ΕΠΙΤΡΟΠΗ

ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

της 31ης Ιουλίου 1991

σχετικά με την ενίσχυση που χορηγήθηκε από το Derbyshire County Council στην Toyota Motor Corporation, εταιρεία παραγωγής τροχοφόρων οχημάτων

(Το κείμενο στην αγγλική γλώσσα είναι το μόνο αυθεντικό)

(92/11/ΕΟΚ)

Η ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ,

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

Αφού έθεσε, σύμφωνα με το ανωτέρω άρθρο, στους ενδιαφερόμενους προθεσμία για να υποβάλουν τις παρατηρήσεις τους [1],

Εκτιμώντας ότι:

I

Στις 18 Απριλίου 1989, η Toyota Motor Corporation (Toyota) και η κυβέρνηση του Ηνωμένου Βασιλείου ανακοίνωσαν ότι η Toyota έχει αποφασίσει την οικοδόμηση νέας εργοστασιακής μονάδας για την παραγωγή επιβατικών αυτοκινήτων εντός γηπέδου 280 εκταρίων στο Burnaston, Derbyshire, HB. Η παραγωγή αναμένεται να αρχίσει στα τέλη του 1992 με αρχικό στόχο 100 000 οχήματα ανά έτος, με πιθανή αύξηση σε 200 000, στάδιο στο οποίο η άμεση απασχόληση στο εργοστάσιο υπολογίζετο σε 3 000 θέσεις. Η συνολική επένδυση έφθανε, σύμφωνα με τους υπολογισμούς, σε 400 εκατομμύρια λίρες στερλίνες (570 εκατομμύρια Ecu). Στην επένδυση δεν είχε υπολογισθεί καμία χρηματοδοτική συνδρομή εκ μέρους της κυβέρνησης. Η βοήθεια των τοπικών αρχών του Derbyshire υπήρξε μέτρια έναντι ορισμένων τμημάτων του σχεδίου, όπως η προετοιμασία του γηπέδου και η οδική πρόσβαση. Διευκρινίστηκε ότι, εφόσον κριθεί ότι παρόμοια βοήθεια είναι κοινοποιήσιμη στην Επιτροπή, η βρετανική κυβέρνηση θα προβεί στις κατάλληλες ενέργειες. Στις 26 Απριλίου 1989, οι βρετανικές αρχές απηύθυναν επιστολή προς την Επιτροπή επιβεβαιώνοντας ότι δεσμεύονται ως προς την κοινοποίηση.

Στις 7 Φεβρουαρίου 1990, οι αρχές του Ηνωμένου Βασιλείου ενημέρωσαν γραπτώς την Επιτροπή για την προσεχή περάτωση των συνομιλιών μεταξύ της Toyota και του Derbyshire County Council (DCC), που αφορούσαν την παροχή ενός πακέτου τοπικών μέτρων για την πρώτη. Τα μέτρα αυτά συνίσταντο σε διάφορες παροχές υποδομής εκτός του γηπέδου της Toyota και σε άλλες παροχές απαραίτητες για την ικανοποίηση των αυξημένων τοπικών αναγκών, ως αποτέλεσμα της επένδυσης της Toyota. Κανένα από τα μέτρα αυτά, δήλωσαν οι αρχές του Ηνωμένου Βασιλείου, δεν μπορούσε να θεωρηθεί κρατική ενίσχυση, όπως ορίζεται στο άρθρο 92 της συνθήκης ΕΟΚ.

Κατά την εν λόγω περίοδο, δημοσιεύσεις στον τύπο ανέφεραν ότι το γήπεδο είχε αυξηθεί σε μέγεθος από τα αρχικά 280 εκτάρια σε 580, και ότι είχε πωληθεί στην Toyota σε τιμή κατώτερη της συνολικής αγοραστικής του αξίας. Η πλειοψηφία αυτών των δημοσιευμάτων αναφέρονται κατά μεγάλο μέρος στα πρακτικά της συνάντησης της Policy Committee του DCC, που διεξήχθη στις 21 Νοεμβρίου 1989, τα οποία ήσαν στη διάθεση της Επιτροπής. Τα εν λόγω πρακτικά αποκάλυπταν ότι το DCC είχε εγκρίνει πακέτο μέτρων σχετικά με τη διαμόρφωση και την προετοιμασία του γηπέδου για τις εργοστασιακές εγκαταστάσεις, καθώς και με την πώληση στην Toyota γηπέδου εμβαδού 280 εκταρίων, όπως είχε αρχικά ζητήσει η εταιρεία, και πρόσθετου γειτνιάζοντος γηπέδου 300 εκταρίων, το οποίο είχε ζητηθεί μεταγενέστερα από την Toyota. Το οικονομικό κόστος του εν λόγω πακέτου εκτιμάται από το DCC ως εξής:

— πώληση 280 εκταρίων αξίας 35 350 λιρών στερλινών ανά εκτάριο:	9,9	εκατομμύρια λίρες στερλίνες
— πώληση 300 εκταρίων αξίας 28 000 λιρών στερλινών ανά εκτάριο:	8,4	εκατομμύρια λίρες στερλίνες
Σύνολο	18,3	εκατομμύρια λίρες στερλίνες
— Συνολικό κόστος γηπέδων:	13,4	εκατομμύρια λίρες στερλίνες
— Καθαρό κόστος δημιουργίας πρόσβασης και παροχών:	4,9	εκατομμύρια λίρες στερλίνες
Σύνολο	18,3	εκατομμύρια λίρες στερλίνες.

[1] ΕΕ αριθ. C 325 της 28. 12. 1990.

Οι τιμές πώλησης της έκτασης τείνουν να αντικατοπτρίσουν την αγοραστική αξία γηπέδου ανάλογου μεγέθους «με σημαντικό σχεδιασμό και άλλους περιορισμούς» και να καλύψουν το συνδυασμένο κόστος δημιουργίας πρόσβασης και παροχών, καθώς και να «ικανοποιήσουν την αξίωση της ΕΟΚ για αποφυγή επιδότησης παρόμοιων επενδύσεων στην αυτοκινητοβιομηχανία».

Επακολούθησε ανταλλαγή επιστολών και συνάντηση μεταξύ της Επιτροπής και των βρετανικών αρχών με στόχο την κατάρτιση των σχετικών πράξεων και τιμών, όσον αφορά το σχέδιο και το πακέτο των μέτρων εκ μέρους του DCC. Η Επιτροπή, σε επιστολή της προς τις βρετανικές αρχές, στις 9 και 26 Φεβρουαρίου 1990, αναφέρθηκε σε πρόσφατα δημοσιεύματα στον τύπο σύμφωνα με τα οποία το πωληθέν στην Toyota γήπεδο στο Derbyshire έχει υποτιμηθεί και ζήτησε σχετικές πληροφορίες, ειδικότερα την έκθεση του District Valuer (πραγματογνώμονα) [1] σχετικά με την πώληση, καθώς και εκθέσεις του DCC επί του θέματος, πριν από τον ορισμό συνάντησης.

Οι βρετανικές αρχές, σε επιστολή τους προς την Επιτροπή, στις 26 Φεβρουαρίου 1990, διαβίβασαν πληροφορίες σχετικά με το πακέτο των μέτρων τα οποία προσέφερε στην Toyota το DCC. Σύμφωνα με αυτές, το DCC προόριζε γήπεδο εμβαδού 580 εκταρίων για πώληση στην Toyota στην τιμή των 18,3 εκατομμυρίων λιρών στερλινών (26,1 εκατομμύρια Ecu) με τη δωρεάν παροχή στην Toyota ορισμένων υπηρεσιών υποδομής σχεδόν εξ ολοκλήρου επί του γηπέδου. Πρόθεση του DCC ήταν να ισοσκελίσει το σύνολο της συναλλαγής καλύπτοντας με τα έσοδα από την πώληση του πλήρους παροχών γηπέδου το άμεσο κόστος της αγοράς της έκτασης και των εγκαταστάσεων υποδομής. Η αγοραστική αξία της έκτασης ήταν απαραίτητο να υπολογισθεί σε δύο στάδια: ένα κυρίως γήπεδο 280 εκταρίων ιδιοκτησίας δημοσίου και τα υπόλοιπα 300 εκτάρια σε πολλές ιδιοκτησίες απαλλοτριώσιμες. Το κυρίως γήπεδο είχε αποτιμηθεί από τον εκτιμητή του πωλητή, τον υπάλληλο του City Estates and Valuations, τον Ιούνιο 1989 σε 12,6 εκατομμύρια λίρες στερλίνες (18 εκατομμύρια Ecu). Η αποτίμηση αυτή είχε συζητηθεί ανεπίσημα με τον πραγματογνώμονα, ο οποίος είχε εκφράσει την ικανοποίησή του ως προς τη βάση υπολογισμού.

Στις 28 Φεβρουαρίου, οι βρετανικές αρχές, με επιστολή τους στην Επιτροπή, σημείωσαν ότι η γνώμη του πραγματογνώμονα σχετικά με την αποτίμηση του γηπέδου είχε διατυπωθεί προφορικά και εσώκλειαν προγενέστερες επιστολές του DCC βάσει της αποτίμησης. Στις επιστολές αυτές αναφερόταν ότι, πράγματι, ήταν λογικότερο η διαμόρφωση και πώληση του γηπέδου των 580 εκταρίων να αντιμετωπισθεί ως ενιαίο σύνολο παρά να διαιρεθεί στην «κυρίως» έκταση των 280 εκταρίων και την «προέκτασή» της των 300 εκταρίων.

Την ίδια ημερομηνία, διεξήχθη συνάντηση μεταξύ της Επιτροπής και των βρετανικών αρχών. Οι τελευταίες αναγνώρισαν ότι, λόγω υπέρβασης του προϋπολογισμού, η αρχική πρόθεση του DCC να ισοσκελίσει το σύνολο της συναλλαγής δεν ήταν δυνατόν να πραγματοποιηθεί. Η Επιτροπή ζήτησε γραπτώς επιπλέον πληροφορίες, μεταξύ των οποίων και αντίγραφο της αρχικής σύμβασης πώλησης του γηπέδου, που είχε συνάψει η Toyota με το DCC και που αποτελούσε απόδειξη ότι η τιμή πώλησης του γηπέδου αντιστοιχεί σε τιμή ελεύθερης αγοράς, καθώς και γραπτή επιβεβαίωση της γνώμης του πραγματογνώμονα. Στις 10 Μαΐου, οι αρχές του Ηνωμένου Βασιλείου διαβίβασαν τις πληροφορίες αυτές στην Επιτροπή.

Σύμφωνα με τους όρους της σύμβασης πώλησης του γηπέδου μεταξύ DCC και Toyota, με ημερομηνία 21 Φεβρουαρίου 1990, η Toyota επρόκειτο να αγοράσει τα αρχικά 280 εκτάρια του γηπέδου από το DCC στην τιμή των 9 900 000 λιρών στερλινών (14,1 εκατομμύρια Ecu), ποσό που αντιστοιχεί σε μια μέση τιμή 35 357 λιρών στερλινών ανά εκτάριο, καθώς και όσα χρειάζεται από τα υπόλοιπα 300 εκτάρια του ιδίου γηπέδου, στην τιμή των 28 000 λιρών στερλινών ανά εκτάριο. Δεδομένου ότι η Toyota αποφάσισε να προβεί στην αγορά του συνόλου των υπολοίπων 300 εκταρίων, η τιμή του υπολοίπου γηπέδου θα καθοριζόταν σε 8,4 εκατομμύρια λίρες στερλίνες (12 εκατομμύρια Ecu) και του συνολικού γηπέδου των 580 εκταρίων, στα 18,3 εκατομμύρια λίρες στερλίνες (26,1 εκατομμύρια Ecu).

Τα πρώτα 280 εκτάρια είχαν αρχικά εκτιμηθεί από τον πραγματογνώμονα του Derby σε 12,6 εκατομμύρια λίρες στερλίνες (18 εκατομμύρια Ecu), ποσό που αναλογεί σε 45 000 λίρες στερλίνες ανά εκτάριο. Η αποτίμηση αυτή έλαβε δεδομένο ότι επρόκειτο για ελεύθερο ιδιόκτητο γήπεδο με διαθέσιμες παροχές υποδομής στην περίμετρο του γηπέδου και έγινε βάσει της τρέχουσας αγοραστικής αξίας, μειωμένης με βάση το χρονικό διάστημα που ενδεχομένως θα μεσολαβούσε μέχρι την ολοκλήρωση της υποδομής. Ο πραγματογνώμων παρεδέχθη ότι η τιμή σημαντικά μικρότερης έκτασης γηπέδων κατάλληλων για βιομηχανική εκμετάλλευση στην περιοχή αυτή, είναι δυνατόν να κυμανθεί από 200 000 λίρες στερλίνες έως 250 000 λίρες στερλίνες ανά εκτάριο, αλλά επεσήμανε ότι πρέπει να εφαρμοσθεί μεγάλος συντελεστής μείωσης στην τιμή πώλησης ανά εκτάριο εξαιρετικά μεγάλων γηπέδων. Φυσικά πρέπει επίσης να ληφθούν υπόψη τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά του εκάστοτε γηπέδου.

Η Επιτροπή έκανε δεκτή την περίπτωση μείωσης της τιμής πώλησης όταν εφαρμόζονται τα δεδομένα των συναλλαγών για γήπεδα μικρής έκτασης στις συναλλαγές που αφορούν γήπεδα μεγάλης έκτασης, σημειώνοντας συγχρόνως το υψηλό ποσοστό μείωσης της τάξεως του 80 % που εφαρμόστηκε στην παρούσα περίπτωση. Ωστόσο, ανέφερε ότι το γήπεδο των 280 εκταρίων πωλήθηκε στην Toyota έναντι μέσης τιμής ανά εκτάριο μόνον 35 357 λιρών στερλινών, δηλαδή 78,6 % της μέσης αξίας των 45 000 λιρών στερλινών σύμφωνα με τον πραγματογνώμονα, παρά το γεγονός ότι το DCC και όλες οι τοπικές αρχές ήσαν εκ του νόμου υποχρεωμένοι να επιτύχουν την καλύτερη τιμή από την πώληση περιουσιακών στοιχείων. Η Επιτροπή, επομένως, είναι της γνώμης ότι η τιμή των 45 000 λιρών στερλινών ανά εκτάριο πρέπει να αποτελεί την κατώτερη τιμή πώλησης του κυρίως γηπέδου των 280 εκταρίων. Βάσει αυτού, η τιμή πώλησης των αρχικών 280 εκταρίων θα έπρεπε να είναι τουλάχιστον 12,6 εκατομμύρια λίρες στερλίνες ή 2,7 εκατομμύρια λίρες στερλίνες υψηλότερη από την τιμή που ζητήθηκε από την Toyota.

[1] Ο District Valuer είναι δημόσιος υπάλληλος του Υπουργείου Οικονομικών επιφορτισμένος με το έργο της παροχής εκτιμήσεων για λογαριασμό της τοπικής αυτοδιοίκησης.

Βάσει αυτών, η Επιτροπή αποφάσισε, στις 25 Ιουλίου 1990, να κινήσει τη διαδικασία του άρθρου 93 παράγραφος 2 της συνθήκης ΕΟΚ, όσον αφορά τους όρους πώλησης από το DCC στην Toyota του γηπέδου των 580 εκταρίων στο Burnaston. Οι όροι αυτοί υποδήλωναν την ύπαρξη κρατικής ενίσχυσης της τάξεως τουλάχιστον 2,7 εκατομμυρίων λιρών στερλινών, όσον αφορά την πώληση του τμήματος του γηπέδου εμβαδού 280 εκταρίων. Η Επιτροπή δεν γνώριζε την αποτίμηση από τον πραγματογνώμονα των υπολοίπων 300 εκταρίων. Η υπόθεση της πώλησης των εν λόγω 300 εκταρίων όφειλε να διευκρινισθεί υπό το φως πρόσθετων πληροφοριών εκ μέρους του Ηνωμένου Βασιλείου και αναλόγως του αν η επιχείρηση εξετασθεί ως δύο διαφορετικές πωλήσεις ή ως πώληση ενός και μόνο γηπέδου. Το γεγονός ότι κατέστη δυνατή η αγορά από την Toyota γηπέδου σε τιμή κατώτερη της ολικής αγοραστικής του αξίας και δεν υποχρεώθηκε να υποστεί το συνολικό κόστος αυτής της απόκτησης σε κανονικές εμπορικές συνθήκες, αποτελεί έμμεση ενίσχυση, δυνάμει του άρθρου 92 παράγραφος 1.

Με επιστολή της, στις 17 Σεπτεμβρίου 1990, η Επιτροπή έδωσε εντολή στη βρετανική κυβέρνηση να υποβάλει τις παρατηρήσεις της εντός ενός μηνός και να παράσχει κάθε απαραίτητη πληροφορία για την εκτίμηση της υπόθεσης. Σύμφωνα με το άρθρο 93 παράγραφος 2, τα άλλα κράτη μέλη και οι ενδιαφερόμενοι τρίτοι κλήθηκαν επίσης να υποβάλουν τις παρατηρήσεις του.

II

Στο πλαίσιο της διαδικασίας του άρθρου 93 παράγραφος 2 το Ηνωμένο Βασίλειο υπέβαλε τις παρατηρήσεις του υπό μορφή επιστολών της 16ης Οκτωβρίου 1990, της 1ης Φεβρουαρίου 1991 και της 17ης Μαΐου 1991, καθώς και κατά τη διάρκεια συναντήσεων με τις υπηρεσίες της Επιτροπής που διεξήχθησαν στις 19 Μαρτίου, 28 Μαΐου και 20 Ιουνίου 1991. Στην τελευταία συνάντηση συμμετείχαν επίσης και εκπρόσωποι της Toyota Motor Company. Οι παρατηρήσεις των εκπροσώπων της εταιρείας διεβιβάσθησαν εν συνεχεία στην Επιτροπή μέσω των νομίμων αντιπροσώπων τους με επιστολή της 20ής Ιουνίου 1991. Μέσω των παρατηρήσεων αυτών, η βρετανική κυβέρνηση υποστήριξε την άποψη ότι η πώληση του γηπέδου στην Toyota από το DCC δεν περιλαμβάνει κρατική ενίσχυση.

Κατά τη διαδικασία, δεν υπεβλήθησαν παρατηρήσεις από άλλα κράτη μέλη ή ενδιαφερόμενους τρίτους.

III

Με επιστολή της, της 16ης Οκτωβρίου 1990, η βρετανική κυβέρνηση έδωσε απάντηση στην επιστολή της Επιτροπής, της 17ης Σεπτεμβρίου 1990, σχετικά με την έναρξη της διαδικασίας. Ισχυρίστηκε ότι η συναλλαγή μεταξύ DCC και Toyota, όπως τονίστηκε σε προηγούμενη επιστολή, ήταν το αποτέλεσμα κανονικών εμπορικών διαπραγματεύσεων και δεν περιείχε ίχνος κρατικής ενίσχυσης. Μεταξύ άλλων, η βρετανική κυβέρνηση τόνισε τα εξής:

— Η μεταβίβαση των 580 εκταρίων πρέπει να εξετασθεί ως μία και μόνη συναλλαγή που καλύπτει το σύνολο του γηπέδου. Ενώ η Toyota είχε αρχίσει διαπραγματεύσεις με το DCC τον Ιανουάριο 1989, σχετικά με την πώληση του κυρίως γηπέδου των 280 εκταρίων, εντός ενός μηνός ζήτησε από το DCC να εξετάσει τη δυνατότητα διαμόρφωσης του συνολικού γηπέδου των 580 εκταρίων, πριν από την έναρξη συνομιλιών επί της τιμής.

— Μέχρι το καλοκαίρι του 1989, η Toyota είχε λάβει την οριστική απόφαση να αγοράσει το σύνολο του γηπέδου. Επομένως, από το Φεβρουάριο του 1990, το DCC δεν θεώρησε ότι θα αξιοποιείτο μόνο το γήπεδο των 280 εκταρίων αλλά ότι είτε η Toyota θα απαιτούσε το σύνολο του γηπέδου, περίπτωση στην οποία η τιμή θα καθορίζετο επί των 580 εκταρίων, είτε θα ελάμβανε το κυρίως γήπεδο και το DCC θα αναλάμβανε την αξιοποίηση του υπολοίπου για βιομηχανικούς ή εμπορικούς σκοπούς, και στην περίπτωση αυτή τα 9,9 εκατομμύρια λίρες στερλίνες (14,1 εκατομμύρια Ecu) που κατεβλήθησαν για το κυρίως γήπεδο θα ήσαν δικαιολογημένα δεδομένης της παρουσίας της Toyota. Σε οποιαδήποτε περίπτωση, η τιμή των 9,9 εκατομμυρίων λιρών στερλινών δεν ήταν παρά «ιστορικό υπόλειμμα» των πρώτων διαπραγματεύσεων χωρίς ουσιαστική σημασία. Η σύμβαση πώλησης του γηπέδου αναφέρει συναλλαγή χωριστών τμημάτων γης, για το μόνο λόγο ότι οι πράξεις απαλλοτρίωσης (CPOs) για την απόκτηση των υπολοίπων 300 εκταρίων παρείχαν το δικαίωμα αμφισβήτησης μέχρι το τέλος Ιανουαρίου 1990.

— Η τιμή πώλησης των 18,3 εκατομμυρίων λιρών στερλινών (26,1 εκατομμύρια Ecu) αντικατοπτρίζει την πρόθεση του DCC τουλάχιστον για εξισορρόπιση κερδών μέσω της συμφωνίας. Η έκταση είχε περιέλθει στο DCC κατόπιν απαλλοτριώσεως το Μάρτιο 1990 και μεταβιβάστηκε στην Toyota τον Ιούνιο 1990. Η συνολική τιμή αγοράς που έπρεπε να καταβάλει το DCC δεν ήταν δυνατόν να καθορισθεί πριν εκδικαστούν όλες οι προσφυγές καταβολής του τμήματος λόγω απαλλοτριώσεως. Η υψηλότερη τιμή ήταν 13,4 εκατομμύρια λίρες στερλίνες (9,1 εκατομμύρια Ecu), εκ των οποίων 11 εκατομμύρια λίρες στερλίνες κατεβλήθησαν στο DCC για τη μεταβίβαση των αρχικών 280 εκταρίων και 2,4 εκατομμύρια λίρες στερλίνες σε αποζημιώσεις για τα υπόλοιπα 300 εκτάρια, πράγμα που απεικόνιζε την απουσία δυνατοτήτων αξιοποίησης πριν από την άφιξη της Toyota, λόγω έλλειψης πρόσβασης και διευκολύνσεων.

— Όσον αφορά τη διαφορά μεταξύ της τιμής πώλησης στην Toyota της κύριας έκτασης των 280 εκταρίων, ύψους 9,9 εκατομμυρίων λιρών στερλινών και της αποτίμησής της από τον πραγματογνώμονα, στα 12,6 εκατομμύρια λίρες στερλίνες, αυτό οφείλεται σε διάφορους παράγοντες. Η αποτίμηση μίας έκτασης δεν είναι ακριβής επιστήμη, ειδικότερα για ένα ενιαίο και εξαιρετικά μεγάλο γήπεδο όπως το προκείμενο. Η τιμή πώλησης είναι το αποτέλεσμα σκληρών εμπορικών διαπραγματεύσεων κατά τις οποίες η Toyota ευρίσκετο σε ιδιαίτερα πλεονεκτική θέση. Επιπλέον, ο πραγματογνώμονας της περιφέρειας δεν είχε επίγνωση ορισμένων περιορισμών οι οποίοι θα ήταν δυνατόν να προβάλουν εμπόδια και να αυξήσουν το κόστος αξιοποίησης της έκτασης, αλλά τους οποίους γνώριζε το DCC. Ειδικότερα, η κλίση του γηπέδου, το οποίο θα απαιτούσε σημαντικές εργασίες ισοπέδωσης, και η μη ευνοϊκή φύση του εδάφους που θα οδηγούσε σε εκτεταμένες εργασίες σταθεροποίησης πριν από την οικοδόμηση, θα κόστιζαν συνολικά στην Toyota 16 εκατομμύρια λίρες στερλίνες.

Με επιστολή της 20ής Δεκεμβρίου 1990, η Επιτροπή ζήτησε επιπλέον πληροφορίες σχετικά με ορισμένες πλευρές των συναλλαγών επί ακινήτου περιουσίας μεταξύ του DCC και της Toyota, πριν από τη διεξαγωγή διμερούς συνάντησης επί του θέματος, όπως είχε ζητήσει η βρετανική κυβέρνηση. Μεταξύ αυτών, ρυθμιστικές διατάξεις που διέπουν τις πωλήσεις περιουσιακών στοιχείων από τις τοπικές αρχές, στοιχεία που αφορούν ανάλογες συναλλαγές στο Ηνωμένο Βασίλειο εφόσον υπάρχουν, τάσεις των τιμών ακινήτου περιουσίας, καθως και στοιχεία όσον αφορά άλλους πιθανούς αγοραστές του γηπέδου στο Burnaston.

Η βρετανική κυβέρνηση με επιστολή της, απάντησε στην Επιτροπή, την 1η Φεβρουαρίου 1991. Προμήθευσε επιπλέον πληροφορίες όσον αφορά το ιστορικό της μεταβίβασης του γηπέδου προκειμένου να τονίσει ότι θα έπρεπε να εξετασθεί ως μία και μόνη συνολική συναλλαγή που καλύπτει την έκταση των 580 εκταρίων και περιέλαβε τη σχετική νομική διάταξη του Act 1972 της τοπικής αυτοδιοίκησης, που καθορίζει τα κριτήρια μεταβίβασης περιουσιακών στοιχείων και το οποίο ορίζει ότι δεν αναγνωρίζεται γενικά το δικαίωμα στις τοπικές αρχές να μεταβιβάζουν εκτάσεις γης αντί αντιτίμου κατώτερου του ευλόγως δυνάμενου να επιτευχθεί. Ελάχιστα συμπερασματικά στοιχεία σχετικά με αντίστοιχες συναλλαγές εκτάσεως γης στο Ηνωμένο Βασίλειο ή με άλλους πιθανούς αγοραστές τού εν λόγω γηπέδου ήσαν διαθέσιμα ή επρόκειτο να βρεθούν. Η επιστολή τόνιζε ότι το πόρισμα ενός πραγματογνώμονα προς τις τοπικές αρχές δεν ήταν από νομική άποψη ούτε αναγκαίο ούτε δεσμευτικό.

Κατά τη διάρκεια συνάντησης με τους εκπροσώπους του Ηνωμένου Βασιλείου, στις 19 Μαρτίου 1991, η Επιτροπή δήλωσε ότι, βάσει των στοιχείων και επιχειρημάτων που υπεβλήθησαν μέσω των πρόσφατων επιστολών, δέχεται το γεγονός ότι η πώληση του γηπέδου των 580 εκταρίων από το DCC στην Toyota, αποτελεί μία και μόνη συναλλαγή. Προκειμένου, ωστόσο, να προσδιορισθεί αν η εν λόγω συναλλαγή ενέχει στοιχεία κρατικής ενίσχυσης, ήταν απαραίτητη η αποτίμηση του συνολικού γηπέδου και η Επιτροπή ζήτησε από τις βρετανικές αρχές να πράξουν ανάλογα. Η Επιτροπή πρότεινε χωρίς να επιμείνει, να δοθεί η δυνατότητα στον πραγματογνώμονα να ασκήσει τα καθήκοντά του με συνέπεια και στα πλαίσια των αναγνωρισμένων καθηκόντων του. Επίσης υπέδειξε τις συνθήκες και τους όρους βάσει των οποίων επιθυμεί τη διεξαγωγή της αποτίμησης. Οι βρετανοί εκπρόσωποι δεν αντιτάχθηκαν στην πρόταση της Επιτροπής για διεξαγωγή της αποτίμησης από τον πραγματογνώμονα, εφόσον θα ήταν πρόθυμος για το έργο αυτό, ούτε στους προτεινόμενους όρους αποτίμησης.

Με επιστολή της, στις 26 Μαρτίου 1991, η Επιτροπή επιβεβαίωσε στις βρετανικές αρχές το αίτημά της σχετικά με την αποτίμηση του γηπέδου των 580 εκταρίων, με τους ακόλουθους όρους:

> «Η αποτίμηση οφείλει να διεξαχθεί βάσει των προϋποθέσεων και μεθόδων που είχαν υιοθετηθεί για την αρχική αποτίμηση του κυρίως γηπέδου, εφόσον δεν υπάρχει σοβαρός λόγος που να αντιτίθεται σ' αυτό. Ειδικότερα, η αποτίμηση οφείλει να βασίζεται στην αξία που ίσχυε κατά την ημερομηνία υπογραφής της σύμβασης πώλησης δηλαδή το Φεβρουάριο 1990, και να θεωρεί ως προϋπόθεση ότι παραδίδεται κενό. Θα έπρεπε να αγνοήσει τα υποτιθέμενα μειονεκτήματα όσον αφορά την προέκταση των 300 εκταρίων — δηλαδή τη μειωμένη δυνατότητα πρόσβασης και αξιοποίησης. Αν η σπουδαιότητά τους είναι άξια λόγου κατά τη μερική αποτίμηση του εν λόγω τμήματος του γηπέδου, είναι αμελητέα αν το σύνολο των 580 εκταρίων θεωρηθεί ως ενιαίο γήπεδο πωληθέν με άδεια για βιομηχανική ανάπτυξη. Τέλος, δεν πιστεύουμε ότι κατά την αποτίμηση θα έπρεπε να ληφθούν υπόψη οι δύο περιοριστικοί παράγοντες δηλαδή η κλίση του γηπέδου και η δυσμενής φύση του εδάφους που αναφέρετε στην επιστολή σας της 16ης Οκτωβρίου 1990. Σύμφωνα με την εμπειρία μας, οι "περιοριστικοί" αυτοί παράγοντες εμφανίζονται συχνά στα μεγάλα γήπεδα που προορίζονται για βιομηχανική αξιοποίηση. Οι δαπάνες σταθεροποίησης είναι επίσης σύνηθες φαινόμενο για τις εργοστασιακές μονάδες συναρμολόγησης οχημάτων που έχουν ανεγερθεί στην ύπαιθρο χώρα».

Σε σύντομο χρονικό διάστημα, οι βρετανικές αρχές πληροφόρησαν τις υπηρεσίες της Επιτροπής ότι ο πραγματογνώμων συμφωνούσε να αναλάβει την αποτίμηση.

Με επιστολή της 17ης Μαΐου οι βρετανικές αρχές διαβίβασαν την έκθεση του πραγματογνώμονα στην Επιτροπή με το αίτημα να ορισθεί σύντομα συνάντηση για συζήτησή της.

Στην έκθεσή του, ο πραγματογνώμων περιγράφει λεπτομερώς το γήπεδο, τις προγενέστερες χρήσεις του, την πολεοδομική άδεια που εκδόθηκε στις 9 Αυγούστου 1989 για ανέγερση εργοστασιακής μονάδας συναρμολόγησης και παραγωγής τροχοφόρων οχημάτων με τους σχετικούς όρους, καθώς και τη σύμβαση πώλησης η οποία του επεδόθη. Στη συνέχεια σημειώνει τους όρους της αποτίμησής του και την περιγράφει ως εξής:

> «Επιθυμώ, ως εκ τούτου, να διευκρινίσω ότι η αποτίμησή μου αποτελεί ιδία εκτίμηση της τιμής στην οποία η ιδιοκτησία θα μπορούσε εντός λογικών πλαισίων να πωληθεί στην ελεύθερη αγορά την ημερομηνία της αποτίμησης, αν το επιθυμούσε ο πωλητής, βάσει των όρων της σύμβασης πώλησης και με πολεοδομική άδεια.
>
> Προς αποφυγή αμφιβολιών, λαμβάνει υπόψη όλα τα χαρακτηριστικά και τους περιοριστικούς παράγοντες του γηπέδου, τα οποία θα ήταν δυνατόν να επηρεάσουν τους πωλητές και τους αγοραστές σε συνθήκες κανονικών εμπορικών διαπραγματεύσεων στην ελεύθερη αγορά».

Βάσει αυτών, ο πραγματογνώμων εκτίμησε το ύψος της τιμής του γηπέδου σε 22,5 εκατομμύρια λίρες στερλίνες. Πρόσθεσε ότι εκτεταμένη έρευνα σε εθνική κλίμακα δεν αποκάλυψε συναλλαγές ανάλογου μεγέθους προκειμένου να υπάρξει σύγκριση, και ότι ελάχιστα αποδεικτικά στοιχεία κατέστη δυνατόν να συγκεντρωθούν.

Κατά τη διάρκεια συνάντησης μεταξύ των εκπροσώπων της βρετανικής κυβέρνησης και της Επιτροπής, η οποία διεξήχθη στις 28 Μαΐου 1991, οι πρώτοι ισχυρίσθηκαν ότι η έκθεση του πραγματογνώμονα,. αν και καθαυτό έγκυρη, δεν προσδιόριζε ωστόσο την ύπαρξη κρατικής ενίσχυσης στο σχέδιο. Δεν υπάρχει ουδεμία απόδειξη πρόθεσης της Toyota να ζητήσει ή να λάβει κρατική ενίσχυση. Από τεχνική άποψη, οι βρετανοί εκπρόσωποι υποστήριξαν ότι θα έπρεπε να ζητηθεί από τον πραγματογνώμονα να στηρίξει την αποτίμησή του σε τιμές εκτάσεων γης του μηνός Απριλίου 1989 — όταν συμφωνήθηκαν οι όροι της πώλησης — και όχι του Φεβρουαρίου 1990 — όταν υπεγράφη επισήμως η σύμβαση πώλησης. Τέλος, ακόμη και αν υπήρξε κρατική ενίσχυση, το ύψος της χαρακτηρίζεται αμελητέο και ανίκανο να επηρεάσει τις εμπορικές συναλλαγές μεταξύ των κρατών μελών.

Κατά τη διάρκεια μεταγενέστερης συνάντησης, στις 20 Ιουνίου, στην οποία συμμετείχαν επίσης εκπρόσωποι της Toyota, επεδόθησαν στην Επιτροπή ορισμένα έγγραφα· άλλα μνημονεύθηκαν και υπεβλήθησαν κατόπιν επισήμως στην Επιτροπή την ίδια μέρα με επιστολή των μονίμων εκπροσώπων της Toyota. Τα έγγραφα αυτά περιείχαν:

— το κείμενο παρέμβασης του κυρίως εκπρόσωπου της Toyota,

— σύγκριση των τιμών των γηπέδων στη Νότια Ουαλλία, το Burnaston και την περιφέρεια του Humberside,

— γενικότερη σύγκριση των τιμών των αναξιοποίητων βιομηχανικών εκτάσεων που εξέτασε η Toyota.

Τα λοιπά έγγραφα που επέδωσαν οι βρετανοί εκπρόσωποι περιελάμβαναν τα εξής:

— αντίγραφο επιστολής της 3ης Ιουνίου 1991, που απέστειλε ο πραγματογνώμων του District, ως απάντηση στο Υπουργείο Εμπορίου και Βιομηχανίας, το οποίο με επιστολή του ζητούσε να εξετασθεί η επίδραση που θα είχε στην έκθεση η επιλογή του Απριλίου 1989 αντί του Φεβρουαρίου 1990 ως ημερομηνία αποτίμησης. Στην επιστολή αυτή διευκρινίζετο ότι οι συνθήκες της αγοράς είχαν στην πραγματικότητα επιδεινωθεί κατά την εν λόγω περίοδο και ότι ο πραγματογνώμων ήταν πεπεισμένος «ότι η αξία τον Απρίλιο 1989 δεν θα ήταν κατώτερη εκείνης του Φεβρουαρίου 1990. Κατά τους ισχυρισμούς του, η αξία θα ήταν η ίδια και στις δύο ημερομηνίες»,

— αντίγραφα δύο εκθέσεων με ημερομηνία 13 και 14 Ιουνίου 1991, που κατάρτισε βρετανικό γραφείο παροχής συμβουλών επί θεμάτων ιδιοκτησίας, κατόπιν αιτήματος, εξ ιδίας πρωτοβουλίας, του Υπουργείου Εμπορίου και Βιομηχανίας, στις 7 Ιουνίου· η πρώτη αναλύει την εξέλιξη στις τιμές των γηπέδων μεταξύ του Απριλίου 1989 και του Φεβρουαρίου 1990, στην περιφέρεια Derby, ενώ η δεύτερη περιέχει αποτίμηση των 580 εκταρίων το Φεβρουάριο του 1990. Η τελευταία αυτή έκθεση, που βασίζεται εν μέρει σε στοιχεία του Υπουργείου Εμπορίου και Βιομηχανίας, εκτιμά το γήπεδο σε 19 εκατομμύρια λίρες στερλίνες. Η άλλη μελέτη συμπεραίνει ότι, μη λαμβανομένης υπόψη της επίδρασης Toyota, η αύξηση της αξίας των γηπέδων την εν λόγω περίοδο των δέκα μηνών ήταν της τάξεως του 18 %,

— πίνακες όπου αναφέρεται το σύνολο των τιμών των βιομηχανικών γηπέδων και των γηπέδων που προορίζονται για χώροι αποθήκευσης την 1η Απριλίου 1989 και 1990, αποσπάσματα της έκθεσης για την αγορά ακινήτων που κατάρτισε το Valuation Office.

Κατά τη διάρκεια της συνάντησης, οι βρετανοί εκπρόσωποι υποστήριξαν ότι οι τιμές των γηπέδων εν γένει είχαν σημαντικά αυξηθεί μεταξύ Απρίλιο 1989 και Φεβρουάριο 1990. Επιπλέον, εφόσον η αποτίμηση του γηπέδου ήταν αναπόφευκτα αυθαίρετη και υποκειμενική, τα μέρη θα έπρεπε να καταρτίσουν μία κλίμακα λογικών τιμών και όχι μία ενιαία απόλυτη τιμή, δεδομένου ότι ο πραγματογνώμων είχε ο ίδιος παραδεχθεί ότι είχε ελάχιστα έως ανύπαρκτα σημεία αναφοράς για την αποτίμησή του.

Οι εκπρόσωποι της Toyota υπογράμμισαν ότι εξαρχής είχαν δηλώσει δημοσίως την πρόθεσή τους να πραγματοποιήσουν το σχέδιο στο Burnaston χωρίς να ζητήσουν ούτε να λάβουν ενίσχυση εκ μέρους του κράτους ή της τοπικής αυτοδιοίκησης. Διευκρίνισαν ότι η αποτίμησή τους επί άλλων εναλλακτικών γηπέδων έγινε βάσει αρχών αυστηρά εμπορικών και ότι είχαν αποφασίσει να επιλέξουν το γήπεδο του Burnaston διότι θεωρούσαν ότι η τιμή που προσεφέρθη από το DCC αντιπροσώπευε την εμπορική του αξία. Συμφωνούν με τη γνώμη των βρετανών εκπροσώπων σύμφωνα με την οποία η αποτίμηση θα ήταν λογικότερη βάσει μιας κλίμακας και όχι μιας ενιαίας τιμης.

Με επιστολή της 11ης Ιουλίου 1991, οι βρετανικές αρχές επεσύναψαν και άλλο εσωτερικό έγγραφο που υπέβαλε η Toyota επί της συναλλαγής. Ζήτησαν από την Επιτροπή να λάβει υπόψη τα στοιχεία που περιέχονται σ' αυτό και, ειδικότερα το απόρρητο ορισμένων από τις πληροφορίες αυτές. Στο έγγραφο αυτό επαναλαμβάνονται και αναπτύσσονται ορισμένα γενικά επιχειρήματα που είχαν εκτεθεί προγενέστερα από τη βρετανική κυβέρνηση για να αποδείξουν ότι η συναλλαγή δεν συνεπάγετο κρατική ενίσχυση. Μεταξύ αυτών παρατίθενται τα εξής:

— εφόσον η εν λόγω περίπτωση θα μπορούσε να είναι η πρώτη κατά την οποία η Επιτροπή λαμβάνει απόφαση επί των κρατικών ενισχύσεων που αφορούν την πώληση δημοσίων εκτάσεων, δεν θα πρέπει να είναι «θεμελιωμένη αποκλειστικά σε επιφανειακή έρευνα και μη ουσιαστικά αποδεικτικά στοιχεία»,

— οποιαδήποτε αποτίμηση του γηπέδου θα πρέπει να λάβει υπόψη όλα τα κριτήρια και τους στόχους των μερών, συμπεριλαμβανομένου του γεγονότος ότι η Toyota είχε ισχυρή διαπραγματευτική θέση έναντι του DCC, το οποίο διέθετε εκτεταμένο αναξιοποίητο γήπεδο του οποίου η μελλοντική πώληση θα ήταν δυνατόν να αποδειχθεί δυσχερής, και το οποίο εγνώριζε επίσης συνειδητά τα σημαντικά μη χρηματοδοτικά οφέλη που θα απεκόμιζε εάν υπεγράφετο η σύμβαση πώλησης,

— η εναλλακτική αποτίμηση που διεξήχθη με πρωτοβουλία των βρετανικών αρχών φωτίζει ορισμένες ατέλειες στην έκθεση του πραγματογνώμονα, ενώ ενισχύει την υιοθέτηση μιας κλίμακας τιμών, κατά την αποτίμηση. π.χ. 16 εκατομμύρια έως 24 εκατομμύρια λίρες στερλίνες, έναντι μίας καθορισμένης τιμής.

IV

Η Toyota Motor Corporation είναι η μεγαλύτερη εταιρεία παραγωγής τροχοφόρων οχημάτων που εδρεύει στην Ιαπωνία. Το 1990, οι συνολικές πωλήσεις του ομίλου σε παγκόσμια κλίμακα ανήλθαν σε 4,4 εκατομμύρια μονάδες, και τα καθαρά κέρδη εκ των πωλήσεων, σε 58 084 εκατομμύρια Ecu. Οι εισαγωγές αυτοκινήτων Toyota στην Κοινότητα κατά το ίδιο έτος ανήλθαν σε 351 000 μονάδες, σύνολο που αντιπροσωπεύει 2,7 % των κοινοτικών ταξινομημένων οχημάτων. Η επένδυση της εταιρείας στην εργοστασιακή μονάδα του Burnaston που ανακοινώθηκε το 1989, ήταν η συνέχεια μιας σειράς εγχειρημάτων με στόχο τη σύσφιξη των δεσμών της εταιρείας με την Ευρώπη. Η Toyota, σύμφωνα με τους ισχυρισμούς της, είναι «προορισμένη να αποτελέσει πλήρες μέλος της ευρωπαϊκής αυτοκινητοβιομηχανίας».

Η αγορά του επιβατικού αυτοκινήτου στη δυτική Ευρώπη διήλθε μία περίοδο ταχείας ανάπτυξης στα μέλη της δεκαετίας του 1980 αλλά η αγορά, με μοναδική εξαίρεση τη Γερμανία, εμφάνισε πρόσφατα κάμψη και οι βραχυπρόθεσμες προοπτικές παραμένουν απρόβλεπτες και αβέβαιες. Στο άμεσο και απώτερο μέλλον, εμφανίζεται πιθανή η επιστροφή σε βασικό ποσοστό ετήσιας ανάπτυξης της τάξεως του 1 έως 2 %.

V

Κατά την κίνηση της παρούσας διαδικασίας, η Επιτροπή υποστήριξε ότι «το θέμα της ύπαρξης ή όχι κρατικής ενίσχυσης εστιάζεται στο μέχρι ποιου σημείου οι όροι πώλησης του γηπέδου από το DCC στην Toyota βασίζονται σε κανονικές εμπορικές διαπραγματεύσεις και κριτήρια, ώστε να αποτελούν κρατική ενίσχυση υπέρ της Toyota, σύμφωνα με το άρθρο 92 παράγραφος 1 της συνθήκης ΕΟΚ». Αυτό παραμένει το σημείο αφετηρίας για την εξέταση της υπόθεσης. Η Επιτροπή αποδέχεται πλήρως ότι η βρετανική κυβέρνηση δεν είχε την πρόθεση να ενισχύει το σχέδιο. Επίσης, η Επιτροπή απεδέχθη εξαρχής ότι δεν υπάρχουν στοιχεία που να μαρτυρούν ότι η Toyota ζήτησε κρατική ενίσχυση, ή είχε την πρόθεση να επωφεληθεί άμεσα ή έμμεσα κρατικής ενίσχυσης μέσω των όρων μεταβίβασης του γηπέδου. Ωστόσο, η απουσία πρόθεσης εκ μέρους της Toyota δεν αποκλείει την περίπτωση χορήγησης κρατικής ενίσχυσης κατά την πώληση του γηπέδου από το DCC στην Toyota. Είναι επίσης εμφανές ότι το ποσοστό της ενίσχυσης είναι μικρό σε σχέση με το συνολικό κόστος του σχεδίου και ότι η Toyota θα μπορούσε να προωθήσει το σχέδιο οπωσδήποτε χωρίς την ενίσχυση.

Το DCC ήταν υποχρεωμένο διά νόμου να προβεί στην πώληση του γηπέδου στην Toyota έναντι της υψηλότερης λογικής τιμής. Στην πράξη, σύμφωνα με τις βρετανικές αρχές, λαμβάνονται υπόψη παράγοντες όπως η φύση και τοποθεσία του γηπέδου, ή διαμόρφωσή του και άλλοι περιοριστικοί αναπτυξιακοί παράγοντες, καθώς και η αγορά ακινήτου περιουσίας. Η άποψη αυτή είναι συναφής με τη γνώμη της Επιτροπής, σύμφωνα με την οποία το Δημόσιο όταν μεταβιβάζει περιουσιακά στοιχεία με εμπορικό κέρδος κατά τις ενδοκοινοτικές συναλλαγές πρέπει να συμπεριφέρεται όπως ένας ιδιώτης που ενεργεί υπό κανονικές οικονομικές συνθήκες αγοράς και σύμφωνα με τη θέση της Επιτροπής όσον αφορά της συμμετοχή του Δημοσίου στο κεφάλαιο των επιχειρήσεων (1). Στις συνθήκες αυτές, οι ιδιώτης θα εξετάσει τη δυνατότητα εναλλακτικών προσφορών και θα προβεί στην πώληση του περιουσιακού στοιχείου στον πλειοδότη. Στην περίπτωση κατά την οποία ο ιδιώτης πιστεύει ότι λόγω ειδικών περιπτώσεων, π.χ. του μεγέθους ενός γηπέδου ή των σημαντικών προϋποθέσεων σχεδιασμού, δεν υπάρχουν διαθέσιμοι αγοραστές, ή όταν δεν διαθέτει αξιόπιστα στοιχεία περί της αγοραστικής αξίας του περιουσιακού στοιχείου, θα καταφύγει στην αποτίμηση του περιουσιακού στοιχείου από ειδικό, λαμβάνοντας υπόψη όλες τις επικρατούσες περιστάσεις και τους όρους πώλησης εξαιρουμένης της τιμής, πριν προβεί στην πώλησή του. Κατόπιν θα ορίσει στον αγοραστή ως τιμή πώλησης το αποτέλεσμα της αποτίμησης.

Στην περίπτωση της πώλησης του γηπέδου στο Burnaston, το DCC δεν προέβη σε αποτίμηση του γηπέδου πριν από την προσφορά του στην Toyota, τον Απρίλιο 1989. Η μοναδική αποτίμηση που διέθετε το DCC σχετικά με το κυρίως γήπεδο των 280 εκταρίων είχε διεξαχθεί τον Ιούνιο 1989, δηλαδή μετά την προσφορά τιμής στην Toyota. Όπως σημειώθηκε κατά την έναρξη της παρούσας διαδικασίας, η εν λόγω αποτίμηση υπερέβαινε την τιμή που επεδίωκε η Toyota κατά 2,7 εκατομμύρια λίρες στερλίνες και το DCC δεν απεπειράθη διόλου να αναθεωρήσει την τιμή πώλησης λαμβάνοντας υπόψη αυτή τη διαφορά. Το DCC δεν ανέλαβε πρωτοβουλία για τη διεξαγωγή αποτίμησης όσον αφορά το λοιπό τμήμα του γηπέδου.

Η Επιτροπή δεν δέχεται ότι η προσπάθεια ισοσκέλισης από το DCC του πακέτου προσεφέρθη στην Toyota, όπως αποδεικνύεται από τα πρακτικά της Policy Committee του DCC στις 21 Νοεμβρίου 1989 που προανεφέρθησαν και επιβεβαιώθηκαν από μεταγενέστερη αλληλογραφία με τις βρετανικές αρχές, αντιστοιχεί σε συμπεριφορά πωλητή. Η προσπάθεια αυτή ήταν σαφώς βασισμένη στο υπολογιζόμενο κόστος διαμόρφωσης του γηπέδου και δημιουργίας πρόσβασης και διευκολύνσεων σ' αυτό. Ο παράγων «σημαντικές δυσχέρειες διαμόρφωσης και άλλες» ο οποίος, σύμφωνα με το DCC χαρακτήριζε το γήπεδο και επηρέαζε την τιμή του στην αγορά, δεν εφαρμόζεται στην περίπτωση του αγοραστή, δηλαδή της Toyota. Η Επιτροπή αδυνατεί να αποδεχθεί κατά προσέγγιση εκτίμηση του κόστους διαμόρφωσης έκτασης κυρίως αγροτικής και δημιουργίας διευκολύνσεων σ' αυτήν, ως έγκυρο υποκατάστατο της τιμής

(1) Δελτίο ΕΚ 9-1984.

αγοράς ή της ανώτερης τιμής που θα ήταν δυνατόν να επιτύχει το DCC, εφόσον δεν σχετίζεται με την αξία βιομηχανικών εκτάσεων (1).

Υπό τις περιστάσεις αυτές, και δεδομένης της αποδοχής εκ μέρους της Επιτροπής ότι η πώληση του γηπέδου θα πρέπει να αντιμετωπισθεί ως μία ενιαία συναλλαγή, η Επιτροπή διαβλέπει ως μόνη εναλλακτική λύση την αποτίμηση του συνόλου του γηπεδου βάσει των ιδίων όρων αποτίμησης με εκείνους που εφαρμόσθησαν κατά την αρχική αποτίμηση του κυρίως τμήματος των 280 εκταρίων, και την σύγκριση των αποτελεσμάτων αυτής με την τιμή που κατεβλήθη από την Toyota, προκειμένου να προσδιορίσει αν η συναλλαγή χαρακτηρίζεται από κρατική ενίσχυση. Οι βρετανικές αρχές αποδέχθηκαν τη λύση αυτή το Μάρτιο 1991 και δεν αμφισβήτησαν ούτε πρόβαλαν αντιρρήσεις ως προς τους προτεινόμενους όρους αποτίμησης ή ως προς τη διεξαγωγή της από τον πραγματογνώμονα.

Όσον αφορά τα επιχειρήματα που διετύπωσαν οι βρετανικές αρχές και η Toyota συνεπεία της έκθεσης του πραγματογνώμονα του District, η Επιτροπή σημειώνει γενικά ότι τα εν λόγω επιχειρήματα θα ήσαν πειστικότερα αν είχαν διατυπωθεί νωρίτερα πριν οι βρετανικές αρχές αποδεχθούν τους όρους αποτίμησης που πρότεινε η Επιτροπή, και πριν υποβληθεί η έκθεση του πραγματογνώμονα. Ειδικότερα, όσον αφορά το επιχείρημα ότι η αποτίμηση θα έπρεπε να βασισθεί στις τιμές του Απριλίου 1989 και όχι του Φεβρουαρίου 1990, ο ίδιος ο πραγματογνώμων επιβεβαίωσε ότι αυτό δεν θα είχε επηρεάσει το συμπέρασμα της έκθεσής του. Επιπλέον, η Επιτροπή δεν θεωρεί ότι από τη μελέτη διακυμάνσεων των τιμών κατά την εν λόγω περίοδο, η οποία διεξήχθη με πρωτοβουλία των βρετανικών αρχών, προκύπτουν στοιχεία ικανά να θέσουν υπό αμφισβήτηση το συμπέρασμα αυτό. Ως προς το επιχείρημα ότι η αύξηση των δαπανών οφείλεται σε υποτιθέμενους περιοριστικούς παράγοντες όπως η κλίση του γηπέδου και η δυσμενής φύση του εδάφους, η Επιτροπή υποστηρίζει ότι παρόμοιες δαπάνες είναι σύνηθες χαρακτηριστικό των μεγάλης έκτασης γηπέδων τα οποία διαμορφώνοται για βιομηχανική ανάπτυξη, ιδίως οι δαπάνες σταθεροποίησης για την κατασκευή εργοστασιακών μονάδων συναρμολόγησης αυτοκινήτων στην ύπαιθρο χώρα. Δεν αιτιολογούν ειδική μεταχείριση εκ μέρους του πραγματογνώμονα πέραν της ιδιαίτερης εξέτασης της τοπογραφίας που περιλαμβάνεται ήδη στην έκθεσή του.

Όσον αφορά την εναλλλακτική αποτίμηση που διεξήχθη κατόπιν πρωτοβουλίας των βρετανικών αρχών μετά τη λήψη της έκθεσης του πραγματογνώμονα και της επιστολής του με την επιβεβαίωση ότι ο υπολογισμός των τιμών του Φεβρουαρίου 1990 δεν θα άλλαζε τα συμπεράσματά του, η Επιτροπή δεν συμφωνεί με την κατάρτιση δεύτερης έκθεσης, κατά την οποία το ένα μέρος επιθυμεί την εκ των υστέρων αντικατάσταση ανεξάρτητου πραγματογνώμονα από άλλο διορισμένο από τις αρχές, εφόσον δεν υπάρχει λόγος. Το γεγονός αυτό δεν θα είναι προς το συμφέρον της ισότητας και της συνέπειας στις διαδικασίες λήψης αποφάσεων της Επιτροπής. Επιπλέον, η Επιτροπή θεωρεί ότι το περιεχόμενο της εν λόγω εμπιστευτικής αποτίμησης δεν δικαιολογεί μεταγενέστερη κριτική των μεθόδων του πραγματογνώμονα, εκ μέρους της Toyota.

Η Επιτροπή δεν δέχεται την ύπαρξη σοβαρών επιχειρημάτων για την αντικατάσταση, στο τελευταίο αυτό στάδιο, της «αντιπροσωπευτικής κλίμακας τιμών» από την ενιαία τιμή που εμφανίζεται στην έκθεση του πραγματογνώμονα, εφόσον δεν υπάρχουν λογικά κριτήρια για την οριοθέτηση τέτοιας κλίμακας. Η προσπάθεια εισαγωγής μιας κλίμακας αξιών σ' αυτό το στάδιο θα ήταν απλώς αυθαίρετη και αβέβαιη και θα ήταν αντίθετη με την επιδίωξη της δικαιοσύνης και της αντικειμενικότητας που αποτελούν το στόχο της Επιτροπής κατά την όλη διαδικασία. Στο πλαίσιο αυτό, η Επιτροπή τονίζει ότι η έκθεση αποτίμησης που διενεργήθη με ανεξάρτητη πρωτοβουλία των βρετανικών αρχών κατέληξε σε αποτίμηση ενός και μόνου ψηφίου χωρίς να αναφέρεται σε κλίμακα τιμών με την οποία να προσδιορίζεται «αντικειμενική εμπορική αξία».

Τέλος, η Επιτροπή εξέτασε τα εμπιστευτικά στοιχεία που παρείχε η Toyota επί εναλλακτικών προσφορών γηπέδων μαζί με στοιχεία του Valuation Office όσον αφορά αξίες βιομηχανικών εκτάσεων και εκτάσεων που προορίζονται για χώροι αποθήκευσης, τα οποία της διεβίβασαν οι βρετανικές αρχές, και κατέληξε ότι δεν αποκλείει την ύπαρξη κρατικής ενίσχυσης ύψους 4,2 εκατομμυρίων λιρών στερλινών στην συναλλαγή μεταξύ του DCC και της Toyota.

Υπό τις εν λόγω περιστάσεις, η Επιτροπή συμπεραίνει ότι η διαφορά των 4,2 εκατομμυρίων λιρών στερλινών μεταξύ της αποτίμησης του γηπέδου από τον πραγματογνώμονα που ανήλθε σε 22,5 εκατομμύρια λίρες στερλίνες και της τιμής των 18,3 εκατομμυρίων λιρών στερλινών που κατεβλήθη από την Toyota, αντιπροσωπεύει κρατική ενίσχυση εκ μέρους του DCC προς την εταιρεία.

Υπάρχει σημαντικό ενδοκοινοτικό εμπόριο επιβατικών τροχοφόρων οχημάτων, ύψους 6 398 00 μονάδων ανά έτος, που αντιστοιχεί σε 48 292 000 Ecu. Η ενίσχυση ύψους 4,2 εκατομμυρίων λιρών στερλινών που χορηγήθηκε από το DCC στην Toyota θα επηρεάσει, επομένως, το ενδοκοινοτικό εμπόριο επιβατικών αυτοκινήτων και ως εκ τούτου θα προκαλέσει στρέβλωση του ανταγωνισμού στην εν λόγω αγορά. Συνεπώς, συνιστά κρατική ενίσχυση υπέρ της Toyota, σύμφωνα με το άρθρο 92 παράγραφος 1 της συνθήκης.

VI

Η εν λόγω ενίσχυση, η οποία δεν εντάσσεται σε κανένα εγκεκριμένο καθεστώς, θα έπρεπε να κοινοποιηθεί στην Επιτροπή, όπως προβλέπεται από το άρθρο 93 παράγραφος 3 της συνθήκης. Επιπλέον, η ιδιαίτερη εμπορική δραστηριότητα την οποία συνεπάγεται, εντάσσεται στο κοινοτικό πλαίσιο για τις κρατικές ενισχύσεις προς την αυτοκινητοβιομηχανία (2), σύμφωνα με το οποίο ««όσον αφορά τις ενισχύσεις που χορηγούνται εκτός του πλαισίου ενός εγκεκριμένου καθεστώτος ενισχύσεων, είναι ευνόητο ότι κάθε

(1) Όπως ήδη ανεφέρθη, ο υπολογισμός της εξισορροπιστικής προσέγγισης δεν ανταποκρίνεται στην πραγματικότητα και θα υπάρξει σημαντική υπέρβαση του προϋπολογισμού από το DCC κατά τη δημιουργία των σχετικών παροχών.

(2) ΕΕ αριθ. C 123 της 18. 5. 1989, σ. 3.

αντίστοιχο σχέδιο, ανεξάρτητα από το ύψος της σχετικής δαπάνης και το ποσοστό της ενίσχυσης, υπόκειται χωρίς εξαίρεση στην υποχρέωση κοινοποίησης δυνάμει του άρθρου 93 παράγραφος 3 της συνθήκης ΕΟΚ».

Εφόσον οι βρετανικές αρχές δεν προέβησαν στην κοινοποίηση της ενίσχυσης εγκαίρως, δεν κατέστη δυνατόν στην Επιτροπή να διατυπώσει τις απόψεις της επί των μέτρων πριν αυτά εφαρμοστούν. Επομένως, η παροχή της ενίσχυσης καθίσταται παράνομη διότι χορηγήθηκε κατά παράβαση του άρθρου 93 παράγραφος 3 της συνθήκης.

Θα πρέπει να υπενθυμίσουμε σχετικά ότι, εν όψει του υποχρεωτικού χαρακτήρα των κανόνων της διαδικασίας όπως αυτοί ορίζονται στο άρθρο 93 παράγραφος 3 της συνθήκης οι οποίοι είναι σημαντικοί όσον αφορά τη δημόσια τάξη, και των οποίων την άμεση ισχύ έχει αναγνωρίσει το Δικαστήριο στην απόφαση της 19ης Ιουνίου 1973 στην υπόθεση 77/72 [1] — ο παράνομος χαρακτήρας της επίμαχης ενίσχυσης δεν αίρεται εκ των υστέρων.

VII

Το άρθρο 92 παράγραφος 3 της συνθήκης αναφέρει τους τύπους ενίσχυσης που συμβιβάζονται με την κοινή αγορά. Η συμφωνία με τους όρους της συνθήκης θα πρέπει να προσδιορίζεται στο πλαίσιο της Κοινότητας ως συνόλου και όχι ενός μόνο κράτους μέλους. Προκειμένου να διασφαλισθεί η καλή λειτουργία της κοινής αγοράς και λαμβάνοντας υπόψη τις αρχές του άρθρου 3 στοιχείο στ), οι εξαιρέσεις από τις διατάξεις του άρθρου 92 παράγραφος 1 όπως διατυπώνονται στο άρθρο 92 παράγραφος 3 θα πρέπει να αναλύονται επισταμένως όταν εξετάζεται καθεστώς ενίσχυσης ή οποιαδήποτε ατομική περίπτωση χορήγησης ενίσχυσης. Ειδικότερα, εφαρμόζονται μόνο στην περίπτωση που η Επιτροπή είναι πεπεισμένη ότι η ελεύθερη λειτουργία των δυνάμεων της αγοράς, ανεξάρτητα από την ενίσχυση, δεν θα οδηγούσε το μελλοντικό αποδέκτη της ενίσχυσης σε ενέργειες που να συμβάλλουν στην επίτευξη των προαναφερθέντων στόχων.

Όσον αφορά τις εξαιρέσεις που προβλέπονται στο άρθρο 92 παράγραφος 3 στοιχεία α) και γ) για ενισχύσεις που προωθούν ή διευκολύνουν την ανάπτυξη ορισμένων περιοχών, στην παρούσα περίπτωση, το Burnaston, το οποίο υπάγεται στο Derbyshire, δεν ευρίσκεται σε περιφέρεια που να δικαιολογεί κρατική ενίσχυση δυνάμει του άρθρου 92 παράγραφος 3 στοιχεία α) ή γ).

Όσον αφορά τις εξαιρέσεις που προβλέπει το άρθρο 92 παράγραφος 3 στοιχείο β), τα στοιχεία της υπόθεσης δεν αιτιολογούν την άποψη ότι η εν λόγω ενίσχυση στοχεύει στην προώθηση σχεδίου προς το κοινό ευρωπαϊκό συμφέρον ή στην άρση σοβαρών διαταραχών της βρετανικής οικονομίας. Επιπλέον, η βρετανική κυβέρνηση δεν έχει υποβάλει σχετικά επιχειρήματα για να αιτιολογήσει την εν λόγω ενίσχυση.

Οσον αφορά την εξαίρεση που προβλέπεται στην παράγραφο 3 στοιχείο γ) του άρθρου 92 της συνθήκης υπέρ «ενισχύσεων για την προώθηση της ανάπτυξης ορισμένων οικονομικών δραστηριοτήτων», η Επιτροπή είναι δυνατόν να κρίνει ότι ορισμένες ενισχύσεις προς την αυτοκινητοβιομηχανία συμβιβάζονται με την κοινή αγορά εφόσον ανταποκρίνονται σε ένα θετικό κριτήριο εκτίμησης περιπτώσεων ενίσχυσης — εκτός από περιπτώσεις περιφερειακών ενισχύσεων — που αναφέρονται στις κατευθύνσεις του κοινοτικού πλαισίου κρατικών ενισχύσεων υπέρ του εν λόγω τομέα. Αυτές αφορούν τις ενισχύσεις με τους εξής στόχους: ενίσχυση διάσωσης και αναδιάρθρωσης, μεταρρυθμίσεων ή βασικής ορθολογικής οργάνωσης, έρευνας και ανάπτυξης, προστασίας του περιβάλλοντος, βασικής επαγγελματικής εκπαίδευσης. Ουδείς των στόχων αυτών επιδιώκεται στην εν λόγω ενίσχυση και σχέδιο, ούτε περιλαμβάνεται στους ισχυρισμούς της βρετανικής κυβέρνησης.

VIII

Σε περιπτώσεις ενισχύσεων που συμβιβάζονται με την κοινή αγορά, η Επιτροπή κάνει χρήση της δυνατότητας που της παρέχεται με το άρθρο 93 παράγραφος 2 της συνθήκης και με την απόφαση του Δικαστηρίου της 12ης Ιουλίου 1973, υπόθεση 70/72 [2], που επικυρώθηκε με την απόφαση της 24ης Φεβρουαρίου 1987, υπόθεση 310/85 [3] — να απαιτήσει από τα κράτη μέλη να ζητήσουν επιστροφή χορηγηθείσας ενίσχυσης από τους αποδέκτες της. Για το σκοπό αυτό, θεωρείται απαραίτητο να αναζητήσουν οι βρετανικές αρχές την ασυμβίβαστη με την κοινή αγορά ενίσχυση που χορηγήθηκε στην Toyota από το DCC, εντός δύο μηνών, εφόσον αυτό πραγματοποιηθεί σύμφωνα με τις διατάξεις της εθνικής νομοθεσίας, καθώς και εκείνες που αναφέρονται στην εξόφληση πρόσφατων υποχρώσεων προς το Δημόσιο, στην περίπτωση πυ η εξόφληση πραγματοποιηθεί αργότερα από το χρόνο που αποφάσισε η Επιτροπή,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΑΠΟΦΑΣΗ:

Άρθρο 1

Η ενίσχυση υπό μορφήν επιδοτήσεως ύψους 4,2 εκατομμυρίων λιρών στερλινών προς την Toyota Motor Corporation που συμπεραίνεται από την πώληση στην εταιρεία του γηπέδου των 580 εκταρίων στο Burnaston από το Derbyshire County Council, το Φεβρουάριο 1990, κρίνεται παράνομη εφόσον χορηγήθηκε κατά παράβαση των διατάξεων του άρθρου 93 παράγραφος 3 της συνθήκης ΕΟΚ. Επιπλέον, είναι ασυμβίβαστη με την κοινή αγορά δυνάμει του άρθρου 92 της συνθήκης.

Άρθρο 2

Η βρετανική κυβέρνηση οφείλει να ανακαλέσει την εν λόγω ενίσχυση μέσω της επιστροφής 4,2 εκατομμυρίων λιρών στερλινών από την Toyota προς το Derbyshire County Council εντός δύο μηνών από την κοινοποίηση της απόφασης αύτής. Το εν λόγω ποσό της επιστροφής θα προσαυξηθεί κατά το

[1] Συλλογή 1973, σ. 611.

[2] Συλλογή 1973, σ. 813.

[3] Συλλογή 1987, σ. 901.

επιτόκιο, το οποίο θα ωφεληθεί παρανόμως η εταιρεία στην περίπτωση όπου η επιστροφή θα συντελεσθεί μετά το προαναφερθέν διάστημα των δύο μηνών.

Άρθρο 3

Η βρετανική κυβέρνηση ενημερώνει την Επιτροπή εντός δύο μηνών από την κοινοποίηση της παρούσας απόφασης, για τα μέτρα που έλαβε για την εκτέλεσή της.

Άρθρο 4

Η απόφαση αυτή απευθύνεται στο Ηνωμένο Βασίλειο.

Βρυξέλλες, 31 Ιουλίου 1991.

Για την Επιτροπή

Leon BRITTAN

Αντιπρόεδρος