

## DECISIONE DELLA COMMISSIONE

del 13 luglio 1988

concernente gli aiuti concessi dal governo del Regno Unito a Rover Group,  
impresa costruttrice di autoveicoli

(Il testo in lingua inglese è il solo facente fede)

(89/58/CEE)

LA COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE,

visto il trattato che istituisce la Comunità economica europea, in particolare l'articolo 93, paragrafo 2, primo comma,

dopo aver intimato, ai sensi del suddetto articolo, ai terzi interessati di presentare le loro osservazioni,

considerando quanto segue :

## I

Con lettera del 14 marzo 1988 della sua rappresentanza permanente, il governo del Regno Unito ha notificato alla Commissione la sua intenzione di procedere all'apporto di nuovo capitale a Rover Group nell'ambito dell'operazione di vendita delle rimanenti attività di produzione di automobili da turismo e veicoli fuori strada del gruppo a British Aerospace. Tale notifica faceva seguito alla dichiarazione pronunciata al Parlamento britannico il 1° marzo 1988, nella quale si annunciava che British Aerospace aveva manifestato il proprio interesse all'acquisto della quota dello Stato nella società in questione e la previsione che il negoziato in esclusiva si sarebbe concluso entro il 30 aprile.

Il 29 marzo 1988 la Commissione decideva di avviare la procedura dell'articolo 93, paragrafo 2 del trattato CEE, nei confronti del piano di aiuti notificato dal governo britannico. Dato che l'apporto di nuovo capitale sarebbe destinato a ridurre l'onere finanziario nonché le obbligazioni relative al rimborso del debito di Rover Group, la Commissione ha ritenuto che ciò avrebbe attribuito a Rover Group un vantaggio, in termini di concorrenza, rispetto agli altri costruttori comunitari nel settore automobilistico.

La misura in questione, infatti, conteneva elementi di aiuto che rientravano nel campo dell'articolo 92, paragrafo 1 del trattato CEE, e che non venivano contestati dal governo britannico.

Le ragioni principali dell'avvio della procedura consistevano nel pericolo di distorsioni della concorrenza a causa della sensibilità del settore automobilistico, nell'assenza di cifre relative alla proposta di remissione del debito e nella mancanza di informazioni concernenti eventuali iniziative di ristrutturazione complementari.

Con lettera del 30 marzo 1988, la Commissione assegnava al governo britannico un termine per la presentazione di osservazioni. In conformità dell'articolo 93, paragrafo 2, anche agli altri Stati membri ed ai terzi interessati veniva attribuito un termine per la presentazione di osservazioni.

## II

Il governo del Regno Unito presentava le proprie osservazioni, ai sensi della procedura, con le lettere del 29 aprile, 18 maggio, 26 maggio, 6 giugno, 14 giugno, 7 luglio e 12 luglio 1988, fornendo informazioni circostanziate in merito ai termini dell'accordo, gli sforzi di ristrutturazione che Rover Group si impegnava a intraprendere in futuro, le attività del gruppo, la sua situazione dal punto di vista finanziario e fiscale nonché le sue prospettive per il futuro.

In particolare, il governo britannico comunicava le seguenti condizioni principali del contratto di compravendita stipulato il 29 marzo 1988 :

- il governo del Regno Unito intende procedere a un apporto di capitale di 800 milioni di £ a Rover Group diretto ad eliminare l'indebitamento della società ;
- British Aerospace pagherebbe subito dopo al suddetto governo la somma di 150 milioni di £ per l'acquisto della sua quota del 99,8 % nel Rover Group ;
- British Aerospace coprirebbe tutti i costi relativi alla futura ristrutturazione di Rover Group ;
- Rover Group non utilizzerebbe più di 500 milioni degli attuali 1 600 milioni di £ di riporto fiscale che resterebbero all'interno del gruppo ;
- le assicurazioni date in sede parlamentare dai vari governi britannici in relazione alle obbligazioni di Rover Group, sono state sostanzialmente modificate ed escluderebbero i nuovi impegni assunti dal gruppo dopo il perfezionamento della cessione ;
- il governo britannico ha indicato che non darà nessuna delle garanzie normalmente collegate a operazioni di vendita di questo tipo, oltre alle garanzie formali afferenti alle quote in possesso dello Stato ;
- British Aerospace si impegnerebbe a non porre in vendita i rami di attività di Austin Rover e/o Land Rover, né i loro marchi, per i prossimi cinque anni. Qualora ciò dovesse verificarsi, British Aerospace incorrerebbe in una ammenda pari nel massimo a 650 milioni di £ da pagare allo Stato.

È stato inoltre deciso che la vendita potrà essere perfezionata solo previa autorizzazione della Commissione delle Comunità europee e dei soci di British Aerospace.

Alla luce dell'esperienza acquisita in circostanze analoghe nel 1986, le autorità britanniche erano giunte alla conclusione che non sarebbe stato opportuno procedere nel caso di Austin Rover a una vendita all'asta pubblica aperta a tutti gli interessati. Esse hanno dichiarato che nel giungere a tale conclusione è stato tenuto pienamente conto del punto di vista commerciale espresso dal consiglio di amministrazione di Rover Group e cioè che l'impresa avrebbe rischiato di non sopravvivere a tale operazione e che era stata presa in considerazione quindi una manifestazione di interesse spontanea, di British Aerospace, all'acquisto dell'intera quota dello Stato di Rover Group.

Anche se a British Aerospace venne concesso un periodo di negoziato in esclusiva il governo britannico chiarì che qualora fosse stata presentata una offerta da parte di terzi essa sarebbe stata esaminata prima di arrivare a una decisione definitiva in merito all'offerta di British Aerospace. Secondo il governo britannico, prima della conclusione del contratto con British Aerospace, sono pervenute diverse manifestazioni di interesse riservate da parte di terzi ma nessuna di esse conteneva una offerta precisa.

Il piano di gruppo 1988-1992 prevede investimenti e costi di ristrutturazione per un totale di 1 553 milioni di £. Inoltre è prevista una notevole riduzione di capacità per quanto riguarda gli impianti di montaggio e componentistica di Austin Rover al fine di aumentare la produttività e l'utilizzazione delle capacità. Il piano prevede una riduzione di capacità globale negli impianti di montaggio e componentistica degli autoveicoli di circa il 30%, il che risolverebbe quasi interamente il problema dell'attuale eccedenza di capacità che è all'incirca del 35%. Per quanto riguarda Land Rover, non sono previste ulteriori riduzioni di capacità oltre a quelle già effettuate nel 1985 e 1986.

Gli argomenti presentati dal governo britannico a favore del proprio progetto di aiuti a Rover Group possono essere riassunte come segue:

- l'aiuto è coerente con l'obiettivo di creare una struttura più competitiva per l'industria automobilistica della Comunità e, a parere del suddetto governo, è conforme agli obiettivi e alla politica della Comunità in tale settore;
- l'aiuto è direttamente connesso all'obiettivo del governo britannico di riportare tutta l'attività di Rover Group nell'ambito delle leggi del mercato;
- senza l'apporto di capitale in questione la cessione del gruppo risulterebbe impossibile in quanto senza il ripiano del suo grave indebitamento, il gruppo non potrebbe essere venduto. Tale vendita contribuirebbe inoltre a una più ampia ristrutturazione dell'industria automobilistica in Europa, oltre che per il presente soprattutto per il futuro, conformemente alla disciplina del mercato unico;

- il fatto che l'acquirente non sia un concorrente salva-guarda la concorrenza fra i costruttori di autoveicoli europei e dei paesi terzi evitando di ridurre il numero;
- il progetto di vendita del gruppo a British Aerospace completerebbe il ritiro dello Stato da ogni impegno diretto nell'industria automobilistica ed eliminerebbe la necessità di una sua futura partecipazione al finanziamento di Rover Group;
- secondo il governo britannico, il prezzo pagato da British Aerospace sarebbe il risultato di un normale negoziato e rappresenta un prezzo di acquisto appropriato. Nello stabilire il prezzo, sono stati tenuti presenti i seguenti aspetti. Il considerevole rischio inerente all'acquisto dato che la società in questione ha alle spalle un lungo periodo di gestione in passivo e solo recentemente ha raggiunto la redditività a livello d'esercizio. British Aerospace prevede che il flusso di cassa resterà negativo per diversi anni. Inoltre tale società opera in un settore industriale caratterizzato da una sovraccapacità globale a livello mondiale e soggetto ad una intensa concorrenza. Rover Group deve ancora completare il processo di ristrutturazione produttiva verso la fascia delle automobili di lusso, e ancora per diversi anni non potrà disporre di una gamma di modelli adeguata. Oltre ciò, il contratto di vendita esclude quelle garanzie che normalmente vengono assunte dal venditore mentre British Aerospace si è impegnata a non cedere le attività principali per un periodo di cinque anni. Infine si dovrebbe tener conto dei benefici potenziali a cui British Aerospace ha rinunciato in conseguenza dell'accordo per l'importo delle perdite e delle agevolazioni fiscali accumulate da Rover Group. L'apporto di capitale per 800 milioni di £ è soggetto alla clausola secondo cui, se British Aerospace non rispetterà le condizioni indicate sopra, Rover Group deve pagare al governo britannico un'ammenda fino a un massimo di 650 milioni di £.

Altri due Stati membri e diversi terzi interessati hanno presentato osservazioni in merito alla procedura in questione.

### III

Il progetto di cessione di Rover Group a British Aerospace determina il ritiro definitivo dello Stato dall'industria automobilistica. Dal 1975, quando il governo britannico acquistò una partecipazione di maggioranza in British Leyland Motor Corporation, sono stati conferiti 2 910 milioni di £ sotto forma di capitale azionario in British Leyland Public Limited Company, che nel 1986 mutò la propria denominazione in Rover Group plc. L'attuale decisione va vista nel contesto delle precedenti decisioni della Commissione relative ai progetti di aiuti di Stato a favore di Rover Group (ex British Leyland).

Nella sua decisione del 5 giugno 1975, la Commissione non sollevò obiezioni nei confronti del progetto del governo del Regno Unito di concedere 900 milioni di £ a

British Leyland fra il 1975 e il 1978 sotto forma di 200 milioni di £ in capitale azionario, 200 milioni di £ in garanzie finanziarie e 500 milioni di £ sotto forma di mutui a lungo termine. Tali misure di aiuto riguardavano un piano di ristrutturazione che avrebbe ridotto le capacità di produzione automobilistica di British Leyland al suo attuale livello fissato nel rapporto Reyder. La notifica del piano di aiuti inoltre indicava che sarebbero stati necessari, nel periodo 1978-1981, ulteriori mutui per 500 milioni di £. La Commissione poté controllare i vari sforzi di ristrutturazione nonché i conferimenti degli aiuti attraverso le successive relazioni biannuali.

Con la decisione del 22 giugno 1978 la Commissione non sollevò obiezioni nei confronti delle modifiche al piano di ristrutturazione originale, adottato nel 1975, che prevedevano cambiamenti nel calendario dei versamenti e nel tipo degli aiuti. Su un totale di 1 miliardo di £ in mutui a lungo termine, 450 milioni di £ sarebbero stati conferiti nel 1978 nella forma di un apporto di capitale fresco. Tale modifica delle misure di aiuto venne decisa dal governo britannico a causa della crescente riduzione della quota detenuta dalla British Leyland sul mercato britannico. Gli obiettivi generali fissati nel piano di gruppo del 1978 non erano diversi da quelli del piano originale del 1975.

Con la decisione del 24 marzo 1980, la Commissione non sollevava obiezioni nei confronti delle ulteriori modifiche al piano di ristrutturazione originale adottato nel 1975, che prevedevano un cambiamento nel tipo di aiuti mentre il loro importo veniva leggermente aumentato. Il governo britannico conferiva 300 milioni di £ di nuovo capitale azionario, di cui 225 milioni di £ al saldo del bilancio di 1 miliardo di £ fissato nel 1975, nonché un ulteriore aiuto di 75 milioni di £.

Nella sua decisione del 28 luglio 1981 la Commissione autorizzava il conferimento di 990 milioni di £ di capitale azionario a sostegno del piano di gruppo 1981-1985. Di tale importo, 610 milioni di £ erano destinati alle attività in perdita della società e 130 milioni di £ a misure di carattere sociale. Nel nuovo piano, erano previste notevoli riduzioni di capacità nella produzione di autoveicoli ottenute attraverso diverse chiusure di impianti. La Commissione poté seguire attraverso le successive relazioni biannuali le misure di ristrutturazione, le concessioni degli aiuti e il volume degli investimenti notificati.

Con la decisione del 10 gennaio 1985, la Commissione annunciava che il governo britannico non avrebbe conferito a British Leyland i rimanenti 10 milioni di £ previsti nel 1981 e, contemporaneamente, veniva ritirato un ulteriore progetto di 100 milioni di £ diretto a coprire nuove riduzioni di capacità nell'attività di produzione di veicoli industriali.

Con la decisione del 18 marzo 1987, la Commissione autorizzava un apporto di capitale di 680 milioni di £ a Rover Group al fine di agevolare la privatizzazione delle attività di produzione di veicoli industriali e bus. Tale

aiuto riguardava i costi di ristrutturazione passati e futuri di entrambe tali attività, che comprendevano per l'altro notevoli riduzioni di capacità di produzione per bus e veicoli industriali. Tale processo di ristrutturazione viene seguito dalla Commissione attraverso relazioni trimestrali.

#### IV

L'ex British Leyland Group, che realizzò utili per l'ultima volta nell'esercizio finanziario 1975-1976, possedeva in quel periodo 68 impianti di produzione nel Regno Unito, di cui 37 nel settore automobilistico, 12 in quello dei veicoli industriali e 19 in quello dei prodotti speciali. British Leyland inoltre era proprietaria totalmente o parzialmente di 26 impianti di produzione all'estero, per un totale di 94 impianti produttivi sparsi in tutto il mondo.

In seguito, conformemente ai successivi piani di gruppo, molti impianti sono stati chiusi alla fine degli anni '70 e agli inizi degli anni '80. Degli originali 170 000 posti di lavoro, se ne sono potuti conservare solo 45 000. Tale riduzione della forza lavoro è dovuta, oltre che alle varie chiusure e alla razionalizzazione degli impianti rimasti, alla decisione del governo di cedere l'intero gruppo al settore privato. Dopo la cessione delle partecipazioni all'estero e delle attività del settore non automobilistico nel Regno Unito, il reparto automobili di lusso « Jaguar Cars » venne venduto nel 1984 a privati. Nel 1987 vennero privatizzati il settore dei veicoli industriali e quelli dei ricambi e dei componenti. In totale, dal 1978, sono state cedute circa 46 delle attività del gruppo. Tale ristrutturazione è stata tenuta in considerazione dalla Commissione al momento della autorizzazione delle varie misure di aiuto.

La posizione del gruppo sul mercato automobilistico europeo è decresciuta in misura conseguente. Nel 1974 il gruppo vendeva 468 000 automobili sul mercato britannico, corrispondenti a una quota di mercato del 32,7 % e ne esportava 361 000. Nel 1987 Rover Group ha venduto 297 000 automobili nel Regno Unito, corrispondenti a una quota di mercato del 14,7 % e ne ha esportate 143 000.

Attualmente Rover Group comprende due attività principali, vale a dire il reparto autoveicoli da turismo, Austin Rover, e il reparto veicoli fuori strada, Land Rover, che hanno realizzato in totale nel 1987 un fatturato di circa 3 miliardi di £. Inoltre il gruppo detiene ancora partecipazioni di minoranza in sei ex affiliate, la più importante delle quali è costituita dalla partecipazione del 40 % in DAF BV. La struttura di produzione è la seguente: il montaggio avviene a Cowley e Longbridge, le carrozzerie vengono prodotte a Swindon e a Leamelli, i motori a Drews Lane e Longbridge e i cambi a Longbridge. I veicoli fuori strada e i loro componenti vengono prodotti a Solihull. Nel 1987, anno in cui Rover Group ha ottenuto il migliore risultato degli anni '80 in termini di produzione e di vendite, l'utilizzazione globale delle capacità nei suddetti impianti non ha superato il 60 %.

Rover Group produce attualmente nel reparto dei veicoli da turismo 9 diversi modelli di cui 5 sviluppati congiuntamente con Honda. La cooperazione Honda-Austin Rover si è sviluppata costantemente, dopo il primo accordo concluso alla fine del 1979. La produzione di modelli studiati in comune costituisce il 29 % della produzione di Austin Rover. Di questa percentuale l'1,4 %, vale a dire 6 700 automobili, portano il marchio Honda. La percentuale di modelli sviluppati congiuntamente sul totale della produzione automobilistica aumenterà rapidamente con avvio previsto per l'anno prossimo, della produzione della « R8/Honda Concerto ». Di conseguenza, la percentuale di automobili con marchio Honda passerà dall'1,4 % all'8 % agli inizi degli anni '90.

Rover Group è sempre più dipendente da Honda per la fornitura di componenti. Honda fornisce attualmente a Austin Rover 2 tipi di motori. A partire dal 1989, il nuovo impianto di motori Honda di Swindon fornirà circa 70 000 motori supplementari per la « R8/Honda Concerto ».

Per quanto riguarda gli aspetti tecnologici, Rover Group ha investito somme notevoli nell'ammmodernamento dei propri impianti di montaggio, in particolare a Longbridge. L'automazione degli impianti di montaggio dei fuoristrada invece è molto meno avanzata e può essere considerata fabbricazione semimanuale. Per quanto riguarda i componenti di Austin Rover, almeno una parte della produzione è superata, ad esempio taluni motori e tipi di trasmissioni hanno rispettivamente 36 e 29 anni.

## V

Nell'esame della compatibilità con il mercato comune del progetto di intervento pubblico a favore di Rover Group, la Commissione ha verificato in che misura tale intervento contiene elementi di aiuto ai sensi degli articoli 92 e 94 del trattato.

Il progettato ripiano del debito, per 800 milioni di £, che Rover Group otterrebbe una volta avvenuta l'acquisizione da parte di British Aerospace, libererebbe il gruppo dagli oneri finanziari e di rimborso del debito, che esso dovrebbe altrimenti sostenere nei prossimi anni. Dato che il prezzo di acquisto di 150 milioni di £ che l'acquirente è disposto a pagare è inferiore all'apporto di capitale progettato, British Aerospace acquisterebbe Rover Group per un prezzo negativo. In normali condizioni di mercato è escluso che un qualunque socio sia disposto a fornire una somma destinata al ripiano di un debito della sua società, superiore al suo prezzo di acquisto. In tali circostanze il ripiano del debito progettato dal governo britannico, attribuirebbe a Rover Group un vantaggio concorrenziale rispetto agli altri costruttori del settore automobilistico CEE. Anche nell'ipotesi che il prezzo di acquisto progettato rispecchi equamente il valore netto reale di mercato della società, bisogna concludere che l'apporto di capitale sotto forma di ripiano di un debito nella forma progettata

costituisce un aiuto ai sensi dell'articolo 92, paragrafo 1 del trattato. Va osservato che già nella notifica della misura progettata, il governo britannico non ha contestato l'elemento di aiuto contenuto nel ripiano del debito.

Il governo britannico si è impegnato a non concedere in futuro ulteriori aiuti discrezionali a Rover Group fatta eccezione, come comunicato dallo stesso governo nel corso della procedura, per la sua intenzione di sostenere una parte degli investimenti di Rover Group (circa 843 milioni di £) in aree assistite attraverso aiuti regionali nell'ambito del Regional Selective Assistance Scheme. Nonostante il fatto che le regioni in cui tali investimenti verranno effettuati possono ottenere aiuti regionali fino a un massimale del 20 % di equivalente sovvenzione netta, ai termini dell'autorizzazione della Commissione del 1984 il governo britannico tuttavia si è impegnato a limitare tale aiuto regionale a 78 milioni di £.

Gli aiuti da fornire a Rover Group incidono sugli scambi fra gli Stati membri in quanto esiste un intenso interscambio comunitario per tutti i prodotti fabbricati da Rover Group. Infatti, per quanto riguarda gli autoveicoli da turismo, nel 1987 l'interscambio fra Stati membri ammontava a 5,33 milioni di unità, di cui 152 000 unità erano esportate dal Regno Unito in altri Stati membri. Nel 1987, Rover Group ha esportato 116 000 automobili in altri Stati membri, vale a dire il 22 % della sua produzione totale di autoveicoli nel Regno Unito.

Secondo il governo britannico l'apporto di capitale progettato di 800 milioni di £ corrisponde al 99,9 % del debito finanziario netto di Rover Group al momento dell'acquisto. Il bilancio consolidato di Rover Group del 1987 indica un indebitamento netto di 585,8 milioni di £ al 31 dicembre 1987. Secondo il governo britannico, tale somma non rappresenta il vero indebitamento delle attività di Rover Group; infatti alla somma di 585,8 milioni di £ devono essere aggiunti 139,3 milioni di £, in corrispondenza dei costi di ristrutturazione da sostenere nei prossimi anni per quanto riguarda le attività di produzione di veicoli industriali di Rover Group. A questo riguardo la Commissione, nella decisione del 18 marzo 1987, ha dichiarato che, prima dell'insorgere di tali costi di ristrutturazione, Rover Group avrebbe dovuto utilizzare tali fondi temporaneamente per ridurre il debito delle restanti attività. Come risulta dalle relazioni trimestrali redatte per la Commissione, al 31 dicembre 1987 Rover Group era sempre impegnato a utilizzare 139,3 milioni di £ in tale ristrutturazione, il che quindi contribuiva ulteriormente a sminuire il vero livello dell'indebitamento globale di Rover Group. A questo proposito va osservato che la chiusura di tre impianti di fabbricazione di veicoli industriali dovrebbe avvenire alla fine del 1988.

L'inclusione di tale voce porta l'indebitamento globale di Rover Group al 31 dicembre 1987, a 725,1 milioni di £. Il governo britannico ha sostenuto che, per determinare il vero livello di indebitamento al momento della vendita, si dovrebbe tener conto, ai fini del calcolo del debito, anche

dei costi relativi allo sciopero verificatosi a Solihull, Land Rover, che ammontano a 25 milioni di £ e dell'aumento del debito nel primo semestre del 1988, dovuto soprattutto ad interessi stimati a 51 milioni di £. L'indebitamento del gruppo al momento dell'acquisto sarebbe quindi di 801,1 milioni di £.

La Commissione tuttavia, dopo un attento esame, è giunta alla conclusione che il calcolo del debito riportato sopra non è corretto in quanto le seguenti voci, che sono state incluse nel calcolo del governo britannico, non devono essere considerate veri debiti finanziari, ma piuttosto come capitale di esercizio:

- i) anticipazioni da parte di società finanziaria associata: 155,8 milioni di £;
- ii) ratei in scadenza dopo più di un anno: 25,1 milioni di £;
- iii) sciopero Land Rover: 25 milioni di £;
- iv) aumento del debito nel primo semestre 1988: 26 milioni di £.

Le voci indicate sopra vanno aggiunte al totale di 231,9 milioni di £, in modo che la Commissione ritiene che il debito finanziario netto totale di Rover Group sia di 569,2 milioni di £. Nel giungere a tale conclusione, la Commissione ha tenuto conto delle seguenti considerazioni:

- ad i) Tale somma è destinata al finanziamento delle scorte di autoveicoli finiti nel periodo fra l'invio del veicolo in deposito a un distributore e il momento della vendita. Tale finanziamento è fornito da una società associata denominata Wholesale Vehicle Finance Ltd (WVF), 20 % della quale è di proprietà di Rover Group e l'80 % di Lombard North Central.

Fino all'esercizio finanziario 1986, tale voce figurava nei libri contabili di Rover Group fra i crediti nella valutazione delle scorte. A partire dal 1987, i revisori di Rover Group, Coopers & Lybrand, hanno ritenuto più appropriato indicare tali fondi forniti da WVF come voce separata nell'elenco dei crediti in scadenza nei 12 mesi seguenti. Va osservato che Rover Group non è obbligato a collocare tale voce fra i prestiti: a questo riguardo la prassi comunemente seguita fra le società del Regno Unito non è uniforme.

La Commissione ritiene che tale voce costituisca chiaramente un finanziamento di capitale di esercizio in quanto consiste in un finanziamento delle scorte.

- ad ii) L'elemento principale nella riserva ratei a lungo termine è costituito dalle passività connesse a garanzie offerte sulle automobili vendute sul mercato degli Stati Uniti, dato che su tale mercato i periodi di garanzia richiesti sono più lunghi. Garanzie simili, che coprono un periodo inferiore

ad un anno per vendite di automobili effettuate altrove, non vengono considerate dai revisori di Rover Group un debito finanziario. La Commissione pertanto ha concluso che tali ratei costituiscono un normale costo di esercizio.

- ad iii) I costi diretti ed indiretti derivanti dallo sciopero dell'inizio del 1988 non devono essere considerati un debito finanziario, ma piuttosto un costo di esercizio ordinario. Inoltre, il governo britannico ha dimostrato che le vendite di Land Rover nei primi 4 mesi del 1988 non hanno subito ripercussioni, in quanto sono state superiori a quelle del corrispondente periodo del 1987. L'effetto immediato dello sciopero è stato mitigato dalla vendita delle scorte, il che ha costituito un beneficio dal punto di vista finanziario per la società, in quanto ha ridotto le scorte e i relativi costi.

- ad iv) L'aumento del debito nel primo semestre 1988, dovuto ad interessi sul debito di 800 milioni di £ per 41 milioni di £ e 10 milioni di £ di passività effettive per crediti e ratei, forma solo una parte del risultato economico semestrale. Secondo il governo britannico, Rover Group otterrà un utile di esercizio di 30 milioni di £ nel 1988. Inoltre, sono previsti utili eccezionali provenienti dalle vendite di attività nonché dalle affiliate nel corso di tale periodo. Inoltre, l'effetto negativo degli interessi passivi sugli utili sembra esagerato, in quanto, nel primo semestre del 1987, quando il debito era notevolmente superiore, il saldo fra interessi passivi e interessi attivi era di 32,2 milioni di £.

Anche se la Commissione ha ottenuto le prove che la situazione del debito si è notevolmente deteriorata nel corso del primo semestre 1988, alla luce di quanto sopra, essa è disposta ad accettare un importo ulteriore di 25 milioni di £ come parte del debito reale alla fine del 1987 corrispondente al pagamento degli interessi sul debito finanziario di 404 milioni di £ nel primo semestre 1988 (esclusi gli accantonamenti per ristrutturazione pari a 139,3 milioni di £).

Ciò porta il debito netto stimato al 30 giugno 1988 a 569,2 milioni, che comprendono 139,3 milioni di £ per futuri costi di ristrutturazione del settore veicoli industriali di Rover Group.

In conclusione, la Commissione ritiene che il progettato ripiano del debito di 800 milioni di £ contenga 231,9 milioni di £ di capitale di esercizio che non può essere considerato debito finanziario. Ciò è in contrasto con il contenuto della lettera del 29 aprile 1988, nella quale il governo britannico ha sostenuto che l'apporto di capitale riguarda esclusivamente l'indebitamento di Rover Group e non costituisce capitale di esercizio. Gli apporti di capitale di esercizio attraverso aiuti corrispondono chiaramente ad aiuti di esercizio. A questo riguardo la politica costante

della Commissione è di non accettare aiuti di esercizio in quanto l'attività ordinaria e giornaliera di una società deve essere finanziata esclusivamente con risorse diverse dagli aiuti. Questo tanto più in quanto gli aiuti di Stato concessi attraverso siffatte operazioni hanno effetti particolarmente negativi sulla concorrenza in quanto conferiscono un vantaggio sui costi diretto e immediato nei confronti dei concorrenti, mentre non soddisfano nessuno dei criteri di cui all'articolo 92, paragrafo 3, lettera c). Ciò vale in particolare per aiuti al funzionamento concessi in settori, come quello automobilistico, che sono particolarmente sensibili a livello comunitario.

Una volta determinato il debito finanziario netto reale in 569,2 milioni di £, la Commissione ha ritenuto che in normali condizioni di mercato non sussistano ragioni per cui il ripiano della totalità di tali debiti sia indispensabile ai fini della cessione della società a un investitore privato. A questo riguardo va osservato che il valore netto del gruppo accertato in sede di revisione, alla fine del 1987, che corrisponde al valore netto contabile degli attivi esclusi in mutui, è stato determinato in 333,7 milioni di £. Tuttavia, secondo stime effettuate dalla Commissione e da vari esperti esterni, il valore netto reale della società è di gran lunga inferiore a tale importo, tenendo conto dei flussi di cassa negativi che si verificheranno nei prossimi anni e dei notevoli rischi commerciali cui andrà incontro la società in futuro.

Va osservato inoltre che l'indebitamento attuale della società non è eccessivo. Il rapporto debito/fatturato di Rover Group, pari al 18 % circa, è comparabile a quello di vari altri costruttori automobilistici comunitari.

## VI

L'articolo 92, paragrafo 3 del trattato CEE elenca i tipi di aiuti che possono essere considerati compatibili con il mercato comune. Tale compatibilità deve essere nel contesto comunitario e non di un singolo Stato membro.

Ai fini della salvaguardia del corretto funzionamento del mercato comune e tenuto conto dei principi dell'articolo 3, lettera f), le deroghe al principio dell'articolo 92, paragrafo 1 del trattato CEE, di cui all'articolo 92, paragrafo 3, debbono essere interpretate restrittivamente in occasione dell'esame di un regime di aiuti o di una qualsiasi concessione di aiuti.

In particolare, esse possono essere applicate solo quando la Commissione giunge alla conclusione che il libero gioco delle forze di mercato da solo, in assenza degli aiuti, non avrebbe indotto l'eventuale beneficiario dell'aiuto ad adottare le iniziative dirette al raggiungimento di uno dei suddetti obiettivi.

Per quanto riguarda le deroghe previste all'articolo 92, paragrafo 3, lettere a) e c), per gli aiuti che promuovono o facilitano lo sviluppo di talune aree, va osservato che l'applicazione della misura di aiuto non può usufruire della deroga di cui all'articolo 92, paragrafo 3, lettera a) in quanto il tenore di vita non è anormalmente basso, né esiste una grave forma di sottoccupazione nelle regioni interessate nel presente caso, né la misura di aiuto in questione comprende elementi diretti ad agevolare lo sviluppo di talune ragioni economiche ai sensi dell'articolo 92, paragrafo 3, lettera c). Anche se parte degli impianti di produzione di Rover Group sono situati in aree assistite, l'aiuto proposto per il ripiano del debito di 800 milioni di £ non sarà concesso nell'ambito di un sistema di aiuto regionale e lo stesso governo del Regno Unito, infatti, non ha cercato di giustificare tali aiuti con motivi di ordine regionale.

Per quanto riguarda le deroghe di cui all'articolo 92, paragrafo 3, lettera b), discende da quanto precede che gli aiuti in questione non erano né diretti né adatti a promuovere la realizzazione di un importante progetto di comune interesse europeo oppure a porre rimedio a un grave turbamento dell'economia britannica. Il governo britannico non ha peraltro invocato tale deroga.

Per quanto riguarda la deroga prevista dall'articolo 92, paragrafo 3, lettera c) a favore di aiuti destinati ad agevolare lo sviluppo di talune attività economiche, la Commissione può considerare taluni aiuti di ristrutturazione compatibili con il mercato comune quando vengono soddisfatti taluni criteri (1).

I criteri debbono essere esaminati alla luce dei due principi dell'articolo 92, paragrafo 3, lettera c) secondo cui l'aiuto deve essere necessario allo sviluppo del settore dal punto di vista comunitario, e non deve falsare le condizioni degli scambi in misura contraria all'interesse comune (2).

Tali criteri sono stati sistematicamente verificati al fine di valutare la compatibilità del ripiano del debito totale stabilito dalla Commissione a 569,2 milioni di £.

- i) L'aiuto settoriale dovrebbe limitarsi ai casi in cui esso è giustificato da circostanze esistenti nell'industria in questione. L'aiuto dovrebbe condurre al ripristino dell'efficienza economica a lungo termine, risolvendo i problemi piuttosto che limitarsi a mantenere lo status quo rinviando decisioni e modifiche inevitabili.

(1) Ottava relazione di concorrenza, punto 176.

(2) Vedi sentenza del 17 settembre 1980, causa 730/79, Phillip Morris. Raccolta della giurisprudenza della Corte, 1980, pag. 2671.

L'industria automobilistica europea funziona attualmente a livelli estremamente elevati di utilizzazione delle capacità e praticamente tutti i costruttori sono tornati in attivo. Questo è il risultato di due anni consecutivi (1986 e 1987) di vendite record di automobili in Europa e degli sforzi di ristrutturazione intrapresi da diversi costruttori. Tuttavia, non si può escludere il rischio di un riapparire a medio termine di un eccesso di capacità nella CEE, dati i piani di espansione annunciati da diversi costruttori, la crescente penetrazione dei giapponesi attraverso sia importazioni dirette che investimenti interni e sempre più numerose opportunità di importazioni da paesi terzi con monete sottovalutate. Inoltre, a livello di mercato mondiale, esiste attualmente una sovraccapacità di diversi milioni di automobili all'anno.

Per questi motivi un programma di ristrutturazione di un costruttore automobilistico comunitario, diretto a una notevole riduzione di capacità, contribuisce a ridurre il pericolo di una futura eccedenza di capacità in tale settore.

Il piano di gruppo presentato da Rover Group e approvato da British Aerospace copre il periodo 1988-1992 e prevede una notevole riduzione di capacità nella costruzione di automobili e di componenti dell'ordine del 30 %. L'obiettivo centrale del piano è quello di trasformare a medio termine Rover Group da costruttore su larga scala a produttore specializzato nella fascia superiore del mercato, in grado di offrire una gamma limitata di modelli che presentino un maggior valore aggiunto e margini di profitto superiori. Se riuscirà a inserirsi in questa promettente nuova fascia di mercato e presumendo che continui la joint venture con Honda per lo sviluppo dei prodotti, Rover Group dovrebbe riuscire a ripristinare la propria efficienza economica a lungo termine. Dato che il processo di ristrutturazione comprende una serie di misure in attività diverse, oltre a richiedere un considerevole periodo esso è paragonabile agli sforzi già intrapresi da altri gruppi nel settore.

- ii) A meno che venga concesso per periodi relativamente brevi, l'aiuto dovrebbe essere progressivamente ridotto e chiaramente collegato alla ristrutturazione del settore interessato.

La misura prevista per il ripiano del debito viene presentata come l'ultimo aiuto discrezionale che il governo britannico intende concedere a Rover Group. Effettivamente, il Governo britannico si è impegnato a non concedere ulteriori aiuti a Rover Group in futuro, salvo il già citato aiuto regionale. A partire dal momento dell'acquisizione da parte di British Aerospace, i costi di ristrutturazione e tutti gli altri costi di esercizio dell'impresa saranno sostenuti interamente dal flusso di cassa della società, da risorse esterne e da British Aerospace.

Bisogna anche tener conto che parte del debito attuale di Rover Group è dovuto a sforzi di ristrutturazione che non hanno ricevuto aiuti, intrapresi al di fuori della attività di produzione di veicoli industriali, nel costo dell'esercizio 1986-1987, per un importo di 40 milioni di £ e che hanno portato a riduzioni di capacità.

L'aiuto in questione è chiaramente connesso alla ristrutturazione di Rover Group nel corso dei prossimi anni, dato l'impegno scritto, assunto da parte di British Aerospace nei confronti del governo britannico, di applicare il piano di gruppo 1988-1992.

- iii) L'intensità dell'aiuto dovrebbe essere proporzionale al problema che esso è destinato a risolvere, in modo da ridurre al minimo le distorsioni della concorrenza.

Un apporto di 569,2 milioni di £ per il ripiano del debito può essere considerato eccessivo rispetto ai costi di ristrutturazione e di investimento per 1 553 milioni di £ fra il 1988 e il 1992: esso corrisponderebbe infatti al 36,7 % del costo di ristrutturazione totale<sup>(1)</sup>. Tuttavia, l'intensità dell'aiuto da concedere in relazione al costo totale del piano di ristrutturazione dovrebbe essere proporzionale ai problemi che il piano intende risolvere, vale a dire il grado di sovraccapacità della società che deve essere eliminato attraverso una riduzione della capacità. La Commissione non può permettere quindi che venga annullata la totalità dell'indebitamento di Rover Group che ammonta a 569,2 milioni di £. Ciò porrebbe inoltre la società in una situazione finanziaria molto più favorevole, rispetto a quella della maggior parte dei suoi concorrenti comunitari che debbono sostenere un notevole livello di indebitamento. Senza l'aiuto, l'acquirente dovrebbe quindi farsi carico della totalità del debito finanziario di 569,2 milioni di £. La Commissione tuttavia riconosce, in una certa misura, i rischi commerciali già prospettati dal governo britannico, che British Aerospace si assume attraverso tale acquisizione e tiene conto dei notevoli costi di investimento e di ristrutturazione che Rover Group dovrà sostenere e ai quali British Aerospace si è pubblicamente impegnata a contribuire. La Commissione ritiene quindi che British Aerospace dovrebbe farsi carico di un importo minimo di 100 milioni di £, somma che rappresenterebbe il 17 % del debito finanziario di 569,2 milioni di £ determinato dalla Commissione e sarebbe proporzionale ai rischi commerciali che il nuovo proprietario dovrà sostenere. Questo porterebbe il progetto originale di ripiano del debito da 800 milioni di £ a 469 milioni di £.

<sup>(1)</sup> Dato che l'aiuto è sotto forma di ripiano di un debito, non è applicabile il calcolo di un equivalente sovvenzione netto in relazione ai futuri investimenti.

Il ripiano del debito di 469 milioni di £ corrisponde al 30 % del costo di ristrutturazione totale ed è quindi più coerente con la riduzione di capacità perseguita da Rover Group.

A parere della Commissione tale riduzione nel ripiano del debito è necessaria per garantire che gli scambi intracomunitari non siano falsati in misura contraria all'interesse comune e che le eventuali distorsioni della concorrenza intracomunitaria siano pertanto limitate. La futura distorsione della concorrenza sarà inoltre limitata dal fatto che Rover Group intende diventare un costruttore specializzato e si ritirerà gradualmente dal mercato delle automobili prodotte su larga scala. Le previsioni indicano una domanda notevolmente più forte per i modelli della fascia superiore di mercato rispetto a quella dei modelli prodotti su larga scala.

La Commissione non ritiene però che gli scambi verrebbero falsati dall'uso, da parte di British Aerospace, dei vantaggi fiscali di Rover Group. Pertanto la Commissione non muove obiezioni al trasferimento di tali vantaggi fiscali da Rover Group a British Aerospace nei limiti previsti dalla legislazione fiscale del Regno Unito.

- iv) I problemi di ordine industriale e di disoccupazione non dovrebbero essere trasferiti da uno Stato membro all'altro.

L'applicazione del piano di gruppo di Rover Group non darà a quest'ultimo la possibilità di incrementare la propria quota di mercato e non avrà effetti negativi sull'utilizzazione di capacità degli altri costruttori automobilistici comunitari. Gli aiuti a Rover Group non dovrebbero quindi provocare perdite di posti di lavoro negli altri Stati membri.

In conclusione, l'aiuto sotto forma di ripiano di un debito di 469 milioni di £ da concedere a Rover Group nel caso della sua cessione a British Aerospace per 150 milioni di £, dovrebbe portare al ripristino dell'efficienza economica della società e, attraverso la proposta ristrutturazione, contribuire ad evitare quei problemi strutturali che l'industria automobilistica comunitaria potrebbe incontrare nel prossimo futuro. Per tali ragioni la Commissione ritiene che l'aiuto agevoli lo sviluppo del settore in questione a livello comunitario senza falsare le condizioni degli scambi in misura contraria all'interesse comune.

La limitazione degli effetti di distorsione degli scambi provocati dall'aiuto dipende tuttavia soprattutto dal fatto che la futura ristrutturazione avvenga entro i termini previsti. Inoltre, nell'ambito della decisione della Commissione del 1987 concernente la ristrutturazione delle attività di produzione di veicoli industriali di Rover Group, tre impianti di produzione dovrebbero venir chiusi

già entro quest'anno. È necessario quindi fare in modo che l'aiuto a Rover Group non falsi la concorrenza in uno o più mercati sui quali il gruppo opera e non incida negativamente sulle condizioni degli scambi all'interno della Comunità, in misura contraria all'interesse comune. Di conseguenza, se da un lato la Commissione ritiene che sia applicabile all'aiuto per il Rover Group la deroga prevista all'articolo 92, paragrafo 3, lettera c) del trattato CEE, dall'altro l'autorizzazione dello stesso è valida solo se vengono osservate talune condizioni atte a garantire che le condizioni degli scambi non vengano falsate in misura contraria all'interesse comune,

HA ADOTTATO LA PRESENTE DECISIONE :

#### Articolo 1

L'aiuto a Rover Group per un valore di 800 milioni di £, notificato alla Commissione previsto sotto forma di un apporto di capitale diretto al ripiano del debito, da concedersi nel 1988 nell'ambito dell'acquisto di Rover Group da parte di British Aerospace, è compatibile con il mercato comune ai sensi dell'articolo 92, paragrafo 3, lettera c) del trattato CEE, fino a un importo massimo di 469 milioni di £, a condizione che il governo del Regno Unito :

1. non modifichi le condizioni di vendita previste e comunicate alla Commissione e in particolare quelle seguenti :
  - il prezzo di acquisto versato da British Aerospace sarà di 150 milioni di £ ;
  - British Aerospace sosterrà tutti i costi di ristrutturazione futuri ;
  - Rover Group non userà più di 500 milioni di £ degli attuali 1 600 milioni di £ di importo fiscale, che resteranno all'interno di Rover Group ;
  - British Aerospace pagherà una ammenda fino a 650 milioni di £, qualora ponga in vendita le attività fondamentali di Rover Group entro i prossimi cinque anni, con la deroga dell'importo del ripiano del debito che deve essere limitato a 469 milioni di £ ;
2. assicuri che l'aiuto sia utilizzato esclusivamente per il rimborso dei debiti finanziari di Rover Group ;
3. si astenga dal concedere ulteriori aiuti sotto forma di apporti di capitale e qualsiasi altra forma di aiuti discrezionali a Rover Group, salvo una sovvenzione regionale non superiore a 78 milioni di £, a sostegno dei futuri piani di investimento di Rover Group fino al 1992. Questa potrà essere concessa solo se il piano di investimento comunicato alla Commissione verrà pienamente attuato ;

4. assicuri che British Aerospace completerà il piano di gruppo di Rover Group entro il 1992 conformemente ai particolari comunicati alla Commissione;
5. assicuri che, se in ordine alle varie voci debitorie comunicate alla Commissione risultino importi non spesi o sopravvalutati, le relative somme verranno restituite al governo britannico al più tardi all'atto del completamento del piano di gruppo;
6. assicuri che Rover Group, una volta passato in mani private, non benefici più delle assicurazioni parlamentari fornite in relazione agli obblighi assunti dall'acquirente e, inoltre, si astenga dal garantire nuovi obblighi assunti da Rover Group dopo il perfezionamento della vendita.

Durante l'applicazione del piano di gruppo il governo britannico presenterà alla Commissione relazioni semestrali concernenti l'andamento commerciale di Rover Group, le modifiche alle capacità di produzione, la politica dei prezzi e le esportazioni intracomunitarie per prodotto nonché una analisi approfondita di tutte le misure di ristrutturazione attuate nei sei mesi precedenti.

#### *Articolo 2*

La parte rimanente dell'aiuto notificato a favore di Rover Group, previsto sotto forma di un apporto di capitale per

331 milioni di £, costituisce un aiuto di Stato incompatibile con il mercato comune ai sensi dell'articolo 92 del trattato CEE e non potrà quindi essere concesso.

#### *Articolo 3*

Il governo del Regno Unito informerà la Commissione in merito alle misure adottate per conformarsi alla presente decisione entro due mesi dalla sua notifica.

#### *Articolo 4*

Il Regno Unito di Gran Bretagna ed Irlanda del Nord è destinatario della presente decisione.

Fatto a Bruxelles, il 13 luglio 1988.

*Per la Commissione*

Peter SUTHERLAND

*Membro della Commissione*