

Ausgabe  
in deutscher Sprache

## Rechtsvorschriften

### Inhalt

#### I *Veröffentlichungsbedürftige Rechtsakte*

- \* **Verordnung (EG) Nr. 617/96 der Kommission vom 3. April 1996 zur Einreihung von bestimmten Waren in die Kombinierte Nomenklatur** ..... 1
- \* **Verordnung (EG) Nr. 618/96 der Kommission vom 3. April 1996 zur Einreihung von bestimmten Waren in die Kombinierte Nomenklatur** ..... 3
- \* **Richtlinie 96/21/EG des Rates vom 29. März 1996 zur Änderung der Richtlinie 94/54/EG der Kommission über Angaben, die zusätzlich zu den in der Richtlinie 79/112/EWG des Rates aufgeführten Angaben auf dem Etikett bestimmter Lebensmittel vorgeschrieben sind** ..... 5

#### II *Nicht veröffentlichungsbedürftige Rechtsakte*

##### **Kommission**

96/257/EG:

- \* **Entscheidung der Kommission vom 31. Oktober 1995 über Beihilfen Spaniens zugunsten der zum Volkswagen-Konzern gehörenden SEAT S.A.<sup>(1)</sup>** 7

(<sup>1</sup>) Text von Bedeutung für den EWR

## I

(Veröffentlichungsbedürftige Rechtsakte)

**VERORDNUNG (EG) Nr. 617/96 DER KOMMISSION**

vom 3. April 1996

zur Einreihung von bestimmten Waren in die Kombinierte Nomenklatur

DIE KOMMISSION DER EUROPÄISCHEN  
GEMEINSCHAFTEN —

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen  
Gemeinschaft,

gestützt auf die Verordnung (EWG) Nr. 2658/87 des Rates  
vom 23. Juli 1987 über die zolltarifliche und statistische  
Nomenklatur sowie den Gemeinsamen Zolltarif<sup>(1)</sup>, zuletzt  
geändert durch die Verordnung (EG) Nr. 586/96 der  
Kommission<sup>(2)</sup>, insbesondere auf Artikel 9,

in Erwägung nachstehender Gründe:

Um die einheitliche Anwendung der Kombinierten  
Nomenklatur im Anhang zu der genannten Verordnung  
zu gewährleisten, sind Vorschriften für die Einreihung der  
im Anhang zu dieser Verordnung aufgeführten Waren zu  
erlassen.

Die Verordnung (EWG) Nr. 2658/87 hat allgemeine  
Vorschriften für die Auslegung der Kombinierten  
Nomenklatur festgesetzt. Diese Vorschriften gelten auch  
für die Auslegung jeder anderen Nomenklatur, die die  
Kombinierte Nomenklatur — auch nur teilweise oder  
unter etwaiger Hinzufügung von Unterteilungen — über-  
nimmt und die aufgrund besonderer gemeinschaftlicher  
Regelungen aufgestellt wurde, um tarifliche oder sonstige  
Maßnahmen im Rahmen des Warenverkehrs anzu-  
wenden.

In Anwendung dieser allgemeinen Vorschriften sind die  
in Spalte 1 der Tabelle im Anhang dieser Verordnung  
genannten Waren den in Spalte 2 angegebenen KN-  
Codes zuzuweisen, und zwar unter Anwendung der in  
Spalte 3 genannten Begründungen.

Es ist angezeigt festzulegen, daß die von den Zollbe-  
hörden der Mitgliedstaaten erteilten verbindlichen Zolltarif-  
auskünfte, die die Einreihung von Waren in die  
Kombinierte Nomenklatur betreffen und die mit dem in

dieser Verordnung festgesetzten Gemeinschaftsrecht nicht  
übereinstimmen, während eines Zeitraums von drei  
Monaten von dem Berechtigten gemäß den Bestim-  
mungen des Artikels 12 Absatz 6 der Verordnung (EWG)  
Nr. 2913/92 des Rates vom 12. Oktober 1992 zur Festle-  
gung des Zollkodex der Gemeinschaften<sup>(3)</sup> weiterver-  
wendet werden können.

Die in dieser Verordnung vorgesehenen Maßnahmen  
entsprechen der Stellungnahme des Fachbereichs für die  
zolltarifliche und statistische Nomenklatur des  
Ausschusses für den Zollkodex —

HAT FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

*Artikel 1*

Die in Spalte 1 der Tabelle im Anhang beschriebenen  
Waren gehören in der Kombinierten Nomenklatur zu  
den in Spalte 2 der Tabelle genannten entsprechenden  
KN-Codes.

*Artikel 2*

Die von den Zollbehörden der Mitgliedstaaten erteilten  
verbindlichen Zolltarifauskünfte, die mit dem in dieser  
Verordnung festgesetzten Gemeinschaftsrecht nicht über-  
einstimmen, können während eines Zeitraums von drei  
Monaten gemäß den Bestimmungen des Artikels 12  
Absatz 6 der Verordnung (EWG) Nr. 2913/92 weiterver-  
wendet werden.

*Artikel 3*

Diese Verordnung tritt am 21. Tag nach ihrer Veröffentli-  
chung im *Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften*  
in Kraft.

<sup>(1)</sup> ABl. Nr. L 256 vom 7. 9. 1987, S. 1.

<sup>(2)</sup> ABl. Nr. L 84 vom 3. 4. 1996, S. 18.

<sup>(3)</sup> ABl. Nr. L 302 vom 19. 10. 1992, S. 1.

Diese Verordnung ist in allen ihren Teilen verbindlich und gilt unmittelbar in jedem Mitgliedstaat.

Brüssel, den 3. April 1996

*Für die Kommission*  
Mario MONTI  
*Mitglied der Kommission*

ANHANG

Warenbeschreibung	Einreihung KN-Code	Begründung
(1)	(2)	(3)
Tragbare, batteriebetriebene elektronische Orgel für Kinder, aus farbigem Kunststoff, mit 32 kleinen Tasten und mit Steuerungen für Orchesterinstrumente, Rhythmus, Demonstrationsmodus, Lautstärke und Energie.	9503 50 00	Einreihung gemäß den Allgemeinen Vorschriften 1 und 6 für die Auslegung der Kombinierten Nomenklatur, der Anmerkung 1 c) zu Kapitel 92 sowie dem Wortlaut der KN-Codes 9503 und 9503 50 00.  Bei dieser Ware handelt es sich wegen der Konstruktion und der geringen Größe nicht um ein Musikinstrument im Sinne des Kapitels 92.

**VERORDNUNG (EG) Nr. 618/96 DER KOMMISSION**  
**vom 3. April 1996**  
**zur Einreihung von bestimmten Waren in die Kombinierte Nomenklatur**

DIE KOMMISSION DER EUROPÄISCHEN  
GEMEINSCHAFTEN —

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen  
Gemeinschaft,

gestützt auf die Verordnung (EWG) Nr. 2658/87 des Rates  
vom 23. Juli 1987 über die zolltarifliche und statistische  
Nomenklatur sowie den Gemeinsamen Zolltarif<sup>(1)</sup>, zuletzt  
geändert durch die Verordnung (EG) Nr. 586/96 der  
Kommission<sup>(2)</sup>, insbesondere auf Artikel 9,

in Erwägung nachstehender Gründe:

Um die einheitliche Anwendung der Kombinierten  
Nomenklatur im Anhang zu der genannten Verordnung  
zu gewährleisten, sind Vorschriften für die Einreihung der  
im Anhang zu dieser Verordnung aufgeführten Waren zu  
erlassen.

Die Verordnung (EWG) Nr. 2658/87 hat allgemeine  
Vorschriften für die Auslegung der Kombinierten  
Nomenklatur festgesetzt. Diese Vorschriften gelten auch  
für die Auslegung jeder anderen Nomenklatur, die die  
Kombinierte Nomenklatur — auch nur teilweise oder  
unter etwaiger Hinzufügung von Unterteilungen — über-  
nimmt und die aufgrund besonderer gemeinschaftlicher  
Regelungen aufgestellt wurde, um tarifliche oder sonstige  
Maßnahmen im Rahmen des Warenverkehrs anzu-  
wenden.

In Anwendung dieser allgemeinen Vorschriften sind die  
in Spalte 1 der Tabelle im Anhang dieser Verordnung  
genannten Waren den in Spalte 2 angegebenen KN-  
Codes zuzuweisen, und zwar unter Anwendung der in  
Spalte 3 genannten Begründungen.

Es ist angezeigt festzulegen, daß die von den Zollbe-  
hörden der Mitgliedstaaten erteilten verbindlichen Zollta-  
rifauskünfte, die die Einreihung von Waren in die

Kombinierte Nomenklatur betreffen und die mit dem in  
dieser Verordnung festgesetzten Gemeinschaftsrecht nicht  
übereinstimmen, während eines Zeitraums von drei  
Monaten von dem Berechtigten gemäß den Bestim-  
mungen des Artikels 12 Absatz 6 der Verordnung (EWG)  
Nr. 2913/92 des Rates vom 12. Oktober 1992 zur Festle-  
gung des Zollkodex der Gemeinschaften<sup>(3)</sup> weiterver-  
wendet werden können.

Die in dieser Verordnung vorgesehenen Maßnahmen  
entsprechen der Stellungnahme des Ausschusses für den  
Zollkodex, Fachbereich für die zolltarifliche und stati-  
stische Nomenklatur —

HAT FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

*Artikel 1*

Die in Spalte 1 der Tabelle im Anhang beschriebenen  
Waren gehören in der Kombinierten Nomenklatur zu  
den in Spalte 2 der Tabelle genannten entsprechenden  
KN-Codes.

*Artikel 2*

Die von den Zollbehörden der Mitgliedstaaten erteilten  
verbindlichen Zolltarifauskünfte, die mit dem in dieser  
Verordnung festgesetzten Gemeinschaftsrecht nicht über-  
einstimmen, können während eines Zeitraums von drei  
Monaten gemäß den Bestimmungen des Artikels 12  
Absatz 6 der Verordnung (EWG) Nr. 2913/92 weiterver-  
wendet werden.

*Artikel 3*

Diese Verordnung tritt am 21. Tag nach ihrer Veröffentli-  
chung im *Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften*  
in Kraft.

Diese Verordnung ist in allen ihren Teilen verbindlich und gilt unmittelbar in jedem  
Mitgliedstaat.

Brüssel, den 3. April 1996

*Für die Kommission*

Mario MONTI

*Mitglied der Kommission*

<sup>(1)</sup> ABl. Nr. L 256 vom 7. 9. 1987, S. 1.

<sup>(2)</sup> ABl. Nr. L 84 vom 3. 4. 1996, S. 18.

<sup>(3)</sup> ABl. Nr. L 302 vom 19. 10. 1992, S. 1.

## ANHANG

Warenbeschreibung	Einreihung KN-Code	Begründung
(1)	(2)	(3)
<p>1. Astrologisches Monatsmagazin, bestehend aus einem einzigen aufgerollten, beidseitig bedruckten Blatt Papier von 79 mm × 505 mm, das Horoskope (für den Monat und einzelne Tage) und Glückszahlen für Glücksspiele enthält, auch bebildert.</p> <p>Das aufgerollte Magazin wird von einer durchsichtigen Kunststoffröhre geschützt.</p> <p>Monatlich werden vier, hinsichtlich des Textes, der Bilder und Farben identische Magazine in einem bedruckten und farbigbebilderten Verkaufskarton, der die Monatsangabe trägt, zum Verkauf angeboten. Das Verkaufskarton ist in zwölf Fächer für die Tierkreiszeichen unterteilt.</p>	4902 90 30	Einreihung gemäß den Allgemeinen Vorschriften 1 und 6 für die Auslegung der Kombinierten Nomenklatur sowie dem Wortlaut der KN-Codes 4902, 4902 90 und 4902 90 30.
<p>2. Bilderbuch für Kinder (30 cm × 40 cm) aus vier kartonierten, dicken Blättern mit Bildern zum Weihnachtsfest.</p> <p>Die Innenseiten enthalten farbige Bilder zum Thema Weihnachten und Liedernoten mit Text auf jeder Doppelseite.</p> <p>Auf der letzten, 1 cm dicken Seite (Umschlagblatt) ist innen ein Weihnachtsbaum abgebildet, der mit mehrfarbigen Kugeln geschmückt ist, jede davon enthält eine Glühlampe. Diese Seite enthält einen Mikrolautsprecher und ein elektronisches Modul, das bei Betätigung einer Taste die Kugeln aufleuchten und Melodien ertönen läßt.</p>	4903 00 00	Einreihung gemäß den Allgemeinen Vorschriften 1 und 3 b) für die Auslegung der Kombinierten Nomenklatur, der Anmerkung 6 zu Kapitel 49 sowie dem Wortlaut des KN-Codes 4903 00 00.
<p>3. Musikmobile, zerlegt, für Kleinkinder, bestehend aus:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— einem Haltebogen mit Befestigungsvorrichtung, aus Kunststoff,</li> <li>— einer Spieldose mit aufziehbarem Federmotor,</li> <li>— einem Mobile aus zwei gekreuzten Kunststoffbügeln, an deren Kreuzungs- und Endpunkten jeweils eine Tierfigur (Hase, Ente, Frosch), in menschlicher Bekleidung, aus mit Füllstoff gefüllten Spinnstoffen an einem Faden aufgehängt ist.</li> </ul> <p>Wenn die Spieldose aufgezogen ist, spielt sie eine Melodie und dreht gleichzeitig das Mobile.</p>	9503 50 00	<p>Einreihung gemäß den Allgemeinen Vorschriften 1, 2 a), 3 b) und 6 für die Auslegung der Kombinierten Nomenklatur sowie dem Wortlaut der KN-Codes 9503 und 9503 50 00.</p> <p>Die Ware dient der Unterhaltung von Kleinkindern, insbesondere wegen der Spieldose.</p>

**RICHTLINIE 96/21/EG DES RATES**

vom 29. März 1996

**zur Änderung der Richtlinie 94/54/EG der Kommission über Angaben, die zusätzlich zu den in der Richtlinie 79/112/EWG des Rates aufgeführten Angaben auf dem Etikett bestimmter Lebensmittel vorgeschrieben sind**

DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION —

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft,

gestützt auf die Richtlinie 79/112/EWG des Rates vom 18. Dezember 1978 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über die Etikettierung und Aufmachung von Lebensmitteln sowie die Werbung hierfür<sup>(1)</sup>, insbesondere auf Artikel 4 Absatz 2,gestützt auf die Richtlinie 94/35/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 30. Juni 1994 über Süßungsmittel, die in Lebensmitteln verwendet werden dürfen<sup>(2)</sup>, insbesondere auf Artikel 6,

auf Vorschlag der Kommission,

in Erwägung nachstehender Gründe:

Im Anhang der Richtlinie 94/54/EG der Kommission vom 18. November 1994 über Angaben, die zusätzlich zu den in der Richtlinie 79/112/EWG des Rates aufgeführten Angaben auf dem Etikett bestimmter Lebensmittel vorgeschrieben sind<sup>(3)</sup>, sind die Lebensmittel genannt, deren Etikett eine oder mehrere zusätzliche Angaben tragen muß.

Durch die vorliegende Richtlinie soll dieser Anhang für die Lebensmittel ergänzt werden, die Süßungsmittel enthalten.

Die in dieser Richtlinie vorgesehenen Gemeinschaftsmaßnahmen sind angesichts der Reichweite und der Auswirkungen der geplanten Aktion für die Verwirklichung der angestrebten Ziele erforderlich und sogar unverzichtbar. Die Mitgliedstaaten können diese Ziele nicht einzeln erreichen. Überdies ist in der Richtlinie 94/35/EG bereits vorgesehen, daß ihre Verwirklichung auf Gemeinschaftsebene erfolgen soll.

Im Hinblick auf eine angemessene Unterrichtung der Verbraucher sollte vorgeschrieben werden, daß auf dem Etikett von Lebensmitteln, die Süßungsmittel enthalten, ein entsprechender Hinweis anzubringen ist.

Überdies sind auch Warnhinweise auf dem Etikett von Lebensmitteln vorzusehen, die bestimmte Kategorien von Süßungsmitteln enthalten.

Nach dem Verfahren des Artikels 17 der Richtlinie 79/112/EWG und des Artikels 7 der Richtlinie 94/35/EG wurde der Entwurf der vorliegenden Richtlinie dem Ständigen Lebensmittelausschuß unterbreitet. Dieser war nicht in der Lage, eine Stellungnahme abzugeben. Nach dem gleichen Verfahren legte die Kommission dem Rat einen Vorschlag über die zu treffenden Maßnahmen vor —

HAT FOLGENDE RICHTLINIE ERLASSEN:

*Artikel 1*

Der Anhang der Richtlinie 94/54/EG wird wie folgt ergänzt:

(<sup>1</sup>) ABl. Nr. L 33 vom 8. 2. 1979, S. 1. Richtlinie zuletzt geändert durch die Richtlinie 93/102/EG (AbI. Nr. L 291 vom 25. 11. 1993, S. 14).

(<sup>2</sup>) ABl. Nr. L 237 vom 10. 9. 1994, S. 3.

(<sup>3</sup>) ABl. Nr. L 300 vom 23. 11. 1994, S. 14.

„Art bzw. Kategorie des Lebensmittels	Angaben
Lebensmittel, die ein oder mehrere nach der Richtlinie 94/35/EG (*) zugelassene Süßungsmittel enthalten	„Mit Süßungsmittel(n)“ Dieser Hinweis wird in Verbindung mit der Verkehrsbezeichnung im Sinne von Artikel 5 der Richtlinie 79/112/EWG angebracht
Lebensmittel, die sowohl einen oder mehrere Zuckerzusätze als auch ein oder mehrere Süßungsmittel enthalten, welche nach der Richtlinie 94/35/EG zugelassen sind	„Mit einer Zuckerart (Zuckerarten) und Süßungsmittel(n)“ Dieser Hinweis wird in Verbindung mit der Verkehrsbezeichnung im Sinne von Artikel 5 der Richtlinie 79/112/EWG angebracht
Lebensmittel, die Aspartam enthalten	„Enthält eine Phenylalaninquelle“
Lebensmittel mit über 10 % zugesetzten Polyolen	„Kann bei übermäßigem Verzehr abführend wirken“

(\*) ABl. Nr. L 237 vom 10. 9. 1994, S. 3.“

#### Artikel 2

Die Mitgliedstaaten ändern vor dem 1. Juli 1996 gegebenenfalls ihre Rechts- und Verwaltungsvorschriften, um

- spätestens am 1. Juli 1996 den Handel mit Erzeugnissen, die dieser Richtlinie entsprechen, zuzulassen;
- spätestens am 1. Juli 1997 den Handel mit Erzeugnissen, die dieser Richtlinie nicht entsprechen, zu untersagen. Jedoch können vor diesem Zeitpunkt in Verkehr gebrachte oder gekennzeichnete Erzeugnisse, die dieser Richtlinie nicht entsprechen, bis zum Abbau der Vorräte in den Verkehr gebracht werden.

Die Mitgliedstaaten setzen die Kommission unverzüglich davon in Kenntnis.

Wenn die Mitgliedstaaten Vorschriften nach Absatz 1 erlassen, nehmen sie in diesen Vorschriften selbst oder durch einen Hinweis bei der amtlichen Veröffentlichung auf diese Richtlinie Bezug. Die Mitgliedstaaten regeln die Einzelheiten dieser Bezugnahme.

#### Artikel 3

Diese Richtlinie tritt am zwanzigsten Tag nach ihrer Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften* in Kraft.

#### Artikel 4

Diese Richtlinie ist an die Mitgliedstaaten gerichtet.

Geschehen zu Brüssel am 29. März 1996.

*Im Namen des Rates*

*Der Präsident*

T. TREU

## II

*(Nicht veröffentlichungsbedürftige Rechtsakte)*

## KOMMISSION

## ENTSCHEIDUNG DER KOMMISSION

vom 31. Oktober 1995

über Beihilfen Spaniens zugunsten der zum Volkswagen-Konzern gehörenden SEAT S.A.

(Nur der spanische Text ist verbindlich)

(Text von Bedeutung für den EWR)

(96/257/EG)

DIE KOMMISSION DER EUROPÄISCHEN  
GEMEINSCHAFTEN —gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen  
Gemeinschaft, insbesondere auf Artikel 93 Absatz 2 erster  
Unterabsatz,gestützt auf das Abkommen über den Europäischen Wirt-  
schaftsraum, insbesondere auf Artikel 62 Absatz 1  
Buchstabe a),nach Aufforderung der Beteiligten zur Äußerung gemäß  
den genannten Artikeln,

in Erwägung nachstehender Gründe:

## I

ERÖFFNUNG DES VERFAHRENS NACH ARTIKEL 93  
ABSATZ 2 DES VERTRAGS

Mit Schreiben vom 15. Juni 1995 hat die Kommission Spanien von ihrem am 7. Juni 1995 gefaßten Beschluß<sup>(1)</sup> unterrichtet, wegen staatlicher Beihilfen der spanischen Behörden zugunsten des Unternehmens SEAT S.A. („SEAT“), einem zum Volkswagen-Konzern („VW“) gehörenden Kraftfahrzeughersteller, das Verfahren nach Artikel 93 Absatz 2 des Vertrags zu eröffnen.

Bei der Eröffnung des Verfahrens äußerte die Kommission aus folgenden Gründen ernstliche Zweifel an der Vereinbarkeit der Beihilfen mit Artikel 92 EG-Vertrag:

- Die spanischen Behörden schlossen 1994 zwei Vereinbarungen über die Gewährung von Beihilfen: am 11. Juli 1994 eine Vereinbarung zwischen den spanischen Zentralbehörden und den katalanischen Regionalbehörden einerseits und VW-SEAT andererseits und am 29. Juli 1994 eine Vereinbarung zwischen den katalanischen Regionalbehörden und VW-SEAT, in denen sie sich verpflichteten, SEAT staatliche Beihilfen von 46 Milliarden Pta zu gewähren, die vom Ministerium für Industrie und Energie (38 Milliarden Pta) und von der Generalitat de Catalunya (8 Milliarden Pta) finanziert werden sollten.
- Im Anschluß an diese Vereinbarungen gewährten die öffentlichen Kreditinstitute ICO (Instituto de Crédito Oficial) und ICF (Instituto Catalán de Finanzas) der Volkswagen AG zwei Darlehen in Höhe von 30 bzw. 6 Milliarden Pta als Vorauszahlung auf die künftigen Zuschüsse der spanischen Behörden an SEAT S.A.
- Nach Prüfung der Beihilfevereinbarungen und der Darlehensverträge gelangte die Kommission zu dem Schluß, daß die staatlichen Beihilfen in Form von Darlehen des ICO an das Unternehmen SEAT und des ICF an den VW-Konzern unrechtmäßigerweise gewährt worden waren.
- Mit Schreiben vom 24. Februar 1995 gaben die spanischen Behörden ihre Absicht bekannt, SEAT im Rahmen genehmigter Beihilferegulungen zu den 1994 angefallenen förderungswürdigen Kosten von 30 FuE-Vorhaben des mehrjährigen SEAT-Investitions-

(<sup>1</sup>) ABl. Nr. C 237 vom 12. 9. 1995, S. 2 und S. 12.



plans (1994—1996) Beihilfen zu gewähren. Nach Prüfung der vorgelegten Angaben teilte die Kommission den spanischen Behörden mit, daß sie sich zu der Notifizierung nicht äußern konnte, da sich diese lediglich auf die 1994 gewährten Beihilfen für 30 FuE-Vorhaben bezog, für die bereits ein Gesamtpaket staatlicher Beihilfen für den Zeitraum 1994—1996 genehmigt worden war. Gleichzeitig wies die Kommission die Auffassung zurück, daß nur die Teile des Vorhabens notifiziert zu werden brauchten, die bereits getätigte Ausgaben betrafen. Darüber hinaus war die Notifizierung insofern unvollständig, als sie die von der autonomen katalanischen Regionalregierung für denselben Plan zu gewährenden Zuschüsse außer acht ließ.

- Die Kommission äußerte ferner erhebliche Zweifel an der Vereinbarkeit der Beihilfemaßnahmen mit den im Gemeinschaftsrahmen für staatliche Beihilfen in der Kfz-Industrie festgelegten Kriterien.

In dem genannten Schreiben vom 15. Juni 1995 forderte die Kommission die spanische Regierung auf, sich binnen eines Monats nach dem Datum des Schreibens zu äußern.

## II

### ÄNDERUNG DES VERFAHRENS NACH ARTIKEL 93 ABSATZ 2

Nach Eröffnung des Verfahrens erklärte die spanische Regierung gegenüber der Kommission mit Schreiben vom 27. Juni 1995, daß die verschiedenen im Rahmen des Verfahrens geprüften Beihilfemaßnahmen als Umstrukturierungsbeihilfen im Zusammenhang mit einem Umstrukturierungsplan für SEAT anzusehen seien, der der Kommission umgehend vorgelegt wurde.

Außerdem teilten die spanischen Behörden der Kommission mit, daß diese Notifizierung die zuvor mit Schreiben vom 24. Februar 1995 übermittelte Notifizierung der Beihilfen für 30 industrielle und technologische Innovationsvorhaben von SEAT im Jahr 1994 (ex N 222/95) ersetzen sollte. Darüber hinaus erklärten sie, daß es sich bei den nun notifizierten Umstrukturierungsbeihilfen um Beihilfevorhaben handelte, die sich auf von der Kommission zuvor bereits genehmigte Beihilferegelungen stützten, sowie um Fördermaßnahmen auf den Gebieten technische Innovation, Modernisierung, Rationalisierung, Ausbildung, Umschulung und Umweltschutzvorhaben.

Angesichts dieses Sachverhalts und der Tatsache, daß die Angelegenheit ein Unternehmen in Schwierigkeiten in einem Problemsektor betraf, für den ein Gemeinschaftsrahmen gilt, beschloß die Kommission am 20. Juli 1995, ihren vorhergehenden Beschluß vom 13. Juni 1995 über die Eröffnung des Verfahrens nach Artikel 93 Absatz 2 EG-Vertrag zu ändern.

Mit Schreiben vom 1. August 1995 unterrichtete die Kommission die spanische Regierung von ihrem

Beschluß vom 20. Juli 1995 zur Änderung ihres vorhergehenden Beschlusses über die Prüfung der Beihilfen zugunsten von SEAT. In demselben Schreiben teilte die Kommission den spanischen Behörden mit, daß sie auf der Grundlage der Notifizierung nicht imstande war, zu der Vereinbarkeit von Umstrukturierungsbeihilfen mit den Leitlinien für staatliche Beihilfen zur Rettung und Umstrukturierung von Unternehmen in Schwierigkeiten oder dem Gemeinschaftsrahmen für staatliche Beihilfen in der Kfz-Industrie Stellung zu nehmen und folglich prüfen wollte, inwieweit der notifizierte Plan den tatsächlich durchgeführten Umstrukturierungsmaßnahmen noch entsprach und ob die Voraussetzungen der Leitlinien für Umstrukturierungsbeihilfen generell und in bezug auf die Kfz-Industrie erfüllt wurden.

Die Kommission forderte die spanische Regierung auf, sich hierzu binnen eines Monats nach dem Datum des Schreibens zu äußern.

## III

### STELLUNGNAHME DER SPANISCHEN BEHÖRDEN

Auf die Mitteilung der Kommission über die Änderung des Verfahrens nach Artikel 93 Absatz 2 EG-Vertrag zur Prüfung der Beihilfemaßnahmen zugunsten von SEAT antworteten die spanischen Behörden mit Schreiben vom 3. August 1995 lediglich, daß sie die von der Kommission mit Schreiben vom 28. Juli 1995 erbetenen ergänzenden Angaben zu dem Umstrukturierungsplan von SEAT (siehe Abschnitt V zweiter Absatz) später übermitteln würden.

Diese Angaben wurden dann von den spanischen Behörden mit Schreiben vom 24. August 1995 (bei der Kommission am 14. September 1995 eingegangen) übermittelt und anschließend in zwei bilateralen Sitzungen ergänzt. Schließlich legten die spanischen Behörden mit zwei Schreiben vom 5. Oktober 1995 und 20. Oktober 1995 neue Angaben vor und boten weitere Zusagen an.

## IV

### STELLUNGNAHMEN VON DRITTEN

Anläßlich der Veröffentlichung des Beschlusses vom 7. Juni 1995 über die Einleitung des Verfahrens nach Artikel 93 Absatz 2 EG-Vertrag wegen der Beihilfen zugunsten von SEAT und des Beschlusses vom 20. Juli 1995 zur Änderung des vorgenannten Beschlusses forderte die Kommission die übrigen Mitgliedstaaten und die anderen Beteiligten auf, binnen eines Monats ihre Stellungnahmen zu den fraglichen Beihilfen zu übermitteln.

Daraufhin erhielt die Kommission lediglich ein vom 11. Oktober 1995 datiertes Schreiben der deutschen Regierung, die die Beihilfe der spanischen Behörden zugunsten des Umstrukturierungsplans von SEAT befürwortete.

Bis 12. Oktober 1995 waren bei der Kommission keine weiteren Stellungnahmen von anderen Mitgliedstaaten oder anderen Beteiligten zu den geplanten Beihilfemaßnahmen der spanischen Behörden zugunsten von SEAT eingegangen.

## V

### AUSWERTUNG DES UMSTRUKTURIERUNGSPANS VON SEAT

Wie bereits erwähnt, hatte die Kommission zu prüfen, inwieweit der notifizierte Plan den durchgeführten Umstrukturierungsmaßnahmen noch entsprach und ob die in den Leitlinien für Umstrukturierungsbeihilfen genannten Voraussetzungen generell und in bezug auf die Kfz-Industrie erfüllt waren.

Diese Beurteilung wurde mit Hilfe einer unabhängigen Beraterfirma vorgenommen, die am 24. und 25. Juli 1995 zusammen mit Kommissionsbeamten die Werke von SEAT in der Zona Franca (Freizone) von Barcelona und in Martorell besuchte. Ziel dieses Besuchs war es, eine Voruntersuchung der Umstrukturierungskomponente des von den spanischen Behörden vorgelegten Plans durchzuführen und die Angaben einzuholen, die die Kommission noch benötigte, um zu den Beihilfemaßnahmen in ihrer neuen Form definitiv Stellung nehmen zu können. Nach diesem Besuch ersuchte die Kommission die spanischen Behörden mit Schreiben vom 28. August 1995 um ergänzende Angaben zu dem Umstrukturierungsplan von SEAT.

Die nachstehende Darstellung des Umstrukturierungsplans von SEAT beruht auf den Ergebnissen des obengenannten Besuchs sowie auf den Angaben, die von den spanischen Behörden — und nach deren Zustimmung von VW — in den verschiedenen Phasen des Verfahrens nach Artikel 93 Absatz 2 EG-Vertrag vorgelegt wurden.

#### a) Gründe für die Annahme eines Umstrukturierungsplans für SEAT

Die finanzielle Lage von SEAT verschlechterte sich 1993 rapide. In diesem Jahr stiegen die Verluste des Unternehmens auf 151 Milliarden Pta, was auf eine ganze Reihe von Gründen zurückzuführen war:

- mehrfache Abwertungen der spanischen Währung, die sich aufgrund der umfangreichen Auslandsschulden von SEAT negativ auf die finanziellen Verbindlichkeiten auswirkten;
- bedeutende Erhöhung der Abschreibungskosten des Unternehmens infolge der von VW seit 1989 in bezug auf SEAT betriebenen Investitionspolitik;

- Anlaufkosten des neuen Werks in Martorell, das 1993 in Betrieb genommen wurde, und Kosten des unwirtschaftlichen Weiterbetriebs des alten, ungenügend ausgelasteten Werks in der Zona Franca;
- die hohen Kosten im Zusammenhang mit [...] <sup>(1)</sup> des Werks in der Zona Franca; 1993 verzeichnete das Unternehmen den Verlust von 1 865 Arbeitsplätzen, während weitere 7 200 Beschäftigte von beschäftigungsregulierenden Maßnahmen betroffen waren;
- den 1993 verzeichneten Rückgang der Verkaufszahlen um fast 22 % (493 532 Millionen Pta) im Vergleich zum Vorjahr bei gleichzeitigem Produktionsrückgang um 18,2 % (472 978 Einheiten), was zu höheren Lagerbeständen führte.

Daher mußten die Produktionskapazitäten und Beschäftigtenzahlen von SEAT an die tatsächliche Stellung des Unternehmens auf dem Markt angepaßt werden, der im Gegensatz zu den Prognosen von SEAT ein rückläufiges Wachstum aufwies.

Aufgrund der genannten Faktoren sah sich SEAT in seinem Fortbestehen als Unternehmen mit eigenen Kapazitäten innerhalb des VW-Konzerns bedroht durch:

- einen Kapazitätsüberhang von etwa 50 % aufgrund der zu erwartenden Verringerung seines Anteils am westeuropäischen Kraftfahrzeugmarkt und der Entwicklungsaussichten dieses Markts;
- einen Personalüberhang von etwa 50 % angesichts des erwarteten Kfz-Produktionsniveaus und der Produktivitätsraten;
- erhebliche finanzielle und betriebliche Verluste, die das Unternehmen zusammen (technisch gesehen) in eine Konkurslage gebracht haben.

#### b) Umstrukturierungskonzept des VW-Konzerns für SEAT S.A.

Angesichts der kritischen Lage von SEAT im Jahr 1993, die ohne die sofortigen Kapitalzuführungen seiner Muttergesellschaft zur Konkurerklärung geführt hätte, beschloß der Aufsichtsrat der Volkswagen AG am 18. Dezember 1993 ein Maßnahmenbündel („Sanierungskonzept SEAT S.A.“), um die langfristige Rentabilität des Unternehmens unter Berücksichtigung seiner derzeitigen Lage und der mittelfristigen Prognosen von SEAT wiederherzustellen (im Rahmen der strategischen Jahresplanung von VW galt im Dezember 1993 der Plan „Ronda de Planificación (Planungsrunde) PR 42“; dieser Plan basierte auf einer wahrscheinlichen Hypothese über die Entwicklung einschließlich Produktionsumfang, Verkaufszahlen, Marktanteile und Mittelzuführungen der verschiedenen Tochtergesellschaften des Konzerns).

<sup>(1)</sup> Auslassungen in eckigen Klammern bezeichnen Geschäftsgeheimnisse, die in der veröffentlichten Fassung dieser Entscheidung gestrichen wurden.

Am 18. Dezember 1993 erörterte der Aufsichtsrat auch die sogenannte ungünstigere Version des PR 42, nämlich die „Hypothese 320 000“, die einige Änderungen der Umstrukturierungsmaßnahmen beinhaltet hätte. Der entscheidende Faktor bestand darin, bei SEAT bis 1997 eine Gesamtproduktion von 320 000 Einheiten jährlich aufrechtzuerhalten. Dieses Produktions- und Verkaufsziel war entscheidend für die Berechnung der Höchstzahl der Arbeitsplätze, die der Aufsichtsrat nach Maßgabe des tatsächlichen Bedarfs von SEAT im Zeitraum 1994—1997 als überflüssig einstufen (d. h. abschaffen) würde.

Die in der „Hypothese 320 000“ vorgesehene industrielle Umstrukturierung war aufgrund der kritischen Lage erforderlich geworden, in die SEAT angesichts des in den vorhergehenden Prognosen des Konzerns (insbesondere des PR 39) festgelegten Ziels von 700 000 Einheiten jährlich geraten war. Diese Prognosen beruhten darauf, daß die bestehenden Kapazitäten beider SEAT-Werke nebeneinander aufrechterhalten werden sollten: das Werk in der Zona Franca für die Produktion kleiner Fahrzeuge des Segments A (d. h. die Serie „SEAT Marbella“ und ihre Nachfolger) und Fahrzeuge des mittleren Typs des Segments C (Serie „SEAT Toledo“) und das Werk in Martorell für die Produktion von Fahrzeugen mittleren Typs unterhalb des Segments B (d. h. die Serien „SEAT Córdoba und Ibiza“ und ihre Nachfolger). Tatsächlich waren diese technischen Kapazitäten von SEAT im Jahr 1993 wegen der schweren Absatzkrise bei Kraftfahrzeugen größtenteils nur zur Hälfte ausgelastet.

Der Umstrukturierungsplan, den die spanischen Behörden mit Schreiben vom 27. Juni 1995 zur Rechtfertigung der Beihilfemaßnahmen zugunsten von SEAT vorlegten, über die die Kommission am 20. Juli 1995 entschied und deren wesentliche Aspekte im *Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften* veröffentlicht wurden, stimmte grundsätzlich mit den im Dezember 1993 beschlossenen Umstrukturierungsmaßnahmen überein, doch die Zahlen beruhten auf der ungünstigsten Prognose (der „Hypothese 320 000“).

Darüber hinaus ergab sich aus den ergänzenden Angaben, die die spanischen Behörden mit Schreiben vom 24. August 1995 (registriert am 6. Oktober 1995) und vom 5. Oktober 1995 (registriert am 6. Oktober 1995) sowie bei den Besuchen der Kommissionsbeamten in den SEAT-Werken in der Zona Franca und in Martorell vorgelegt hatten, daß der vom VW-Konzern im Dezember 1993 angewandte Plan den obenerwähnten ursprünglichen Prognosen des „PR 42“ entsprach, der vom VW-Aufsichtsrat im Dezember 1994 bei der Annahme des neuen Plans „PR 43“ aktualisiert wurde.

Die wichtigsten Unterschiede zwischen dem tatsächlich angewandten („PR 43“) und dem zuvor in Erwägung gezogenen Plan („PR 42“) lassen sich wie folgt zusammenfassen:

— Die tatsächliche Anzahl der verkauften SEAT-Fahrzeuge lag 1994 mit 313 690 Einheiten unter der im

Plan PR 42 vorgesehenen Zahl von 364 048 Einheiten. Die Verkaufsziele für die Jahre 1995 bis 1997 entsprachen den Prognosen des ersten Plans;

- der Anteil der von SEAT (Werk Martorell) hergestellten Fahrzeuge der Marke VW wurde auf mehr als das Doppelte der im Plan PR 42 vorgesehenen Zahl festgesetzt;
- die für 1995 erwarteten finanziellen Ergebnisse wiesen weiterhin auf [...] Millionen Pta geschätzte Verluste auf, während der Plan PR 42 positive Ergebnisse vorsah (die Gewinne würden also später als vorgesehen erzielt werden).

Folglich entspricht der von SEAT durchgeführte Umstrukturierungsplan, der die tatsächliche Grundlage der Beihilfemaßnahmen für das Unternehmen bildete, dem im Dezember 1993 angenommenen Plan „PR 42“, der später durch den Plan „PR 43“ aktualisiert wurde.

#### c) Umstrukturierungsziele von SEAT für den Zeitraum 1994 bis 1997

Der von den spanischen Behörden vorgelegte Umstrukturierungsplan gab zwei wesentliche Ziele vor:

1. Gewährleistung der mittel- und langfristigen Lebensfähigkeit und Solvenz des Unternehmens im Zeitraum 1994 bis 1997 und
2. Gewährleistung der Wettbewerbsfähigkeit von SEAT als Unternehmen mit eigenen Konstruktions-, Herstellungs- und Vermarktungskapazitäten für Kfz innerhalb des Volkswagen-Konzerns.

Im Oktober 1995 kann der Stand der Verwirklichung dieser Ziele nach Einschätzung der Kommissionsdienststellen und aufgrund der derzeitigen Lage der westeuropäischen Kraftfahrzeugmärkte wie folgt beschrieben werden:

#### *Mittel- und langfristige Lebensfähigkeit des Unternehmens*

Die optimistischen Prognosen des im Dezember 1993 ausgearbeiteten PR 42, die ab 1995 die Erzielung von Gewinnen vorsahen, mußten korrigiert werden. Nach den neueren Prognosen werden jetzt für 1997 — d. h. das letzte Jahr der Geltungsdauer des notifizierten Plans — Gewinne erwartet. Ferner fallen die Ergebnisse für 1995 schlechter aus als erwartet, obwohl sich die Verkaufsprognosen für das Jahr erfüllt haben. Ende des ersten Halbjahres 1995 wurden Verluste von 18,7 Millionen Pta verzeichnet. Allerdings hat das Unternehmen in diesem Zeitraum zum ersten Mal seit 1992 Betriebsgewinne erwirtschaftet. Die übrigen Rentabilitätsindikatoren, zu denen die Kommission Auskünfte erbeten hat, deuten ebenfalls darauf hin, daß das Unternehmen erhebliche Fortschritte erzielt hat. Diesen Angaben ist zu entnehmen, daß es seine Lebensfähigkeit 1997 wiedererlangt, wenn sich die Verkaufszahlen gemäß den Planprognosen erhöhen. Dies hängt jedoch in hohem Maß von den Strategien der anderen Tochtergesellschaften des

Konzerns ab, da SEAT schrittweise immer mehr Modelle der Marke VW herstellen wird, die vor allem für den Verkauf außerhalb der Gemeinschaft bestimmt sind.

*SEAT als Unternehmen mit eigenen Kapazitäten innerhalb des VW-Konzerns*

Die Autonomie von SEAT innerhalb des Konzerns wird durch die Umstrukturierungsmaßnahmen von VW erheblich beeinträchtigt. Als Folge der genannten Pläne wird SEAT in gewissem Maß seine Sonderstellung innerhalb des Konzerns verlieren, da das Unternehmen nicht mehr über eigene Plattformen (innere Struktur eines Kfz-Modells) und Antriebsstränge (Motoren, Getriebe und andere grundlegende mechanische Bauteile) verfügen wird. Die Einkaufsabteilung ist derzeit in die Struktur des Konzerns integriert, der auch die Lieferanten auswählt. Das neue Konstruktionszentrum in Sitges (bei Barcelona) wird gemeinsam mit VW und Audi betrieben, während das Entwicklungszentrum von SEAT mit den übrigen Zentren des Konzerns konkurriert. Mehrere seiner Importunternehmen sowie seine Leasing- und Kundenkreditgesellschaft wurden an VW verkauft, unter dessen Aufsicht auch das Datenzentrum steht. Die SEAT-Modelle werden nicht mehr ausschließlich in den eigenen Werken hergestellt werden. Allerdings dürfte die Aufrechterhaltung einer unabhängigen Stellung kein Ziel darstellen, da sich der Plan darauf konzentrieren sollte, SEAT zu einem lebens- und wettbewerbsfähigen Unternehmen zu machen, das im Wettbewerb auf dem Kfz-Markt bestehen kann. Faktisch wird SEAT nach der Umstrukturierung nicht nur vollständig in den VW-Konzern integriert sein, sondern auch innerhalb und außerhalb desselben erfolgreich konkurrieren können.

**d) Umstrukturierungsmaßnahmen: Darlegung des Umstrukturierungsplans**

Nach Überprüfung der bisher tatsächlich durchgeführten Maßnahmen und der derzeitigen Planung von SEAT („PR 43“) kann der Umstrukturierungsprozeß des Unternehmens wie folgt beschrieben werden:

*Industrielle Maßnahmen*

**i) Produktionskapazitäten**

Ende 1993, als der Umstrukturierungsplan angenommen wurde, betrieb SEAT in Spanien drei Kfz-Werke: das Werk in der Zona Franca von Barcelona und das neu errichtete Werk in Martorell (das im selben Jahr in Betrieb genommen wurde), die beide SEAT-Modelle herstellten, sowie ein Werk in Landaben (Navarra), wo der VW Polo hergestellt wurde und das zu Beginn der Umstrukturierung an die Muttergesellschaft verkauft werden sollte. Die Prüfung der Produktionskapazitäten der beiden übrigen Kfz-Werke von SEAT ergab, daß sich Ende 1993 die tatsächlichen Kapazitäten von SEAT in der Zona Franca auf 1 500 Fahrzeuge täglich<sup>(1)</sup> und in

Martorell ebenfalls auf 1 500 Einheiten täglich<sup>(2)</sup> beliefen. Die Engpässe waren in der Zona Franca auf das Karosseriewerk für die drei Modelle Marbella, Toledo und Terra und in Martorell auf das Lackierwerk zurückzuführen. Die Gesamtproduktionskapazität von SEAT könnte sich mit den verbleibenden Produktionsanlagen folglich bei etwa 670 000 Einheiten jährlich stabilisieren.

Die vom VW-Konzern beschlossenen Umstrukturierungsmaßnahmen, die die langfristige Lebensfähigkeit von SEAT wiederherstellen sollten, sahen die endgültige Stilllegung des Werks in der Zona Franca und die Konzentration der gesamten Produktion von SEAT-Fahrzeugen in Martorell vor. Die genannte Schließung war jedoch nicht endgültig, da SEAT im Oktober 1994 die Produktion des alten Modells „Marbella“ in der Zona Franca mit verringerten Montagekapazitäten von 280 Fahrzeugen täglich wieder aufnahm. Im Hinblick auf die Verlagerung der Produktion des „SEAT Toledo“ und eines neuen Kleinlastwagens als Ersatz für das Modell „Terra“ nach Martorell wurden außerdem die Produktionskapazitäten gegenüber der ursprünglichen Planung erhöht und erreichten 2 125 Einheiten täglich, einschließlich zweier Lackierwerke (letzte Produktionsstufen).

Dadurch stieg die technisch maximal mögliche Produktionskapazität von SEAT im Oktober 1995 nach Durchführung der Umstrukturierungsmaßnahmen von 1994 und 1995 auf 2 045 Fahrzeuge täglich. Allerdings hat VW beschlossen, das Lackierwerk in der Zona Franca Ende 1996 zu schließen, so daß sich die Kapazität der Anlagen der SEAT-Werke ab 1995 auf 2 125 Fahrzeuge pro Tag belaufen wird. Folglich wird erwartet, daß die Gesamtproduktionskapazität von SEAT nach der Umstrukturierung und unter der Voraussetzung, daß sich die übrigen Produktionsgegebenheiten nicht ändern, 480 000 Einheiten jährlich betragen wird.

Die derzeitigen Produktionskapazitäten lassen sich ohne erhebliche Neuinvestitionen, mit denen die derzeitigen Produktionsengpässe behoben werden, nicht erhöhen.

Der erwartete Abbau der technischen Tageskapazitäten von SEAT beträgt 29 % der zu Beginn der Umstrukturierung im Dezember 1993 vorhandenen Kapazitäten.

**Kapazitäten auf Ebene des VW-Konzerns**

Bezogen auf die Produktionskapazitäten des VW-Konzerns — einschließlich sämtlicher von ihm

<sup>(1)</sup> Die Zahl von 1 500 Einheiten täglich ging auch aus einer der Kommission im November 1993 von VW übermittelten Übersicht hervor, in der die Kapazitäten sämtlicher Werke des Konzerns in der Gemeinschaft aufgeführt waren.

<sup>(2)</sup> Die Kapazitäten für die 1993 in Martorell aufgenommene Herstellung des Modells SO3 betragen 1 500 Fahrzeuge täglich. Ende desselben Jahres sank die tatsächliche Produktion jedoch auf nur 1 150 pro Tag.

abhängigen Tochtergesellschaften — auf EWR-Ebene <sup>(1)</sup> im Oktober 1995 würden die Stilllegung des Werks in der Zona Franca und der Betrieb des Werks in Martorell unter den obengenannten Bedingungen einen Kapazitätsabbau von insgesamt 5 % ausmachen, d. h. die Produktionskapazitäten würden von 12 420 Einheiten täglich im Dezember 1993 auf 11 832 täglich zu Ende des Jahres 1997 gesenkt <sup>(2)</sup>.

## ii) Modernisierungsprogramm

Gemäß der Notifizierung bei der Kommission wurden die Produktionskapazitäten in Übereinstimmung mit einem Forschungs- und Entwicklungsplan reduziert, dessen Kosten mit 207,2 Milliarden Pta für den Zeitraum 1994—1997 veranschlagt wurden (einschließlich 5,1 Milliarden Pta für Ausbildungsprogramme) und der vor allem Vorhaben der industriellen Innovation und technologischen Entwicklung sowie Modernisierungsmaßnahmen vorsieht. Diese Vorhaben sind von besonderem Interesse für die Tätigkeiten des technischen Zentrums von SEAT in Martorell. Bei einigen handelt es sich um Investitionen durch „Gearbox del Prat, S.A.“, eine hundertprozentige Tochtergesellschaft von SEAT.

Der in den Beihilfevereinbarungen vom Juli 1994 festgelegte Finanzierungsplan mit den Investitionskosten, die von den staatlichen Behörden und den katalanischen Regionalbehörden jährlich bezuschusst werden können, wurde anhand der tatsächlichen Ausgaben von SEAT im Jahr 1994 und der für 1995 geplanten Ausgaben aktualisiert. Die letzte Aktualisierung der Übersicht zeigt folgende Planung (für 1996 und 1997 noch Schätzungen):

*(in Mrd. Pta)*

	1994	1995	1996	1997	Insgesamt
Entwicklung neuer Modelle	14,3	25,7	27,0	20,6	87,6
Fortführung bestehender Modelle	18,2	10,8	6,2	0,0	35,2
Innovation und Entwicklung	1,7	1,8	2,4	2,1	8,0
Qualitätssicherung	0,0	0,0	0,1	0,1	0,3
Informationstechnologien	1,7	1,5	2,5	0,1	5,8
Umwelt	2,5	2,6	0,1	0,0	5,2
Projekte in Planungsphase	0	3,5	2,0	8,0	13,5
<b>Insgesamt</b>	<b>38,4</b>	<b>45,9</b>	<b>40,3</b>	<b>30,9</b>	<b>155,7</b>

<sup>(1)</sup> D. h. ohne die Produktionskapazitäten der nicht im EWR ansässigen Tochtergesellschaft „Skoda“.

<sup>(2)</sup> Der einzige Unterschied zwischen der von VW übermittelten Übersicht und der der Kommission betrifft die Kapazität von Martorell, die von der Kommission mit 2 125 anstatt 2 100 Einheiten beziffert wurde.

Die Tatsache, daß die Kosten der 1994 und 1995 tatsächlich getätigten Investitionen geringer ausgefallen sind, ist nach Angaben des Unternehmens auf die Streichung einiger Vorhaben und auf Einsparungen bei den in der Durchführungsphase befindlichen Vorhaben zurückzuführen.

## iii) Arbeitsplatzbezogene Maßnahmen

Der vorgesehene Kapazitätsabbau hat zusammen mit der notwendigen Verbesserung der Produktivität des Unternehmens zu einem drastischen Personalabbau im Dezember 1993 und zu erheblichen Veränderungen der Beschäftigungssituation des verbleibenden Personals geführt.

### Arbeitsplatzabbau

Dem der Kommission vorgelegten Plan zufolge will das Unternehmen die Beschäftigtenzahlen anpassen, indem die Zahl der Arbeitsplätze von 18 469 (Stand September 1993) auf 9 330 gesenkt wird, die im Jahr 1995 für die Herstellung von nur 320 000 Jahreseinheiten erforderlich sind.

Die Änderung der Beschäftigungsprognosen von SEAT zwischen 1993 und 1997 (mit den tatsächlichen Beschäftigtenzahlen für 1993 und 1995) wird in der folgenden Tabelle dargestellt:

### Personelle Ressourcen

*(Anzahl der Beschäftigten)*

	1993 (September)	1995 (August)	1997 (PR 43)
Verwaltung, Direktion	3 186	2 842	[...]
Zona Franca (Barcelona):			
— indirekt	3 229	1 088	[...]
— direkt	5 563	1 714	[...]
Martorell:			
— indirekt	1 633	1 514	[...]
— direkt	4 858	5 479	[...]
<b>Insgesamt</b>	<b>18 469</b>	<b>12 777</b>	<b>[...]</b>

Folglich weicht der tatsächliche Arbeitsplatzabbau erheblich von dem notifizierten Plan ab. Das Endziel ist allerdings fast ebenso ehrgeizig wie das des ursprünglichen Plans.

### Sonstige arbeitsplatzbezogene Maßnahmen

Der Arbeitsplatzabbau muß durch ein Bündel von Maßnahmen zur Senkung der Personalkosten des Unternehmens und eine Erhöhung der derzeitigen Produktivität auf das durchschnittliche Niveau der europäischen Kfz-Industrie ergänzt werden.

Diese mit den Gewerkschaften in Form von jährlichen Kollektivvereinbarungen ausgehandelten Maßnahmen bestehen in:

- einer Senkung der Lohn- und Gehaltszahlungen des Unternehmens um 10 % im Vergleich zum Stand vom Dezember 1993;
- einer Verlängerung der jährlichen Arbeitszeit der Beschäftigten um 10 Tage (von 1 736 Stunden im Jahr 1993 auf 1 816 Stunden ab 1994, d. h. 1 736 plus 80 Pflichtstunden je Beschäftigten, falls der Markt ein hohes Produktionsniveau erfordert);
- obligatorische Arbeitsflexibilität an Feiertagen nach Maßgabe der Produktionserfordernisse;
- Vorruhestandsplan für Beschäftigte über 55 Jahren;
- Teilzeitbeschäftigung für höchstens 1 829 Beschäftigte während eines Zeitraums von zwei Jahren mit einer Vergütung von 70 % des bei Vollzeitbeschäftigung gezahlten Gehalts;
- Verringerung der gegenwärtigen Zeitarbeitsverträge auf höchstens 300;
- Annullierung der zuvor mit den Gewerkschaften geschlossenen Vereinbarungen.

#### Kosten der sozialen Maßnahmen

Die Verringerung der Arbeitsplätze und die Umstrukturierungsmaßnahmen mit Auswirkungen auf die Beschäftigungslage, die mittels einer Reihe von mit den Gewerkschaften vereinbarten oder noch zu vereinbarenden Maßnahmen in die Praxis umgesetzt werden, werden nach den in den Büchern von SEAT für 1993 bereits ausgewiesenen Posten und gemäß den Prognosen des PR 43 insgesamt Kosten von 64,5 Milliarden Pta verursachen:

	<i>(in Mrd. Pta)</i>
Vorruhestand	36,5
Beschäftigungsregulierung	5,3
Anreize für die Aufgabe der Tätigkeit	20,0
Anreize für einen Arbeitsplatzwechsel	2,7
Insgesamt	64,5

Diese Kosten liegen erheblich niedriger als Ende 1993 ursprünglich vorgesehen.

#### iv) Ausbildungsmaßnahmen

Die in dem Umstrukturierungsplan von SEAT vorgesehenen Ausbildungsprogramme zielen darauf ab, die derzeitigen Arbeiter und Angestellten in der Entwicklung und Vermarktung neuer Modelle zu qualifizieren. Der Bedarf von SEAT konzentriert sich auf folgende Bereiche:

- Ausbildung für den Betrieb des stark automatisierten Werks in Martorell;
- Ausbildung des Personals im technischen Zentrum von Martorell für Forschung und Produktentwicklung;
- Techniken der Erstellung von auf eine stetige Qualitätsverbesserung ausgerichteten Fertigungsprogrammen und gleichzeitige Ausbildung der Beschäftigten der Zulieferunternehmen und anderer Unternehmen des Konzerns;
- Ausbildung zur Unterstützung der Umschulung und der Umstellung der Arbeiter von SEAT auf Teilzeitarbeit;
- Ausbildungsmaßnahmen für das Netz der Vertriebshändler auf dem nationalen und internationalen Markt.

Die Kosten für den Ausbildungsplan von SEAT im Zeitraum 1994—1997 werden auf 5,7 Milliarden Pta veranschlagt, von denen 3,38 Milliarden Pta bis Ende 1995 aufgewendet werden sollen.

#### v) Kosten der Stilllegung in der Zona Franca

Abgesehen von den obengenannten Sozialkosten kommen auf SEAT die mit der Stilllegung des Werks in der Zona Franca verbundenen Kosten zu. Ihre Prüfung ergab, daß sie beträchtlich niedriger sein werden als ursprünglich vorgesehen (14,2 Milliarden Pta). Sie lassen sich wie folgt aufschlüsseln.

	<i>(in Mrd. Pta)</i>
Abschreibung von Aktiva	2,7
Verlagerung der Montagekapazitäten für den Toledo	2,3
Umschulung	0,4
Wiederaufnahme der Produktion	0,3
Abschaffung von Teilzeitarbeit	0,4
Insgesamt	6,1

#### vi) Maßnahmen zur finanziellen Umstrukturierung

In der der Kommission vorgelegten Anmeldung bezifferte die spanische Regierung die finanziellen Umstrukturierungsmaßnahmen mit 257,8 Milliarden Pta, bei denen es sich ausschließlich um Mittelzuführungen von VW handelt. Allerdings stellen diese Beiträge für das Unternehmen keine Kosten,

sondern Einnahmen dar, aus denen Teile der Umstrukturierungskosten bestritten werden können. Insgesamt führt das Unternehmen zwei Maßnahmen zur finanziellen Umstrukturierung durch, nämlich eine Sanierung seines Betriebskapitals und eine Verringerung seiner erheblichen Finanzschuld. Es wird erwartet, daß SEAT seine Schulden zwischen 1993 und 1997 um 55,6 Milliarden Pta senken kann. Darüber hinaus ist eine Erhöhung des Betriebskapitals von 136,6 Milliarden Pta im selben Zeitraum erforderlich, da SEAT dieses Kapital 1993 fast vollständig aufgezehrt hatte, um die Betriebsverluste des Jahres zu decken, wodurch ein ernstes Liquiditätsproblem entstand.

#### vii) Finanzierung des Umstrukturierungsplans

Die Gesamtkosten der industriellen, arbeitsplatzbezogenen und finanziellen Maßnahmen des Umstrukturierungsplans von SEAT für den Zeitraum 1994—1997 belaufen sich nach der Untersuchung der Kommission auf 441,7 Milliarden Pta. Sie setzen sich wie folgt zusammen:

<i>(in Mrd. Pta)</i>	
Industrielle Investitionen und FuE-Projekte	155,7
Ausbildungsprogramme	5,7
Finanzinvestitionen	17,5
Kosten des Arbeitsplatzabbaus	64,5
Schließungskosten	6,1
Erhöhung des Betriebskapitals	136,6
Verringerung der Finanzschuld	55,6
<b>Insgesamt</b>	<b>441,7</b>

Ende 1995 wird SEAT bereits 67 % der Gesamtkosten des Plans finanziert und damit zwei Drittel der geplanten Maßnahmen durchgeführt haben.

Diese Kosten werden aus liquiden Mitteln, die SEAT in diesem Zeitraum aus Kapitalzuführungen des VW-Konzerns, dem Verkauf von Aktiva und den von den spanischen Behörden gewährten Finanzhilfen zufließen, bestritten werden.

#### Von SEAT selbst aufgebrauchte Mittel

Die Mittel des Unternehmens selbst, ob aus seiner kommerziellen Tätigkeit oder aus atypischen Transaktionen (z. B. Verkauf von Aktiva außerhalb des VW-Konzerns, die Verringerung der Abschreibungs- und anderer nichtoperativer Posten) werden auf 165,4 Milliarden Pta veranschlagt, was etwa 37,4 % der Gesamtkosten der Umstrukturierung entspricht.

#### Mittelzuführungen durch den VW-Konzern

Die Verschlechterung der finanziellen Lage von SEAT im Dezember 1993 erforderte sofortige

Maßnahmen, um die Aufzehrung des Gesellschaftskapitals zu begrenzen und dieses zum Ausgleich der im Jahr 1994 aufgelaufenen Verluste auf den nach spanischem Recht vorgesehenen Mindestbetrag zu erhöhen. VW erließ SEAT Geschäftsschulden von 82,3 Milliarden Pta gegenüber dem Konzern. Um das Fortbestehen der wesentlichen kommerziellen Geschäftszweige von SEAT als eigenständigem Unternehmen zu sichern, erklärte sich VW darüber hinaus bereit, die Preise für die seiner Tochtergesellschaft aus Deutschland gelieferten Bauteile (einschließlich Motoren) zu senken und das Kfz-Werk von SEAT in Landaben (Navarra) sowie die Finanzierungsgesellschaft von SEAT („FISEAT“) zu erwerben.

Diese zwischen Dezember 1993 und April 1994 beschlossenen Maßnahmen, auf die 51,2 % der Gesamtkosten der Umstrukturierung entfallen, sind in der folgenden Tabelle zusammengefaßt:

<i>(in Mrd. Pta)</i>	
Schuldenerlaß und Kapitalerhöhung	82,3
Erwerb des Werks in Landaben	104,4
Erwerb der Finanzierungsgesellschaft von SEAT	17,6
Bezuschussung der VW geschuldeten Zinsen	(10,0)
Preisnachlässe für Lieferungen	36,0 (× 4 Jahre) ( <sup>1)</sup> )
<b>Mittelzuführung von VW für SEAT insgesamt</b>	<b>203,0</b>

(<sup>1</sup>) Der VW-Konzern wird von 1994 bis 1997 insgesamt 100 Millionen DM (etwas 8,7 Milliarden Pta) jährlich in Form von Nachlässen auf die Rechnungen für Lieferungen des Konzerns an SEAT beisteuern.

#### Finanzhilfen der spanischen Behörden

Die 1994 von den spanischen Behörden beschlossenen Beihilfemaßnahmen zur Unterstützung des Umstrukturierungsplans belaufen sich auf 36 Milliarden Pta, von denen 30 Milliarden Pta von den nationalen Behörden im Rahmen eines Darlehensvertrags zwischen ICO und VW und 6 Milliarden Pta von den katalanischen Regionalbehörden aufgrund eines Darlehensvertrags zwischen ICF und VW gewährt wurden.

Die 1994 zwischen den spanischen Behörden, VW und SEAT geschlossenen Beihilfevereinbarungen und die Darlehensverträge sahen unter anderem folgendes vor:

- Erstens sollte VW den erhaltenen Darlehensbetrag (36 Milliarden Pta) unverzüglich an SEAT weitergeben. Wie aus dem Jahresabschluß von SEAT hervorgeht, fand diese Übertragung auch statt;

- zweitens sollte VW für die im Zeitraum 1994—1997 erhaltenen Darlehen Zinsen zahlen. Die 1997 fälligen Zinsen für die im Rahmen der Darlehensverträge erhaltenen 36 Milliarden Pta wurden auf 10 Milliarden Pta festgesetzt;
- drittens sollte der Gesamtbetrag der Zuschüsse der spanischen Behörden (46 Milliarden Pta) beide Beträge decken, d. h. den Darlehensbetrag zuzüglich der aufgelaufenen Zinsen, die normalerweise von VW zu zahlen gewesen wären.

Die 46 Milliarden Pta, die von 1995 bis 1998 im Einklang mit den verschiedenen Beihilferegulungen gezahlt werden, werden folglich für die Tilgung des Darlehens (36 Milliarden Pta) und die Zinsen (10 Milliarden Pta) der genannten Darlehen verwendet. Daher kommen die geschuldeten Zinsen der Volkswagen AG zugute und verringern ihren Beitrag zur Finanzierung des Umstrukturierungsplans. Die staatliche Beihilfe von insgesamt 46 Milliarden Pta entspricht 10,4 % der Gesamtkosten der Umstrukturierung.

Die spanische Regierung teilte der Kommission mit Schreiben vom 5. Oktober 1995 mit, sie beabsichtige nicht, die derzeitigen Beihilfevereinbarungen und Darlehensverträge zu ändern, fügte jedoch hinzu, sie wolle bei der Gewährung von Zuschüssen an Volkswagen/SEAT die Gesamtkosten der Umstrukturierung berücksichtigen. Mit Schreiben vom 20. Oktober 1995 sagten die spanischen Behörden zu, die von der Gemeinschaft mit 441,7 Milliarden Pta bezifferten Gesamtkosten zugrunde zu legen.

## VI

### VORLIEGEN STAATLICHER BEIHILFEN

Da im Europäischen Wirtschaftsraum mit den von SEAT hergestellten Kraftfahrzeugtypen ein umfangreicher Handel stattfindet, kann jede staatliche Beihilfe zugunsten der Umstrukturierung des Unternehmens im Sinne von Artikel 92 Absatz 1 EG-Vertrag und Artikel 61 Absatz 1 EWR-Abkommen den Wettbewerb verfälschen und den Handel beeinträchtigen.

Bei der Eröffnung des Verfahrens nach Artikel 93 Absatz 2 EG-Vertrag wies die Kommission darauf hin, daß die nachstehend aufgeführten öffentlichen Zuwendungen des spanischen Ministeriums für Industrie und Energie und der Generalitat de Catalunya zugunsten von VW-SEAT geprüft werden mußten:

- die Zuschüsse von insgesamt 38 Milliarden Pta, die das Ministerium für Industrie und Energie SEAT im Rahmen genehmigter Beihilferegulungen (SBT, PATI,

PITMA) gewährt hat und für die das ICO-Darlehen von 30 Milliarden Pta an die SEAT-Muttergesellschaft VW einen Vorschuß darstellte. Das ICO-Darlehen wurde an VW ausgezahlt und im Juli 1994 SEAT übertragen;

- die Zuschüsse von 8 Milliarden Pta (einschließlich 2 Milliarden Pta aus ESF-Mitteln) der Generalitat de Catalunya an SEAT, für die das ICF-Darlehen von 6 Milliarden Pta an VW einen Vorschuß darstellte. Das ICF-Darlehen wurde an VW ausgezahlt und im März 1995 SEAT übertragen;
- die Beihilfe für 30 Vorhaben zugunsten der von SEAT 1994 getätigten Investitionen von 7,2 Milliarden Pta, die die erste Rate der vorerwähnten Zuschüsse des Ministeriums für Industrie und Energie in Höhe von 38 Milliarden Pta darstellen würde.

Darüber hinaus beschloß die Kommission später, ihren ersten Beschluß über die Einleitung des Verfahrens zu ändern, um die am 27. Juni 1995 übermittelte neue Notifizierung einzubeziehen, mit der die spanischen Behörden der Kommission mitteilten, daß es sich bei den genannten Maßnahmen um Umstrukturierungsbeihilfen zugunsten von SEAT handelte.

Nach Prüfung der diesbezüglich von den spanischen Behörden vorgelegten Angaben bestätigt die Kommission ihren Standpunkt, daß die von den spanischen Behörden aufgrund der Beihilfevereinbarungen vom 11. und 29. Juli 1994 zugunsten von VW-SEAT gewährten Beihilfen und die Darlehen, die der Volkswagen AG von ICO bzw. ICF ausdrücklich als Vorschüsse auf die künftigen Zuwendungen bewilligt wurden, aus folgenden Gründen staatliche Beihilfen im Sinne von Artikel 92 Absatz 1 darstellen:

- Erstens sehen die Beihilfevereinbarungen vor, daß die von den Behörden gewährten Zuschüsse bei terminogerechter Durchführung der Vorhaben ausreichen, um sämtliche mit den Darlehen verbundenen Kosten zu decken. Folglich braucht VW im Prinzip weder die Darlehen und die fälligen Zinsen noch andere zusätzliche Kosten zurückzuzahlen, es sei denn, das Unternehmen kann die den spanischen Behörden mitgeteilten Vorhaben nicht durchführen oder nicht durch gleichwertige Vorhaben ersetzen.
- Zweitens hat der Darlehensnehmer (VW) bestätigt, daß er die Zinsen, die zu dem ersten im Darlehensvertrag mit ICO vereinbarten Fälligkeitstermin geschuldet waren, nicht gezahlt hat und auch nicht zu zahlen aufgefordert worden ist.
- Drittens bestimmen sowohl der ICO- als auch der ICF-Darlehensvertrag ausdrücklich, daß
  - a) die Darlehen als Vorschuß auf die Beihilfezahlungen gewährt werden;



- b) für den Fall, daß Teile der Vereinbarung aus rechtlichen oder sonstigen Hinderungsgründen nicht durchgeführt werden können, die übrigen Bestimmungen ihre Gültigkeit behalten und die Parteien nach alternativen Beihilfemechanismen oder gleichwertigen Vorteilen suchen müssen;
  - c) SEAT die ihm ausgezahlten Zuschüsse den Kreditinstituten als Garantie für die Zahlungsverpflichtungen von VW aufgrund beider Darlehensverträge abzutreten hat;
  - d) VW nicht für Zinsbelastungen aufgrund verspäteter Genehmigung und Auszahlung der Beihilfen einzustehen hat;
  - e) die Frist für die Rückzahlung der Darlehensschuld nach Maßgabe der Beihilfezahlungen flexibel gehandhabt wird.
- Viertens wurden die den ICO- und ICF-Darlehen entsprechenden Beträge (30 Milliarden Pta und 6 Milliarden Pta) in den geprüften Konten von SEAT für die Jahre 1994 und 1995 unter der Rubrik „nicht rückzahlbare Zuschüsse“ ausgewiesen.
- Fünftens wurden die Zuschüsse des Industrie- und Energieministeriums (38 Milliarden Pta) und der Generalitat der Catalunya (8 Milliarden Pta) so berechnet, daß sie den an SEAT ausgezahlten Nettzuschuß (36 Milliarden Pta in Form von zwei marktüblichen Darlehen an VW) zuzüglich der von VW an ICO und ICF zu zahlenden Bankzinsen (8 Milliarden Pta) bis zur endgültigen Umwandlung der Darlehen in Zuschüsse für SEAT decken.
- Sechstens und schließlich haben die Beihilfen die Kosten des Umstrukturierungsplans der Unternehmen SEAT und Volkswagen, die sich aktiv am EWR-Markt für PKW und Nutzfahrzeuge beteiligen, verringert und SEAT und seiner Muttergesellschaft VW damit einen künstlichen finanziellen Vorteil verschafft.

Folglich stellen die Zuschüsse von 36 Milliarden Pta, die SEAT unter Volkswagen von den nationalen und autonomen Regionalbehörden gewährt wurden, und die Zuschüsse von 10 Milliarden Pta zugunsten von VW zur Deckung der fälligen Zinsen staatliche Beihilfen im Sinne von Artikel 92 Absatz 1 EG-Vertrag und Artikel 61 Absatz 1 EWR-Abkommen dar.

## VII

### RECHTSWIDRIGE STAATLICHE BEIHILFEN

Darüber hinaus hat die spanische Regierung gegen Artikel 93 Absatz 3 EG-Vertrag verstoßen, da sie die Beihilfemaßnahmen zugunsten von VW und SEAT nicht angemeldet hat. Da die spanischen Behörden die Beihil-

femaßnahmen nicht vorher mitgeteilt haben, hatte die Kommission keine Gelegenheit, sich vor ihrer Durchführung im Jahr 1994 dazu zu äußern. Da die Beihilfe somit unter Verstoß gegen Artikel 93 Absatz 3 gewährt wurde, ist sie rechtswidrig.

## VIII

### VEREINBARKEIT DER BEIHILFE

Gemäß Artikel 92 Absatz 1 EG-Vertrag sind — soweit in diesem Vertrag nichts anderes bestimmt ist — staatliche oder aus staatlichen Mitteln gewährte Beihilfen, die durch die Begünstigung bestimmter Unternehmen oder Produktionszweige den Wettbewerb verfälschen oder zu verfälschen drohen, mit dem Gemeinsamen Markt unvereinbar, soweit sie den Handel zwischen Mitgliedstaaten beeinträchtigen. Allerdings sind in Artikel 92 Absätze 2 und 3 Bedingungen vorgesehen, unter denen diese Beihilfen mit dem Gemeinsamen Markt vereinbar sind oder als vereinbar angesehen werden können.

In Artikel 92 Absatz 2 sind bestimmte mit dem Gemeinsamen Markt vereinbarte Beihilfearten aufgeführt. Angesichts der Art, des Verwendungsorts und der Ziele der fraglichen Beihilfe können diese Bestimmungen im vorliegenden Fall nicht angewandt werden.

In Artikel 92 Absatz 3 sind bestimmte Beihilfearten genannt, die als mit dem Gemeinsamen Markt vereinbar angesehen werden können. Die Vereinbarkeit ist auf Gemeinschaftsebene und nicht auf Ebene des einzelnen Mitgliedstaats zu beurteilen. Zur Gewährleistung eines reibungslosen Funktionierens des Binnenmarktes und angesichts der in Artikel 3 Buchstabe g) EG-Vertrag festgelegten Grundsätze sind Ausnahmen von Beihilfeverbot des Artikels 92 Absatz 1 EG-Vertrag bei der Prüfung jeder Beihilferegelung oder Einzelbeihilfe eng auszulegen.

Insbesondere hat die Kommission für die Kfz-Industrie einen Gemeinschaftsrahmen mit den Kriterien für die Beurteilung der Vereinbarkeit von Beihilfen in diesem Sektor festgelegt, der den Ermessensspielraum des Artikels 92 Absatz 3 einschränkt.

Die von den spanischen Behörden im Juli 1994 zugunsten von SEAT beschlossenen Beihilfemaßnahmen stellen ein beträchtliches Beispiel für staatliche Beihilfen in der Kfz-Industrie dar.

Darüber hinaus teilten die spanischen Behörden am 27. Juni 1995 mit, daß die Maßnahmen als Umstrukturierungsbeihilfen für SEAT zu betrachten seien. Nach Prüfung dieser Angaben ist die Kommission bereit, die Beihilfen zugunsten von SEAT als Umstrukturierungsbeihilfen anzusehen, da das Unternehmen einen umfangreichen Umstrukturierungsprozeß vollzogen hat, zu dem die Beihilfen erheblich beigetragen haben.

Schließlich sind die Beihilfemaßnahmen zugunsten von SEAT einerseits nach Maßgabe des Gemeinschaftsrahmens für staatliche Beihilfen in der Kfz-Industrie<sup>(1)</sup> und andererseits nach Maßgabe der Leitlinien für staatliche Beihilfen zur Rettung und Umstrukturierung von Unternehmen in Schwierigkeiten<sup>(2)</sup> zu prüfen. Dabei ist die Vereinbarkeit der Beihilfe zum Zeitpunkt ihrer unrechtmäßigen Gewährung, d. h. im Juli 1994, zu prüfen, wobei die späteren Änderungen des Umstrukturierungsplans zu berücksichtigen sind.

#### **Gemeinschaftsrahmen für staatliche Beihilfen in der Kfz-Industrie**

Nach diesem Gemeinschaftsrahmen können Umstrukturierungs- und Rettungsbeihilfen nur in Ausnahmefällen genehmigt werden. Die Beihilfe muß von einem zufriedenstellenden Umstrukturierungsplan abhängig gemacht und darf nur gewährt werden, wenn der Nachweis dafür erbracht wurde, daß dem Interesse der Gemeinschaft am besten durch das Fortbestehen eines Unternehmens und die Wiederherstellung seiner Lebensfähigkeit gedient ist. Dabei muß gewährleistet sein, daß die Beihilfe den Begünstigten nicht in die Lage versetzt, seinen Marktanteil zu Lasten der nicht geförderten Wettbewerber zu vergrößern. In Bereichen wie dem Nutzfahrzeugsektor, in dem bei einigen Unternehmen überschüssige Kapazitäten fortbestehen, kann die Kommission einen Kapazitätsabbau als Beitrag zur Gesundung des Sektors insgesamt verlangen.

#### **Gemeinschaftliche Leitlinien für staatliche Beihilfen zur Rettung und Umstrukturierung von Unternehmen in Schwierigkeiten**

Gemäß diesen Leitlinien können Umstrukturierungsbeihilfen — gleich welcher Form — grundsätzlich nur genehmigt werden, wenn sie für die Gemeinschaft von Vorteil sind und an einen tragfähigen Sanierungs- oder Umstrukturierungsplan geknüpft sind. Ein solcher Umstrukturierungsplan muß alle nachstehend aufgeführten Kriterien erfüllen:

1. Der Plan muß die langfristige Rentabilität und Solvenz des Unternehmens innerhalb eines angemessenen Zeitraums auf der Grundlage realistischer Annahmen hinsichtlich seiner künftigen Betriebsbedingungen wiederherstellen. Folglich dürfen Beihilfen im Prinzip nur ein einziges Mal gewährt werden.
2. Er sollte etwaige nachteilige Auswirkungen der Beihilfen und Wettbewerber nach Möglichkeit ausgleichen.
3. Der Umfang und die Intensität der Beihilfen müssen sich auf das für die Umstrukturierung notwendige Mindestmaß beschränken und im Verhältnis zu dem aus Sicht der Kommission erwarteten Nutzen stehen.

Nach Prüfung des Umstrukturierungsplans von SEAT und seiner Anwendung bis Oktober 1995 ist die Kommission zu dem Schluß gelangt, daß die genannten allgemeinen und sektoralen Voraussetzungen erfüllt sind.

#### **1. Wiederherstellung der langfristigen Rentabilität**

Hauptziel des Umstrukturierungsplans war die Wiederherstellung der langfristigen Rentabilität von SEAT. Die Kommission ist der Ansicht, daß der Plan zur Wiederherstellung der Rentabilität des Unternehmens innerhalb einer angemessenen Frist ausreicht und nimmt zur Kenntnis, daß das Unternehmen — nach der finanziellen Lage im Oktober 1995 zu urteilen — trotz des erheblichen Personalabbaus, der neuen Investitionen, des Schuldenerlasses und der Beihilfen erst etwa 1997 wieder Gewinne erwirtschaften wird, die auch dann noch begrenzt sein werden (Gewinne von etwa 2,2 Milliarden Pta vor Steuern). Nach dem PR 43 müßte der Cash-flow ab 1995 positiv sein, so daß der Umfang der weiterhin laufenden Darlehen von Jahr zu Jahr verringert werden kann.

Was die Entwicklung der Betriebsergebnisse (d. h. die Haupttätigkeit des Unternehmens) betrifft, so stimmen die Ende des ersten Halbjahrs 1995 verzeichneten Zahlen mit den Prognosen für das Jahr überein und spiegeln damit die Verbesserung der Betriebssituation von SEAT wider. In denselben Prognosen wird eine höhere Liquidität von SEAT für das Jahresende vorhergesagt, so daß das Unternehmen kurzfristig nicht in Liquiditätsschwierigkeiten geraten dürfte. Allerdings scheinen 1995 nicht alle im PR 43 erwarteten Verbesserungen (Absatz auf Drittmärkten, Verkauf von Aktiva, Einführung neuer Modelle auf dem Markt) erreicht worden zu sein. Da die schwache Kapitalstruktur des Unternehmens weiterhin ein kritisches Niveau aufweist, ist nicht auszuschließen, daß 1996 oder 1997 neue Kapitalzuführungen erforderlich sein werden. Da Umstrukturierungsbeihilfen kein zweites Mal gezahlt werden dürfen, ist anzunehmen, daß ein etwaiges Kapitaldefizit des Unternehmens in den kommenden Jahren von den Aktionären ausgeglichen wird, was auch im letzten Schreiben der spanischen Behörden vom 20. Oktober 1995 bestätigt wurde.

SEAT hat folglich beträchtliche Fortschritte bei der Verbesserung von Produktivität und Qualität erzielt. Das Ziel des Unternehmens besteht darin, Ende 1997 eine Durchschnittsproduktion von 42 Fahrzeugen pro Arbeiter zu erreichen (zum Vergleich: 1993 waren es durchschnittlich 21,9 Fahrzeuge pro Arbeiter). Damit werden die in dem Umstrukturierungsplan von SEAT für 1997 festgelegten Produktivitätszahlen das Werk in Martorell zu einem der produktivsten Werke in Westeuropa machen. Die Prüfung der Qualitätsentwicklung in diesem Werk hat eine allmähliche Verbesserung ergeben. Letztlich soll das Werk an das Qualitätsniveau des Konzerns herangeführt werden. Darüber hinaus wird eine wesentliche Verbesserung (um 40 %) der unter die Kraftfahrzeuggarantie fallenden Reparaturen erwartet.

<sup>(1)</sup> ABl. Nr. C 123 vom 18. 5. 1989, S. 3.

<sup>(2)</sup> ABl. Nr. C 368 vom 23. 12. 1994, S. 12.

Außerdem werden die in der Planungs- oder Durchführungsphase befindlichen FuE-Projekte nach Ansicht der Kommission dazu führen, daß die Produkte, Produktionsmittel und Betriebsergebnisse des Unternehmens das Niveau der europäischen Kfz-Industrie erreichen.

Die Kommission ist daher davon überzeugt, daß SEAT im Wettbewerbssektor der Kraftfahrzeuge gute Rentabilitätsaussichten hat, sofern der Umstrukturierungsplan ohne Einschränkungen durchgeführt wird und auf dem europäischen Kfz-Markt keine Rezession eintritt.

## 2. Vermeidung ungerechtfertigter Wettbewerbsverzerrungen

Im Jahr 1993, in dem die Krise von SEAT begann, fiel der Neuabsatz in Westeuropa in spektakulärer Weise um mehr als 15 % (in Spanien um 25,4 %) auf etwa 11,45 Millionen Fahrzeuge. Dies war die stärkste Rezession der Nachkriegsgeschichte. Aufgrund des dadurch verursachten minimalen Kapazitätsauslastungsgrads erlitten in diesem Jahr fast alle Kfz-Hersteller Verluste.

Die Kommission ist zu dem Schluß gelangt, daß die Kfz-Industrie im EWR seit 1993 von strukturellen Kapazitätsüberhängen betroffen ist und daß mehrere Jahre vergehen werden, bis die Neuzulassungen für Pkw in Westeuropa neue Rekordzahlen erreichen. Gleichzeitig werden die Kfz-Produktionskapazitäten in Europa aufgrund der schrittweisen Festigung der Stellung japanischer Hersteller und aufgrund weiterer Standortverlagerungen noch steigen.

1993 verkaufte SEAT 290 155 Fahrzeuge der Marke „SEAT“ aus den Werken von Martorell und der Zona Franca und insgesamt 175 684 „Volkswagen Polo“ aus dem Werk in Landaben (Navarra, 1995 immer noch im Besitz von SEAT). Wie bereits erwähnt, wiesen die Abschlüsse des Unternehmens Ende 1993 Verluste von über 150 Milliarden Pta auf. Der Marktanteil von SEAT betrug im selben Jahr — in dem die Umstrukturierung eingeleitet wurde — 2,73 % der Verkäufe auf dem europäischen Markt.

Die Prüfung des Umstrukturierungsplans von SEAT hat ergeben, daß der VW-Konzern einen wesentlichen Beitrag zur Umstrukturierung der Kfz-Industrie in Europa leistet. Die unwiderrufliche Schließung des Werks in der Zona Franca, die nur teilweise durch Kapazitätserweiterungen an anderen Standorten ausgeglichen wird, wird bei SEAT und VW zu Kapazitätssenkungen von 29 % bzw. 5 % führen.

Folglich wird die derzeitige Produktions- und Absatzplanung von SEAT (PR 43) keine Erhöhung der Marktanteile des Unternehmens im EWR zu Lasten seiner nichtgeförderten Wettbewerber zur Folge haben. Es wird erwartet, daß sein Marktanteil gegenüber 1993 (2,73 %) nicht steigen wird.

## 3. Beihilfe im Verhältnis zu Kosten und Nutzen der Umstrukturierung

Die Höhe der Beihilfe (46 Milliarden Pta) und ihre Intensität (10,4 % der Gesamtkosten der Umstrukturie-

rung) sind nach Ansicht der Kommission zur Verwirklichung der Umstrukturierung unbedingt erforderlich. Die Beihilfeintensität ist auch in bezug auf den Kapazitätsabbau von SEAT nicht unverhältnismäßig.

Die Beihilfeempfänger — SEAT bezüglich des Darlehensbetrags und VW bezüglich der Zinsen — werden einen erheblichen Beitrag zur Finanzierung der Umstrukturierungskosten leisten. Insbesondere konnte die Kommission von VW vorgenommene Kapitalzuführungen ermitteln (s. Abschnitt V).

Die Kommission hat sich ferner davon vergewissert, daß die dem Umstrukturierungsplan zugrundeliegenden Maßnahmen, für die die Beihilfen gewährt werden, für die Verwirklichung der Umstrukturierungsziele insgesamt erforderlich sind. Die für die Umstrukturierung und die damit verbundenen Investitionen vorgesehene Höhe der Finanzierung entspricht nach Ansicht der Kommission dem notwendigen Betrag. Dieser wurde logisch aufgeschlüsselt und spiegelt realistische Bemühungen zur Wiederherstellung der langfristigen Rentabilität von SEAT im Wettbewerbssektor Kraftfahrzeuge wider.

Sobald die für den Betrieb des Unternehmens erforderliche Mindestmanövriermasse wiederhergestellt ist, werden sich die Umstrukturierungsbemühungen auf folgendes konzentrieren:

- Senkung der Produktionskapazitäten durch Konzentration der Fahrzeugproduktion im modernen Werk von Martorell;
- sozialverträgliche Anpassung des Personalbestands des Unternehmens an das neue Kapazitätsniveau und die Produktivitätsziele;
- Ausbildung des verbleibenden Personals im Umgang mit neuen Technologien und Systemen;
- intensive Investitionen in Programme wie CAD-CAM, CIM und „just-on-time“-Produktion;
- Investitionen in Computeranlagen und -kapazitäten im Technischen Zentrum von SEAT;
- Entwicklung neuer Produkte in Zusammenarbeit mit dem VW-Konzern.

Diese Bemühungen werden insgesamt als in sich schlüssig, notwendig und ausreichend angesehen.

Auch wenn der Umstrukturierungsplan eine Verringerung der Finanzschuld von SEAT vorsieht, werden die finanziellen Belastungen nach 1997 weiterhin hoch bleiben und so verhindern, daß das Unternehmen in bezug auf eine Solvenz den Durchschnitt des Sektors übertrifft.

## SCHLUSSFOLGERUNGEN UND BEDINGUNGEN

Insgesamt ist die Kommission zu dem Ergebnis gelangt, daß die von den spanischen Behörden für den Umstrukturierungsplan von SEAT gewährten Beihilfen die in den gemeinschaftlichen Leitlinien für staatliche Beihilfen zu Rettung und Umstrukturierung von Unternehmen und im Gemeinschaftsrahmen für staatliche Beihilfen in der Kfz-Industrie festgelegten Kriterien erfüllt.

Im Einklang mit den gemeinschaftlichen Leitlinien für Beihilfen zur Rettung und Umstrukturierung von Unternehmen in Schwierigkeiten und aufgrund der Erfahrungen bei ihrer Anwendung auf Umstrukturierungsbeihilfen in der Kfz-Industrie muß die Kommission darüber wachen, daß ihre Schlußfolgerungen beachtet werden, bis die Umstrukturierung vollständig abgeschlossen ist. Daher knüpft sie ihre befürwortende abschließende Entscheidung an bestimmte Bedingungen, um nachteilige Auswirkungen der Beihilfen auf den Sektor zu verhindern. Inwieweit die Beihilfe den Handel verfälscht, hängt teilweise davon ab, ob die künftige Umstrukturierung plangemäß und termingerecht durchgeführt wird. Die spanischen Behörden haben insbesondere darauf zu achten, daß das Unternehmen das Lackierwerk in der Zona Franca innerhalb der vorgeschlagenen Frist unwiderruflich stilllegt und daß die technischen Kapazitäten Ende 1997 2 125 Fahrzeuge täglich bei SEAT und 11 813 Fahrzeuge täglich bei VW nicht überschreiten. Darüber hinaus ist der Umstrukturierungsplan in seiner geänderten Fassung (PR 43) unter Aufsicht vollständig anzuwenden. Schließlich dürfen weder das Unternehmen SEAT noch seine Tochtergesellschaften in Spanien weitere staatliche Beihilfen für den Umstrukturierungsplan erhalten, da Umstrukturierungsbeihilfen gemäß den gemeinschaftlichen Leitlinien für staatliche Beihilfen zur Rettung und Umstrukturierung von Unternehmen in Schwierigkeiten in der Regel nur ein einziges Mal gewährt werden dürfen —

HAT FOLGENDE ENTSCHEIDUNG ERLASSEN:

#### Artikel 1

(1) Die nachstehenden Beihilfen zugunsten des Umstrukturierungsplans der SEAT S.A. sind mit Artikel 92 Absatz 3 Buchstabe c) EG-Vertrag und Artikel 61 Absatz 3 Buchstabe c) EWR-Abkommen vereinbar:

- eine SEAT vom Ministerium für Industrie und Energie gewährte Beihilfe von insgesamt 38 Milliarden Pta, von denen 30 Milliarden Pta unrechtmäßig gewährt wurden,
- eine VW-SEAT von der Generalitat der Catalunya gewährte Beihilfe von insgesamt 8 Milliarden Pta (einschließlich 2 Milliarden Pta aus den Europäischen Strukturfonds), von denen 6 Milliarden Pta unrechtmäßig gewährt wurden,

sofern folgende Bedingungen und Verpflichtungen eingehalten werden:

- a) VW-SEAT ändert weder den Gesamtinhalt noch die zeitliche Abwicklung des Umstrukturierungsplans von SEAT (PR 42, geändert durch PR 43) und stellt insbesondere sicher, daß

- das Lackierwerk der Fabrik in der Zona Franca, wie der Kommission mitgeteilt, bis zum 31. Dezember 1996 stillgelegt und demontiert wird;
  - in den Werken von SEAT bis zum 1. Januar 1998 keine Kapazitätserhöhung gegenüber dem derzeitigen Stand erfolgt;
  - der der Kommission vorgelegte Investitionsplan von SEAT vollständig durchgeführt wird.
- b) Die Beihilfe wird ausschließlich für den Umstrukturierungsplan der SEAT S.A. verwendet.
- c) Die SEAT S.A. und ihre Tochtergesellschaft in Spanien erhalten für diesen Umstrukturierungsplan keine weiteren Beihilfen, weder in Form von Kapitalzuführungen noch in irgendeiner anderen Form.
- d) Der Volkswagen-Konzern gleicht den Kapazitätsabbau bis Ende 1997 nicht durch andere der Kommission nicht mitgeteilte Kapazitätserweiterungen aus, so daß die technischen Kapazitäten des Konzerns auf 11 813 Fahrzeuge täglich begrenzt bleiben.

(2) Spanien legt der Kommission einen Jahresbericht über die Durchführung des geänderten Umstrukturierungsplans (PR 43), die Kostenentwicklung, die Zahlung der Beihilfen an die Unternehmen, die Rückzahlung der staatlichen Darlehen und die Erfüllung der vorgesehenen Auflagen vor. Dieser Bericht ist der Kommission zusammen mit dem Jahresbericht der SEAT S.A. im Anschluß an jedes Geschäftsjahr bis Ende Mai zu übermitteln.

#### Artikel 2

Spanien unterrichtet die Kommission binnen eines Monats nach der Bekanntgabe dieser Entscheidung von den Maßnahmen, die es zu ihrer Durchführung getroffen hat.

#### Artikel 3

Diese Entscheidung ist an das Königreich Spanien gerichtet.

Brüssel, den 31. Oktober 1995

Für die Kommission

Karel VAN MIERT

Mitglied der Kommission