ENTSCHEIDUNG DER KOMMISSION

vom 13. Juli 1988

betreffend die Beihilfe der britischen Regierung an den Kraftfahrzeughersteller Rover Group

(Nur der englische Text ist verbindlich)

(89/58/EWG)

DIE KOMMISSION DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN —

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft, insbesondere auf Artikel 93 Absatz 2 erster Unterabsatz,

nach Aufforderung an die interessierten Parteien, ihre Stellungnahme gemäß diesem Artikel abzugeben,

in Erwägung nachstehender Gründe:

I

Mit Schreiben vom 14. März 1988 ihrer Ständigen Vertretung teilte die britische Regierung der Kommission ihre Absicht mit, der Rover-Gruppe im Rahmen des Verkaufs ihrer Geschäftsbereiche Personenkraftwagen und Geländefahrzeuge an British Aerospace neues Kapital bereitzustellen. Diese Mitteilung erfolgte im Anschluß an eine vor dem britischen Unterhaus am 1. März 1988 abgegebene Erklärung, daß British Aerospace sein Interesse am Erwerb des Aktienanteils der Regierung an dem Unternehmen bekundet und seine Erwartung geäußert hatte, daß die Alleinverhandlungen bis zum 30. April 1988 abgeschlossen sein würden.

Am 29. März 1988 hat die Kommission beschlossen, ein Verfahren nach Artikel 93 Absatz 2 EWG-Vertrag gegenüber dem von der britischen Regierung angemeldeten Beihilfevorhaben zu eröffnen. Da die Kapitalzuführung dazu bestimmt war, die Zinslast und die Tilgungsverpflichtungen der Gruppe zu verringern, war die Kommission der Auffassung, daß die vorgesehene Maßnahme der Rover-Gruppe einen Wettbewerbsvorteil gegenüber den anderen Kfz-Herstellern in der Gemeinschaft verschaffen würde. Sie war ferner der Auffassung, daß die Maßnahme Beihilfeelemente im Sinne von Artikel 92 Absatz 1 EWG-Vertrag enthielt. Diese Tatsache wurde von der britischen Regierung nicht bestritten.

Die wichtigsten Gründe für die Eröffnung des Verfahrens waren die drohende Wettbewerbsverzerrung angesichts der besonderen Bedingungen der Kfz-Industrie, das Fehlen von Zahlenangaben über die vorgesehene Schuldentilgung und mangelnde Informationen betreffend zusätzliche Umstrukturierungsmaßnahmen.

Mit Schreiben vom 30. März 1988 wurde die britische Regierung von der Kommission aufgefordert, ihre Stellungnahme abzugeben. Die übrigen Mitgliedstaaten und die anderen Beteiligten wurden gemäß Artikel 93 Absatz 2 ebenfalls aufgefordert, ihre Stellungnahmen abzugeben.

II

Die britischen Behörden legten ihre Stellungnahme im Rahmen des Verfahrens mit Schreiben vom 29. April, 18. Mai, 26. Mai, 6. Juni, 14. Juni, 7. Juli und 12. Juli 1988 vor. Diese Schreiben enthielten Einzelangaben zu den Bestimmungen der Vereinbarung, den von der Rover-Gruppe in Zukunft durchzuführenden Umstrukturierungsmaßnahmen, den Tätigkeiten der Gruppe, ihrer finanziellen und steuerlichen Lage sowie ihren Zukunftsaussichten.

Die britischen Behörden teilten insbesondere den Inhalt der wichtigsten Bestimmungen der am 29. März 1988 erzielten Kaufvereinbarung mit. Demnach

— beabsichtigt die britische Regierung, der Rover-Gruppe zum Abbau ihrer Verschuldigung Verschuldung in Höhe von 800 Millionen Pfund Sterling bereitzustellen;

— wird British Aerospace daraufhin der britischen Regierung für ihren Aktienanteil an der Gruppe von 99,8 % einen Betrag von 150 Millionen Pfund Sterling zahlen;

— wird British Aerospace alle mit der zukünftigen Umstrukturierung der Rover-Gruppe anfallenden Kosten übernehmen;

— wird die Rover-Gruppe ihren aufgelaufenen Verlustvortrag von 1,6 Milliarden Pfund Sterling nur in Höhe von 500 Millionen Pfund Sterling in Anspruch nehmen und ihn nicht auf den Käufer übertragen;

— wurden die parlamentarischen Verpflichtungserklärungen verschiedener britischer Regierungen gegenüber der Rover-Gruppe umfassend geändert und erstrecken sich nicht mehr auf neue von der Rover-Gruppe nach erfolgtem Verkauf eingegangene Verbindlichkeiten;

— haben die britischen Behörden deutlich gemacht, daß sie keine der bei solch einem Verkauf üblichen Verpflichtungen eingehen würden, mit Ausnahme der üblichen Verpflichtungen der britischen Regierung als Aktionär;

— verpflichtet sich British Aerospace, in den nächsten fünf Jahren die Geschäftsbereiche Austin Rover und Land Rover sowie ihre Warenzeichen nicht zu verkaufen. Andernfalls wäre es verpflichtet, an die britische Regierung eine Strafe von bis zu 650 Millionen Pfund Sterling zu zahlen.

Es wurde ferner vereinbart, daß der Kauf nach Genehmigung durch die Kommission der Europäischen Gemeinschaften und die Aktionäre von British Aerospace in Kraft treten würde.

Angesichts der bei einem vergleichbaren Vorgang im Jahr 1986 gewonnenen Erfahrungen haben die britischen Behörden von der Durchführung einer öffentlichen Auktion für Austin Rover abgesehen, da nach Auffassung des Vorstandes die Rover-Gruppe eine solche Auktion wahrscheinlich nicht überleben würde. Zur gleichen Zeit hatte British Aerospace sein Interesse am Erwerb des gesamten Aktienanteils der Regierung an der Gruppe bekundet.

Obwohl eine Zeitlang ausschließlich mit British Aerospace verhandelt wurde, machten die britischen Behörden deutlich, daß sie vor einer endgültigen Entscheidung über das Angebot von British Aerospace andere Kaufangebote ebenfalls berücksichtigen würden. Die daraufhin eingegangenen vertraulichen Interessebekundungen seitens Dritter enthielten jedoch kein konkretes Kaufangebot.

Der Unternehmensplan für 1988 bis 1992 sieht einen Investitions- und Umstrukturierungsaufwand in Höhe von insgesamt 1,53 Milliarden Pfund Sterling vor. Ferner ist ein erheblicher Kapazitätsabbau bei der Montage und der Teilefertigung von Austin Rover vorgesehen, um die Produktivität zu steigern und die Kapazitätsauslastung zu erhöhen. Der Plan umfaßt eine Verringerung der Kapazitäten bei der Fahrzeugmontage und der Teilefertigung von insgesamt 30 %, womit die derzeitigen Überschußkapazitäten von rund 35 % fast vollständig abgebaut würden. Bei Land Rover sind neben dem in den Jahren 1985 und 1986 durchgeführten Kapazitätsabbau keine weiteren Kürzungen vorgesehen.

Die Argumente der britischen Behörden zur Rechtfertigung ihres Beihilfevorhabens zugunsten der Rover-Gruppe lassen sich wie folgt zusammenfassen :

— die Beihilfe steht im Einklang mit dem Ziel der Schaffung einer wettbewerbsintensiveren Struktur der Kfz-Industrie in der Gemeinschaft und der zu diesem Zweck verfolgten Politik ;

— die Beihilfe ist Bestandteil der Pläne der britischen Regierung, alle Geschäftszweige der Rover-Gruppe wieder in den freien Markt zurückzuführen ;

— ein Verkauf der Gruppe ist nur möglich, wenn über eine Kapitalzuführung ihre aufgelaufene Verschuldung zuvor abgebaut werden kann. Der Verkauf ist ein Beitrag zur derzeitigen und zukünftigen Umstrukturierung der Kfz-Industrie in Europa nach marktwirtschaftlichen Gesichtspunkten ;

— indem die Rover-Gruppe nicht von einem Wettbewerber übernommen wird, verringert sich nicht die Anzahl der europäischen Automobilhersteller und bleibt somit der Wettbewerb zwischen ihnen erhalten ;

— mit dem Verkauf der Gruppe an British Aerospace würde der Rückzug der britischen Regierung aus ihrem direkten Engagement in der Automobilindustrie vollendet und keine staatliche Beteiligung an der Finanzierung der Rover-Gruppe in Zukunft mehr erforderlich werden ;

— British Aerospace bezahlt einen angemessenen, nach den üblichen Usancen ausgehandelten Kaufpreis. Bei der Festsetzung des Preises waren folgende Erwägungen maßgebend : mit dem Erwerb dieses Unternehmens ist ein erhebliches Risiko verbunden, da die Rover-Gruppe schon seit langem Verluste macht und erst seit kurzem die Gewinnschwelle auf Betriebsebene erreicht hat. British Aersopace geht davon aus, daß ihr Cash-Flow noch mehrere Jahre negativ bleiben wird. Das Unternehmen ist in voll entwikkelten Märkten tätig, die weltweit von Überkapzitäten und einem intensiven Wettbewerb gekennzeichnet sind. Die Rover-Gruppe hat ihre Neuausrichtung auf die Spezialfertigung von Qualitätsfahrzeugen noch nicht abgeschlossen und wird erst in einigen Jahren über eine schlagkräftige Modellpalette verfügen können. Die bei einem Verkauf dieser Art von dem Verkäufer üblicherweise eingegangenen Verpflichtungen werden nicht abgegeben, und British Aerospace hat zudem eingewilligt, den Kernbereich des Unternehmens fünf Jahre lang nicht zu veräußern. Auch sind die erheblichen potentiellen Einnahmeverluste für British Aerospace aufgrund der Vereinbarungen über den Verlustvortrag der Rover-Gruppe zu berücksichtigen. Die Bedingungen für die Kapitalzuführung von 800 Millionen Pfund Sterling sehen vor, daß die Rover-Gruppe an die britische Regierung einen Betrag von bis zu 650 Millionen Pfund Sterling zurückzahlt, falls British Aerospace diesen Verpflichtungen nicht nachkommt.

Im Rahmen des Verfahrens haben zwei weitere Mitgliedstaaten und mehrere andere Beteiligte ihre Stellungnahmen vorgelegt.

III

Der vorgesehene Verkauf der Rover-Gruppe an British Aerospace wäre der Abschluß des Rückzugs der britischen Regierung aus der Automobilindustrie. Seit 1975, als die britischen Behörden eine Mehrheitsbeteiligung an British Leyland Motor Corporation erwarben, wurde diesem Unternehmen Kapital von rund 2,91 Milliarden Pfund Sterling bereitgestellt, das im Jahr 1986 seinen Namen in Rover Group PLC änderte. Die Entscheidung ist somit im Zusammenhang mit vorangehenden Entscheidungen der Kommission über staatliche Beihilfevorhaben zugunsten der Rover-Gruppe bzw. British Leyland zu sehen.

Mit Entscheidung vom 5. Juni 1975 hatte die Kommission das Vorhaben der britischen Regierung genehmigt, British Leyland in den Jahren 1975 bis 1978 Beihilfen in Höhe von insgesamt 900 Millionen Pfund Sterling zu gewähren, davon 200 Millionen Pfund Sterling in Form von Aktienkapital, weitere 200 Millionen Pfund Sterling in Form einer Finanzbürgschaft und 500 Millionen Pfund Sterling als langfristige Darlehen. Diese Beihilfen wurden im Rahmen eines Umstrukturierungsplanes gewährt, mit dem die Produktionskapazität von British Leyland gemäß dem „Ryder Report" auf ihren derzeitigen Umfang abgebaut wurde. Mit der Anmeldung dieses Vorhabens wurde gleichzeitig angekündigt, daß in den Jahren 1978 bis

1981 weitere Darlehen in Höhe von 500 Millionen Pfund Sterling benötigt werden würden. Die Durchführung der Beihilfen und der Umstrukturierung wurden von der Kommission anhand der ihr vorgelegten Zweijahresberichte überwacht.

Mit Entscheidung vom 22. Juni 1978 genehmigte die Kommission Änderungen an den Zahlungsfristen und den Gewährungsmodalitäten des ursprünglichen, im Jahr 1975 angenommenen Umstrukturierungsplanes. Von dem Gesamtbetrag der langfristigen Darlehen in Höhe von 1 Milliarde Pfund Sterling war für das Jahr 1978 nunmehr die Auszahlung von 450 Millionen Pfund Sterling als Kapitalzuführung vorgesehen. Diese Umorientierung erfolgte vor dem Hintergrund des Rückgangs des Anteils von British Leyland am britischen Kfz-Markt. Die allgemeinen Ziele des Unternehmensplanes von 1975 blieben von diesen Änderungen des Jahres 1978 jedoch unberührt.

Mit Entscheidung vom 24. März 1980 genehmigte die Kommission weitere geringfügige Änderungen an den Gewährungsmodalitäten und den Förderbeträgen des ursprünglichen Planes von 1975. Die Regierung führte neues Kapital in Höhe von 300 Millionen Pfund Sterling zu, davon 225 Millionen Pfund Sterling als Restbetrag des im Jahr 1975 festgelegten Finanzierungsplanes von 1 Milliarde Pfund Sterling sowie eine zusätzliche Beihilfe in Höhe von 75 Millionen Pfund Sterling.

Mit Entscheidung vom 28. Juli 1981 genehmigte die Kommission die Bereitstellung von Beteiligungskapital in Höhe von 990 Millionen Pfund Sterling zur Durchführung des Unternehmensplanes für die Jahre 1981 bis 1985. Von diesem Betrag wurden 610 Millionen Pfund Sterling zur Deckung des Verlustgeschäftes des Unternehmens und 130 Millionen Pfund Sterling für Sozialmaßnahmen bereitgestellt. Der neue Unternehmensplan sah einen erheblichen Abbau der Herstellungskapazitäten für Kraftwagen und mehrere Betriebsschließungen vor. Die Kommission überwachte die angemeldeten Umstrukturierungsmaßnahmen, die Durchführung der Beihilfen und den Umfang der Investitionen anhand der ihr vorgelegten Zweijahresberichte.

Mit Entscheidung vom 10. Januar 1985 kündigte die Kommission an, daß die britische Regierung den im Jahr 1981 vorgesehenen Restförderbetrag von 10 Millionen Pfund Sterling British Leyland nicht bereitstellen würde, und daß gleichzeitig ein zusätzliches Vorhaben zur Bestreitung des Kapazitätsabbaus in Höhe von 100 Millionen Pfund Sterling im LKW-Bereich zurückgezogen worden war.

Mit Entscheidung vom 18. März 1987 genehmigte die Kommission eine Kapitalzuführung von 680 Millionen Pfund Sterling an die Rover-Gruppe als flankierende Maßnahme bei der Privatisierung der Geschäftsbereiche Lastkraftwagen und Omnibusse. Die Beihilfen erstreckten sich auf bereits entstandene und zukünftige Umstrukturierungskosten für den erheblichen Kapazitätsabbau in beiden Geschäftszweigen. Diese Umstrukturierungen werden von der Kommission anhand von Vierteljahresberichten überwacht.

IV

Die vormalige British Leyland Group, die zum letztenmal im Geschäftsjahr 1975/76 Gewinne verzeichnete, besaß zu jener Zeit 68 Produktionsstätten im Vereinigten Königreich, davon 37 im Bereich Pkw, 12 im Bereich Nutzfahrzeuge und 19 im Bereich der Spezialerzeugnisse. Hinzu kamen 26 Produktionsstätten im Ausland im Voll- bzw. Teilbesitz der Gruppe, die somit weltweit über 94 Produktionsstätten verfügte.

Seither wurden im Rahmen des neuen Unternehmensplanes in den späten 70er und frühen 80er Jahren zahlreiche Betriebsstätten geschlossen. Der ursprüngliche Bestand an 170 000 Arbeitsplätzen ist auf eine Beschäftigtenzahl von 45 000 geschrumpft. Dieser Rückgang der Beschäftigung ist nicht nur auf Betriebsschließungen und Rationalisierungsmaßnahmen bei den verbleibenden Produktionsstätten zurückzuführen. Die britische Regierung hat beschlossen, sich aus der Rover-Gruppe vollständig zurückzuziehen und diese zu privatisieren. Nach der Aufgabe von Auslandsbeteiligungen und von Kfz-fremden Beteiligungen im Vereinigten Königreich wurde im Jahr 1984 Jaguar Cars, der Hersteller von Luxuslimousinen, an die Privatwirtschaft verkauft. Im Jahr 1987 wurden die Geschäftszweige Nutzfahrzeuge, Teilefertigung und Teilelieferung ebenfalls privatisiert. Seit 1978 wurden 46 Geschäftsbereiche der Gruppe verkauft. Bei der Genehmigung der erwähnten Beihilfemaßnahmen wurde diesen Umstrukturierungen von der Kommission Rechnung getragen.

Die Stellung der Rover-Gruppe auf dem europäischen Kfz-Markt ist entsprechend zurückgegangen. Im Jahr 1974 verkaufte die Leyland-Gruppe auf dem britischen Markt 468 000 Fahrzeuge entsprechend einem Marktanteil von 32,7 % und führte 361 000 Fahrzeuge aus. 1987 setzte die Rover Group auf dem britischen Markt 297 000 Fahrzeuge entsprechend einem Marktanteil von 14,7 % ab und führte 143 000 Fahrzeuge aus.

Die Rover-Gruppe besteht derzeit aus den Unternehmensbereichen Austin Rover und Land Rover. Land Rover stellt ausschließlich Geländefahrzeuge her. Der Gesamtumsatz des Unternehmens erreichte im Jahr 1987 rund 3 Milliarden Pfund Sterling. Die Gruppe hält weiterhin Minderheitsbeteiligungen an sechs vormaligen Tochtergesellschaften, darunter eine 40 %-Beteiligung an der DAF BV. Die Betriebsstruktur der Gruppe stellt sich wie folgt dar: die Pkw-Endmontage findet in Cowley und Longbridge statt, die Karosseriefertigung ist in Swindon und Lianelli zusammengefaßt, die Motoren werden in Drews Lane und die Getriebe in Longbridge hergestellt. Die Teilefertigung und die Endmontage von Geländefahrzeugen findet in Solihull statt. Im Jahr 1987, dem besten Produktions- und Umsatzjahr dieses Jahrzehnts, überstieg die Kapazitätsauslastung dieser Werke jedoch nicht 60 %.

Die Rover-Gruppe stellt gegenwärtig neun verschiedene Pkw-Modelle her, von denen fünf gemeinsam mit Honda entwickelt wurden. Die Zusammenarbeit zwischen Austin Rover und Honda hat sich seit dem Abschluß der ersten Vereinbarung im Jahr 1979 beständig fortentwickelt. Ein Anteil von 29 % der Kfz-Fertigung von Austin Rover entfällt auf gemeinsam mit Honda entwickelte Modelle. Hiervon wurden 6 700 Fahrzeuge — entsprechend 1,4 % — unter der Marke Honda abgesetzt. Der Anteil der gemeinsam entwickelten Modelle an der gesamten Kfz-Fertigung wird im nächsten Jahr mit der Einführung des Modells R8/Honda Concerto erheblich zunehmen, so daß Anfang der 90er Jahre der Anteil der unter der Marke Honda verkauften Fahrzeuge von 1,4 % auf 8 % anwachsen wird.

Die Rover-Gruppe greift zunehmend auf Honda für die Versorgung mit Einzelteilen zurück. Gegenwärtig wird Austin Rover mit zwei Motorentypen von Honda versorgt. Ab 1989 wird das neue Honda-Werk in Swindon rund 70 000 Motoren für das Modell R8/Honda Concerto liefern.

Die Rover-Gruppe hat erhebliche Beträge in die Modernisierung ihrer Fließband-Fertigungsstätten investiert, vor allem im Werk Longbridge. Der Automatisierungsgrad bei der halbmanuellen Fertigung von Geländefahrzeugen ist entsprechend niedrig. Bei der Teilefertigung ist die Produktion von Austin Rover zumindest teilweise veraltet, einige Motoren- und Getriebeserien weisen ein Alter von 36 bzw. 29 Jahren auf.

V

Bei der Prüfung der Vereinbarkeit dieser staatlichen Fördermaßnahme zugunsten der Rover-Gruppe mit dem Gemeinsamen Markt hat die Kommission gemäß Artikel 92 und 94 EWG-Vertrag die darin enthaltenen Beihilfeelemente untersucht.

Die vorgesehene Übernahme der Schulden der Rover-Gruppe in Höhe von 800 Millionen Pfund Sterling bei vollzogenem Erwerb durch British Aerospace würde die Gruppe von ihren Zins- und Tilgungsverpflichtungen entbinden, die sie sonst in den kommenden Jahren zu erfüllen hätte. Da der Verkaufspreis von 150 Millionen Pfund Sterling wesentlich niedriger ist als die vorgesehene Kapitalzuführung, würde British Aerospace die Rover-Gruppe zu einem „negativen" Preis erwerben. Unter normalen marktwirtschaftlichen Bedingungen würde ein privater Aktionär nicht einen Betrag für die Schuldentilgung bereitstellen, der den Preis für den Erwerb des Unternehmens übersteigt. Unter den gegebenen Voraussetzungen würde die von der britischen Regierung vorgesehene Schuldenübernahme der Rover-Gruppe einen Wettbewerbsvorteil gegenüber den anderen Automobilherstellern in der Gemeinschaft verschaffen. Wenn man davon ausgeht, daß der vorgesehene Verkaufspreis dem tatsächlichen Marktwert des Unternehmens entspricht, gelangt man zu der Schlußfolgerung, daß die vorgesehene Kapitalzuführung in Form einer Schuldenübernahme eine Beihilfe nach Artikel 92 Absatz 1 EWG-Vertrag darstellt. Es sei daran erinnert, daß die britische Regierung bereits in der Anmeldung der vorgesehenen Maßnahme deren Beihilfeelement nicht bestritten hatte.

Die britische Regierung hat sich verpflichtet, der Rover-Gruppe in Zukunft keine weiteren Beihilfen zu gewähren, mit Ausnahme von Zuschüssen im Rahmen regionaler Beihilferegelungen für einen Teil der Investitionen der Gruppe (rund 843 Millionen Pfund Sterling), die in Fördergebieten vorgenommen werden sollen. Darüber hinaus haben sich die britischen Behörden verpflichtet, diese Beihilfen auf 78 Millionen Pfund Sterling zu begrenzen, obwohl die Investitionen in Regionen vorgenommen werden, in denen Regionalbeihilfen bis zu einer Höchstgrenze von 20 % Nettosubventionsäquivalent gewährt werden dürfen.

Die Beihilfen an die Rover-Gruppe haben Auswirkungen auf den Handel zwischen Mitgliedstaaten, da alle von der Rover-Gruppe hergestellten Erzeugnisse innerhalb der Gemeinschaft gehandelt werden. So wurden im Jahr 1987 5,33 Millionen Personenkraftwagen zwischen den Mitgliedstaaten gehandelt und 152 000 Pkw aus dem Vereinigten Königreich in die übrigen Mitgliedstaaten ausgeführt. Im Jahr 1987 führte die Rover-Gruppe 116 000 Fahrzeuge, entsprechend 22 % ihrer gesamten Kfz-Produktion, in die übrigen Mitgliedstaaten aus.

Nach den Angaben der britischen Regierung entspricht die vorgesehene Kapitalzuführung von 800 Millionen Pfund Sterling einem Anteil von 99,9 % an der reinen Geldschuld der Gruppe zum Zeitpunkt des Verkaufs. Die konsolidierte Bilanz des Unternehmens wies für das Jahr 1987 eine Nettoverschuldung von 585,8 Millionen Pfund Sterling zum 31. Dezember 1987 aus. Nach den Angaben der Regierung ist in diesem Betrag nicht die gesamte Verschuldung aus den laufenden Geschäften der Gruppe enthalten.

Zu dem Betrag von 585,8 Millionen Pfund Sterling sind Umstrukturierungskosten in Höhe von 139,3 Millionen Pfund Sterling hinzuzuzählen, die in den nächsten Jahren in dem ehemaligen Nutzfahrzeugbereich der Rover-Gruppe entstehen werden. In ihrer Entscheidung vom 18. März 1987 billigte die Kommission das Vorhaben, vor dem Entstehen der Umstrukturierungskosten diese Gelder vorübergehend zum Abbau der Schulden der verbleibenden Geschäftszweige zu verwenden. Wie aus dem Vierteljahresbericht an die Kommission vom 31. Dezember 1987 hervorgeht, verfolgte die Gruppe weiterhin das Ziel, den Betrag von 139,3 Millionen Pfund Sterling für die Umstrukturierungen aufzuwenden, weshalb dieser Betrag hinzugerechnet werden muß, um den tatsächlichen Umfang der Verschuldung der Rover-Gruppe zu ermitteln. Hierbei ist zu bedenken, daß im Jahr 1988 noch drei Produktionsstätten für Nutzfahrzeuge zur Schließung vorgesehen sind.

Wenn man den obenerwähnten Betrag hinzuzählt, so ergibt sich zum 31. Dezember 1987 eine Gesamtverschuldung der Rover-Gruppe in Höhe von 725,1 Millionen Pfund Sterling. Die britischen Behörden haben geltend gemacht, daß bei der Ermittlung des tatsächlichen Umfangs der Verschuldung zum Zeitpunkt des Verkaufs

die Kosten für den Streik bei Land Rover Solihull in Höhe von 25 Millionen Pfund Sterling sowie die vor allem auf Zinsaufwendungen in Höhe von 51 Millionen Pfund Sterling bedingte Zunahme der Verschuldung im ersten Halbjahr 1988 berücksichtigt werden müßten. Somit ergäbe sich eine Verschuldung der Gruppe zum Zeitpunkt des Erwerbs in Höhe von 801,1 Millionen Pfund Sterling.

Nach einer eingehenden Untersuchung kam die Kommission jedoch zu dem Ergebnis, daß der Betrag von 801,1 Millionen Pfund Sterling nicht den tatsächlichen Umfang der Geldschuld wiedergibt, da er folgende Bestandteile enthält, die als Betriebskapital einzustufen sind:

i) Vorschüsse einer verbundenen Finanzierungsgesellschaft in Höhe von 155,8 Millionen Pfund Sterling

ii) Posten, die nach mehr als einem Jahr fällig werden, in Höhe von 25,1 Millionen Pfund Sterling

iii) Streikkosten bei Land Rover in Höhe von 25 Millionen Pfund Sterling

iv) Zunahme der Verschuldung im ersten Halbjahr 1988 in Höhe von 26 Millionen Pfund Sterling.

Wenn man diese Beträge von zusammen 231,9 Millionen Pfund Sterling abzieht, so ergibt sich eine Nettofinanzschuld der Rover-Gruppe von insgesamt 569,2 Millionen Pfund Sterling. Die obengenannten vier Posten wurden aus folgenden Gründen als Betriebskapital eingestuft:

ad i) Die Vorschüsse sind zur Finanzierung der Lagerbestände fertiger Fahrzeuge für den Zeitraum zwischen ihrem Versand zum Vertriebshändler und ihrem Verkauf bestimmt. Diese Mittel werden von dem verbundenen Unternehmen Wholesale Vehicle Finance Ltd (WVF) bereitgestellt, das zu 20 % der Rover-Gruppe und zu 80 % Lombard North Central gehört.

Bis zum Geschäftsjahr 1986 wurde dieser Posten in der Bilanz der Rover-Gruppe als Aktivum bei der Bewertung der Lagerbestände aufgeführt. Für das Jahr 1987 wurde mit den Bilanzbuchhaltern Coopers & Lybrand vereinbart, die über WVF bereitgestellten Mittel als eigenen Posten in den innerhalb eines Jahres fällig werdenden Kreditoren aufzuführen. Die Rover-Gruppe ist jedoch nicht dazu verpflichtet, diesen Posten als Darlehen auszuweisen. Die diesbezüglichen Usancen der britischen Unternehmen weichen erheblich voneinander ab.

Die Kommission ist jedoch der Auffassung, daß es sich bei dieser Finanzierung von Lagerbeständen eindeutig um Betriebskapital handelt.

ad ii) Wichtigster Bestandteil der antizipativen Abgrenzung sind die Verbindlichkeiten für die Garantien für die auf dem amerikanischen Markt verkauften Fahrzeuge, auf dem längere Garantiezeiten vorgeschrieben sind. Die auf den anderen Märkten üblichen Garantien für weniger als ein Jahr werden von den Bilanzbuchhaltern der Gruppe nicht als Finanzschulden eingestuft. Die Kommission ordnet diese Abgrenzungsposten deshalb den normalen Betriebskosten zu.

ad iii) Auch die direkten und indirekten Kosten im Zusammenhang mit dem Streik des Jahres 1988 sollten nicht als Finanzschulden, sondern ebenfalls als normale Betriebskosten eingestuft werden. Aus den von den britischen Behörden vorgelegten Verkaufszahlen für Land Rover geht zudem hervor, daß der Absatz in den ersten vier Monaten des Jahres 1988 von dem Streik nicht betroffen war, da mehr Fahrzeuge verkauft wurden als im gleichen Zeitraum des Vorjahres. Die Auswirkungen des Streiks konnten durch Verkäufe aus Lagerbeständen gemildert werden, wodurch dem Unternehmen aufgrund des Rückgangs der Lagerbestände und -kosten auch ein Finanzvorteil entstanden ist.

ad iv) Die Schuldenzunahme im ersten Halbjahr 1988 aufgrund der Zinsbelastung von 41 Millionen Pfund Sterling für die Schuld von 800 Millionen Pfund Sterling und der laufenden Verbindlichkeiten in Höhe von 10 Millionen Pfund Sterling sind nur ein Teil des Halbjahresergebnisses. Nach den Angaben der britischen Behörden wird die Rover-Gruppe im Jahr 1988 einen Betriebsgewinn von 30 Millionen Pfund Sterling erzielen. Ferner wird mit Sondererträgen aus Verkäufen von Vermögenswerten und den Gewinnen von Tochtergesellschaften in diesem Zeitraum gerechnet. Auch scheint die Beeinträchtigung der Gewinne durch die Zinsaufwendungen zu hoch angesetzt, da im ersten Halbjahr 1987, als die Verschuldung wesentlich höher war, der Nettozinsaufwand einen Umfang von 32,2 Millionen Pfund Sterling erreichte.

Die Kommission hat Unterlagen dafür, daß die Verschuldung im ersten Halbjahr 1988 erheblich zugenommen hat. Angesichts des vorstehend dargestellten Sachverhalts ist die Kommission jedoch bereit, einen zusätzlichen Betrag von 25 Millionen Pfund Sterling, der den Zinszahlungen im ersten Halbjahr 1988 für die Finanzschuld von 404 Millionen Pfund Sterling entspricht (ausgenommen die Rückstellungen für Umstrukturierungen in Höhe von 139,3 Millionen Pfund Sterling), als Bestandteil der tatsächlichen Schuldenhöhe Ende 1987 anzusehen.

Dadurch ergibt sich eine Nettoverschuldung zum 30. Juni 1988 von 569,2 Millionen Pfund Sterling, einschließlich der zukünftigen Umstrukturierungskosten für den ehemaligen Nutzfahrzeugbereich der Rover-Gruppe in Höhe von 139,3 Millionen Pfund Sterling.

Die Kommission ist somit der Auffassung, daß in den zur Übernahme vorgesehenen Schulden von 800 Millionen Pfund Sterling Betriebskapital in Höhe von 231,9 Millionen Pfund Sterling enthalten ist, das nicht als Finanzschuld eingestuft werden kann.

Diese Feststellung ist vor dem Hintergrund des Schreibens vom 29. April 1988 zu sehen, worin die britischen Behörden geltend gemacht hatten, daß mit der Kapitalzuführung ausschließlich die Verschuldung der Rover-Gruppe getilgt und keinerlei Betriebskapital bereitgestellt werde. Betriebskapital, das im Rahmen einer Beihilfe bereitgestellt wird, stellt eindeutig eine Betriebsbeihilfe dar. Die Kommission genehmigt jedoch grundsätzlich keine Betriebsbeihilfen, da die laufenden Geschäfte eines Unternehmens ausschließlich aus anderen Quellen als Beihilfen finanziert werden müssen. Staatliche Fördermaßnahmen in Form von Betriebsbeihilfen wirken sich auf den Wettbewerb besonders nachteilig aus, da sie dem Begünstigten einen unmittelbaren und sofortigen Kostenvorteil gegenüber seinen Wettbewerbern verschaffen und keine der Voraussetzungen von Artikel 92 Absatz 3 Buchstabe c) EWG-Vertrag erfüllen. Dies trifft vor allem auf sensible Industriezweige wie die Kfz-Industrie in der Gemeinschaft zu.

Die Kommission sieht unter marktwirtschaftlichen Gesichtspunkten keine Rechtfertigung dafür, daß die von ihr ermittelte Nettofinanzschuld von 569,2 Millionen Pfund Sterling in ihrer Gesamtheit übernommen werden muß, um das Unternehmen an einen privaten Investor verkaufen zu können. Hierbei ist zu bedenken, daß der bilanzierte Reinwert der Gruppe, der dem Nettobuchwert der Aktiva abzüglich Nettokredite entspricht, Ende 1987 zwar mit 333,7 Millionen Pfund Sterling ausgewiesen wurde, der tatsächliche Reinwert des Unternehmens nach den Ermittlungen der Kommission und mehrerer außenstehender Experten jedoch weit unterhalb dieses Betrages angesetzt wird, wobei berücksichtigt wurde, daß in den nächsten Jahren der Cash-Flow des Unternehmens negativ sein wird und die Rover-Gruppe mit erheblichen Geschäftsrisiken wird rechnen müssen.

Es ist jedoch auch hervorzuheben, daß die Rover-Gruppe gegenwärtig nicht übermäßig verschuldet ist, und sie sich mit einer Verschuldungs/-Umsatzquote von rund 18 % durchaus mit einigen anderen Kfz-Herstellern in der Gemeinschaft messen kann.

VI

Artikel 92 Absatz 3 EWG-Vertrag enthält ein Verzeichnis der Beihilfen, die als mit dem Gemeinsamen Markt vereinbar gelten können. Die Vereinbarkeit mit dem EWG-Vertrag kann nur auf Gemeinschaftsebene und nicht im Rahmen eines einzelnen Mitgliedstaats ermittelt werden.

Bei der Bewertung einer Beihilferegelung oder einer Einzelbeihilfe müssen die Ausnahmebestimmungen von Artikel 92 Absatz 3 EWG-Vertrag gemäß den Grundsätzen von Artikel 3 Buchstabe f) des Vertrages eng ausgelegt werden, um das reibungslose Funktionieren des Gemeinsamen Marktes zu gewährleisten.

Diese Ausnahmebestimmungen können nur zur Anwendung gelangen, wenn sich die Kommission vergewissert hat, daß das freie Spiel der Marktkräfte allein, ohne Gewährung von Beihilfen, den zukünftigen Begünstigten nicht zu einem Verhalten veranlassen würde, das zur Verwirklichung eines der genannten Ziele beiträgt.

Die in Artikel 92 Absatz 3 Buchstabe a) EWG-Vertrag enthaltene Ausnahmebestimmung für Beihilfen zur Förderung der wirtschaftlichen Entwicklung bestimmter Gebiete ist nicht anwendbar, da in den betreffenden Gebieten weder die Lebenshaltung außergewöhnlich niedrig ist noch erhebliche Unterbeschäftigung herrscht. Diese Fördermaßnahme enthält auch nicht die Merkmale einer Beihilfe zur Förderung der Entwicklung gewisser Wirtschaftszweige im Sinne von Artikel 92 Absatz 3 Buchstabe c) EWG-Vertrag. Obwohl einige der Produktionsstätten der Rover-Gruppe in Fördergebieten gelegen sind, erfolgt die vorgesehene Übernahme von Schulden in Höhe von 800 Millionen Pfund Sterling nicht im Rahmen einer regionalen britischen Beihilferegelung, weshalb die britische Regierung auch nicht versucht hat, die Maßnahme aus Gründen der regionalen Entwicklung zu rechtfertigen.

Hinsichtlich der Ausnahmebestimmungen von Artikel 92 Absatz 3 Buchstabe b) EWG-Vertrag geht aus den vorstehenden Ausführungen hervor, daß diese Beihilfe nicht beabsichtigt oder geeignet ist, wichtige Vorhaben von gemeinsamem europäischem Interesse zu fördern oder eine beträchtliche Störung im Wirtschaftsleben des Vereinigten Königreiches zu beheben. Diese Ausnahmebestimmung wurde deshalb von der britischen Regierung auch nicht geltend gemacht.

Hinsichtlich der Ausnahmebestimmungen von Artikel 92 Absatz 3 Buchstabe c) EWG-Vertrag betreffend Beihilfen zur Förderung der Entwicklung bestimmter Wirtschaftszweige kann die Kommission bestimmte Umstrukturierungsbeihilfen als mit dem Gemeinsamen Markt vereinbar einstufen, sofern eine Reihe von Voraussetzungen erfüllt sind (1).

Maßgeblich sind hierbei die beiden Grundsätze von Artikel 92 Absatz 3 Buchstabe c) EWG-Vertrag, wonach die Beihilfe aus gemeinschaftlicher Sicht für die Entwicklung des betreffenden Wirtschaftszweiges erforderlich sein muß und die Handelsbedingungen nicht in einem dem gemeinsamen Interesse zuwiderlaufenden Maße verändern darf (2).

Diese beiden Kriterien wurden systematisch angelegt, um die Vereinbarkeit der Tilgung der von der Kommission mit 569,2 Millionen Pfund Sterling errechneten Gesamtschuld mit den Vertragsbestimmungen zu ermitteln.

i) Sektorale Beihilfen sind auf Fälle zu beschränken, in denen ihre Gewährung aufgrund der Gegebenheiten des betreffenden Industriezweiges gerechtfertigt ist. Die Beihilfe sollte durch die Lösung bestehender Probleme zur langfristigen Wiederherstellung der Lebensfähigkeit eines Unternehmens führen und nicht die Aufrechterhaltung bestehender Zustände und Aufschiebung unvermeidbarer Entscheidungen und Änderungen bewirken.

(1) Achter Wettbewerbsbericht, Ziffer 176.
(2) Siehe Urteil des Europäischen Gerichtshofes in dem Fall Phillip Morris 730/79 vom 17. 9. 1980, SLG 2671/1980.

Gegenwärtig arbeitet die europäische Kfz-Industrie mit sehr hoher Kapazitätsauslastung und verzeichnen fast alle Hersteller wieder Gewinne. Diese Entwicklung ist auf die von vielen Herstellern vorgenommenen Umstrukturierungen und auf den Rekordabsatz von Automobilen in den Jahren 1986 und 1987 zurückzuführen. Auf mittlere Sicht kann jedoch nicht ausgeschlossen werden, daß in der Gemeinschaft wieder überschüssige Kapazitäten entstehen, da mehrere Hersteller Expansionspläne angekündigt, japanische Hersteller sowohl ihre direkten Einfuhren als auch ihre Investitionen innerhalb Europas ausgeweitet haben und die Einfuhren aus Drittländern mit unterbewerteter Währung zunehmen. Hinzu kommt, daß weltweit eine Jahresüberschußkapazität von einigen Millionen Fahrzeugen vorhanden ist.

Ein Umstrukturierungsplan eines Kfz-Herstellers in der EG, der auf einen erheblichen Abbau von Kapazitäten abzielt, ist deshalb ein Beitrag zur Eindämmung zukünftiger Schwierigkeiten mit Überschußkapazitäten in diesem Industriezweig.

Der von der Rover-Gruppe für den Zeitraum 1988 bis 1992 vorgelegte und von British Aerospace gebilligte Unternehmensplan sieht einen Abbau der Kapazitäten bei der Kfz-Endmontage und der Teilefertigung von rund 30 % vor. Schwerpunkt des Plans ist die mittelfristige Umorientierung der Rover-Gruppe von der Massenproduktion zur Herstellung von Spezialfahrzeugen mit einer begrenzten Anzahl von Modellen des oberen Marktsegments, die eine bessere Wertschöpfung und höhere Gewinnspannen erbringen. Sofern es der Gruppe gelingt, in dieser ertragversprechenden Marktnische Fuß zu fassen, und es die Zusammenarbeit mit Honda bei der Produktentwicklung fortführt, müßte Rover in der Lage sein, seine Bestandsfähigkeit langfristig zu sichern. Der Zeitaufwand für die damit verbundenen Umstrukturierungen und Maßnahmen in einer Vielzahl von Bereichen sind mit den bereits von anderen Herstellern in diesem Industriezweig vollzogenen Anstrengungen vergleichbar.

ii) Beihilfen, die nicht innerhalb eines kurzen Zeitraums gewährt werden, sind schrittweise abzubauen und sollten eindeutig an die Umstrukturierung des begünstigten Sektors gebunden sein.

Die britische Regierung hat diese Entschuldung als letzte Ermessensbeihilfe an die Rover-Gruppe dargestellt und sich verpflichtet, ihr neben den bereits erwähnten Mitteln im Rahmen der Regionalbeihilfe in Zukunft keine weiteren Direktbeihilfen zu gewähren. Nach der Übernahme durch British Aerospace müssen alle Umstrukturierungs- und Betriebskosten des Unternehmens aus eigenen Mitteln, über fremde Quellen oder durch British Aerospace finanziert werden.

Ferner ist zu berücksichtigen, daß ein Teil der derzeitigen Verschuldung der Rover-Gruppe auf nichtgeförderte Umstrukturierungen zurückzuführen ist, die in den Jahren 1986/87 außerhalb des Nutzfahrzeugbereiches für einen Betrag von 40 Millionen Pfund Sterling vorgenommen wurden und zu einem Abbau von Kapazitäten geführt haben.

Die vorgesehene Beihilfe ist eindeutig an die Umstrukturierung der Rover-Gruppe in den nächsten Jahren gebunden, da sich British Aerospace schriftlich gegenüber den britischen Behörden verpflichtet hat, den Unternehmensplan für die Jahre 1988 bis 1992 durchzuführen.

iii) Die Intensität der Beihilfe sollte in einem angemessenen Verhältnis zu den anstehenden Problemen sein, damit die Wettbewerbsverzerrungen begrenzt werden können.

Die Bereitstellung eines Betrages von 569,2 Millionen Pfund Sterling für die Tilgung von Schulden kann angesichts der in den Jahren 1988 bis 1992 vorgesehenen Umstrukturierungs- und Investitionskosten von 1,553 Millionen Pfund Sterling als unangemessen hoch angesehen werden, da die Beihilfe einen Betrag von 36,7 % der gesamten Umstrukturierungskosten ausmachen würde (1). Die Intensität der für die Gesamtkosten des Umstrukturierungsplanes zu gewährenden Beihilfe sollte jedoch in Beziehung zu den Problemen gesehen werden, die mit diesem Plan gelöst werden sollen, d. h. dem Ausmaß der zu beseitigenden Überschußkapazitäten der Rover-Gruppe. Die Kommission kann deshalb der vollständigen Übernahme der Schulden in Höhe von 569,2 Millionen Pfund Sterling nicht zustimmen. Dadurch würde nämlich das Unternehmen in eine weitaus günstigere finanzielle Verfassung als die meisten seiner Wettbewerber in der Gemeinschaft gelangen, die eine erhebliche Verschuldung zu bewältigen haben. Ohne die Beihilfe wäre der Käufer gezwungen, die gesamte Finanzschuld in Höhe von 569,2 Millionen Pfund Sterling zu übernehmen. Die Kommission hat jedoch in einem gewissen Maße die von den britischen Behörden geltend gemachten, von British Aerospace mit der Übernahme eingegangenen unternehmerischen Risiken anerkannt und die erheblichen Investitions- und Umstrukturierungskosten, die von der Rover-Gruppe aufgebracht werden müssen sowie die öffentliche Verpflichtung von British Aerospace berücksichtigt, sich an diesen Kosten zu beteiligen. Die Kommission hält es aus diesen Gründen für angebracht, daß British Aerospace einen Betrag von mindestens 100 Millionen Pfund Sterling übernimmt, der 17 % der von der Kommission ermittelten Finanzschulden in Höhe von 569,2 Millionen Pfund Sterling entspricht und ein angemessener Ausdruck der von dem neuen Besitzer zu übernehmenden unternehmerischen Risiken wäre. Dadurch würde sich die ursprünglich vorgesehene Schuldenübernahme in Höhe von 800 Millionen Pfund Sterling auf einen Betrag von 469 Millionen Pfund Sterling verringern.

(1) Da die Beihilfe in Form einer Schuldenübernahme gewährt wird, kann das Nettosubventionsäquivalent in bezug auf die zukünftigen Investitionen nicht ermittelt werden.

Dieser Betrag von 469 Millionen Pfund Sterling entspräche 30 % der gesamten Umstrukturierungskosten und stünde in einem ausgewogeneren Verhältnis zu dem von der Rover-Gruppe vorgesehenen Kapazitätsabbau.

Die Verringerung der Schuldenübernahme ist nach Auffassung der Kommission erforderlich, um zu gewährleisten, daß der innergemeinschaftliche Handel nicht in einem dem gemeinsamen Interesse zuwiderlaufenden Maße beeinträchtigt wird und daß die Verzerrungen des innergemeinschaftlichen Wettbewerbs begrenzt bleiben. Zukünftige Wettbewerbsverfälschungen werden auch dadurch begrenzt, daß sich die Rover-Gruppe auf die Fertigung von Spezialfahrzeugen konzentrieren und sich allmählich aus der Großserienfertigung zurückziehen will. Marktanalysen zufolge wird die Nachfrage nach Modellen des oberen Marktsegments wesentlich stärker zunehmen als nach Großserienfahrzeugen.

Die Kommission ist jedoch nicht der Auffassung, daß der Wettbewerb verfälscht würde, wenn die der Rover-Gruppe eingeräumten Steuervorteile an British Aerospace übergehen würden. Sie befürwortet deshalb die Übertragung von Kapitalertragsteuervorteilen der Rover-Gruppe an British Aerospace innerhalb der von der britischen Steuergesetzgebung festgesetzten Grenzen.

iv) Probleme eines Wirtschaftszweiges und Arbeitslosigkeit sollten nicht von einem Mitgliedstaat in einen anderen verlagert werden.

Die Durchführung des Unternehmensplanes wird der Rover-Gruppe nicht die Möglichkeit geben, ihren Marktanteil auszuweiten, und wird keine nachteiligen Auswirkungen auf die Kapazitätsauslastung anderer Kfz-Hersteller in der Gemeinschaft haben. Die Beihilfen an die Rover-Gruppe dürften deshalb nicht zu Arbeitsplatzverlusten in anderen Mitgliedstaaten führen.

Somit müßte die Beihilfe in Form einer Übernahme von Schulden der Rover-Gruppe in Höhe von 469 Millionen Pfund Sterling im Falle ihres Verkaufs an British Aerospace zu einem Preis von 150 Millionen Pfund Sterling zur Wiederherstellung der Lebensfähigkeit des Unternehmens und, durch die vorgesehene Umstrukturierung, zur Bewältigung von Strukturproblemen der Kfz-Industrie der Gemeinschaft in der nahen Zukunft beitragen. Die Kommission geht aus den vorstehend dargelegten Gründen davon aus, daß die Beihilfe zur Entwicklung dieses Sektors auf Gemeinschaftsebene beiträgt, ohne die Handelsbedingungen in einem dem gemeinsamen Interesse zuwiderlaufenden Maße zu beeinträchtigen.

Die Begrenzung der handelsverzerrenden Auswirkungen der Beihilfe ist jedoch davon abhängig, daß die anstehenden Umstrukturierungen in den vorgesehenen Fristen durchgeführt werden. So müssen im Rahmen der Entscheidung der Kommission aus dem Jahr 1987 über die Umstrukturierung des vormaligen Nutzfahrzeugsbereichs der Rover-Gruppe bereits in diesem Jahr drei Produktionsstätten geschlossen werden. Dadurch soll gewährleistet werden, daß durch die Beihilfe an die Rover-Gruppe der Wettbewerb nicht in anderen Märkten, auf denen sie tätig ist, verzerrt und die Handelsbedingungen innerhalb der Gemeinschaft in einem dem gemeinsamen Interesse zuwiderlaufenden Maße beeinträchtigt werden. Die Kommission hält somit die Ausnahmebestimmungen von Artikel 92 Absatz 3 Buchstabe c) EWG-Vertrag auf diese Beihilfe zugunsten der Rover-Gruppe für anwendbar, kann ihre Zustimmung jedoch nur erteilen, sofern gewisse Voraussetzungen erfüllt werden, um zu gewährleisten, daß die Handelsbedingungen nicht in einem dem gemeinsamen Interesse zuwiderlaufenden Maße verändert werden —

HAT FOLGENDE ENTSCHEIDUNG ERLASSEN:

Artikel 1

Die der Kommission gemeldete Beihilfe an die Rover-Gruppe in Höhe von 800 Millionen Pfund Sterling, die im Jahr 1988 im Rahmen des Erwerbs der Gruppe durch British Aerospace in Form einer Kapitalzuführung zur Tilgung von Schulden, gewährt werden soll, ist bis zu einem Höchstbetrag von 469 Millionen Pfund Sterling mit Artikel 92 Absatz 3 Buchstabe c) EWG-Vertrag vereinbar, sofern die britische Regierung:

1. folgende Verkaufsbedingungen in ihrer der Kommission vorgelegten Form nicht ändert:
   - — der von British Aerospace zu zahlende Kaufpreis beträgt 150 Millionen Pfund Sterling;
   - — British Aerospace übernimmt alle zukünftigen Umstrukturierungskosten;
   - — die Rover-Gruppe wird ihren derzeitigen Verlustvortrag von 1,6 Milliarden Pfund Sterling nur bis zu einem Betrag von 500 Millionen Pfund Sterling ausschöpfen und diesen Verlustvortrag nicht an British Aerospace übertragen;
   - — falls British Aerospace das Kerngeschäft der Rover-Gruppe innerhalb der nächsten fünf Jahre verkauft, muß es eine Strafe von bis zu 650 Millionen Pfund Sterling zahlen;

   jedoch der Herabsetzung des Umfangs der Schuldenübernahme auf 469 Millionen Pfund Sterling zustimmt;

2. gewährleistet, daß die Beihilfe ausschließlich für die Tilgung der Geldschulden der Rover-Gruppe verwendet wird;

3. der Rover-Gruppe keine weiteren Beihilfen in Form von Kapitalzuführungen oder sonstiger Ermessensbeihilfen mit Ausnahme eines Zuschusses im Rahmen der Regionalförderung von bis zu 78 Millionen Pfund Sterling zugunsten des Investitionsplanes bis 1992 gewährt. Diese Beihilfe darf jedoch nur ausgezahlt werden, wenn der Investitionsplan in seiner der Kommission vorgelegten Form vollständig verwirklicht wird;

4. sicherstellt, daß British Aerospace den Unternehmensplan der Rover-Gruppe bis Ende 1992 in seiner der Kommission vorgelegten Form durchführt;

5. gewährleistet, daß Unterschreitungen oder Überbewertungen bei den der Kommission mitgeteilten Schuldenposten spätestens bis zum Abschluß des Unternehmensplanes an die britische Regierung zurückgezahlt werden;

6. dafür sorgt, daß die Rover-Gruppe nach ihrer Privatisierung nicht mehr die parlamentarischen Zusagen in Anspruch nehmen kann, die für ihre von dem Käufer übernommenen Verbindlichkeiten gegeben wurden, und davon absieht, Bürgschaften für neue Verbindlichkeiten abzugeben, die von der Rover-Gruppe nach erfolgtem Verkauf eingegangen werden.

Während der Durchführung des Unternehmensplanes wird die britische Regierung der Kommission halbjährig einen Bericht über die Geschäftsergebnisse der Rover-Gruppe, die Kapazitätsänderungen, den Stand der Produktion, ihrer Preispolitik und Ausfuhren in die Gemeinschaft sowie eine eingehende Übersicht aller in den vorausgehenden sechs Monaten vorgenommenen Umstrukturierungsmaßnahmen vorlegen.

Artikel 2

Der Restbetrag von 331 Millionen Pfund Sterling der angemeldeten Beihilfe in Form einer Kapitalzuführung an die Rover-Gruppe ist eine mit dem Gemeinsamen Markt gemäß Artikel 92 EWG-Vertrag nicht zu vereinbarende staatliche Beihilfe, die nicht gewährt werden darf.

Artikel 3

Die britische Regierung teilt der Kommission die zur Durchführung dieser Entscheidung getroffenen Maßnahmen binnen zwei Monaten ab ihrer Bekanntgabe mit.

Artikel 4

Diese Entscheidung ist an das Vereinigte Königreich gerichtet.

Brüssel, den 13. Juli 1988

Für die Kommission

Peter SUTHERLAND

Mitglied der Kommission