participación mayoritaria en British Leyland Motor Corporation, se han inyectado 2 910 millones de libras esterlinas, en forma de capital en acciones, en British Leyland Public Limited Company, que, en 1986, pasó a denominarse Rover Group plc. La presente Decisión ha de contemplarse en el contexto de las decisiones precedentes de la Comisión sobre propuestas de ayuda al Rover Group (la antigua British Leyland).

Por Decisión de 5 de junio de 1975, la Comisión dio luz verde a la propuesta del Gobierno del Reino Unido de conceder 900 millones de libras esterlinas a British Leyland entre 1975 y 1978, desglosadas en 200 millones de libras esterlinas de capital en acciones, 200 millones de

libras esterlinas en garantías financieras y 500 millones de libras esterlinas en préstamos a largo plazo. Estas medidas venían a reforzar un plan de reestructuración cuyo objetivo era reducir la capacidad de producción instalada, British Leyland a su actual nivel de producción, según se establecía en el Informe Ryder. La notificación del plan de ayuda señalaba asimismo que, en el período 1978-1981, serían precisos préstamos ulteriores por valor de 500 millones de libras esterlinas. El programa de reestructuración y la aplicación de las medidas de ayuda fueron supervisados por la Comisión, que exigió la presentación de informes semestrales.

Por Decisión de 22 de junio de 1978, la Comisión no formuló ninguna objeción a una modificación del plan de reestructuración original aprobado en 1975, consistente en un cambio de las fechas de los pagos y de los tipos de ayuda. Del total de 1 000 millones de libras esterlinas en préstamos a largo plazo, se fijaba para 1978 la entrega de 450 millones en forma de nuevo capital. Las autoridades británicas modificaron el programa de ayuda a la vista de la pérdida progresiva de la cuota de British Leyland del mercado británico. Los objetivos generales del plan estratégico correspondiente a 1978 no diferían sustancialmente del programa original de 1975.

Por Decisión de 24 de marzo de 1980, la Comisión no formuló ninguna objeción a ulteriores modificaciones del programa original de reestructuración, aprobado en 1975, en cuya virtud se modificaban los tipos de ayuda y se incrementaba ligeramente el importe de la misma. El Gobierno del Reino Unido inyectaba en la empresa 300 millones de libras esterlinas de capital en acciones, de los cuales 225 millones correspondían al saldo restante del presupuesto de 1 000 millones de libras esterlinas fijado en 1975, amén de una nueva subvención de 75 millones de libras esterlinas.

Por Decisión de 28 de julio de 1981, la Comisión autorizó la provisión de 990 millones de libras esterlinas en capital en acciones como complemento del plan estratégico 1981-1985. De dicha cantidad, 610 millones se destinaban a las actividades de la empresa que generaban pérdidas y 130 millones a medidas sociales. En el nuevo plan, se preveía una considerable reducción de la capacidad de fabricación de vehículos, incluidos diversos cierres. La Comisión exigió que se le enviaran informes semestrales sobre la aplicación de las medidas de reestructuración y de ayuda y el volumen de las inversiones realizadas.

Por Decisión de 10 de enero de 1985, la Comisión anunció que el Gobierno del Reino Unido no podría entregar a British Leyland los 10 millones de libras esterlinas restantes previstos en 1981, señalando al mismo tiempo que se retiraba la propuesta de conceder otros 100 millones de libras para cubrir las nuevas reducciones de capacidad en la división de fabricación de camiones.

Por Decisión de 18 de marzo de 1987, la Comisión autorizó una inyección de capital de 680 millones de libras esterlinas al Rover Group con objeto de facilitar la privatización de las filiales de fabricación de camiones y autobuses. Estas ayudas cubrían los gastos de reestructuración,

ya realizados y futuros, de ambas filiales, lo que llevaba consigo una sustancial reducción de la capacidad de fabricación de este tipo de vehículos. La Comisión exigió que se le presentaran informes trimestrales para supervisar el proceso de reestructuración.

IV

El antiguo British Leyland Group, cuyos últimos beneficios se remontan al ejercicio económico 1975/76, poseía por entonces 68 instalaciones de fabricación en el Reino Unido, 37 para automóviles, 12 para vehículos comerciales y 19 para productos especiales. British Leyland poseía, asimismo, en su totalidad o en parte, 26 fábricas situadas en el extranjero, lo que arrojaba un total de 94 fábricas en todo el mundo.

Desde entonces, de acuerdo con lo dispuesto en los sucesivos planes estratégicos, durante los últimos años del decenio de los setenta y primeros de los ochenta la empresa cerró numerosas fábricas. Sólo pudieran mantenerse 45 000 puestos de trabajo, de los 170 000 originales. La reducción de plantilla no se debió tan sólo a los cierres y a la racionalización de las instalaciones restantes: de hecho, el Gobierno británico decidió reprivatizar el Grupo en su totalidad. Tras la venta de las participaciones en el extranjero y de las empresas ajenas al sector del automóvil en el Reino Unido, el Gobierno vendió en 1984 al sector privado la división de coches de lujo Jaguar Cars. En 1987, se privatizaron las divisiones de vehículos comerciales y de suministro de componentes y piezas. En total, desde 1978 el Gobierno ha vendido alrededor de 46 divisiones del Grupo. La Comisión tuvo en cuenta esta reestructuración cuando decidió autorizar las diversas medidas de ayuda.

La situación del Grupo en el mercado automovilístico europeo ha sufrido un retroceso paulatino. En 1974, el Grupo vendió 468 000 automóviles en el mercado británico, lo que representa una cuota de mercado del 32,7 %, exportando al mismo tiempo 361 000 vehículos. En 1987, el Rover Group vendió 297 000 automóviles en el mercado británico, lo que corresponde a una cuota de mercado del 14,7 %, y exportó 143 000 automóviles.

Por el momento, el Rover Group consta de dos divisiones principales, a saber, la división de automóviles, Austin Rover, y la división de vehículos todo terreno, Land Rover, que en 1987 alcanzaron una facturación conjunta total de unos 3 000 millones de libras esterlinas. El Grupo posee todavía participaciones minoritarias en 6 antiguas filiales, de las que hay que destacar la participación del 40 % en DAF BV. La distribución de las actividades de la empresa es como sigue: el montaje de automóviles tiene lugar en Cowley y Longbridge, las carrocerías se fabrican en Swindon y Llanelli, los motores de los automóviles en Drews Lane y Longbridge y las cajas de cambio de velocidades de los automóviles en Longbridge; los vehículos todo terreno y sus piezas se fabrican en Solihull. En 1987, año en el que el Rover Group alcanzó sus mejores resultados comerciales y de producción de la década de los ochenta, la utilización global de la capacidad en las fábricas antes citadas no superó el 60 %.

El Rover Group fabrica actualmente en su división de automóviles nueve modelos diferentes, en cinco de los cuales interviene la empresa Honda. La cooperación Honda-Austin Rover se ha venido desarrollando constantemente desde que, a finales de 1979, se suscribiera el primer acuerdo. La fabricación de modelos de desarrollo conjunto representa el 29 % de la producción total de Austin Rover; de dicho porcentaje, el 1,4 %, 6 700 automóviles, llevan la marca Honda. La proporción de automóviles de desarrollo conjunto en el total de automóviles fabricados aumentará rápidamente con el lanzamiento, el año próximo, del nuevo R8/Honda Concerto. Debido a ello, la proporción de automóviles marca Honda aumentará del 1,4 % al 8 % a comienzos de la década próxima.

El Rover Group depende cada vez más de Honda para el suministro de componentes. La empresa japonesa suministra actualmente a Austin Rover dos tipos de motor. A partir de 1989, de la nueva fábrica de motores Honda situada en Swindon saldrán alrededor de 70 000 motores más destinados al R8/Honda Concerto.

Por lo que a la tecnología se refiere, el Rover Group ha invertido cantidades importantes en la modernización de sus líneas de montaje de automóviles, especialmente en Longbridge. La automatización de las líneas de montaje de vehículos todo terreno es mucho menos acusada, por lo que se podría hablar de fabricación semimanual. En cuanto a los componentes de Austin Rover, al menos una parte de la producción puede calificarse de desfasada: por ejemplo, determinados tipos de motores y sistemas de transmisión tienen, respectivamente, 36 y 29 años.

V

Al examinar si la intervención pública en favor del Rover Group que se propone resulta compatible con el mercado común, la Comisión ha tenido que verificar hasta qué punto estas medidas contienen elementos de ayuda con arreglo a los artículos 92 y 94 del Tratado.

La cancelación de la deuda de 800 millones de libras esterlinas que seguiría a la adquisición del Rover group por parte de British Aerospace liberaría al Grupo de las obligaciones financieras y de las deudas que normalmente tendría que reembolsar en los próximos años. Dado que el precio de adquisición (150 millones de libras esterlinas) que el comprador está dispuesto a pagar es inferior a la inyección de capital propuesta, British Aerospace se haría con el Rover Group a un precio negativo. En condiciones normales de mercado, un accionista privado nunca aportaría una cantidad para cancelar las deudas de su empresa que superasen el precio de adquisición. En las actuales circunstancias, no obstante, la cancelación de deudas propuesta por el Gobierno del Reino Unido concedería al Rover Group una ventaja competitiva en relación con los demás fabricantes de automóviles de la Comunidad. Si partimos de la premisa de que el precio de compra propuesto refleja de forma justa el valor neto real de la empresa en el mercado, cabe deducir que la inyección de capital en forma de cancelación de deudas constituye una ayuda según lo dispuesto en el apartado 1 del artículo 92 del Tratado. Debe subrayarse que, en la notificación de la

medida propuesta, el propio Gobierno del Reino Unido no niega que exista un elemento de ayuda en el reembolso de las deudas.

El Gobierno del Reino Unido se ha comprometido a no conceder en el futuro más ayudas discrecionales al Rover Group, manteniendo, según señaló dicho Gobierno en el curso del procedimiento, su intención de financiar una parte de las inversiones (unos 843 millones de libras esterlinas) que el Rover Group quiere realizar en zonas protegidas con subvenciones regionales en el marco del sistema de ayudas regionales selectivas (Regional Selective Assistance Scheme). Pese a que las regiones en las que se realizarán estas inversiones cumplen los requisitos para solicitar ayudas regionales hasta el límite del 20 % del equivalente subvención neto, según señaló la Comisión en 1984, las autoridades británicas se han comprometido a limitar estas ayudas regionales a 78 millones de libras esterlinas.

La ayuda que quiere prestarse al Rover Group afecta al comercio entre los Estados miembros porque existen unos intensos intercambios intracomunitarios de todos los productos fabricados por tal empresa. De hecho, por lo que se refiere a los turismos, el comercio entre los Estados miembros alcanzó en 1987 5,33 millones de unidades, de las que 152 000 se exportaron del Reino Unido a otros Estados miembros. En 1987, el Rover Group exportó 116 000 vehículos a otros Estados miembros, esto es, el 22 % de su producción total de vehículos en el Reino Unido.

Según el Gobierno del Reino Unido, la inyección de capital de 800 millones de libras esterlinas corresponde al 99,9 % del endeudamiento financiero neto de la empresa en el momento de su adquisición. El balance consolidado del Rover Group correspondiente a 1987 muestra un endeudamiento neto de 585,8 millones de libras esterlinas al 31 de diciembre de 1987. Según el Gobierno del Reino Unido esta cantidad no representa el auténtico endeudamiento de las divisiones de la empresa que continúan en activo. A la cantidad citada han de añadirse 139,3 millones de libras esterlinas para tener en cuenta los costes de reestructuración que se derivarán durante los próximos años de las antiguas actividades de fabricación de vehículos comerciales del Grupo. En su Decisión de 18 de marzo de 1987, la Comisión reconoció que, antes de realizar tales costes de reestructuración, convendría que el Rover Group utilizara temporalmente tales fondos para reducir el endeudamiento de las divisiones restantes. Según se desprende de los informes de supervisión trimestrales preparados para la Comisión, al 31 de diciembre de 1987, el Rover Group mantenía su compromiso de destinar 139,3 millones de libras a los costes de reestructuración, importe que provocaba una minusvaloración del nivel real de endeudamiento general del Rover Group. A este respecto, debe destacarse que para finales de 1988 se prevé el cierre de tres fábricas de vehículos comerciales.

La inclusión de esta partida eleva el endeudamiento general del Rover Group al 31 de diciembre de 1987 a 725,1 millones de libras esterlinas. Con objeto de calcular el grado de endeudamiento real en el momento de la

venta, las autoridades británicas adujeron que debían tenerse en cuenta los gastos provocados por la huelga de Solihull, que ascendían a 25 millones de libras esterlinas, y el incremento de la deuda producido en el primer semestre de 1988 a causa de los gastos por intereses, que pueden cifrarse en 51 millones de libras esterlinas. Por consiguiente, el endeudamiento del Grupo en el momento de su absorción sería de 801,1 millones de libras esterlinas.

No obstante, tras realizar un examen más detenido de las cifras, la Comisión llegó a la conclusión de que dicho cálculo era incorrecto en el sentido de que hay determinadas partidas incluidas en el mismo por parte de las autoridades británicas que no pueden considerarse auténtico endeudamiento financiero sino capital circulante. Se trata de las siguientes :

- i) Anticipos de compañías financieras asociadas : 155,8 millones de libras esterlinas.
- ii) Adeudos pagaderos en un plazo superior a un año : 25,1 millones de libras esterlinas.
- iii) Huelga de Land Rover : 25 millones de libras esterlinas.
- iv) Incremento de la deuda durante el primer semestre de 1988 : 26 millones de libras esterlinas.

Las partidas antes citadas suman un total de 231,9 millones de libras esterlinas, de modo que la Comisión estima que el endeudamiento financiero del Rover Group debe cifrarse en 569,2 millones de libras. Para llegar a tal conclusión, la Comisión ha tenido cuenta los elementos siguientes :

- ad i) : Estos anticipos tienen por objeto financiar las existencias de vehículos terminados durante el período comprendido entre el despacho del vehículo para su entrega al distribuidor y el momento de su venta. Los fondos suelen proceder de una compañía asociada denominada Wholesale Vehicle Finance Ltd (WVF), en la que el Rover Group posee una participación del 20 % y Lombard North Central del 80 %.

Hasta el ejercicio económico de 1986, esta partida figuraba en las cuentas del Rover Group como un crédito en la valoración de existencias. A partir de 1987, los auditores de la empresa, Coopers & Lybrand, convinieron en que resultaría conveniente reflejar las facilidades crediticias prestadas por WVF en una partida independiente dentro de la relación de créditos pagaderos en un plazo superior a un año. Ha de señalarse que el Rover Group no está obligado a incluir esta partida dentro de la relación de deudas : las empresas británicas siguen prácticas muy diversas a este respecto.

Por su parte, la Comisión estima que esta partida representa una clara provisión de capital circulante, ya que constituye una financiación de existencias.

- ad ii) El principal elemento de la provisión para deudas a largo plazo son obligaciones vinculadas a las garantías ofrecidas sobre los automóviles vendidos en Estados Unidos, ya que, en dicho mercado, se exigen períodos de garantía más largos. Los auditores del Rover Group no consideran endeudamiento financiero las garantías similares que cubren períodos inferiores a un año ofrecidas en las ventas de automóviles realizadas en otros lugares. Por consiguiente, la Comisión estima que tales provisiones constituyen gastos de explotación normales.

- ad iii) Los costes indirectos y directos derivados de la huelga que tuvo lugar a principios de 1988 no pueden considerarse endeudamiento financiero sino gastos de explotación ordinarios. Más aún, las autoridades británicas ha proporcionado a la Comisión datos sobre las ventas de Land Rover durante los primeros cuatro meses de 1988, de los que se desprende que aquéllas no se vieron afectadas en modo alguno, ya que superaron a las del período correspondiente del año anterior. El efecto inmediato de la huelga fue paliado mediante la venta de existencias acumuladas, lo que redundó en beneficio de la empresa, ya que se redujeron los stocks y sus costes de mantenimiento.

- ad iv) El incremento del endeudamiento producido durante el primer semestre de 1988, debido a los intereses acumulados de 41 millones de libras esterlinas sobre la deuda inicial de 800 millones y a los 10 millones de pasivos reales de acreedores y adeudos, sólo forma parte de los resultados semestrales. Según las autoridades británicas, el Rover Group obtendrá en 1988 unos beneficios de explotación de 30 millones de libras, amén de posibles beneficios excepcionales derivados de las ventas de activos y otros procedentes de las filiales. Más aún, la repercusión negativa sobre los beneficios de los pagos de intereses parece sobrestimada, ya que, en el primer semestre de 1987, cuando la deuda era notablemente mayor, los intereses a pagar menos los intereses a cobrar arrojaban un saldo de 32,2 millones de libras.

Según información en poder de la Comisión, la situación de endeudamiento se ha deteriorado notablemente durante el primer semestre de 1988. No obstante, a la luz de las consideraciones antedichas, la Comisión está dispuesta a aceptar la inclusión de 25 millones de libras en el total de la deuda real a finales de 1987, lo que correspondería a los pagos de intereses sobre el endeudamiento financiero de 404 millones de libras durante el primer semestre de 1988 (excluidas las provisiones para reestructuración de 139,3 millones de libras).

Todo ello arroja un endeudamiento neto estimado al 30 de junio de 1988 de 569,2 millones de libras esterlinas, lo que comprende 139,3 millones de futuros gastos de reestructuración de la antigua división de vehículos comerciales del Rover Group.

En conclusión, la Comisión considera que la cancelación de deudas por valor de 800 millones de libras esterlinas contiene 231,9 millones de capital circulante que no

pueden considerarse endeudamiento financiero. Ello está en abierta contradicción con el contenido de la carta de 29 de abril de 1988 en la que las autoridades británicas aducían que la inyección de capital se dirige exclusivamente a saldar el endeudamiento del Rover Group y no puede, en ningún caso, considerarse capital circulante. Las ayudas mediante las que se canaliza la prestación de capital circulante se denominan de explotación, y es política consagrada de la Comisión no aceptarlas, ya que las actividades normales de la empresa deben financiarse mediante recursos distintos de las ayudas. Hay que tener especialmente en cuenta el hecho de que las ayudas estatales de tales características producen efectos particularmente negativos sobre la competencia, ya que confieren una ventaja directa e inmediata en cuanto a los costes con respecto a los competidores y no satisfacen en ningún caso las condiciones establecidas en la letra c) del apartado 3 del artículo 92. Tal es el caso de las ayudas de explotación que se conceden en sectores como el automovilístico, muy sensibles a nivel comunitario.

Una vez fijado definitivamente el endeudamiento financiero neto real en 569,2 millones de libras esterlinas, la Comisión considera que, en circunstancias de mercado normales, no hay ningún motivo concluyente para afirmar que la cancelación de la totalidad de las deudas sea indispensable para vender la empresa a un inversor privado. A este respecto, debe señalarse que el patrimonio neto del Grupo, auditado a finales de 1987, correspondiente al valor contable neto de los activos menos el endeudamiento neto, asciende a 333,7 millones de libras esterlinas. Sin embargo, según los cálculos realizados por la Comisión y diversos expertos externos, el patrimonio neto real de la empresa es con mucho inferior a esta cantidad, teniendo en cuenta el flujo de tesorería negativo previsible durante los próximos años y el hecho de que las actividades de la empresa en el futuro llevan consigo importantes riesgos comerciales.

Resulta también interesante subrayar que, actualmente, la empresa no se encuentra excesivamente endeudada. La relación endeudamiento/facturación del Rover Group, aproximadamente un 18 %, es semejante al de otras empresas automovilísticas comunitarias.

VI

En el apartado 3 del artículo 92 se enumeran las ayudas que pueden considerarse compatibles con el mercado común. La compatibilidad con las disposiciones del Tratado debe determinarse en el contexto de la Comunidad en conjunto y no de un único Estado miembro. Con objeto de salvaguardar el buen funcionamiento del mercado común, y teniendo en cuenta los principios establecidos en la letra f) del artículo 3, las excepciones al principio establecido en el apartado 1 del artículo 92, que figuran en el apartado 3 del mismo artículo, deben interpretarse de forma estricta al analizar un régimen de ayudas o cualquier concesión de ayudas individuales.

Concretamente, éstos sólo pueden llevarse a la práctica cuando la Comisión se haya cerciorado de que el libre

juego de las fuerzas del mercado, sin las ayudas, no llevaría al futuro beneficiario a adoptar un comportamiento que contribuyera a la consecución de alguno de los objetivos citados.

En cuanto a las excepciones previstas en las letras a) y c) del apartado 3 del artículo 92 relativas a las ayudas destinadas a favorecer o facilitar el desarrollo de determinadas regiones, las ayudas que nos ocupan no pueden beneficiarse de una excepción con arreglo a lo dispuesto en la letra a) del apartado 3 del artículo 92, dado que el nivel de vida de la región no es anormalmente bajo ni existe en ella un grave situación de subempleo. Por otro lado, esta ayuda no cumple los requisitos establecidos en la letra c) del apartado 3 del artículo 92 con respecto al desarrollo de determinadas regiones económicas. Aun cuando algunas de las fábricas del Rover Group están ubicadas en zonas protegidas, la ayuda propuesta para reabsorber los 800 millones de libras esterlinas de endeudamiento no va a concederse con arreglo al régimen de ayudas regionales vigente en el Reino Unido, y el Gobierno tampoco ha intentado justificarla por motivos de carácter regional.

En cuanto a las excepciones previstas en la letra b) del apartado 3 del artículo 92, de las consideraciones anteriores se desprende que estas ayudas no estaban destinadas a fomentar la realización de un proyecto importante de interés común europeo, ni tampoco eran adecuadas a tal fin, ni estaban destinadas a poner remedio a una grave perturbación de la economía británica. Es más, tampoco el Gobierno del Reino Unido ha invocado esta excepción.

Con respecto a la excepción prevista en la letra c) del apartado 3 del artículo 92 relativa a las ayudas para facilitar el desarrollo de determinadas actividades económicas, la Comisión considera que ciertas ayudas de reestructuración pueden ser compatibles con el mercado común si se cumplen una serie de requisitos⁽¹⁾.

Estos requisitos deben analizarse a la luz de los dos principios expuestos en la letra c) del apartado 3 del artículo 92, esto es, que las ayudas deben ser necesarias para el desarrollo del sector desde un punto de vista comunitario y que no deben alterar las condiciones de los intercambios en forma contraria al interés común⁽²⁾.

La Comisión ha analizado sistemáticamente las medidas tendentes a la cancelación de la deuda, establecida en un total de 569,2 millones de libras esterlinas, para determinar si cumplen los requisitos citados.

- i) Las ayudas sectoriales sólo pueden concederse cuando estén justificadas por las circunstancias del sector afectado. Estas ayudas deben dar lugar a una recuperación de la viabilidad a largo plazo de la empresa mediante la resolución de sus problemas y no limitarse a mantener el *statu quo* aplazando decisiones y cambios que son inevitables.

⁽¹⁾ Octavo informe sobre la política de competencia, punto 176.

⁽²⁾ Véase la sentencia del Tribunal de Justicia, de 17 de septiembre de 1980, Asunto 730/79, Philip Morris, RTJ 1980, p. 2671.

El sector automovilístico europeo opera actualmente a un nivel de utilización de capacidad muy elevado y virtualmente todos los fabricantes vuelven a obtener beneficios. Ello es el resultado de dos años consecutivos, 1986 y 1987, de grandes ventas de automóviles en Europa y de las medidas de reestructuración adoptadas por diversos fabricantes. Sin embargo, no hay que excluir la posibilidad de que, a medio plazo, pueda volver a aparecer un problema de saturación en la Comunidad debido, sobre todo, a los planes de expansión anunciados por diversas empresas, a la creciente penetración en el mercado de las firmas japonesas mediante importaciones directas e inversiones en el mismo y al aumento de las importaciones de terceros países con monedas infravaloradas. Más aún, a nivel mundial existe actualmente un problema de saturación que da lugar a la fabricación anual de millones de automóviles que no encuentran salida.

Por consiguiente, el anuncio por parte de un fabricante automovilístico comunitario de un plan de reestructuración que tiene por objeto conseguir una notable reducción de la capacidad contribuye a minimizar el peligro de que puedan aparecer estos problemas de saturación en el sector.

El plan estratégico presentado por el Rover Group y aprobado por British Aerospace cubre el período comprendido entre 1988 y 1992 y prevé una reducción sustancial de la capacidad de fabricación de componentes y de montaje de automóviles de aproximadamente un 30 %. El objetivo central del plan es conseguir que el Rover Group deje a medio plazo de ser un fabricante de grandes series y pase a convertirse en un productor especializado de una gama limitada de modelos selectos con un elevado valor añadido y grandes márgenes de beneficios. Si el Rover Group consigue afianzarse en este nuevo mercado especializado tan prometedor y persiste su asociación con Honda para el desarrollo de productos, la empresa conseguiría recuperar su viabilidad a largo plazo. Dado que la reestructuración lleva consigo la adopción de una serie de medidas en muy diversos ámbitos, el plazo requerido para ello es muy largo y el proceso será semejante al ya emprendido por otros grupos del sector.

- ii) A menos que se concedan para períodos relativamente cortos, estas ayudas deben reducirse progresivamente y han de estar claramente vinculadas a la reestructuración del sector afectado.

La medida destinada a cancelar el endeudamiento de la empresa se presenta como la última ayuda discrecional que el Gobierno del Reino Unido concederá al Rover Group. En efecto, dicho Gobierno se ha comprometido a no conceder más ayudas de este tipo en el futuro, aparte de las ayudas regionales antes citadas. A partir de la absorción por parte de British Aerospace, el proceso de reestructuración y cualesquiera otros costes de explotación de la empresa deberán financiarse exclusivamente mediante su flujo de tesorería y fuentes externas, amén de la intervención de British Aerospace.

Debe también tenerse en cuenta que parte del endeudamiento actual del Rover Group se debe al proceso de reestructuración que la empresa emprendió sin ayuda alguna durante el ejercicio 1986/87, cuyo coste ascendió a 40 millones de libras esterlinas y que llevó consigo reducciones de capacidad notables.

La ayuda propuesta está claramente vinculada al proceso de reestructuración del Rover Group durante los próximos años, teniendo en cuenta que British Aerospace se ha comprometido por escrito ante las autoridades británicas a llevar a la práctica el plan estratégico 1988-1992.

- iii) El importe de la ayuda ha de estar en proporción al problema que se trata de resolver de manera que consigan minimizarse los posibles efectos negativos sobre la competencia.

La provisión de 569,2 millones de libras esterlinas para la cancelación del endeudamiento puede considerarse excesiva si se contempla en relación con los gastos de reestructuración e inversión de 1 553 millones de libras esterlinas que han de realizarse entre 1988 y 1992. Esta ayuda equivaldría al 36,7 % del total de los gastos de reestructuración⁽¹⁾. No obstante, el importe de la ayuda que se prevé conceder en relación con el coste total del programa de reestructuración debe estar en proporción a los problemas que dicho plan trata de resolver, por ejemplo, el grado de saturación que se desea eliminar mediante la reducción de la capacidad. Por consiguiente, la Comisión no puede aceptar la cancelación del endeudamiento total del Rover Group, que asciende a 569,2 millones de libras esterlinas, puesto que colocaría a la empresa en una situación económica mucho más favorable que la de la mayoría de sus competidores comunitarios, que han de hacer frente a un considerable endeudamiento. Sin estas ayudas, el comprador se vería obligado a asumir el endeudamiento financiero total de 569,2 millones de libras esterlinas. Sin embargo, la Comisión reconoce hasta cierto punto los riesgos comerciales que British Aerospace asume con esta absorción, como ya indicó el Gobierno del Reino Unido, y tiene en cuenta los considerables gastos de reestructuración e inversión que el Rover Group ha de realizar y a los que British Aerospace se ha comprometido públicamente a contribuir. Por consiguiente, la Comisión estima que British Aerospace ha de hacerse cargo de una cantidad mínima de 100 millones de libras esterlinas, que representan el 17 % del endeudamiento financiero calculado por la Comisión y guardan cierta proporción con los riesgos comerciales que habrá de asumir el nuevo propietario. Ello reduciría a 469 millones de libras esterlinas la propuesta original de cancelación por valor de 800 millones de libras esterlinas.

⁽¹⁾ Dado que la ayuda es bajo la forma de cancelación de deudas, el cálculo de equivalente subvención neto en relación con las inversiones futuras no es aplicable al respecto.

La cancelación de deudas por valor de 469 millones de libras esterlinas corresponde al 30 % de los gastos totales de reestructuración y, por consiguiente, se adecua más a la reducción de capacidad que el Rover Group pretende conseguir.

La Comisión estima que la reducción del volumen de deuda que se desea cancelar es necesaria para garantizar que no se produzcan efectos sobre el comercio intracomunitario que puedan resultar contrarios al interés común y para limitar, en la medida de lo posible, el posible perjuicio de la competencia intracomunitaria. El peligro de falseamiento de la competencia en el futuro queda también reducido por el hecho de que el Rover Group tratará de convertirse en fabricante especializado y se retirará gradualmente del mercado de producción en grandes series de automóviles. En efecto, diversos estudios prospectivos prevén un incremento notable de la demanda de los automóviles más selectos.

Sin embargo, la Comisión considera que, aun cuando British Aerospace hiciera uso de los beneficios fiscales del Rover Group, no se producirían efectos nocivos sobre los intercambios comerciales. Por consiguiente, la Comisión no formula objeción alguna a la transferencia de beneficios fiscales del Rover Group a British Aerospace dentro de los límites establecidos en la legislación fiscal británica.

- iv) Los problemas industriales y de desempleo no deben transferirse de un Estado miembro a otro.

La aplicación por parte del Rover Group de su plan de empresa no le permitirá aumentar su cuota de mercado y no producirá efectos adversos sobre la utilización de la capacidad de otros fabricantes comunitarios de automóviles. Por consiguiente, las ayudas al Rover Group no provocarán la pérdida de puestos de trabajo en otros Estados miembros.

En conclusión, la ayuda que se concederá al Rover Group en forma de cancelación de deudas por valor de 469 millones de libras esterlinas, si British Aerospace decide adquirir la empresa al precio de 150 millones de libras esterlinas, debería permitir a dicha firma recuperar su viabilidad y, mediante la reestructuración prevista, contribuir a evitar los problemas estructurales que el sector comunitario del automóvil podría tener en el futuro. Por estos motivos, la Comisión considera que esta ayuda fomenta el desarrollo del sector a nivel comunitario sin afectar adversamente a las condiciones de los intercambios en forma contraria al interés común.

Ello no obstante, la limitación de los efectos nocivos sobre el comercio depende en buena medida de que la reestructuración prevista se lleve a cabo en el plazo establecido. Más aún, conforme a la Decisión de la Comisión de 1987 sobre la reestructuración de la antigua división de vehículos comerciales del Rover Group, se ha previsto el cierre de tres instalaciones de producción durante el año

en curso. Así, se impone garantizar que la ayuda al Rover Group no produzca efectos negativos sobre la competencia en uno o en varios de los mercados en los que dicha empresa está presente y que no afecte de forma adversa a los flujos comerciales dentro de la Comunidad en forma contraria al interés común. En consecuencia, aun cuando la Comisión considera que la excepción prevista en la letra c) del apartado 3 del artículo 92 puede aplicarse a la ayuda que se prevé conceder al Rover Group, su autorización será sólo válida si se cumplen determinados requisitos con objeto de garantizar que no se alteren las condiciones de los intercambios en forma contraria al interés común,

HA ADOPTADO LA PRESENTE DECISIÓN:

Artículo 1

La ayuda al Rover Group por un importe de 800 millones de libras esterlinas, notificada a la Comisión, en forma de aportación de capital para la cancelación del endeudamiento de la empresa concedida en 1988 en el marco de la adquisición de la misma por parte de British Aerospace es compatible con el mercado común, conforme a lo dispuesto en la letra c) del apartado 3 del artículo 92 del Tratado, hasta un máximo de 469 millones de libras esterlinas, siempre y cuando el Gobierno del Reino Unido:

1. no modifique las condiciones de venta previstas y notificadas a la Comisión y, en particular, las siguientes:
 - el precio de compra pagado por British Aerospace será de 150 millones de libras esterlinas,
 - British Aerospace asumirá todos los costes de reestructuración futuros;
 - el Rover Group no hará uso de más de 500 millones de libras esterlinas de los 1 600 millones de libras esterlinas de pérdidas fiscales; el Rover Group continuará asumiendo dichas pérdidas comerciales fiscales,
 - British Aerospace no podrá revender las divisiones centrales del Rover Group durante los próximos cinco años so pena de verse obligada a pagar una multa de un máximo de 650 millones de libras esterlinas, con excepción del importe de la cancelación del endeudamiento, que deberá limitarse a 469 millones de libras esterlinas;
2. garantice que la ayuda sólo se utilizará para el reembolso del endeudamiento financiero del Rover Group;
3. se abstenga de conceder al Rover Group otras ayudas en forma de aportaciones de capital y cualesquiera otras ayudas discrecionales con excepción de las subvenciones regionales, que no excederán de 78 millones de libras esterlinas, en apoyo de los futuros programas de inversión del Rover Group hasta 1992. Dichas subvenciones sólo podrán concederse en la medida de que el programa de inversión comunicado a la Comisión se lleve plenamente a la práctica;

4. garantice que British Aerospace llevará plenamente a la práctica el plan estratégico del Rover Group hasta finales de 1992, de acuerdo con la información remitida a la Comisión;
5. garantice que las cantidades presupuestadas no gastadas o derivadas de la reevaluación de las partidas de endeudamiento remitidas a la Comisión serán reembolsadas al Gobierno del Reino Unido antes del término de la vigencia de dicho plan estratégico;
6. garantice que, una vez que haya pasado a manos privadas, el Rover Group dejará de disfrutar de las garantías parlamentarias ofrecidas en relación con las obligaciones asumidas por el comprador y se abstenga de ofrecer garantías sobre las ulteriores obligaciones asumidas por el Rover Group tras la conclusión de la venta.

Durante la aplicación del plan estratégico, el Gobierno del Reino Unido remitirá a la Comisión un informe semestral sobre los resultados comerciales, modificaciones de capacidad, cifras de producción, política de precios y exportaciones intracomunitarias por productos del Rover Group, así como un informe pormenorizado de todas las medidas de reestructuración adoptadas en los seis meses precedentes.

Artículo 2

El importe restante de la ayuda notificada en favor del Rover Group en forma de aportación de capital y que

asciende a 331 millones de libras esterlinas constituye una ayuda de Estado incompatible con el mercado común, conforme a lo dispuesto en el artículo 92 del Tratado y, por consiguiente, no podrá concederse.

Artículo 3

El Gobierno del Reino Unido informará a la Comisión, en el plazo de dos meses a partir de la notificación de la presente Decisión, acerca de las medidas adoptadas en cumplimiento de la misma.

Artículo 4

El destinatario de la presente Decisión será el Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte.

Hecho en Bruselas, el 13 de julio de 1988.

Por la Comisión

Peter SUTHERLAND

Miembro de la Comisión