

Έκδοση
στην ελληνική γλώσσα

Νομοθεσία

Περιεχόμενα

I Πράξεις για την ισχύ των οποίων απαιτείται δημοσίευση

- * Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 617/96 της Επιτροπής, της 3ης Απριλίου 1996, για κατάταξη εμπορευμάτων στη συνδυασμένη ονοματολογία 1
- * Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 618/96 της Επιτροπής, της 3ης Απριλίου 1996, για κατάταξη εμπορευμάτων στη συνδυασμένη ονοματολογία 3
- * Οδηγία 96/21/ΕΚ του Συμβουλίου, της 29ης Μαρτίου 1996, περί τροποποίησης της οδηγίας 94/54/ΕΚ της Επιτροπής σχετικά με την αναγραφή στην επισήμανση ορισμένων τροφίμων υποχρεωτικών ενδείξεων πέραν των προβλεπόμενων από την οδηγία 79/112/ΕΟΚ 5

II Πράξεις για την ισχύ των οποίων δεν απαιτείται δημοσίευση

Επιτροπή

96/257/ΕΚ:

- * Απόφαση της Επιτροπής, της 31ης Οκτωβρίου 1995, όσον αφορά την ενίσχυση που χορήγησε η Ισπανία στη Seat SA, μέλος του ομίλου Volkswagen (1) 7

Διορθωτικά

- * Διορθωτικό στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 478/96 της Επιτροπής, της 18ης Μαρτίου 1996, για τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 3238/94 περί προσδιορισμού και διαχείρισης της μεταβλητής συνιστώσας για ορισμένα εμπορεύματα καταγωγής Πολωνίας, Ουγγαρίας, Ρουμανίας, Βουλγαρίας, Τσεχικής Δημοκρατίας, Σλοβακικής Δημοκρατίας, Λιθουανίας, Λετονίας και Εσθονίας, προερχόμενα από τη μεταποίηση γεωργικών προϊόντων που περιλαμβάνονται στα παραρτήματα του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 3448/93 του Συμβουλίου (ΕΕ αριθ. L 68 της 19.3.1996) 20

(1) Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ

I

(Πράξεις για την ισχύ των οποίων απαιτείται δημοσίευση)

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΚ) αριθ. 617/96 ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ
της 3ης Απριλίου 1996
για κατάταξη εμπορευμάτων στη συνδυασμένη ονοματολογία

Η ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ,

Έχοντας υπόψη:

τη συνθήκη για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας,

τον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 2658/87 του Συμβουλίου, της 23ης Ιουλίου 1987, για τη δασμολογική και στατιστική ονοματολογία και για το κοινό δασμολόγιο ⁽¹⁾, όπως τροποποιήθηκε τελευταία από τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 586/96 της Επιτροπής ⁽²⁾, και ιδίως το άρθρο 9,

Εκτιμώντας:

ότι, για να εξασφαλιστεί η ομοιόμορφη εφαρμογή της συνδυασμένης ονοματολογίας που παρατίθεται στο παράρτημα του προαναφερθέντος κανονισμού, πρέπει να αποφασιστούν χωρίς καθυστέρηση οι διατάξεις για την κατάταξη του εμπορεύματος που αναφέρεται στο παράρτημα:

ότι ο κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 2658/87 έχει καθορίσει τους γενικούς κανόνες για την ερμηνεία της συνδυασμένης ονοματολογίας: ότι οι κανόνες αυτοί εφαρμόζονται επίσης σε κάθε άλλη ονοματολογία που την περιλαμβάνει, έστω και εν μέρει ή με την προσθήκη, ενδεχομένως, υποδιαίρεσεων, η οποία έχει συνταχθεί από ειδικούς κοινοτικούς νομοθετικούς κανόνες ενόψει της εφαρμογής δασμολογικών ή άλλων μέτρων στο πλαίσιο των εμπορικών ανταλλαγών:

ότι, κατ' εφαρμογή των εν λόγω γενικών κανόνων, το εμπόρευμα που περιγράφεται στη στήλη 1 του πίνακα του παραρτήματος του παρόντος κανονισμού πρέπει να καταταγεί στον αντίστοιχο κωδικό ΣΟ που σημειώνεται στη στήλη 2 βάσει των αιτιολογιών που αναφέρονται στη στήλη 3:

ότι είναι σκόπιμο, οι δεσμευτικές δασμολογικές πληροφορίες οι οποίες περιέχονται από τις τελωνειακές αρχές των κρατών μελών σχετικά με την κατάταξη των εμπορευμάτων στην τελωνειακή ονοματολογία και δεν είναι σύμφωνες με το δίκαιο που καθορίζει ο παρών κανονισμός να μπορούν

να συνεχίσουν να αποτελούν αντικείμενο επίκλησης σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 12 παράγραφος 6 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 2913/92 του Συμβουλίου, της 12ης Οκτωβρίου 1992, περί θεσπίσεως του κοινοτικού τελωνειακού κώδικα ⁽³⁾, κατά τη διάρκεια περιόδου τριών μηνών από τον κάτοχό τους

ότι τα μέτρα που προβλέπονται στον παρόντα κανονισμό είναι σύμφωνα με τη γνώμη του τμήματος δασμολογικής και στατιστικής ονοματολογίας της επιτροπής τελωνειακού κώδικα,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ:

Άρθρο 1

Τα εμπορεύματα που περιγράφονται στη στήλη 1 του προσαρτημένου πίνακα του παραρτήματος κατατάσσονται στον αντίστοιχο κωδικό ΣΟ που σημειώνεται στη στήλη 2 του εν λόγω πίνακα.

Άρθρο 2

Οι δεσμευτικές δασμολογικές πληροφορίες που παρέχονται από τις τελωνειακές αρχές των κρατών μελών και δεν είναι σύμφωνες με το δίκαιο που καθορίζει ο παρών κανονισμός μπορούν να συνεχίσουν να αποτελούν αντικείμενο επίκλησης, σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 12 παράγραφος 6 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 2913/92, κατά τη διάρκεια περιόδου τριών μηνών.

Άρθρο 3

Ο παρών κανονισμός αρχίζει να ισχύει την εικοστή πρώτη ημέρα από τη δημοσίευσή του στην *Επίσημη Εφημερίδα των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων*.

⁽¹⁾ ΕΕ αριθ. L 256 της 7. 9. 1987, σ. 1.

⁽²⁾ ΕΕ αριθ. L 84 της 3. 4. 1996, σ. 18.

⁽³⁾ ΕΕ αριθ. L 302 της 19. 10. 1992, σ. 1.

Ο παρών κανονισμός είναι δεσμευτικός ως προς όλα τα μέρη του και ισχύει άμεσα σε κάθε κράτος μέλος.

Βρυξέλλες, 3 Απριλίου 1996.

Για την Επιτροπή
Mario MONTI
Μέλος της Επιτροπής

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

Περιγραφή εμπορευμάτων	Κατάταξη Κωδικός ΣΟ	Αιτιολογία
(1)	(2)	(3)
Φορητό ηλεκτρονικό μουσικό πληκτρολόγιο για παιδιά, κατασκευασμένο από έγχρωμη πλαστική ύλη, που λειτουργεί με μπαταρίες και φέρει 32 πλήκτρα μικρού μεγέθους και διακόπτες ελέγχου για την επιλογή επιμέρους οργάνων ορχήστρας, ρυθμών, επίδειξης λειτουργιών, ήχου και ισχύος	9503 50 00	Η κατάταξη καθορίζεται από τις διατάξεις των γενικών κανόνων 1 και 6 για την ερμηνεία της συνδυασμένης ονοματολογίας από τη σημείωση 1γ) του κεφαλαίου 92 καθώς και από το κείμενο των κωδικών ΣΟ 9503 και 9503 50 00. Το εν λόγω είδος δεν αποτελεί μουσικό όργανο κατά την έννοια του κεφαλαίου 92 λόγω του σχεδιασμού του και του περιορισμένου μεγέθους του

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΚ) αριθ. 618/96 ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ
της 3ης Απριλίου 1996
για κατάταξη εμπορευμάτων στη συνδυασμένη ονοματολογία

Η ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ,

Έχοντας υπόψη:

τη συνθήκη για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας,

τον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 2658/87 του Συμβουλίου, της 23ης Ιουλίου 1987, για τη δασμολογική και στατιστική ονοματολογία και για το κοινό δασμολόγιο ⁽¹⁾, όπως τροποποιήθηκε τελευταία από τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 586/96 της Επιτροπής ⁽²⁾, και ιδίως το άρθρο 9,

Εκτιμώντας:

ότι, για να εξασφαλιστεί η ομοιόμορφη εφαρμογή της συνδυασμένης ονοματολογίας που παρατίθεται στο παράρτημα του προαναφερθέντος κανονισμού, πρέπει να αποφασιστούν χωρίς καθυστέρηση οι διατάξεις για την κατάταξη του εμπορεύματος που αναφέρεται στο παράρτημα:

ότι ο κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 2658/87 έχει καθορίσει τους γενικούς κανόνες για την ερμηνεία της συνδυασμένης ονοματολογίας: ότι οι κανόνες αυτοί εφαρμόζονται επίσης σε κάθε άλλη ονοματολογία που την περιλαμβάνει, έστω και εν μέρει ή με την προσθήκη, ενδεχομένως, υποδιαίρεσεων, η οποία έχει συνταχθεί από ειδικούς κοινοτικούς νομοθετικούς κανόνες ενόψει της εφαρμογής δασμολογικών ή άλλων μέτρων στο πλαίσιο των εμπορικών ανταλλαγών·

ότι, κατ' εφαρμογή των εν λόγω γενικών κανόνων, το εμπόρευμα που περιγράφεται στη στήλη 1 του πίνακα του παραρτήματος του παρόντος κανονισμού πρέπει να καταταγεί στον αντίστοιχο κωδικό ΣΟ που σημειώνεται στη στήλη 2 βάσει των αιτιολογιών που αναφέρονται στη στήλη 3·

ότι είναι σκόπιμο, οι δεσμευτικές δασμολογικές πληροφορίες οι οποίες περιέχονται από τις τελωνειακές αρχές των κρατών μελών σχετικά με την κατάταξη των εμπορευμάτων στην τελωνειακή ονοματολογία και δεν είναι σύμφωνες με

το δίκαιο που καθορίζει ο παρών κανονισμός να μπορούν να συνεχίσουν να αποτελούν αντικείμενο επίκλησης σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 12 παράγραφος 6 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 2913/92 του Συμβουλίου περί θεσπίσεως του κοινοτικού τελωνειακού κώδικα ⁽³⁾, κατά τη διάρκεια περιόδου τριών μηνών από τον χρόνο τους·

ότι τα μέτρα που προβλέπονται στον παρόντα κανονισμό είναι σύμφωνα με τη γνώμη του τμήματος δασμολογικής και στατιστικής ονοματολογίας της επιτροπής τελωνειακού κώδικα,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ:

Άρθρο 1

Τα εμπορεύματα που περιγράφονται στη στήλη 1 του προσαρτημένου πίνακα του παραρτήματος κατατάσσονται στον αντίστοιχο κωδικό ΣΟ που σημειώνεται στη στήλη 2 του εν λόγω πίνακα.

Άρθρο 2

Οι δεσμευτικές δασμολογικές πληροφορίες που παρέχονται από τις τελωνειακές αρχές των κρατών μελών και δεν είναι σύμφωνες με το δίκαιο που καθορίζει ο παρών κανονισμός μπορούν να συνεχίσουν να αποτελούν αντικείμενο επίκλησης, σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 12 παράγραφος 6 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 2913/92, κατά τη διάρκεια περιόδου τριών μηνών.

Άρθρο 3

Ο παρών κανονισμός αρχίζει να ισχύει την εικοστή πρώτη ημέρα από τη δημοσίευσή του στην *Επίσημη Εφημερίδα των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων*.

Ο παρών κανονισμός είναι δεσμευτικός ως προς όλα τα μέρη του και ισχύει άμεσα σε κάθε κράτος μέλος.

Βρυξέλλες, 3 Απριλίου 1996.

Για την Επιτροπή

Mario MONTI

Μέλος της Επιτροπής

⁽¹⁾ ΕΕ αριθ. L 256 της 7. 9. 1987, σ. 1.

⁽²⁾ ΕΕ αριθ. L 84 της 3. 4. 1996, σ. 18.

⁽³⁾ ΕΕ αριθ. L 302 της 19. 10. 1992, σ. 1.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

Περιγραφή εμπορεύματος	Κατάταξη Κωδικός ΣΟ	Αιτιολογία
(1)	(2)	(3)
<p>1. Μηνιαία περιοδική έκδοση αστρολογίας έστω και εικονογραφημένη, που αποτελείται από απλό φύλλο χάρτου 79 mm x 505 mm, τυλιγμένο και από τις δύο όψεις, που περιέχει αστρολογικές προβλέψεις (μηνιαίες και ημερήσιες) και τυχερούς αριθμούς για τα τυχερά παιχνίδια.</p> <p>Η περιοδική έκδοση σε ρολό προστατεύεται από διαφανές πλαστικό κυλινδρικό περίβλημα.</p> <p>Κάθε μήνα προσφέρονται προς πώληση τέσσερις περιοδικές εκδόσεις πανομοιότυπες ως προς το κείμενο, την εικονογράφηση και τα χρώματα, σε θήκη από χαρτόνι, με έντυπη και έγχρωμη εικονογράφηση, επί της οποίας αναγράφεται ο αντίστοιχος μήνας. Αυτή η θήκη υποδιαιρείται σε δώδεκα τετραγωνίδια σύμφωνα με τα σημεία του ζωδιακού κύκλου</p>	4902 90 30	<p>Η κατάταξη καθορίζεται από τις διατάξεις των γενικών κανόνων 1 και 6 για την ερμηνεία της συνδυασμένης ονοματολογίας, καθώς και από το κείμενο των κωδικών ΣΟ 4902, 4902 90 και 4902 90 30</p>
<p>2. Βιβλίο με εικόνες για παιδιά (διαστάσεις 30 cm x 40 cm) αποτελούμενο από τέσσερα χονδρά χαρτονένια φύλλα, με εικονογράφηση που σχετίζεται με την εορτή των Χριστουγέννων.</p> <p>Οι εσωτερικές σελίδες περιέχουν έγχρωμες χριστουγεννιάτικες εικόνες και μουσικές και φωνητικές παρτιτούρες σε κάθε δεύτερη σελίδα.</p> <p>Το τελευταίο φύλλο (το οποίο χρησιμεύει ως εξώφυλλο), πάχους ενός εκατοστού, είναι εικονογραφημένο στην πρόσθια όψη με χριστουγεννιάτικο έλατο στολισμένο με πολύχρωμες μπάλες που καθεμία περιέχει ηλεκτρικό λαμπτήρα. Το φύλλο αυτό φέρει ενσωματωμένο μικροσκοπικό μεγάφωνο και ηλεκτρονική διάταξη που επιτρέπει, διά της πίεσεως ενός πλήκτρου, να ακούγονται οι μελωδίες και να αναβοσβήνουν οι μπάλες</p>	4903 00 00	<p>Η κατάταξη καθορίζεται από τις διατάξεις των γενικών κανόνων 1 και 3.6) για την ερμηνεία της συνδυασμένης ονοματολογίας, και από τη σημείωση 6 του κεφαλαίου 49, καθώς και από το κείμενο του κωδικού ΣΟ 4903 00 00</p>
<p>3. Μουσικός μηχανισμός ασυναρμολόγητος που προορίζεται για μικρά παιδιά και αποτελείται από:</p> <ul style="list-style-type: none"> — περιουχένιο ανάρτησης με διάταξη στερέωσης από πλαστική ύλη, — μουσικό κουτί με μηχανισμό που λειτουργεί με ελατήριο και κουρδίζεται, — περιστρεφόμενο μηχανισμό αποτελούμενο από δύο διασταυρούμενους αναβολείς από πλαστικό, από το σημείο διασταύρωσης και από τα άκρα των οποίων κρέμεται μια μικρή κούκλα με μορφή ζώου (λαγός πάπια, θάτραχος) κατασκευασμένη από υφαντικές ύλες, παραγεμισμένη με πληρωτικό υλικό που φέρει ανθρώπινα ενδύματα. <p>Το μουσικό κουτί όταν κουρδιστεί παίζει μια μελωδία και συγχρόνως περιστρέφει το μηχανισμό</p>	9503 50 00	<p>Η κατάταξη καθορίζεται από τις διατάξεις των γενικών κανόνων 1, 2.α), 3.6) και 6 για την ερμηνεία της συνδυασμένης ονοματολογίας, καθώς και από το κείμενο των κωδικών ΣΟ 9503 και 9503 50 00.</p> <p>Το είδος αυτό έχει κατασκευασθεί για την ψυχαγωγία των μικρών παιδιών που οφείλεται ιδιαίτερος στην παρουσία του μουσικού κουτιού</p>

ΟΔΗΓΙΑ 96/21/ΕΚ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

της 29ης Μαρτίου 1996

περί τροποποίησης της οδηγίας 94/54/ΕΚ της Επιτροπής σχετικά με την αναγραφή στην επισήμανση ορισμένων τροφίμων υποχρεωτικών ενδείξεων πέραν των προβλεπομένων από την οδηγία 79/112/ΕΟΚ

ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ,

Έχοντας υπόψη:

τη συνθήκη για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας,

την οδηγία 79/112/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 18ης Δεκεμβρίου 1978, περί προσεγγίσεως των νομοθεσιών των κρατών μελών σχετικά με την επισήμανση και την παρουσίαση των τροφίμων που προορίζονται για τον τελικό καταναλωτή καθώς επίσης και τη διαφήμισή τους⁽¹⁾, και ιδίως το άρθρο 4 παράγραφος 2,

την οδηγία 94/35/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 30ής Ιουνίου 1994, για τα γλυκαντικά που προορίζονται να χρησιμοποιηθούν στα τρόφιμα⁽²⁾, και ιδίως το άρθρο 6,

την πρόταση της Επιτροπής,

Εκτιμώντας:

ότι η οδηγία 94/54/ΕΚ της Επιτροπής, της 8ης Νοεμβρίου 1994, σχετικά με την αναγραφή στην επισήμανση ορισμένων τροφίμων, υποχρεωτικών ενδείξεων πέραν των προβλεπομένων από την οδηγία 79/112/ΕΟΚ⁽³⁾ περιλαμβάνει παράρτημα με κατάλογο των τροφίμων των οποίων η επισήμανση πρέπει να περιλαμβάνει μία ή περισσότερες συμπληρωματικές ενδείξεις·

ότι η παρούσα οδηγία συμπληρώνει το παράρτημα σε ό,τι αφορά τα τρόφιμα που περιέχουν γλυκαντικά·

ότι, λόγω της εμβέλειας και των αποτελεσμάτων της μελετώμενης ενέργειας, τα κοινοτικά μέτρα που προβλέπει η παρούσα οδηγία είναι όχι μόνον αναγκαία αλλά και απαραίτητα για την επίτευξη των στόχων οι οποίοι δεν μπορούν να επιτευχθούν μεμονωμένα από τα κράτη μέλη· ότι, εξάλλου, η επίτευξή τους σε κοινοτικό επίπεδο προβλέπεται ήδη στην οδηγία 94/35/ΕΚ·

ότι, για επαρκή ενημέρωση των καταναλωτών, απαιτείται υποχρεωτική αναγραφή στην επισήμανση τροφίμων εμπεριεχόντων γλυκαντικά, μιας ένδειξης που να προβάλλει το γεγονός αυτό·

ότι επιπλέον, πρέπει να τίθενται προειδοποιήσεις επί της συσκευασίας τροφίμων που περιέχουν ορισμένες κατηγορίες γλυκαντικών·

ότι, σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 17 της οδηγίας 79/112/ΕΟΚ και του άρθρου 7 της οδηγίας 94/35/ΕΚ, σχέδιο της παρούσας οδηγίας υπεβλήθη μια γνωμοδότηση στη μόνιμη επιτροπή τροφίμων η οποία όμως δεν μπόρεσε να γνωμοδοτήσει και ότι, σύμφωνα με την ίδια διαδικασία, η Επιτροπή οφείλει να υποβάλει πρόταση περί των ληπτέων μέτρων στο Συμβούλιο,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΟΔΗΓΙΑ:

Άρθρο 1

Το παράρτημα της οδηγίας 94/54/ΕΚ συμπληρώνεται ως εξής:

(1) ΕΕ αριθ. L 33 της 8. 2. 1979, σ. 1. Οδηγία όπως τροποποιήθηκε τελευταία από την οδηγία 93/102/ΕΚ (ΕΕ αριθ. L 291 της 25. 11. 1993, σ. 14).

(2) ΕΕ αριθ. L 237 της 10. 9. 1994, σ. 3.

(3) ΕΕ αριθ. L 300 της 23. 11. 1994, σ. 14.

«Τύπος ή κατηγορία τροφίμων	Ένδειξη
Τα τρόφιμα που περιέχουν ένα ή περισσότερα γλυκαντικά, κατά την έννοια της οδηγίας 94/35/ΕΚ (*)	“με γλυκαντικά” Η ένδειξη αυτή συνοδεύει την ονομασία πωλήσεως όπως προβλέπεται στο άρθρο 5 της οδηγίας 79/112/ΕΟΚ
Τα τρόφιμα που περιέχουν ένα ή περισσότερα πρόσθετα σάκχαρα και ταυτόχρονα ένα ή περισσότερα γλυκαντικά, κατά την έννοια της οδηγίας 94/35/ΕΚ	“με σάκχαρα και γλυκαντικά” Η ένδειξη αυτή συνοδεύει την ονομασία πωλήσεως όπως προβλέπεται στο άρθρο 5 της οδηγίας 79/112/ΕΟΚ
Τρόφιμα που περιέχουν ασπαρτάμη	“περιέχει πηγή φαινυλαλανίνης”
Τρόφιμα στα οποία έχουν προστεθεί πολυόλες σε ποσοστό μεγαλύτερο του 10 %	“η υπερβολική κατανάλωση μπορεί να έχει καθαρτικά αποτελέσματα”

(*) ΕΕ αριθ. L 237 της 10. 9. 1994, σ. 3.»

Άρθρο 2

Τα κράτη μέλη τροποποιούν, εφόσον συντρέχει λόγος, τις νομοθετικές, κανονιστικές και διοικητικές διατάξεις τους πριν από την 1η Ιουλίου 1996, κατά τρόπον ώστε:

- να επιτρέψουν την εμπορία προϊόντων συμφώνων προς την παρούσα οδηγία το αργότερο την 1η Ιουλίου 1996,
- να απαγορεύσουν την εμπορία των μη συμφώνων με την παρούσα οδηγία προϊόντων από 1ης Ιουλίου 1997. Ωστόσο, τα προϊόντα που έχουν διατεθεί στην αγορά ή επισημανθεί πριν από την εν λόγω ημερομηνία και δεν είναι σύμφωνα με την παρούσα οδηγία μπορούν να διατίθενται στο εμπόριο μέχρις εξαντλήσεως των αποθεμάτων.

Τα κράτη μέλη ενημερώνουν αμέσως την Επιτροπή.

Όταν τα κράτη μέλη θεσπίζουν τις εν λόγω διατάξεις, αυτές περιέχουν αναφορά στην παρούσα οδηγία ή συνοδεύονται από σχετική αναφορά κατά την επίσημη δημοσίευσή τους. Οι λεπτομέρειες της αναφοράς καθορίζονται από τα κράτη μέλη.

Άρθρο 3

Η παρούσα οδηγία αρχίζει να ισχύει την εικοστή ημέρα από τη δημοσίευσή της στην *Επίσημη Εφημερίδα των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων*.

Άρθρο 4

Η παρούσα οδηγία απευθύνεται στα κράτη μέλη.

Βρυξέλλες, 29 Μαρτίου 1996.

Για το Συμβούλιο

Ο Πρόεδρος

T. TREU

II

(Πράξεις για την ισχύ των οποίων δεν απαιτείται δημοσίευση)

ΕΠΙΤΡΟΠΗ

ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

της 31ης Οκτωβρίου 1995

όσον αφορά την ενίσχυση που χορήγησε η Ισπανία στη Seat SA, μέλος του ομίλου Volkswagen

(Το κείμενο στην ισπανική γλώσσα είναι το μόνο αυθεντικό)

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

(96/257/EK)

Η ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ,

Έχοντας υπόψη:

τη συνθήκη για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας, και ιδίως το άρθρο 93 παράγραφος 2 πρώτο εδάφιο,

τη συμφωνία για τον Ευρωπαϊκό Οικονομικό Χώρο, και ιδίως το άρθρο 62 παράγραφος 1 στοιχείο α),

Αφού έδωσε στα ενδιαφερόμενα μέρη την ευκαιρία να υποβάλουν τις παρατηρήσεις τους σύμφωνα με τα προαναφερόμενα άρθρα,

Εκτιμώντας ότι:

I

ΚΙΝΗΣΗ ΤΗΣ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑΣ ΤΟΥ ΑΡΘΡΟΥ 93 ΠΑΡΑΓΡΑΦΟΣ 2 ΤΗΣ ΣΥΝΘΗΚΗΣ

Με επιστολή, της 15ης Ιουνίου 1995, η Επιτροπή πληροφόρησε την Ισπανία σχετικά με τη απόφαση⁽¹⁾ που έλαβε στις 7 Ιουνίου 1995 για να κινηθεί τη διαδικασία του άρθρου 93 παράγραφος 2 της συνθήκης όσον αφορά την πρόταση της κυβέρνησης της Ισπανίας να χορηγήσει κρατική ενίσχυση στη Seat SA (εφεξής «Seat»), βιομηχανία κατασκευής αυτοκινήτων η οποία ανήκει στον όμιλο Volkswagen (εφεξής «όμιλος VW»).

Κατά την έναρξη της διαδικασίας, η Επιτροπή εξέφραζε σοβαρές αμφιβολίες σχετικά με το συμβιβάσιμο της ενίσχυσης με το άρθρο 92 της συνθήκης, για τους ακόλουθους λόγους:

— Το 1994, η Ισπανία συνήψε δύο συμφωνίες χορήγησης ενισχύσεων. Η πρώτη συμφωνία συνάφθηκε στις 11 Ιουλίου 1994 μεταξύ, αφενός, της ισπανικής κυβέρνησης και των περιφερειακών αρχών της Καταλωνίας και, αφετέρου, της VW-Seat, ενώ η άλλη στις 29 Ιουλίου 1994 μεταξύ των περιφερειακών αρχών της Καταλωνίας και της VW-Seat. Με βάση τις συμφωνίες αυτές θα διατίθετο κρατική ενίσχυση 46 δισεκατομμυρίων πεσέτων εκ των οποίων 38 δισεκατομμύρια πεσέτες από το Υπουργείο Βιομηχανίας και Ενέργειας και 8 δισεκατομμύρια πεσέτες από την Generalitat de Catalunya.

— Ως αποτέλεσμα των εν λόγω συμφωνιών, τα δημόσια πιστωτικά ιδρύματα, ICO (Instituto de Crédito Oficial) και IFC (Instituto Catalán de Finanzas), χορήγησαν στη Volkswagen AG δύο δάνεια ύψους 30 δισεκατομμυρίων πεσέτων και 6 δισεκατομμυρίων πεσέτων αντίστοιχα, ως προκαταβολή επιδοτήσεων που θα χορηγούνταν από τις ισπανικές αρχές στη Seat SA.

— Αφού εξέτασε τις συμφωνίες περί χορηγήσεως ενίσχυσης και τις συμβάσεις σύναψης δανείου, η Επιτροπή συμπέρανε ότι χορηγήθηκε παράνομα ενίσχυση στη Seat με τη μορφή δανείων του ICO και του ICF στον όμιλο VW.

— Με επιστολή της 24ης Φεβρουαρίου 1995, οι ισπανικές αρχές κοινοποίησαν την πρότασή τους να χορηγήσουν σύμφωνα με τα εγκεκριμένα προγράμματα κρατική ενίσχυση στη Seat για τη χρηματοδότηση επιλέξιμων δαπανών τις οποίες είχε πραγματοποιήσει το 1994 για την εκτέλεση 30 σχεδίων έρευνας και ανάπτυξης στο

(¹) ΕΕ αριθ. L 237 της 12. 9. 1995, σ. 2 και 12.

πλαίσιο του πολυετούς επενδυτικού σχεδίου της για την περίοδο 1994-1996. Αφού εξέτασε τις πληροφορίες οι οποίες της παρασχέθηκαν, η Επιτροπή πληροφόρησε τις ισπανικές αρχές ότι δεν μπορούσε να αποφανθεί σχετικά με την κοινοποίηση που είχε λάβει, επειδή αφορούσε μόνο την ενίσχυση που επρόκειτο να χορηγηθεί το 1994 σε 30 μεμονωμένα σχέδια έρευνας και ανάπτυξης για τα οποία είχε εγκριθεί ολόκληρη δέσμη κρατικών ενισχύσεων που κάλυπταν την περίοδο 1994-1996. Η Επιτροπή εξέφρασε επίσης τη διαφωνία της ως προς την κοινοποίηση μόνο των τμημάτων εκείνων των σχεδίων που αφορούσαν τις δαπάνες οι οποίες είχαν ήδη πραγματοποιηθεί. Επίσης, η κοινοποίηση ήταν ελλιπής, δεδομένου ότι δεν ανέφερε τις επιδοτήσεις τις οποίες η περιφερειακή κυβέρνηση της Καταλωνίας επρόκειτο να χορηγήσει για τον ίδιο σκοπό.

- Τέλος, η Επιτροπή εξέφρασε σοβαρές αμφιβολίες όσον αφορά το συμβιβασίμο των μέτρων ενίσχυσης με τα διάφορα κριτήρια τα οποία θεσπίζονται στο κοινοτικό πλαίσιο κρατικών ενισχύσεων προς την αυτοκινητοβιομηχανία.

Με την προαναφερόμενη επιστολή της 15ης Ιουνίου 1995, η Επιτροπή ζήτησε από την ισπανική κυβέρνηση να υποβάλει τις παρατηρήσεις της εντός μηνός από την ημερομηνία της επιστολής.

II

ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΗ ΤΗΣ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑΣ ΤΟΥ ΑΡΘΡΟΥ 93 ΠΑΡΑΓΡΑΦΟΣ 2

Μετά την κίνηση της διαδικασίας, η ισπανική κυβέρνηση, με επιστολή της 27ης Ιουνίου 1995, πληροφόρησε την Επιτροπή ότι τα διάφορα μέτρα ενίσχυσης τα οποία εξετάζονται στο πλαίσιο της παρούσας διαδικασίας θα πρέπει να θεωρηθούν ως ενίσχυση αναδιάρθρωσης που συνδέεται με ένα σχέδιο αναδιάρθρωσης της Seat, το οποίο για το λόγο αυτό υποβλήθηκε στην Επιτροπή.

Η ισπανική κυβέρνηση πληροφόρησε επίσης την Επιτροπή ότι η κοινοποίηση αυτή αντικαθιστούσε την προηγούμενη, η οποία είχε διαβιταστεί με επιστολή στις 24 Φεβρουαρίου 1995, σχετικά με 30 σχέδια τεχνολογικών και διομηχανικών καινοτομιών της Seat για το 1994 (πρώην υπόθεση N 222/95). Επιπλέον, οι ισπανικές κρατικές αρχές αποσαφήνισαν ότι τα κοινοποιούμενα μέτρα ενίσχυσης για την αναδιάρθρωση αποτελούσαν σχέδια κρατικών ενισχύσεων με βάση προγράμματα τα οποία είχαν εγκριθεί προηγουμένως από την Επιτροπή και μέτρα πρόωθησης τεχνολογικών καινοτομιών, εκσυγχρονισμού, ορθολογικής οργάνωσης, κατάρτισης, μετατροπής του εργατικού δυναμικού και περιβαλλοντικά σχέδια.

Υπό το φως των γεγονότων αυτών, και δεδομένου ότι η υπόθεση αφορούσε επιχείρηση που αντιμετωπίζει δυσκολίες και δραστηριοποιείται σε έναν ευαίσθητο τομέα ο οποίος ρυθμίζεται από κοινοτικό πλαίσιο, η Επιτροπή αποφάσισε, στις 20 Ιουλίου 1995, να τροποποιήσει την προηγούμενη

απόφασή της, της 13ης Ιουνίου 1995, σχετικά με την κίνηση της διαδικασίας του άρθρου 93 παράγραφος 2 της συνθήκης.

Ταυτόχρονα, η απόφαση της Επιτροπής της 20ής Ιουλίου 1995, για τροποποίηση της προηγούμενης απόφασης σχετικά με την εξέταση της ενίσχυσης υπέρ της Seat, κοινοποιήθηκε στην ισπανική κυβέρνηση με επιστολή της 1ης Αυγούστου 1995. Στην επιστολή αυτή, η Επιτροπή πληροφόρουσε τις ισπανικές κρατικές αρχές ότι, με βάση την κοινοποίηση την οποία είχε λάβει, δεν μπορούσε να αποφανθεί σχετικά με το συμβιβασίμο της ενίσχυσης αναδιάρθρωσης με τις κοινοτικές κατευθυντήριες γραμμές για τις κρατικές ενισχύσεις διάσωσης και αναδιάρθρωσης επιχειρήσεων που βρίσκονται σε δυσχερή θέση ούτε με το κοινοτικό πλαίσιο για κρατικές ενισχύσεις στην αυτοκινητοβιομηχανία. Κατά συνέπεια, η Επιτροπή κοινοποίησε στις αρχές της Ισπανίας την απόφασή της να εξετάσει σε ποιο βαθμό το κοινοποιημένο σχέδιο εξακολουθούσε να αντικατοπτρίζει την πραγματικότητα ως προς τα μέτρα αναδιάρθρωσης και κατά πόσο ετηρούντο οι όροι των κατευθυντήριων γραμμών σχετικά με τις ενισχύσεις αναδιάρθρωσης, γενικότερα, και όσον αφορά την αυτοκινητοβιομηχανία, ειδικότερα.

Η Επιτροπή κάλεσε την ισπανική κυβέρνηση να υποβάλει τις σχετικές παρατηρήσεις της εντός μηνός από την ημερομηνία της επιστολής.

III

ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ ΤΗΣ ΙΣΠΑΝΙΚΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΗΣ

Οι ισπανικές αρχές απάντησαν στην ακακοίωση της Επιτροπής σχετικά με την τροποποίηση της διαδικασίας του άρθρου 93 παράγραφος 2 για εξέταση της ενίσχυσης στη Seat, με επιστολή της 3ης Αυγούστου 1995, με την οποία επιβεβαίωσαν απλώς ότι οι συμπληρωματικές πληροφορίες σχετικά με το σχέδιο αναδιάρθρωσης της Seat τις οποίες είχε ζητήσει η Επιτροπή με επιστολή της 28ης Ιουλίου 1995 (βλέπε δεύτερο εδάφιο του σημείου V) θα διαβιτάζονταν σε μεταγενέστερη ημερομηνία.

Οι πληροφορίες κοινοποιήθηκαν στη συνέχεια από τις ισπανικές αρχές στην Επιτροπή με επιστολή της 24ης Αυγούστου 1995 (η οποία καταχωρήθηκε από την Επιτροπή στις 14 Σεπτεμβρίου) και συμπληρώθηκαν με δύο διαδοχικές διμερείς συναντήσεις. Τέλος, οι ισπανικές αρχές υπέβαλαν νέα στοιχεία και προσέφεραν περαιτέρω εγγυήσεις με επιστολές της 5ης Οκτωβρίου και της 20ής Οκτωβρίου 1995.

IV

ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ ΤΡΙΤΩΝ ΜΕΡΩΝ

Με τη δημοσίευση της απόφασης της 7ης Ιουνίου 1995 σχετικά με την κίνηση της διαδικασίας του άρθρου 93 παράγραφος 2 για τις κρατικές ενισχύσεις υπέρ της Seat και της απόφασης της 20ής Ιουλίου 1995 περί τροποποίησης της προηγούμενης απόφασης, η Επιτροπή ζήτησε από τα άλλα κράτη μέλη και τους λοιπούς ενδιαφερόμενους τρίτους να διαβιτάσουν τις παρατηρήσεις τους σχετικά με τις υπό εξέταση ενισχύσεις εντός μηνός.

Σε απάντηση, η Επιτροπή έλαβε παρατηρήσεις μόνο από τη γερμανική κυβέρνηση, οι οποίες απεστάλησαν με επιστολή της 11ης Οκτωβρίου 1995. Με την επιστολή υποστηριζόταν η ενίσχυση των ισπανικών αρχών υπέρ του σχεδίου αναδιάρθρωσης της Seat.

Έως τις 12 Οκτωβρίου 1995 η Επιτροπή δεν είχε λάβει παρατηρήσεις από άλλα κράτη μέλη ή ενδιαφερόμενους τρίτους σχετικά με την ενίσχυση την οποία πρότειναν οι ισπανικές αρχές για τη Seat.

V

ΑΝΑΛΥΣΗ ΤΟΥ ΣΧΕΔΙΟΥ ΑΝΑΔΙΑΡΘΡΩΣΗΣ ΤΗΣ SEAT

Όπως έχει ήδη αναφερθεί, η Επιτροπή χρειάστηκε να διενεργήσει εξέταση για να εξακριβώσει σε ποια έκταση το κοινοποιημένο σχέδιο εξακολουθούσε να αντικατοπτρίζει επακριβώς τα εγκριθέντα μέτρα αναδιάρθρωσης και κατά πόσο επηρούντο οι όροι των κατευθυντηρίων γραμμών σχετικά με τις ενισχύσεις αναδιάρθρωσης γενικότερα, και όσον αφορά την αυτοκινητοβιομηχανία ειδικότερα.

Η εκτίμηση αυτή πραγματοποιήθηκε με τη βοήθεια ανεξαρτήτων συμβούλων οι οποίοι, στις 24 και 25 Ιουλίου 1995, επισκέφθηκαν τα εργοστάσια Seat στη Zona Franca της Βαρκελώνης και στο Martorell συνοδευόμενοι από υπαλλήλους της Επιτροπής. Αντικείμενο της επίσκεψης ήταν η διενέργεια προκαταρκτικής εξέτασης σχετικά με το κατά πόσο το σχέδιο που υπέβαλαν οι ισπανικές αρχές μπορούσε να θεωρηθεί ως πρόγραμμα αναδιάρθρωσης, καθώς και η συλλογή στοιχείων τα οποία απαιτούνταν ακόμα προκειμένου να υιοθετήσει η Επιτροπή οριστική θέση σχετικά με τα τροποποιημένα μέτρα ενίσχυσης. Μετά την επίσκεψη, η Επιτροπή ζήτησε, με επιστολή της 28ης Ιουλίου 1995, περαιτέρω πληροφορίες από τις ισπανικές κρατικές αρχές σχετικά με το σχέδιο αναδιάρθρωσης της Seat.

Το σχέδιο αναδιάρθρωσης που περιγράφεται παρακάτω, βασίζεται στα αποτελέσματα της επίσκεψης και σε στοιχεία που διαβίβασαν οι ισπανικές αρχές και, μετά από προηγούμενη συμφωνία των εν λόγω αρχών, ο όμιλος VW, κατά τα διάφορα στάδια της εξέτασης που ορίζεται στο άρθρο 93 παράγραφος 2 της συνθήκης.

α) Λόγοι για την έγκριση σχεδίου αναδιάρθρωσης της Seat

Η χρηματοοικονομική κατάσταση της Seat επιδεινώθηκε ραγδαία το 1993, όταν η επιχείρηση είχε συσσωρεύσει ζημιές ύψους 151 δισεκατομμυρίων πεσέτας, που οφείλονταν σε διάφορους λόγους, όπως:

- οι διαδοχικές υποτιμήσεις της ισπανικής πεσέτας, οι οποίες επηρέασαν αρνητικά τις χρηματοοικονομικές υποχρεώσεις της επιχείρησης λόγω του τεράστιου όγκου του εξωτερικού χρέους που είχε συνάψει η Seat,
- η μεγάλη αύξηση των δαπανών της επιχείρησης για αποσβέσεις λόγω της επενδυτικής πολιτικής του ομίλου VW όσον αφορά τη Seat από το 1989,

- το κόστος εκκίνησης των νέων εγκαταστάσεων στο Martorell, το οποίο άρχισε να λειτουργεί το 1993, και το αντιοικονομικό κόστος λειτουργίας του παλαιού, υποχρησιμοποιούμενου εργοστασίου στην ελεύθερη ζώνη της Βαρκελώνης (Zona Franca),
- το υψηλό κόστος του [...] (!) στο εργοστάσιο της Zona Franca: το 1993, η επιχείρηση κατήργησε 1 685 θέσεις απασχόλησης ενώ 7 200 επιπλέον εργαζόμενοι εθίγησαν από μέτρα ρύθμισης της απασχόλησης,
- η κατά 22 % σχεδόν πρώτη των πωλήσεων (493 532 εκατομμύρια πεσέτες) το 1993 σε σύγκριση με το προηγούμενο έτος, σε συνδυασμό με κάμψη της παραγωγής κατά 18,2 % (472 978 μονάδες), γεγονός που οδήγησε σε αύξηση των αποθεμάτων.

Οι λόγοι αυτοί κατέστησαν αναγκαία την προσαρμογή της παραγωγικής ικανότητας και του επιπέδου απασχόλησης στην επιχείρηση προς την πραγματική κατάσταση της Seat στην αγορά η οποία, αντίθετα προς τις προβλέψεις της επιχείρησης, άρχισε να παρουσιάζει μειωμένο ρυθμό ανάπτυξης.

Ενόψει όλων αυτών των παραγόντων, η επιδίωξη της Seat ως επιχείρησης, με τη δική της παραγωγική ικανότητα εντός του ομίλου VW, απειλούνται από:

- πλεονάζουσα παραγωγική ικανότητα της τάξεως του 50 % λόγω της μείωσης του μεριδίου της επιχείρησης στη δυτικοευρωπαϊκή αγορά αυτοκινήτων και των μελλοντικών τάσεων της εν λόγω αγοράς,
- ένα κατά 50 % περίπου πλεονάζον εργατικό δυναμικό, λόγω των προβλεπόμενων επιπέδων της αυτοκινητοπαραγωγής και των ρυθμών παραγωγικότητας,
- σημαντικές χρηματοοικονομικές ζημιές και ζημιές εκμετάλλευσης, οι οποίες από κοινού έφεραν την επιχείρηση σε κατάσταση πτώχευσης από τεχνική άποψη.

β) Η στρατηγική του ομίλου VW σε σχέση με την αναδιάρθρωση της Seat SA

Ενόψει της κρίσιμης κατάστασης της Seat το 1993 — η επιχείρηση θα είχε υποβάλει αίτηση πτώχευσης εάν η μητρική εταιρεία δεν είχε προβεί σε άμεσες εισφορές κεφαλαίου — το εποπτικό συμβούλιο (Aufsichtsrat) της Volkswagen AG υιοθέτησε μία δέσμη μέτρων εξυγίανσης (Sanierungskonzept Seat SA), στις 18 Δεκεμβρίου 1993, με στόχο την αποκατάσταση της βιωσιμότητας της επιχείρησης, λαμβάνοντας υπόψη τόσο την τρέχουσα κατάσταση όσο και τις μεσοπρόθεσμες προβλέψεις της Seat [σύμφωνα με το ετήσιο σύστημα στρατηγικού σχεδιασμού της VW, το σχέδιο που τέθηκε σε εφαρμογή το 1993 ονομάστηκε «γύρος σχεδιασμού 42» («planning round PR 42»)]. Το σχέδιο αυτό βασιζόταν σε υποτιθέμενες τάσεις αναφορικά με τους όγκους παραγωγής, τις πωλήσεις, τα μερίδια αγοράς και σε χρηματοοικονομικές υποθέσεις για τις διάφορες θυγατρικές εταιρείες του ομίλου.

(!) Επιχειρηματικό απόρρητο που διαγράφεται από το δημοσιονομικό κείμενο.

Επίσης, στις 18 Δεκεμβρίου 1993 το διοικητικό συμβούλιο της VW, κατέστρωσε το χειρότερο πιθανό σενάριο του PR 42, δηλαδή την «υπόθεση 320 000», το οποίο συνεπαγόταν ορισμένες μεταβολές στα μέτρα αναδιάρθρωσης. Αποφασιστικός παράγοντας στην υπόθεση αυτή ήταν η δυνατότητα διατήρησης της συνολικής παραγωγής της Seat σε 320 000 μονάδες ετησίως μέχρι το 1997. Η παραγωγή αυτή και οι στόχοι πωλήσεων επρόκειτο να είναι αποφασιστικές για τον υπολογισμό του μέγιστου αριθμού θέσεων απασχόλησης τις οποίες το διοικητικό συμβούλιο θεωρούσε ως πλεονάζουσες (δηλαδή, οι θέσεις απασχόλησης που θα έπρεπε να περικοπούν) σε συνάρτηση με τις πραγματικές ανάγκες της Seat για την περίοδο 1994-1997.

Η «υπόθεση 320 000» αντικατόπτριζε τη βιομηχανική αναδιάρθρωση που απαιτούσε η κρίσιμη κατάσταση της Seat, έναντι του στόχου των 700 000 μονάδων ετησίως που περιείχαν οι προηγούμενες προβλέψεις του ομίλου (ιδιαίτερα ο PR 39), σύμφωνα με τις οποίες οι υπάρχουσες παραγωγικές ικανότητες στα δύο εργοστάσια Seat θα παρέμεναν σε λειτουργία ταυτοχρόνως: το εργοστάσιο στη Zona Franca για μικρά αυτοκίνητα της σειράς A (παραδείγματος χάρη, το Seat Marbella και οι διάδοχοί του) και τα οχήματα μεσαίου μεγέθους της σειράς Γ (το Seat Toledo) και οι εγκαταστάσεις του Martorell για την παραγωγή αυτοκινήτων μεσαίου μεγέθους της σειράς B (παραδείγματος χάρη Seat Cordoba και Ibiza και οι διάδοχοί τους). Πράγματι, κατά το μεγαλύτερο μέρος του 1993, όλη αυτή η τεχνική ικανότητα αξιοποιούνταν μόνο κατά 50 % λόγω της σοβαρής κρίσης που έπληττε τις πωλήσεις οχημάτων.

Το σχέδιο αναδιάρθρωσης που κοινοποιήθηκε από τις εθνικές αρχές της Ισπανίας με την επιστολή τους της 27ης Ιουνίου 1995, για την αιτιολόγηση των μέτρων ενίσχυσης υπέρ της Seat, με βάση τα οποία η Επιτροπή έλαβε την απόφαση της 20ής Ιουλίου και της οποίας τα βασικά στοιχεία δημοσιεύτηκαν στην προαναφερόμενη *Επίσημη Εφημερίδα των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων*, ήταν συνεπές με τα μέτρα αναδιάρθρωσης που υιοθετήθηκαν το Δεκέμβριο 1993. Τα στοιχεία όμως βασίζονταν στις προβολές για το χειρότερο πιθανό σενάριο («υπόθεση 320 000»).

Εξάλλου, οι πρόσθετες πληροφορίες που διαβίβασαν οι ισπανικές αρχές μέσω των επιστολών τους της 24ης Αυγούστου 1995 (η οποία καταχωρήθηκε στις 14 Σεπτεμβρίου) και της 5ης Οκτωβρίου 1995 (η οποία καταχωρήθηκε στις 6 Οκτωβρίου) και συνελέγησαν κατά τις επισκέψεις των αρμοδίων της Επιτροπής στα εργοστάσια Seat στη Zona Franca και στο Martorell, αποκάλυψαν ότι το σχέδιο που εφάρμοσε ο όμιλος VW το Δεκέμβριο 1993 αντιστοιχούσε στις αρχικές προβλέψεις ως προς τον PR 42, όπως εξηγήθηκε παραπάνω, οι οποίες προσαρμόστηκαν από το διοικητικό συμβούλιο της VW το Δεκέμβριο 1994 όταν υιοθετήθηκε το νέο PR 43.

Οι βασικές διαφορές μεταξύ του σχεδίου που πράγματι εφαρμόστηκε (PR 43) και του σχεδίου το οποίο είχε προβλεφθεί προηγουμένως (PR 42) μπορούν να συνοψισθούν ως εξής:

— ο όγκος των οχημάτων Seat που πωλήθηκαν πραγματικά το 1994 (313 690 μονάδες) ήταν χαμηλότερος από τις

προβλέψεις του PR 42 (364 048 μονάδες). Οι στόχοι πωλήσεων για την περίοδο 1995 έως 1997 αντιστοιχούσαν στις προβολές του πρώτου σχεδίου,

- η αναλογία των οχημάτων VW που κατασκευάστηκαν στις εγκαταστάσεις Seat (Martorell) ήταν διπλάσια εκείνης που προβλεπόταν στον PR 42,
- τα προβλεπόμενα χρηματοοικονομικά αποτελέσματα για το 1995 εξακολουθούσαν να παρουσιάζουν ζημίες εκτιμώμενες σε [...] εκατομμύρια πεσέτες, ενώ ο PR 42 πρόβλεπε θετικά αποτελέσματα (δηλαδή, τα κέρδη θα πραγματοποιούνταν αργότερα από ό,τι προβλεπόταν).

Συνοπτικά, το σχέδιο αναδιάρθρωσης το οποίο εφαρμόζει η Seat και το οποίο αποτελεί την πραγματική βάση των μέτρων ενίσχυσης της εταιρείας, αντιστοιχεί στον PR 42 που εγκρίθηκε το Δεκέμβριο 1993 και προσαρμόστηκε μεταγενέστερα με τον PR 43.

γ) Στόχοι αναδιάρθρωσης της Seat για την περίοδο 1994 έως 1997

Το σχέδιο αναδιάρθρωσης που κοινοποίησαν οι ισπανικές αρχές είχε δύο κυρίως στόχους:

1) να διασφαλισθεί η βιωσιμότητα και η φερεγγυότητα της επιχείρησης, μεσοπρόθεσμα και μακροπρόθεσμα, κατά την περίοδο 1994-1997,

και

2) να διασφαλισθεί η ανταγωνιστικότητα της Seat ως επιχείρησης με το δικό της σχεδιασμό οχήματος και τη δική της ικανότητα κατασκευής και εμπορίας στο πλαίσιο του ομίλου VW.

Με βάση την έκταση στην οποία οι δύο αυτοί στόχοι είχαν επιτευχθεί τον Οκτώβριο του 1995, σύμφωνα με την εκτίμηση των υπηρεσιών της Επιτροπής και την τρέχουσα εμπορική κατάσταση στις αγορές αυτοκινήτων της Δυτικής Ευρώπης, μπορούν να διατυπωθούν τα ακόλουθα σχόλια:

Η μεσοπρόθεσμη και μακροπρόθεσμη βιωσιμότητα της εταιρείας

Οι αισιόδοξες προοπτικές του PR 42, που καταρτίστηκε το Δεκέμβριο 1993, οι οποίες προϋπέθεσαν ότι θα πραγματοποιούνταν κέρδη από το 1995 και μετά, χρειάστηκε να αναθεωρηθούν. Σύμφωνα με τις πλέον πρόσφατες προβλέψεις, ελπίζεται πλέον ότι θα πραγματοποιηθούν κέρδη το 1997, τελευταίο έτος του κοινοποιηθέντος προγράμματος. Επίσης, τα αποτελέσματα για το 1995 είναι χειρότερα από ό,τι προβλεπόταν, παρά το γεγονός ότι οι προβλέψεις πωλήσεων για φέτος έχουν εκπληρωθεί. Στο τέλος του πρώτου εξαμήνου του 1995, οι ζημίες που καταγράφηκαν ανέρχονταν σε 18,7 δισεκατομμύρια πεσέτες. Εντούτοις, για πρώτη φορά από το 1992, η επιχείρηση εμφάνισε κέρδος εκμετάλλευσης κατά την ίδια περίοδο. Εξάλλου, οι άλλοι δείκτες βιωσιμότητας για τους οποίους η Επιτροπή ζήτησε πληροφορίες, υποδεικνύουν επίσης ότι η επιχείρησης έχει πραγματοποιήσει σημαντική πρόοδο. Από τα στοιχεία αυτά είναι σαφές ότι, εάν οι πωλήσεις μπορούν να αναπτυχθούν σύμφωνα με τις προβλέψεις του σχεδίου, η επιχείρηση θα καταστεί επικερδής το 1997, πράγμα το οποίο εξαρτάται σε μεγάλο βαθμό από τη στρατηγική που έχει σχεδιασθεί για

τις άλλες συνδεδεμένες εταιρείες του ομίλου, δεδομένου ότι η Seat μελλοντικά θα κατασκευάζει περισσότερα μοντέλα VW, κυρίως για πωλήσεις εκτός της Κοινότητας.

Η Seat ως επιχείρηση με τη δική της παραγωγική ικανότητα στο πλαίσιο του ομίλου VW

Η αυτονομία της Seat στο πλαίσιο του ομίλου VW επηρεάζεται σημαντικά από τα μέτρα αναδιάρθρωσης που έχει υιοθετήσει ο όμιλος. Ως συνέπεια των σχεδίων αυτών, η Seat θα απωλέσει εν μέρει την ιδιαίτερη θέση της εντός του ομίλου, δεδομένου ότι δεν θα διαθέτει πλέον τις δικές πλατφόρμες (εσωτερικό ενός τύπου αυτοκινήτου) και δυναμικές αλυσίδες συναρμολόγησης (μηχανές και κιβώτια ταχυτήτων και άλλα βασικά μηχανικά μέρη). Το τμήμα αγορών της έχει πλέον ενσωματωθεί στη διάρθρωση του ομίλου, και ο όμιλος επιλέγει τους προμηθευτές. Το νέο κέντρο σχεδιασμού στο Seatges (Βαρκελώνη) εξυπηρετεί από κοινού την VW και την Audi, ενώ το κέντρο ανάπτυξης της Seat οφείλει να ανταγωνίζεται τα άλλα κέντρα του ομίλου. Ορισμένοι από τους εισαγωγείς της και η εταιρεία χρηματοδοτικής μίσθωσης και προσωπικών δανείων της περιήλθαν υπό τον έλεγχο της VW, η οποία εποπτεύει επίσης το κέντρο επεξεργασίας δεδομένων. Τα μοντέλα Seat δεν θα κατασκευάζονται πλέον αποκλειστικά σε εργοστάσια Seat. Εντούτοις, η διατήρηση μίας χωριστής ταυτότητας δεν θα πρέπει να αποτελεί στόχο, δεδομένου ότι βασική επιδίωξη του σχεδίου είναι να καταστεί η Seat βιώσιμη και ανταγωνιστική επιχείρηση ικανή να ανταγωνίζεται στην αγορά αυτοκινήτων οχημάτων. Από τη στιγμή που θα εφαρμοστούν τα μέτρα αναδιάρθρωσης, η Seat όχι μόνο θα παύσει να είναι πλήρως ενσωματωμένη στον όμιλο VW αλλά θα είναι ικανή να ανταγωνίζεται επιτυχώς τόσο εκτός όσο και εντός του ομίλου.

δ) Μέτρα αναδιάρθρωσης: επεξήγηση του σχεδίου αναδιάρθρωσης

Τώρα πλέον που τα μέτρα έχουν εφαρμοστεί στην πράξη και τα σημερινά σχέδια της Seat (PR 43) έχουν ελεγχθεί, η αναδιάρθρωση της επιχείρησης μπορεί να παρουσιαστεί ως εξής:

Βιομηχανικά μέτρα

ι) Παραγωγική ικανότητα

Κατά τα τέλη του 1993, όταν υιοθετήθηκε το σχέδιο αναδιάρθρωσης, η Seat διέθετε τρία εργοστάσια αυτοκινήτων εν λειτουργία στην Ισπανία: το εργοστάσιο στη Zona Franca της Βαρκελώνης, το νεόδητο εργοστάσιο στο Martorell (τέθηκε σε λειτουργία το ίδιο έτος), τα οποία αμφότερα παράγουν μοντέλα Seat, και ένα εργοστάσιο στο Landaben, στη Ναβάρρα, το οποίο παρήγαγε το Polo της VW και το οποίο επρόκειτο να πωληθεί στη μητρική εταιρεία σύμφωνα με τα μέτρα αναδιάρθρωσης. Αφού προσδιορίσθηκε η παραγωγική ικανότητα των δύο άλλων εργοστασίων αυτοκινήτων που επρόκειτο να διατηρήσει η Seat, μπορεί να συναχθεί ότι κατά τα τέλη του 1993 η πραγματική παραγωγική ικανότητα της Seat ανερχόταν σε 1 500 οχήματα ημερησίως⁽¹⁾ στη Zona Franca και σε 1 500 οχήματα

ημερησίως⁽²⁾ στο εργοστάσιο της Martorell. Οι δυσλειτουργίες που εμφανίστηκαν στο εργοστάσιο της Zona Franca οφείλονταν στις εγκαταστάσεις κατασκευής αμαξωμάτων των τριών μοντέλων (Marbella, Toledo και Terra) και στις εγκαταστάσεις βαφής του Martorell. Η συνολική ετήσια παραγωγική ικανότητα της Seat, αν ληφθούν υπόψη οι άλλες συνθήκες παραγωγής, θα μπορούσε συνεπώς να σταθεροποιηθεί σε ένα επίπεδο 670 000 περίπου μονάδων ετησίως.

Τα βιομηχανικά μέτρα τα οποία υιοθέτησε ο όμιλος VW προκειμένου να αποκαταστήσει τη βιωσιμότητα της Seat προβλέπουν την οριστική παύση λειτουργίας του εργοστασίου της Zona Franca και τη συγκέντρωση όλης της παραγωγής οχημάτων Seat στο Martorell. Εντούτοις, η παύση λειτουργίας απεδείχθη ότι δεν είναι οριστική, δεδομένου ότι η Seat άρχισε εκ νέου στο εργοστάσιο της Zona Franca τον Οκτώβριο του 1994 — με περιορισμένη ικανότητα συναρμολόγησης 280 μονάδων ημερησίως — την παραγωγή του παλαιού μοντέλου Marbella. Εξάλλου, όσον αφορά τη μεταφορά στο Martorell παραγωγής του Seat Toledo και ενός νέου κλειστού φορτηγού που θα αντικαταστήσει το Terra, σημειώνεται ότι η ημερήσια παραγωγική ικανότητα αυξήθηκε σε σύγκριση με τις αρχικές προβλέψεις, φθάνοντας 2 125 μονάδες ημερησίως, με δύο εγκαταστάσεις βαφής (για τα τελευταία στάδια της παραγωγής) εν λειτουργία.

Συνεπώς, η τεχνικά μέγιστη δυνατή παραγωγική ικανότητα της Seat τον Οκτώβριο 1995, μετά την εφαρμογή των μέτρων αναδιάρθρωσης του 1994 και 1995, ανέρχεται σε 2 045 μονάδες ημερησίως. Εντούτοις, η Volkswagen έλαβε την απόφαση να διακόψει τη λειτουργία των εγκαταστάσεων βαφής στο εργοστάσιο της Zona Franca κατά τα τέλη 1996, με αποτέλεσμα η ικανότητα των εγκαταστάσεων στα εργοστάσια Seat να ανέρχεται από το 1995 και μετά σε 2 125 μονάδες ημερησίως. Έτσι, υπολογίζεται ότι η συνολική ετήσια παραγωγική ικανότητα της Seat μετά την αναδιάρθρωση, και υπό την προϋπόθεση ότι δεν θα μεταβληθούν οι υπόλοιπες συνθήκες παραγωγής, θα ανέρχεται σε 480 000 μονάδες ετησίως.

Το τρέχον επίπεδο παραγωγικής ικανότητας δεν μπορεί να αυξηθεί, εκτός εάν πραγματοποιηθούν νέες και σημαντικές επενδύσεις προκειμένου να εξαλειφθούν οι σημερινές δυσλειτουργίες παραγωγής.

Όσον αφορά τη μείωση της παραγωγικής ικανότητας, μπορεί να λεχθεί ότι η αναμενόμενη μείωση της ημερησίας ικανότητας της Seat ανέρχεται σε 29 % της παραγωγικής ικανότητας η οποία ήταν διαθέσιμη κατά την έναρξη του σχεδίου αναδιάρθρωσης το Δεκέμβριο 1993.

Παραγωγική ικανότητα σε επίπεδο ομίλου VW

Λαμβάνοντας υπόψη την παραγωγική ικανότητα των εγκαταστάσεων του ομίλου VW — συμπεριλαμβανομένων όλων των θυγατρικών εταιρειών που εξαρτώνται από τον όμιλο — τον Οκτώβριο 1995 και σε όλο τον

(1) Το ποσό των 1 500 μονάδων ημερησίως αναφέρεται και σε πίνακα που απέστειλε VW στην Επιτροπή, το Νοέμβριο 1993, ο οποίος εμφανίζει την παραγωγική ικανότητα στα εργοστάσια του ομίλου σε όλη την Κοινότητα.

(2) Μολονότι η κατασκευαστική ικανότητα του μοντέλου SO3, του οποίου η παραγωγή άρχισε στο Martorell το 1993, θα έπρεπε να είναι πράγματι 1 500 μονάδες ημερησίως, η πραγματική παραγωγή κατά τα τέλη του εν λόγω έτους ήταν μόνο 1 150 μονάδες ημερησίως.

Ευρωπαϊκό Οικονομικό Χώρο ⁽¹⁾, η παύση λειτουργίας του εργοστασίου στη Zona Franca και η λειτουργία των εγκαταστάσεων του Martorell σύμφωνα με τις συνθήκες που περιγράφηκαν παραπάνω, θα οδηγήσει σε συνολική μείωση της παραγωγικής ικανότητας κατά 5 % περίπου, δηλαδή η παραγωγική ικανότητα θα μειωθεί από 12 420 μονάδες ημερησίως το Δεκέμβριο 1993 σε 11 832 μονάδες ημερησίως τα τέλη του 1997 ⁽²⁾.

ii) Πρόγραμμα εκσυγχρονισμού

Όπως κοινοποιήθηκε στην Επιτροπή, η παραγωγική ικανότητα μειώθηκε σύμφωνα με ένα πρόγραμμα έρευνας και ανάπτυξης, του οποίου το κόστος υπολογίζεται σε 207 200 εκατομμύρια πεσέτες για την περίοδο 1994-1997 (συμπεριλαμβανομένων 5 100 εκατομμυρίων πεσέτων για προγράμματα κατάρτισης) και το οποίο, βασικά, έγκεται σε σχέδια καινοτομίας και τεχνολογικής ανάπτυξης και μέτρα εκσυγχρονισμού. Τα σχέδια συνδέονται ιδιαίτερα με τη δραστηριότητα του τεχνικού κέντρου της Seat στο εργοστάσιο του Martorell. Ορισμένα από αυτά αφορούν επενδύσεις της Gearbox del Prat SA, θυγατρική η οποία ανήκει εξ ολοκλήρου στην Seat.

Το χρηματοοικονομικό δελτίο που παρουσιάζει τις επενδυτικές δαπάνες οι οποίες μπορούν να επιδοτηθούν σε ετήσια βάση, είτε από τις εθνικές αρχές είτε από τις περιφερειακές αρχές της Καταλονίας, και το οποίο εκπονήθηκε στο πλαίσιο των συμφωνιών παροχής ενίσχυσης του Ιουλίου 1994, ενημερώθηκε προκειμένου να αντικατοπτρίζει τις πραγματικές δαπάνες της Seat το 1994 και τις προβέψεις δαπανών για το 1995. Σύμφωνα με την πλέον πρόσφατη ενημέρωσή του, το χρονοδιάγραμμα έχει ως εξής (τα στοιχεία για το 1996 και το 1997 είναι ενδεικτικά):

(σε δισεκατομμύρια πεσέτες)

	1994	1995	1996	1997	Σύνολο
Ανάπτυξη νέων μοντέλων	14,3	25,7	27,0	20,6	87,6
Συνέχιση της παραγωγής υπαρχόντων μοντέλων	18,2	10,8	6,2	0,0	35,2
Καινοτομία και ανάπτυξη	1,7	1,8	2,4	2,1	8,0
Σχέδια διασφάλισης ποιότητας	0,0	0,0	0,1	0,1	0,3
Τεχνολογίες πληροφορικής	1,7	1,5	2,5	0,1	5,8
Περιβαλλοντικά σχέδια	2,5	2,6	0,1	0,0	5,2
Σχέδια του προγραμματισμού	0	3,5	2,0	8,0	13,5
Σύνολο	38,4	45,9	40,3	30,9	155,7

⁽¹⁾ Δηλαδή, εξαιρουμένης της παραγωγικής ικανότητας της θυγατρικής Skoda, η οποία δεν είναι εγκατεστημένη στον Ευρωπαϊκό Οικονομικό Χώρο.

⁽²⁾ Η μόνη διαφορά μεταξύ του πίνακα που διαβίβασε η Volkswagen και του πίνακα της Επιτροπής αφορά την παραγωγική ικανότητα στο εργοστάσιο του Martorell, την οποία η Επιτροπή προσδιόρισε σε 2 125 μονάδες ημερησίως αντί των 2 100 μονάδων.

Το γεγονός ότι το επίπεδο των επενδυτικών δαπανών που πραγματοποιήθηκαν το 1994 και 1995 ήταν τελικά χαμηλότερο, οφείλεται στο ότι η εταιρεία ακύρωσε ορισμένα σχέδια και στην εξοικονόμηση πόρων που επιτεύχθηκε σε σχέδια στο στάδιο της εφαρμογής.

iii) Μέτρα που αφορούν το εργατικό δυναμικό

Οι προγραμματισμένοι στόχοι για περικοπές της παραγωγικής ικανότητας, σε συνδυασμό με την ανάγκη βελτίωσης των επιπέδων παραγωγικότητας της επιχείρησης προκάλεσαν δραστική μείωση του εργατικού δυναμικού της Seat το Δεκέμβριο 1993 και μεταβολές όσον αφορά τις συνθήκες εργασίας του προσωπικού που συνέχισε να απασχολείται από την επιχείρηση.

Μείωση του εργατικού δυναμικού

Σύμφωνα με το σχέδιο που κοινοποιήθηκε στην Επιτροπή, στόχος της επιχείρησης είναι να προσαρμόσει το επίπεδο του εργατικού δυναμικού, μειώνοντας τις θέσεις απασχόλησης από 18.469 το Σεπτέμβριο του 1993 σε 9.330, επίπεδο το οποίο αντιστοιχεί στον απαραίτητο κατά το 1995 αριθμό εργαζομένων για την παραγωγή μόνο 320 000 μονάδων ετησίως.

Οι μεταβολές όσον αφορά τις προβλέψεις για το εργατικό δυναμικό της Seat κατά την περίοδο 1993-1997 (με τα πραγματικά στοιχεία αναφορικά με τον αριθμό των εργαζομένων του 1993 και 1995) εμφανίζονται στον παρακάτω πίνακα:

Ανθρώπινο δυναμικό

(αριθμός εργαζομένων)

	1993 (Σεπτέμβριος)	1995 (Αύγουστος)	1997 (PR 43)
Διοίκηση, διαχείριση	3 186	2 842	[...]
Zona franca (Βαρκελώνη):			
— έμμεσα	3 229	1 088	[...]
— άμεσα	5 563	1 714	[...]
Martorell:			
— έμμεσα	1 633	1 514	[...]
— άμεσα	4 858	5 479	[...]
Σύνολο	18 469	12 777	[...]

Συνεπώς, η πραγματική μείωση του εργατικού δυναμικού διαφέρει σημαντικά σε σύγκριση με το κοινοποιημένο σχέδιο. Εντούτοις, ο τελικός στόχος είναι σχεδόν εξίσου φιλόδοξος με το στόχο του αρχικού σχεδίου.

Άλλα μέτρα για το εργατικό δυναμικό

Η μείωση του εργατικού δυναμικού πρόκειται να συμπληρωθεί με δέσμη μέτρων τα οποία σκοπό έχουν να μειώσουν το μισθολογικό κόστος της εταιρείας και να προσεγγίσουν το σημερινό επίπεδο παραγωγικότητας προς το αντίστοιχο μέσο επίπεδο της αυτοκινητοβιομηχανίας στην Κοινότητα.

Τα μέτρα που αποτέλεσαν αντικείμενο διαπραγματεύσεων με τις συνδικαλιστικές ενώσεις υπό μορφή ετησίων συλλογικών συμβάσεων, περιλαμβάνουν τα ακόλουθα στοιχεία:

- μείωση του μισθολογικού κόστους της εταιρείας κατά 10 % σε σύγκριση με το επίπεδο μισθών του Δεκεμβρίου 1993,
- αύξηση κατά δέκα ημέρες του ετήσιου χρόνου εργασίας των εργαζομένων (με αποτέλεσμα αύξηση από 1 736 ώρες ετησίως ανά εργαζόμενο το 1993 σε 1 816 ώρες από το 1994 και μετά: δηλαδή 1 736 ώρες συν 80 υποχρεωτικές ώρες ανά εργαζόμενο, σε περίπτωση που η αγορά απαιτεί υψηλά επίπεδα παραγωγής),
- υποχρεωτική κινητικότητα (σε άλλες εγκαταστάσεις ή/και κατηγορίες εργασίας) του εργατικού δυναμικού σύμφωνα με το νέο προγραμματισμό της παραγωγής,
- ένα σχέδιο πρόωρης συνταξιοδότησης για τους εργαζομένους άνω των 55 ετών,
- εργασία κατά μερική απασχόληση για 1 829 εργαζομένους κατ' ανώτατο όριο για περίοδο δύο ετών, με αμοιβές ίσες προς 70 % των αμοιβών που αντιστοιχούν σε πλήρη απασχόληση,
- περικοπή των τρεχουσών συμβάσεων προσωρινής εργασίας σε επίπεδο 300 θέσεων εργασίας κατ' ανώτατο όριο,
- ακύρωση όλων των συμφωνιών που είχαν συναφθεί στο παρελθόν με τις συνδικαλιστικές οργανώσεις.

Κόστος των κοινωνικών μέτρων

Το κόστος της μείωσης των θέσεων απασχόλησης και η εφαρμογή περιοριστικών μέτρων που θα επηρεάσουν τις συνθήκες εργασίας και που εφαρμόζονται στο πλαίσιο δέσμης μέτρων τα οποία έχουν συμφωνηθεί ή που πρόκειται να συμφωνηθούν με τις συνδικαλιστικές ενώσεις αντιπροσωπεύει, σύμφωνα με τους λογαριασμούς της Seat για το 1993 και τις προβλέψεις του PR 43, συνολικό κόστος εκτιμώμενο σε 64,5 δισεκατομμύρια πεσέτες:

(σε δισεκατομμύρια πεσέτες)

Πρόωρη συνταξιοδότηση	36,5
Προσαρμογή του χρόνου εργασίας	5,3
Κίνητρα για την οριστική παύση εργασίας	20,0
Κίνητρα για την αλλαγή τόπου εργασίας	2,7
Σύνολο	64,5

Το κόστος είναι σημαντικά χαμηλότερο από το αρχικά προβλεπόμενο κατά τα τέλη του 1993.

iv) Μέτρα κατάρτισης

Το πρόγραμμα κατάρτισης του σχεδίου αναδιάρθρωσης της Seat αποσκοπών στο να εφοδιάσουν όλους τους εργαζόμενους με τα προσόντα που απαιτούνται για την ανάπτυξη και την προώθηση νέων μοντέλων. Οι απαιτήσεις της Seat επικεντρώνονται στους ακόλουθους τομείς:

- απαραίτητη κατάρτιση για τη λειτουργία του εργοστασίου στο Martorell (υψηλός βαθμός αυτοματοποίησης),
- κατάρτιση σε έρευνα και ανάπτυξη προϊόντος για το προσωπικό του τεχνικού κέντρου στο Martorell,
- τεχνικές παραγωγικών διαδικασιών για προγράμματα παραγωγής που αποσκοπούν στη συνεχή βελτίωση της ποιότητας: η κατάρτιση αυτή αφορά επίσης το προσωπικό των προμηθευτών και άλλων εταιρειών του ομίλου,
- κατάρτιση για την προώθηση της μετατροπής του εργατικού δυναμικού και την προσαρμογή των εργαζομένων της Seat σε συνθήκες μερικής απασχόλησης,
- μέτρα κατάρτισης για το δίκτυο των αντιπροσώπων σε εθνικές και διεθνείς αγορές.

Το προβλεπόμενο κόστος του προγράμματος κατάρτισης της Seat για την περίοδο 1994-1997 ανέρχεται σε 5,7 δισεκατομμύρια πεσέτες, από τα οποία τα 3,38 δισεκατομμύρια θα έχουν καταβληθεί μέχρι τα τέλη του 1995.

v) Κόστος της παύσης λειτουργίας του εργοστασίου στην Zona Franca

Εκτός από τις προαναφερθείσες κοινωνικές δαπάνες, η Seat οφείλει να καλύψει το κόστος αναδιάρθρωσης που συνδέεται με την παύση λειτουργίας του εργοστασίου στη Zona Franca. Μετά από σχετικό έλεγχο προέκυψε ότι το κόστος αυτό θα είναι σημαντικά κατώτερο εκείνου που προβλεπόταν αρχικά (14,2 δισεκατομμύρια πεσέτες). Το κόστος αυτό μπορεί να αναλυθεί ως ακολούθως:

(σε δισεκατομμύρια πεσέτες)

Απόσβεση στοιχείων του ενεργητικού	2,7
Μεταφορά της ικανότητας συναρμολόγησης του Toledo	2,3
Μετατροπή του εργατικού δυναμικού	0,4
Κόστος επαναλειτουργίας	0,3
Κατάργηση της εργασίας μερικής απασχόλησης	0,4
Σύνολο	6,1

vi) Μέτρα χρηματοοικονομικής αναδιάρθρωσης

Στην κοινοποίηση προς την Επιτροπή, η ισπανική κυβέρνηση είχε εκτιμήσει τι τα μέτρα χρηματοοικονομικής αναδιάρθρωσης, τα οποία ανήρχοντο σε 257,8 δισεκατομμύρια πεσέτες επρόκειτο να καλυφθούν στο σύνολό τους από την VW. Εντούτοις, η συμβολή αυτή δεν αποτελεί κόστος για την εταιρεία, αλλά μάλλον ένα έσοδο με το οποίο μπορεί να χρηματοδοτηθεί μέρος του κόστους της αναδιάρθρωσης. Η εταιρεία

εφαρμόζει δύο μέτρα χρηματοοικονομικής αναδιάρθρωσης: αναδιάρθρωση του κεφαλαίου κίνησής της και μείωση του σημαντικού χρηματοοικονομικού χρέους της. Ελπίζεται ότι η Seat θα είναι σε θέση να μειώσει το χρέος της κατά 55,6 δισεκατομμύρια πεσέτες κατά την περίοδο μεταξύ 1993 και 1997. Επιπροσθέτως, απαιτείται αύξηση του κεφαλαίου κίνησης κατά 136,6 δισεκατομμύρια πεσέτες κατά την ίδια περίοδο, δεδομένου ότι η Seat είχε ουσιαστικά εξαντλήσει το σύνολο του εν λόγω κεφαλαίου το 1993 προκειμένου να καλύψει τις ζημιές εκμετάλλευσης του εν λόγω έτους, δημιουργώντας με τον τρόπο αυτό ένα σοβαρό πρόβλημα ρευστότητας.

vii) Χρηματοδότηση του σχεδίου αναδιάρθρωσης

Το συνολικό κόστος των βιομηχανικών, κοινωνικών και χρηματοοικονομικών μέτρων που συνθέτουν το πρόγραμμα αναδιάρθρωσης της Seat για την περίοδο 1994-1997 ανέρχεται, σύμφωνα με τη μελέτη που εκπόνησε η Επιτροπή, σε 441,7 δισεκατομμύρια πεσέτες. Το ποσό αυτό μπορεί να αναλυθεί ως ακολούθως:

(σε δισεκατομμύρια πεσέτες)

Σχέδια βιομηχανικών επενδύσεων και σχέδια έρευνας και ανάπτυξης	155,7
Πρόγραμμα κατάρτισης	5,7
Χρηματοοικονομικές επενδύσεις	17,5
Κόστος μείωσης του εργατικού δυναμικού	64,5
Κόστος κλεισίματος των εγκαταστάσεων	6,1
Αύξηση του κεφαλαίου κίνησης	136,6
Μείωση χρέους	55,6
Σύνολο	441,7

Στα τέλη του 1995, η Seat θα έχει καταβάλει ήδη το 67% του συνολικού κόστους του σχεδίου, έχοντας εφαρμόσει σχεδόν τα δύο τρίτα των προτεινόμενων μέτρων.

Το κόστος θα χρηματοδοθεί από τις ταμειακές ροές της Seat κατά τη συγκεκριμένη περίοδο, μέσω των εισφορών κεφαλαίου από τον όμιλο VW προς τη θυγατρική του, την εκποίηση των περιουσιακών στοιχείων και τη χρηματοδοτική ενίσχυση που χορηγείται από τις ισπανικές αρχές.

Πόροι που προέρχονται από την ίδια τη Seat

Οι ίδιοι πόροι της εταιρείας, είτε προέρχονται από τις εμπορικές της δραστηριότητες είτε από άτυπες συναλλαγές (παραδείγματος χάριν, την εκποίηση περιουσιακών στοιχείων εκτός του ομίλου VW, τη μείωση των στοιχείων προς απόσβεση και άλλων μη λειτουργικών στοιχείων), υπολογίζεται ότι ανέρχονται σε 165,4 δισεκατομμύρια πεσέτες ή περίπου 37,4% του συνολικού κόστους αναδιάρθρωσης.

Εισφορές από τον όμιλο VW

Η επιδείνωση της οικονομικής κατάστασης της Seat το Δεκέμβριο του 1993 επέβαλε την ανάληψη επείγουσας δράσης για μη περαιτέρω μείωση του εταιρικού κεφα-

λαίου και την αύξησή του στο ελάχιστο επίπεδο που απαιτείται από το ισπανικό δίκαιο, έτσι ώστε να αντισταθμιστούν οι ζημιές που είχαν συσσωρευτεί από την Seat το 1994. Η VW διέγραψε εμπορικά χρέη ύψους 82,3 δισεκατομμυρίων πεσέτων, που είχε συνάψει η Seat έναντι του ομίλου VW. Επιπλέον, για να εξασφαλίσει την επιβίωση των κύριων εμπορικών δραστηριοτήτων της Seat ως ανεξάρτητης εταιρείας στο πλαίσιο του ομίλου, η VW δέχθηκε να μειώσει την τιμή των εξαρτημάτων και των διαφόρων άλλων μερών (συμπεριλαμβανομένων των κινητήρων) που προμηθεύεται η θυγατρική της από τη Γερμανία, καθώς και να αποκτήσει, μέσω εισφορών κεφαλαίων, το εργοστάσιο της αυτοκινητοβιομηχανίας Seat στο Landaben (Navarre) και τη θυγατρική χρηματοπιστωτική εταιρεία της επιχείρησής («Fisat»).

Τα μέτρα αυτά, τα οποία καλύπτουν το 51,2% του συνολικού κόστους αναδιάρθρωσης και εγκρίθηκαν μεταξύ Δεκεμβρίου 1993 και Απριλίου 1994, παρουσιάζονται στον ακόλουθο πίνακα:

(σε δισεκατομμύρια πεσέτες)

Διαγραφή χρεών και αύξηση του κεφαλαίου	82,3
Αγορά του εργοστασίου στο Landaben	104,4
Αγορά της θυγατρικής χρηματοπιστωτικής εταιρείας της Seat	17,6
Επιδότηση των τόκων που οφείλονται στη VW	(10,0)
Εκπτώσεις στις τιμές των προμηθειών	36,0 (× 4 έτη)(1)
Συνολική εισφορά της VW προς τη Seat	203,0

(1) Ο όμιλος VW συνεισέφερε συνολικά ποσό ύψους 100 εκατομμυρίων γερμανικών μάρκων (περίπου 8,7 δισεκατομμύρια πεσέτες) ετησίως μεταξύ 1994 και 1997, με τη μορφή εκπτώσεων στα τιμολόγια προμηθειών από τον όμιλο προς τη Seat.

Χρηματοδοτική ενίσχυση εκ μέρους των ισπανικών αρχών

Τα μέτρα ενίσχυσης που εγκρίθηκαν το 1994 από τις ισπανικές αρχές προς στήριξη του σχεδίου αναδιάρθρωσης ανέρχονται σε 36 δισεκατομμύρια πεσέτες, από τα οποία τα 30 δισεκατομμύρια χορηγήθηκαν από τις εθνικές αρχές με τη μορφή σύμβασης δανείου μεταξύ της ICO και της VW, ενώ 6 δισεκατομμύρια πεσέτες χορηγήθηκαν από τις αυτόνομες αρχές της Καταλωνίας με τη μορφή σύμβασης δανείου μεταξύ της ICF και της VW.

Οι συμφωνίες παροχής ενίσχυσης και οι συμβάσεις δανείων που συνάφθηκαν το 1994 μεταξύ των ισπανικών αρχών, της VW και της Seat όριζαν, μεταξύ άλλων, τα ακόλουθα:

— η VW θα μεταβίβαζε αμέσως προς τη Seat τα ποσά που είχε λάβει στο πλαίσιο των δανείων (36 δισεκατομμυρίων πεσέτων). Η μεταβίβαση έχει ολοκληρωθεί, όπως παρουσιάζεται στους ετήσιους λογαριασμούς της Seat,

- η VW είναι υποχρεωμένη να καταβάλει τον τόκο επί των δανείων που συνήφθησαν κατά την περίοδο 1994-1997. Ο τόκος στα τέλη του 1997 επί των 36 δισεκατομμυρίων πεσέτες που θα έχουν ληφθεί βάσει των συμφωνιών για τα δάνεια καθορίστηκε στα 10 δισεκατομμύρια πεσέτες,
- οι συνολικές επιδοτήσεις από τις ισπανικές αρχές (δηλαδή 46 δισεκατομμύρια πεσέτες) θα καλύψουν και τα δύο ποσά: το αρχικό ποσό, συν όλους τους οφειλόμενους τόκους τους οποίους κανονικά η VW θα έπρεπε να καταβάλει.

Τα 46 δισεκατομμύρια πεσέτες, τα οποία θα χορηγηθούν βάσει των διαφόρων καθεστώτων ενισχύσεων μεταξύ 1995 και 1998 θα χρησιμοποιηθούν κατά συνέπεια για την εξόφληση του κεφαλαίου (36 δισεκατομμυρίων πεσέτες) και των τόκων (10 δισεκατομμύρια πεσέτες) των εν λόγω δανείων. Κατά συνέπεια, η Volkswagen AG θα επωφεληθεί των οφειλόμενων τόκων και θα μειώσει τη συμβολή της στη χρηματοδότηση του σχεδίου αναδιάρθρωσης. Η συνολική κρατική ενίσχυση, ύψους 46 δισεκατομμυρίων πεσέτων, αντιπροσωπεύει το 10,4 % του συνολικού κόστους αναδιάρθρωσης.

Παρόλο που η ισπανική κυβέρνηση είχε ενημερώσει την Επιτροπή, με επιστολή στις 5 Οκτωβρίου 1995, ότι δεν προτίθετο να επιφέρει οποιεσδήποτε αλλαγές στις υφιστάμενες συμφωνίες ενίσχυσης και στις συμβάσεις δανείων, προσέθετε παράλληλα ότι θεωρεί το συνολικό κόστος αναδιάρθρωσης ως βάση για την παροχή επιδοτήσεων προς την Volkswagen/Seat. Με επιστολή τους με ημερομηνία 20 Οκτωβρίου 1995, οι ισπανικές αρχές συμφώνησαν να δασιστούν στο ποσό του συνολικού κόστους που καθορίστηκε από την Κοινότητα, δηλαδή 441,7 δισεκατομμύρια πεσέτες.

VI

ΥΠΑΡΞΗ ΚΡΑΤΙΚΗΣ ΕΝΙΣΧΥΣΗΣ

Δεδομένου του όγκου των συναλλαγών που πραγματοποιούνται εντός του Ευρωπαϊκού Οικονομικού Χώρου όσον αφορά τα οχήματα με κινητήρα που παράγει η Seat, οποιαδήποτε κρατική ενίσχυση για την αναδιάρθρωση της εταιρείας θα δημιουργούσε στρεβλώσεις στον ανταγωνισμό και θα επηρέαζε το εμπόριο κατά την έννοια του άρθρου 92 παράγραφος 1 της συνθήκης και του άρθρου 61 παράγραφος 1 της συμφωνίας ΕΟΧ.

Κατά την έναρξη της διαδικασίας του άρθρου 93 παράγραφος 2 της συνθήκης, η Επιτροπή δήλωσε ότι ήταν απαραίτητο να αναλυθούν, υπό το φως του άρθρου 92, οι κατωτέρω αναφερόμενες εισφορές κρατικών πόρων από το Υπουργείο Βιομηχανίας και Ενέργειας της Ισπανίας και της Generalitat de Catalunya προς την VW-Seat:

- οι επιδοτήσεις, οι οποίες ανέρχονται συνολικά σε 38 δισεκατομμύρια πεσέτες, από το Υπουργείο Βιομηχανίας και Ενέργειας προς την Seat, σύμφωνα με τα ήδη εγκεκρι-

μένα προγράμματα (SBT, PATI, PITMA), στο πλαίσιο των οποίων το δάνειο των 30 δισεκατομμυρίων πεσέτων από το ICO προς την VW, τη μητρική εταιρεία της Seat, αποτελούσε μία προκαταβολή. Το δάνειο του ICO καταβλήθηκε στην VW και στη συνέχεια διατέθηκε στη Seat τον Ιούλιο του 1994,

- οι επιδοτήσεις, συνολικού ύψους 8 δισεκατομμυρίων πεσέτων (συμπεριλαμβανομένου του ποσού των 2 δισεκατομμυρίων πεσέτων, το οποίο συγχρηματοδοτήθηκε εν μέρει από τα διαρθρωτικά ταμεία της Κοινότητας), από την Generalitat de Catalunya προς τη Seat, στο πλαίσιο των οποίων το δάνειο των 6 δισεκατομμυρίων πεσέτων από το ICF προς τη VW αποτέλεσε προκαταβολή. Το δάνειο του ICF καταβλήθηκε προς τη VW και στη συνέχεια διατέθηκε στη Seat το Μάρτιο του 1995.
- η ενίσχυση 30 σχεδίων, προς υποστήριξη των επενδύσεων της Seat το 1994, ύψους 7,2 δισεκατομμυρίων πεσέτων, η οποία αποτελεί την πρώτη δόση από το ποσό των 38 δισεκατομμυρίων πεσέτων που χορηγεί, όπως προαναφέρθηκε, υπό μορφή επιδοτήσεων το Υπουργείο Βιομηχανίας και Ενέργειας.

Επιπλέον, η Επιτροπή αποφάσισε στη συνέχεια να τροποποιήσει την προηγούμενη απόφασή της για έναρξη της εν λόγω διαδικασίας, προκειμένου να λάβει υπόψη τη νέα κοινοποίηση, η οποία απεστάλη στις 27 Ιουνίου 1995, και με την οποία οι ισπανικές αρχές την πληροφορούσαν ότι τα εν λόγω μέτρα ενίσχυσης έπρεπε να θεωρηθούν ως ενίσχυση για την αναδιάρθρωση της Seat.

Αφού εξέτασε τα στοιχεία που διαβίβασαν οι ισπανικές αρχές για το σκοπό αυτό, η Επιτροπή εμμένει στην άποψη ότι η ενίσχυση που οι εν λόγω αρχές δεσμεύθηκαν να χορηγήσουν στη VW-Seat βάσει των συμφωνιών της 11ης και 29ης Ιουλίου 1994 και η χορήγηση των δανείων από το ICO και το ICF αντίστοιχα προς την Volkswagen AG, με τον ρητό όρο ότι αποτελούν προκαταβολή έναντι μελλοντικών επιδοτήσεων, αποτελεί κρατική ενίσχυση κατά την έννοια του άρθρου 92 παράγραφος 1:

- πρώτον, λόγω του ότι οι συμφωνίες ενίσχυσης ορίζουν ότι, εάν τα σχέδια υλοποιηθούν σύμφωνα με το προτεινόμενο χρονοδιάγραμμα, οι επιδοτήσεις που δεσμεύθηκαν να καταβάλουν οι ισπανικές αρχές θα επαρκούν για την κάλυψη όλου του σχετικού με τα δάνεια κόστους. Κατά συνέπεια, η VW δεν θα αποπληρώσει κατ' αρχήν τα δάνεια, τους οφειλόμενους τόκους ή οποιοδήποτε πρόσθετο κόστος, εκτός αν δεν υλοποιήσει τα σχέδια, όπως κοινοποίησε στις ισπανικές αρχές, ή αν δεν τα υποκαταστήσει με ισοδύναμα σχέδια,
- δεύτερον, λόγω του ότι ο δανειστής (VW) επιβεβαίωσε ότι δεν έχει καταβάλει ή δεν του έχει ζητηθεί να καταβάλει τους οφειλόμενους τόκους (συμπεριλαμβανομένων και των τόκων υπερημερίας) για την πρώτη δόση που ορίζεται στη σύμβαση δανείου την οποία έχει συνάψει με το ICO,
- τρίτον, διότι τόσο η σύμβαση δανείου με το ICO όσο και η σύμβαση με το ICF ορίζουν ρητώς ότι:
 - α) τα δάνεια θα χορηγηθούν ως προκαταβολές των ενισχύσεων·

- 6) εάν δεν τηρηθούν ορισμένες ρήτρες της συμφωνίας, λόγω νομικών ή άλλων εμποδίων, οι άλλες ρήτρες θα εξακολουθήσουν να ισχύουν και τα μέρη θα πρέπει να αναζητήσουν αντίστοιχους μηχανισμούς ενισχύσεων ή ανάλογα πλεονεκτήματα·
- γ) η Seat θα πρέπει να εκχωρήσει τις επιδοτήσεις που λαμβάνει στα πιστωτικά ιδρύματα ως προκαταβολή έναντι δεσμεύσεων εξόφλησης που ανέλαβε η VW στο πλαίσιο των δύο αυτών δανειών·
- δ) η VW δεν είναι υπεύθυνη για τους οφειλόμενους τόκους λόγω καθυστέρησης όσον αφορά την έγκριση και την εξόφληση των επιδοτήσεων·
- ε) το χρονοδιάγραμμα αποπληρωμής του χρέους θα είναι ευέλικτο λόγω της χορήγησης ορισμένων τμημάτων της ενίσχυσης,
- τέταρτον, διότι τα ποσά των δανειών που χορηγούνται από το ICO (30 δισεκατομμύρια πεσέτες) και το ICF (6 δισεκατομμύρια πεσέτες) παρουσιάζονται στους λογαριασμούς της Seat που έχουν υποστεί λογιστικό έλεγχο για το 1994 και 1995 κάτω από τον τίτλο «μη επιστρεπτές επιδοτήσεις»,
 - πέμπτον, διότι οι επιδοτήσεις του Υπουργείου Βιομηχανίας και Ενέργειας (38 δισεκατομμύρια πεσέτες) και της Generalitat de Catalunya (8 δισεκατομμύρια πεσέτες) υπολογίσθηκαν κατά τρόπο ώστε να καλύπτουν την καθαρή επιδότηση την οποία η Seat επρόκειτο να λάβει (36 δισεκατομμύρια πεσέτες, υπό τη μορφή δύο δανειών προς τη VW βάσει των υφιστάμενων όρων της αγοράς) συν τους τραπεζικούς τόκους τους οποίους η VW θα οφείλε στο ICO και τον ICF (8 δισεκατομμύρια πεσέτες) μέχρι τα δάνεια να μετατραπούν τελικά σε επιχορηγήσεις προς τη Seat,
 - έκτον και τελευταίο, η ενίσχυση μείωσε το κόστος χρηματοδότησης του σχεδίου αναδιάρθρωσης για τη Seat και τη Volkswagen, οι οποίες αναπτύσσουν δραστηριότητες στην αγορά επιβατικών και εμπορικών οχημάτων του EOX, δίνοντας με τον τρόπο αυτό ένα τεχνητό χρηματοδοτικό πλεονέκτημα στη Seat και τη μητρική της εταιρεία, τη Volkswagen.

Κατά συνέπεια, οι επιδοτήσεις των 36 δισεκατομμυρίων πεσετών που χορηγήθηκαν στη Seat μέσω της Volkswagen από τις εθνικές και αυτόνομες αρχές και οι επιχορηγήσεις ύψους 10 δισεκατομμυρίων πεσετών (προς όφελος της VW) που σκοπό είχαν να καλύψουν τους οφειλόμενους τόκους, αποτελούν κρατική ενίσχυση κατά την έννοια του άρθρου 92 παράγραφος 1 της συνθήκης και του άρθρου 61 παράγραφος 1 της συμφωνίας EOX.

VII

ΠΑΡΑΝΟΜΗ ΚΡΑΤΙΚΗ ΕΝΙΣΧΥΣΗ

Επιπροσθέτως, η ισπανική κυβέρνηση, μη κοινοποιώντας τις προαναφερθείσες κρατικές ενισχύσεις προς τη Volkswagen και τη Seat, παραβίασε το άρθρο 93 παράγραφος 3 της συνθήκης. Επειδή οι ισπανικές αρχές παρέλειψαν να κοινο-

ποιήσουν εκ των προτέρων τα μέτρα ενίσχυσης, η Επιτροπή δεν μπόρεσε να διατυπώσει τις παρατηρήσεις της πριν από την εφαρμογή τους, το 1994. Επειδή, συνεπώς, η ενίσχυση χορηγήθηκε κατά παράβαση του άρθρου 93 παράγραφος 3, είναι παράνομη.

VIII

ΣΥΜΒΙΒΑΣΙΜΟ ΤΗΣ ΕΝΙΣΧΥΣΗΣ

Το άρθρο 92 παράγραφος 1 της συνθήκης ορίζει την αρχή, και χωρίς τούτο να σημαίνει ότι δεν είναι δυνατόν να εγκριθούν ενισχύσεις για άλλους λόγους, σύμφωνα με την οποία οι ενισχύσεις που στρεβλώνουν ή δύνανται να στρεβλώσουν τον ανταγωνισμό ευνοώντας συγκεκριμένες επιχειρήσεις ή την παραγωγή συγκεκριμένων αγαθών, είναι στο μέτρο που επηρεάζουν τις εμπορικές συναλλαγές μεταξύ των κρατών μελών, ασυμβίβαστες με την κοινή αγορά. Πάντως, το άρθρο 92 παράγραφοι 2 και 3 καθορίζει τις προϋποθέσεις δάσει των οποίων οι εν λόγω ενισχύσεις εγκρίνονται ή δύνανται να εγκριθούν.

Το άρθρο 92 παράγραφος 2 προβλέπει συγκεκριμένες μορφές ενισχύσεων που είναι συμβιβάσιμες με την κοινή αγορά. Λαμβανομένου υπόψη του χαρακτήρα, του σκοπού και της φύσης των υπό κρίση ενισχύσεων, δεν εφαρμόζεται καμία από τις ανωτέρω διατάξεις.

Το άρθρο 92 παράγραφος 3 ορίζει τις ενισχύσεις που μπορούν να θεωρηθούν συμβιβάσιμες με την κοινή αγορά. Το συμβιβασίμο πρέπει να αξιολογείται στο πλαίσιο της Κοινότητας συνολικά και όχι μόνο στο πλαίσιο ενός κράτους μέλους. Για τη διασφάλιση της απρόσκοπτης λειτουργίας της κοινής αγοράς και λαμβανομένης υπόψη της αρχής που ορίζει το άρθρο 3 στοιχείο ζ), της συνθήκης, οι εξαιρέσεις από την αρχή του άρθρου 92 παράγραφος 1 που αναφέρονται στο άρθρο 92 παράγραφος 3 πρέπει, κατά την αξιολόγηση οποιουδήποτε καθεστώτος ενισχύσεων ή μεμονωμένης ενίσχυσης, να ερμηνεύονται κατά γράμμα.

Ειδικότερα, η Επιτροπή ενέκρινε για τον τομέα της αυτοκινητοβιομηχανίας ένα κοινοτικό πλαίσιο που καθορίζει τα κριτήρια αξιολόγησης του συμβιβάσιμου με την κοινή αγορά των ενισχύσεων στο συγκεκριμένο τομέα, περιορίζοντας έτσι το περιθώριο διακριτικής ευχέρειας που επιτρέπει το άρθρο 92 παράγραφος 3.

Οι ενισχύσεις που αποφάσισε να χορηγήσει, τον Ιούλιο του 1994, η ισπανική κυβέρνηση υπέρ της Seat συνιστούν αξιοσημείωτο παράδειγμα κρατικών ενισχύσεων στον τομέα της αυτοκινητοβιομηχανίας.

Οι ισπανικές αρχές, επιπροσθέτως, κοινοποίησαν στις 27 Ιουνίου 1995 ότι τα μέτρα ενίσχυσης θα έπρεπε να εκληφθούν ως ενίσχυση για την αναδιάρθρωση της Seat. Μετά την εξέταση των δεδομένων αυτών, η Επιτροπή συμφωνεί να θεωρήσει την εν λόγω ενίσχυση προς τη Seat ως ενίσχυση για την αναδιάρθρωσή της, δεδομένου ότι η συγκεκριμένη επιχείρηση είχε αναλάβει την πραγματοποίηση σημαντικής προσπάθειας προς αυτήν την κατεύθυνση στο πλαίσιο της οποίας η ενίσχυση συνέβαλε σημαντικά.

Συμπερασματικά, οι ενισχύσεις προς τη Seat θα πρέπει να αναλυθούν υπό το πρίσμα, αφενός του κοινοτικού πλαισίου για τις κρατικές ενισχύσεις στον τομέα της αυτοκινητοβιομηχανίας⁽¹⁾ και, αφετέρου, του κοινοτικού πλαισίου σχετικά με τις κρατικές ενισχύσεις για τη διάσωση και την αναδιάρθρωση προβληματικών επιχειρήσεων⁽²⁾. Το θέμα του συμβιβασμού της ενίσχυσης πρέπει να αξιολογηθεί κατά τη χρονική στιγμή της παράνομης χορήγησής της, δηλαδή τον Ιούλιο του 1994, λαμβανομένων δεόντως υπόψη των μεταγενέστερων τροποποιήσεων του σχεδίου αναδιάρθρωσης.

Κοινοτικό πλαίσιο για τις κρατικές ενισχύσεις στον τομέα της αυτοκινητοβιομηχανίας

Το εν λόγω πλαίσιο προβλέπει ότι, καταρχήν, ενισχύσεις για την αναδιάρθρωση ή τη διάσωση μιας επιχείρησης μπορούν να εγκριθούν σε εξαιρετικές περιπτώσεις. Η ενίσχυση πρέπει να συνδέεται με ικανοποιητικό σχέδιο αναδιάρθρωσης και θα χορηγείται μόνο όταν αποδεικνύεται η δυνατότητα αποκατάστασης της βιωσιμότητας ενός παραγωγού και ότι η αποκατάσταση αυτή εξυπηρετεί το κοινωνικό συμφέρον. Είναι απαραίτητο να διασφαλίζεται ότι η ενίσχυση δεν θα επιτρέψει στο δικαιούχο να αυξήσει το μερίδιό του στην αγορά σε βάρος ανταγωνιστών του που δεν έχουν λάβει ενίσχυση. Στις περιπτώσεις που ορισμένες επιχειρήσεις αντιμετωπίζουν ακόμη προβλήματα πλεονάζουσας παραγωγικής ικανότητας, για παράδειγμα στον τομέα των επιβατικών αυτοκινήτων, η Επιτροπή έχει τη δυνατότητα να ζητήσει τη μείωσή της, με στόχο να συνεισφέρει συνολικά στην ανάκαμψη του εν λόγω τομέα.

Κοινοτικές κατευθυντήριες γραμμές σχετικά με κρατικές ενισχύσεις για τη διάσωση και την αναδιάρθρωση προβληματικών επιχειρήσεων

Οι εν λόγω κατευθυντήριες γραμμές θέτουν τη γενική αρχή ότι, ανεξάρτητα από τη μορφή της, η ενίσχυση αναδιάρθρωσης εγκρίνεται μόνο όταν θεωρείται επωφελής για την Κοινότητα και συνδέεται με διώσιμο σχέδιο αναδιάρθρωσης/ανάκαμψης που έχει κοινοποιηθεί με όλες τις σχετικές λεπτομέρειες στην Επιτροπή. Το σχέδιο αναδιάρθρωσης θα πρέπει συνολικά να πληροί τις ακόλουθες προϋποθέσεις:

1. πρέπει να αποκαθιστά τη μακροπρόθεσμη βιωσιμότητα και τη φερεγγυότητα της επιχείρησης ενός εύλογου χρονοδιαγράμματος και βάσει ρεαλιστικών υποθέσεων σε ό,τι αφορά τις μελλοντικές συνθήκες λειτουργίας της. Συνεπώς, θα έπρεπε, κανονικά, να χορηγείται μία μόνο φορά·
2. πρέπει, στο μέτρο του δυνατού, να ληφθούν μέτρα τα οποία να αποκλείουν την πιθανότητα εμφάνισης αρνητικών συνεπειών για τους ανταγωνιστές·
3. το ύψος και η ένταση των ενισχύσεων πρέπει να περιορίζονται στο απολύτως απαραίτητο για την πραγματοποίηση της αναδιάρθρωσης και να συνοδεύονται με τα οφέλη που διαγράφονται κατά την άποψη της Επιτροπής.

Μετά την εξέταση του σχεδίου αναδιάρθρωσης της Seat και την εφαρμογή του μέχρι τον Οκτώβριο του 1995, η Επιτροπή έχει καταλήξει στο συμπέρασμα ότι πληρούνται οι ανωτέρω γενικές και τομεακές προϋποθέσεις.

1) Αποκατάσταση της βιωσιμότητας

Ο κύριος στόχος του σχεδίου αναδιάρθρωσης συνίστατο στην αποκατάσταση της βιωσιμότητας της Seat. Η Επιτροπή συμφωνεί ότι το σχέδιο δίνει τη δυνατότητα στην εταιρεία να αποκαταστήσει τη βιωσιμότητά της εντός εύλογου χρονικού διαστήματος, και σημειώνει ότι η οικονομική της κατάσταση τον Οκτώβριο του 1995 αποδεικνύει ότι, παρά τη σημαντική μείωση του προσωπικού της, τις νέες επενδύσεις, τη διαγραφή του χρέους της και την ενίσχυση, η επιχείρηση δεν θα καταστεί κερδοφόρος πριν από το 1997. Αλλά και τα κέρδη αυτά θα είναι περιορισμένα (κέρδη, προ φόρων, της τάξης των 2,2 δισεκατομμυρίων πεσέτων). Σύμφωνα με τον PR 43, από το 1995 η ταμειακή ροή αναμένεται να είναι θετική και θα επιτρέψει τη μείωση, κάθε χρόνο, του όγκου των ανεξόφλητων δανείων.

Σχετικά με την εξέλιξη των αποτελεσμάτων εκμετάλλευσης (δηλαδή τη βασική δραστηριότητα της επιχείρησης), τα στοιχεία στο τέλος του πρώτου εξαμήνου του 1995 εξακολουθούν να βρίσκονται μέσα στα όρια του προϋπολογισμού του εν λόγω έτους, αντικατοπτρίζοντας έτσι τη βελτίωση της λειτουργικής κατάστασης της Seat. Επιπλέον, στον εν λόγω προϋπολογισμό προβλέπεται βελτίωση της ρευστότητας της Seat προς το τέλος του έτους, οπότε η επιχείρηση δεν θα πρέπει δραχυπρόθεσμα να αντιμετωπίσει προβλήματα τέτοιου είδους. Δεν φαίνεται όμως κατά το 1995 να έχουν επιτευχθεί όλες οι βελτιώσεις που προβλέπονται από τον PR 43 (πωλήσεις σε τρίτες αγορές, πωλήσεις περιουσιακών στοιχείων, προώθηση νέων μοντέλων). Στο μέτρο που η κεφαλαιακή διάρθρωση της εταιρείας εξακολουθεί να παρουσιάζει σοβαρές αδυναμίες, δεν μπορεί να αποκλεισθεί το ενδεχόμενο νέων εισφορών κεφαλαίου το 1996 ή το 1997. Δεδομένου ότι η ενίσχυση για αναδιάρθρωση συνιστά μια μη εφάπαξ ενέργεια, θα πρέπει να υποτεθεί ότι το πιθανό έλλειμμα της επιχείρησης κατά τα προσεχή έτη θα καλύψουν οι μέτοχοι, όπως συμβαδώνεται από την τελευταία επιστολή των ισπανικών αρχών, με ημερομηνία 20 Οκτωβρίου 1995.

Η Seat πραγματοποίησε, επίσης, σημαντικές προόδους στους τομείς της παραγωγικότητας και της ποιότητας. Στόχος της επιχείρησης είναι η επίτευξη, κατά το τέλος του 1997, μέσης παραγωγής 42 οχημάτων ανά εργαζόμενο, έναντι 21,9 οχημάτων ανά εργαζόμενο κατά το 1993. Οι στόχοι παραγωγικότητας για το εργοστάσιο του Martorell, όπως προβλέπονται στο σχέδιο αναδιάρθρωσης της Seat, θα μετατρέψουν την επιχείρηση αυτή σε μια από τις πιο παραγωγικές της Δυτικής Ευρώπης. Τα αποτελέσματα του ποιοτικού ελέγχου της επιχείρησης αποδεικνύουν προοδευτική βελτίωση, με τελικό στόχο την επίτευξη του επιπέδου ποιότητας του ομίλου VW. Αναμένεται, επίσης, σημαντική βελτίωση της τάξης του 40 % σε ό,τι αφορά τις επισκευές που καλύπτονται από την εγγύηση.

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

(2) ΕΕ αριθ. C 368 της 23. 12. 1994, σ. 12.

Η Επιτροπή, επιπροσθέτως, εκτιμά ότι τα προγράμματα έρευνας και ανάπτυξης που βρίσκονται στο στάδιο της εφαρμογής ή του σχεδιασμού θα συμβάλλουν ώστε τα προϊόντα, τα μέσα παραγωγής και τα αποτελέσματα της επιχείρησης να φθάσουν τα επίπεδα της ευρωπαϊκής αυτοκινητοβιομηχανίας.

Συνεπώς, υποθέτοντας ότι το σχέδιο αναδιάρθρωσης εφαρμόζεται πλήρως και ότι δεν παρατηρείται ύφεση στην ευρωπαϊκή αγορά αυτοκινήτων, η Επιτροπή είναι πεπεισμένη ότι η Seat έχει θετικές προοπτικές βιωσιμότητας σε έναν τόσο ανταγωνιστικό τομέα της αυτοκινητοβιομηχανίας.

2) Αποφυγή της αδικαιολόγητης στρέβλωσης του ανταγωνισμού

Το 1993, έτος που άρχισε η κρίση στη Seat, οι νέες πωλήσεις στη Δυτική Ευρώπη υποχώρησαν θεαματικά κατά ποσοστό ανώτερο του 15% (25,4% στην Ισπανία) και μόλις έφθασαν τα 11,45 εκατομμύρια οχήματα. Πρόκειται δηλαδή για τη χειρότερη μεταπολεμική ύφεση. Το γεγονός αυτό είχε σαν αποτέλεσμα να υποστούν σχεδόν όλοι οι κατασκευαστές ζημιές κατά το εν λόγω έτος.

Η Επιτροπή εκτιμά ότι από το 1993 και μετά η αυτοβιομηχανία του ΕΟΧ πάσχει από μια διαρθρωτικού χαρακτήρα πλεονάζουσα παραγωγική ικανότητα και ότι θα παρέλθουν αρκετά χρόνια έως ότου οι πωλήσεις νέων οχημάτων στη Δυτική Ευρώπη ανέλθουν σε ποσοστά ρεκόρ. Παράλληλα, η παραγωγική ικανότητα κατασκευής αυτοκινήτων στην Ευρώπη θα αυξηθεί περαιτέρω λόγω της προοδευτικής εγκατάστασης ιαπώνων κατασκευαστών και της μεταφοράς άλλων εγκαταστάσεων παραγωγής.

Το 1993 η Seat πώλησε 290 155 αυτοκίνητα «Seat» που παρήχθησαν στα εργοστάσια του Martorell και της Zona Franca. Πώλησε επίσης 175 684 αυτοκίνητα «Volkswagen Polo» που παρήχθησαν στο εργοστάσιο του Landaben στη Ναβέρα (που εξακολούθησε ακόμη να αποτελεί ιδιοκτησία της Seat). Όπως αναφέρθηκε προηγουμένως, στους λογαριασμούς της επιχείρησης στα τέλη του ίδιου έτους έχουν καταχωρηθεί ζημιές άνω των 150 δισεκατομμυρίων πεσέτες. Το μερίδιο αγοράς της Seat το 1993 — δηλαδή το σημείο αφετηρίας της προσπάθειας αναδιάρθρωσης — ήταν 2,73% των πωλήσεων στην ευρωπαϊκή αγορά.

Η εξέταση του σχεδίου αναδιάρθρωσης της Seat απέδειξε ότι ο όμιλος VW συμβάλει ουσιαστικά στην αναδιάρθρωση της ισπανικής αυτοκινητοβιομηχανίας στην Ευρώπη. Το οριστικό κλείσιμο του εργοστασίου στην ελεύθερη ζώνη, που μερικώς μόνο αντισταθμίστηκε από την αύξηση της παραγωγής σε άλλα σημεία, συνιστά μείωση της τάξεως του 29% για τη Seat και του 5% για τον όμιλο VW.

Επίσης, υπολογίζεται ότι το εφαρμοζόμενο σχέδιο παραγωγής και πωλήσεων της Seat (PR 43), δεν εξασφαλίζει αύξηση του μεριδίου αγοράς στον ΕΟΧ σε βάρος των ανταγωνιστών που δεν θα λάβουν ενίσχυση. Προβλέπεται ότι το μερίδιο αγοράς δεν θα υπερβαίνει το αντίστοιχο του 1993 (2,73%).

3) Ενίσχυση ανάλογη με το κόστος και τα οφέλη από την αναδιάρθρωση

Το σύνολο της ενίσχυσης (46 δισεκατομμύρια πεσέτες) και η αναλογία της (10,4% του συνολικού κόστους της αναδιάρθρωσης) είναι, κατά την Επιτροπή, τα απολύτως αναγκαία ώστε να πραγματοποιηθεί η αναδιάρθρωση. Η ένταση της ενίσχυσης δεν υπερβαίνει τη μείωση της παραγωγικής ικανότητας της Seat.

Οι δικαιούχοι της ενίσχυσης — η Seat όσον αφορά το αρχικό ποσό των δανείων και η VW όσον αφορά τους τόκους — θα συμβάλλουν σημαντικά στη χρηματοδότηση του κόστους της αναδιάρθρωσης. Ειδικότερα, η Επιτροπή καθόρισε τις συνεισφορές των κεφαλαίων που προέρχονται από τη VW (βλέπε σημείο V).

Παράλληλα, η Επιτροπή εξακρίβωσε ότι τα μέτρα επί των οποίων βασίζεται η αναδιάρθρωση και για την ολοκλήρωση των οποίων θα χορηγηθεί ενίσχυση, είναι αναγκαία για την επίτευξη των επιδιωκόμενων στόχων της αναδιάρθρωσης στο σύνολό της. Η Επιτροπή θεωρεί ότι το προβλεπόμενο κόστος της αναδιάρθρωσης και οι επενδυτικές δαπάνες που θα πραγματοποιηθούν στο πλαίσιο της απαιτούνται για την υλοποίηση της εν λόγω αναδιάρθρωσης. Η εν λόγω χορήγηση ενίσχυσης έγινε κατά τρόπο λογικό και αποτελεί μια ρεαλιστική προσπάθεια για την αποκατάσταση της βιωσιμότητας της Seat στον ιδιαίτερα ανταγωνιστικό τομέα της αυτοβιομηχανίας.

Αφού επιτευχθεί ο στόχος της αποκατάστασης ενός ελάχιστου περιθωρίου ελιγμών που θα επιτρέψει τη λειτουργία της επιχείρησης, οι προσπάθειες αναδιάρθρωσης θα στραφούν προς:

- τη μείωση της εγκατεστημένης παραγωγικής ικανότητας μέσω της συγκέντρωσης της παραγωγής οχημάτων στο σύγχρονο εργοστάσιο του Martorell,
- την προσαρμογή — σύμφωνα με κοινωνικά αποδεκτά κριτήρια — του προσωπικού της επιχείρησης σε σχέση με τα νέα επίπεδα παραγωγικής ικανότητας και τους στόχους παραγωγικότητας,
- την κατάρτιση του εναπομένοντος προσωπικού στη χρήση των νέων τεχνολογιών και συστημάτων,
- την πραγματοποίηση μεγάλων επενδύσεων σε συστήματα CAD-CAM, CIM και στο σύστημα παραγωγής «juste-in-time»,
- την επένδυση σε ηλεκτρονικούς υπολογιστές και την αύξηση του δυναμικού του τεχνικού κέντρου της Seat,
- την ανάπτυξη νέων προϊόντων σε συνεργασία με τη VW.

Οι προσπάθειες αυτές, συνολικά, θεωρούνται ως ομοιογενείς, αναγκαίες και επαρκείς.

Μολοντί το σχέδιο αναδιάρθρωσης προβλέπει μείωση του χρέους της Seat, θα πρέπει να υπογραμμισθεί ότι οι οικονομικές επιβαρύνσεις μετά το 1997 θα εξακολουθήσουν να είναι υψηλές και δεν θα επιτρέψουν στη Seat να υπερβεί το μέσο όρο φερεγγυότητας που παρατηρείται στον τομέα της αυτοκινητοβιομηχανίας.

ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ ΚΑΙ ΠΡΟΫΠΟΘΕΣΕΙΣ

Εν κατακλείδι, η την Ευρωπαϊκή Ένωση εκτιμά ότι η χορηγούμενη από τις ισπανικές αρχές ενίσχυση για τη χρηματοδότηση του σχεδίου αναδιάρθρωσης της Seat πληροί τα κριτήρια που προβλέπονται στις κοινοτικές κατευθυντήριες γραμμές σχετικά με τις κρατικές ενισχύσεις για τη διάσωση και την αναδιάρθρωση προβληματικών επιχειρήσεων, καθώς και στο κοινοτικό πλαίσιο σχετικά με τις κρατικές ενισχύσεις στον τομέα της αυτοκινητοβιομηχανίας.

Σύμφωνα με τις κοινοτικές κατευθυντήριες γραμμές σχετικά με τις κρατικές ενισχύσεις για τη διάσωση και την αναδιάρθρωση των προβληματικών επιχειρήσεων και με βάση την υπάρχουσα εμπειρία εφαρμογής σε περιπτώσεις ενισχύσεων για την αναδιάρθρωση στον τομέα της αυτοκινητοβιομηχανίας, η Επιτροπή πρέπει να διασφαλίσει την τήρηση των συμπερασμάτων της έως ότου ολοκληρωθεί πλήρως το σχέδιο της αναδιάρθρωσης. Προς τούτο, είναι αναγκαίο να συνδέσει την τελική ευνοϊκή απόφασή της με την εφαρμογή ορισμένων κριτηρίων που στόχο έχουν την αποφυγή των αρνητικών συνεπειών της ενίσχυσης στον τομέα της αυτοκινητοβιομηχανίας. Το κατά πόσον θα σημειωθούν φαινόμενα στρέβλωσης των εμπορικών συναλλαγών λόγω της ενίσχυσης εξαρτάται, εν μέρει, από το κατά πόσον η μελλοντική αναδιάρθρωση θα πραγματοποιηθεί σύμφωνα με το σχέδιο και εντός της προβλεπόμενης προθεσμίας. Ειδικότερα, οι ισπανικές αρχές πρέπει να μεριμνήσουν για το οριστικό κλείσιμο του τμήματος θαφής στο εργοστάσιο της Zona Franca εντός της προβλεπόμενης προθεσμίας και, ακόμη, για τη μη υπέρβαση της τεχνικής παραγωγικής ικανότητας της Seat και της VW, στα τέλη του 1997, των 2 125 και 11 813 μονάδων ημερησίως αντίστοιχα. Επίσης, θα πρέπει να εφαρμοσθεί πλήρως και υπό παρακολούθηση το σχέδιο αναδιάρθρωσης, όπως τροποποιήθηκε (PR 43). Τέλος, δεν είναι δυνατόν να χορηγηθεί καμία νέα κρατική ενίσχυση προς τη Seat ή τις θυγατρικές της στην Ισπανία με στόχο την υποστήριξη του εν λόγω σχεδίου. Υπενθυμίζεται ακόμη ότι, σύμφωνα με τις κοινοτικές κατευθυντήριες γραμμές σχετικά με τις κρατικές ενισχύσεις για τη διάσωση και την αναδιάρθρωση προβληματικών επιχειρήσεων, οι ενισχύσεις αναδιάρθρωσης χορηγούνται, γενικά, μία μόνο φορά,

πεσετών από τα κοινοτικά διαρθρωτικά ταμεία), που χορηγήθηκε από την αυτόνομη κυβέρνηση της Καταλωνίας προς τον όμιλο VW-Seat, από τα οποία 6 δισεκατομμύρια πεσέτες χορηγήθηκαν παράνομα,

υπό την προϋπόθεση ότι θα τηρηθούν οι κατωτέρω όροι και υποχρεώσεις:

- α) η VW-Seat δεν θα τροποποιήσει το γενικό περιεχόμενο ή το χρονοδιάγραμμα του σχεδίου αναδιάρθρωσης της Seat (PR 42, όπως τροποποιήθηκε από το PR 43), και ιδιαίτερα θα διασφαλίσει ότι:
 - θα κλείσει και θα διαλύσει το τμήμα θαφής του εργοστασίου της Zona Franca πριν από τις 31 Δεκεμβρίου 1996, όπως έχει κοινοποιηθεί στην Επιτροπή,
 - δεν θα αυξηθεί το σημερινό επίπεδο παραγωγικής ικανότητας της Seat πριν από την 1η Ιανουαρίου 1998,
 - το επενδυτικό πρόγραμμα της Seat, που κοινοποιήθηκε στην Επιτροπή, θα εφαρμοστεί πλήρως·
- β) η ενίσχυση θα χρησιμοποιηθεί αποκλειστικά για την εφαρμογή του σχεδίου αναδιάρθρωσης της Seat SA·
- γ) δεν θα χορηγηθεί στη Seat ούτε στις θυγατρικές της επιχειρήσεις στην Ισπανία καμία συμπληρωματική ενίσχυση, είτε υπό μορφή εισφοράς κεφαλαίου είτε υπό οποιαδήποτε άλλη μορφή ενίσχυσης διακριτικού χαρακτήρα, για την εφαρμογή του σχεδίου αναδιάρθρωσής της·
- δ) ο όμιλος VW δεν θα αντισταθμίσει τη μείωση της παραγωγικής ικανότητας στο τέλος του 1997 με άλλες αυξήσεις που δεν θα έχουν κοινοποιηθεί στην Επιτροπή κατά συνέπεια, η τεχνική παραγωγική ικανότητα του ομίλου θα παραμείνει στις 11 813 μονάδες ημερησίως.

2. Η Ισπανία αποστέλλει στην Επιτροπή ετήσια έκθεση σχετικά με την εφαρμογή του τροποποιημένου σχεδίου αναδιάρθρωσης (PR 43), την εξέλιξη των δαπανών, την είσπραξη της ενίσχυσης εκ μέρους των εμπλεκόμενων επιχειρήσεων, την αποπληρωμή των δύο κρατικών δανείων και την τήρηση των τεθέντων όρων. Η έκθεση αυτή, μαζί με την ετήσια έκθεση της Seat SA, πρέπει να αποστέλλεται πριν από τα τέλη του Μαΐου που έπεται του έτους αναφοράς.

Άρθρο 2

Η Ισπανία ενημερώνει την Επιτροπή, εντός ενός μηνός από την κοινοποίηση της παρούσας απόφασης, για τα μέτρα που έλαβε προκειμένου να συμμορφωθεί με την απόφαση αυτή.

Άρθρο 3

Η παρούσα απόφαση αλευθύνεται στο Βασίλειο της Ισπανίας.

Βρυξέλλες, 31 Οκτωβρίου 1995.

Για την Επιτροπή

Karel VAN MIERT

Μέλος της Επιτροπής

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΑΠΟΦΑΣΗ:

Άρθρο 1

1. Οι κατωτέρω εκτιθέμενες ενισχύσεις για τη χρηματοδότηση του σχεδίου αναδιάρθρωσης της Seat SA συμβιβάζονται με το άρθρο 92 παράγραφος 3 στοιχείο γ) της συνθήκης και με το άρθρο 61 παράγραφος 3 στοιχείο γ) της συμφωνίας ΕΟΧ:

- η ενίσχυση συνολικού ύψους 38 δισεκατομμυρίων πεσετών που χορηγήθηκε από το Υπουργείο Βιομηχανίας και Ενέργειας προς τη Seat, από τα οποία 30 δισεκατομμύρια πεσέτες χορηγήθηκαν παράνομα,
- η ενίσχυση συνολικού ύψους 8 δισεκατομμυρίων πεσετών (συμπεριλαμβανομένων των 2 δισεκατομμυρίων

ΔΙΟΡΘΩΤΙΚΑ

Διορθωτικό στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 478/96 της Επιτροπής, της 18ης Μαρτίου 1996, για τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 3238/94 περί προσδιορισμού και διαχείρισης της μεταβλητής συνιστώσας για ορισμένα εμπορεύματα καταγωγής Πολωνίας, Ουγγαρίας, Ρουμανίας, Βουλγαρίας, Τσεχικής Δημοκρατίας, Σλοβακικής Δημοκρατίας, Λιθουανίας, Λετονίας και Εσθονίας, προερχόμενα από τη μεταποίηση γεωργικών προϊόντων που περιλαμβάνονται στα παραρτήματα του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 3448/93 του Συμβουλίου

(Επίσημη Εφημερίδα των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων αριθ. L 68 της 19ης Μαρτίου 1996)

Σελίδες 15 και 16, παράρτημα IV, στην επικεφαλίδα της τέταρτης στήλης

αντί: «Ποσοστάσεις 1996 (σε τόνους)»,

διάβασε: «Ποσοστάσεις 1996 (σε Ecu)».
