

Suomenkielinen laitos

Lainsäädäntö

Sisältö

I Säädökset, jotka on julkaistava

- * Komission asetus (EY) N:o 617/96, annettu 3 päivänä huhtikuuta 1996, tiettyjen tavaroiden luokittelusta yhdistettyyn nimikkeistöön 1
- * Komission asetus (EY) N:o 618/96, annettu 3 päivänä huhtikuuta 1996, tiettyjen tavaroiden luokittelusta yhdistettyyn nimikkeistöön 3
- * Neuvoston direktiivi 96/21/EY, annettu 29 päivänä maaliskuuta 1996, muiden kuin neuvoston direktiivissä 79/112/ETY säädettyjen pakollisten mainintojen liittämistä tiettyjen elintarvikkeiden pakkausmerkintöihin annetun komission direktiivin 94/54/EY muuttamisesta 5

II Säädökset, joita ei tarvitse julkaista

Komissio

96/257/EY:

- * Komission päätös, tehty 31 päivänä lokakuuta 1995, Espanjan myöntämästä tuesta Volkswagen-ryhmään kuuluvalle SEAT SA -nimiselle yritykselle (!) 7

(!) ETA:n kannalta merkityksellinen teksti

I

(Säädökset, jotka on julkaistava)

**KOMISSION ASETUS (EY) N:o 617/96,
annettu 3 päivänä huhtikuuta 1996,
tiettyjen tavaroiden luokittelusta yhdistettyyn nimikkeistöön**

EUROOPAN YHTEISÖJEN KOMISSIO, joka

ottaa huomioon Euroopan yhteisön perustamissopimuksen,

ottaa huomioon tariffi- ja tilastonimikkeistöstä ja yhteisestä tullitariffista 23 päivänä heinäkuuta 1987 annetun neuvoston asetuksen (ETY) N:o 2658/87⁽¹⁾, sellaisena kuin se on viimeksi muutettuna komission asetuksella (EY) N:o 586/96⁽²⁾, ja erityisesti sen 9 artiklan,

sekä katsoo, että

mainitun asetuksen liitteenä olevan yhdistetyn nimikkeistön yhdenmukaisen soveltamisen varmistamiseksi on tarpeen antaa tämän asetuksen liitteessä esitettyjen tavaroiden luokittelua koskevia säännöksiä,

asetuksessa (ETY) N:o 2658/87 vahvistetaan yhdistetyn nimikkeistön yleiset tulkintasäännöt; näitä sääntöjä sovelletaan myös kaikkiin muihin nimikkeistöihin, jotka perustuvat kokonaan tai osittain yhdistettyyn nimikkeistöön taikka joissa siihen mahdollisesti lisätään alajakoja ja jotka vahvistetaan yhteisön erityissäännöksillä tavaroiden kauppaa koskevien tariffimääräysten tai muiden toimenpiteiden soveltamiseksi,

mainittujen yleisten tulkintasääntöjen mukaan on tämän asetuksen liitteen taulukossa olevassa 1 sarakkeessa esitetyt tavarat luokiteltava 2 sarakkeen CN-koodeihin 3 sarakkeesta ilmenevin perustein,

on asianmukaista, että jäsenvaltioiden tulliviranomaisten tavaroiden luokittelusta yhdistettyyn nimikkeistöön anta-

miin sitoviin tariffitietoihin, jotka eivät ole tällä asetuksella vahvistettujen säännösten mukaisia, voidaan edelleen vedota yhteisön tullikoodeksista 12 päivänä lokakuuta 1992 annetun neuvoston asetuksen (ETY) N:o 2913/92⁽³⁾ 12 artiklan 6 kohdan mukaisesti kolmen kuukauden ajan,

tässä asetuksessa säädetyt toimenpiteet ovat tullikoodeksikomitean tariffi- ja tilastonimikkeistöjaoston lausunnon mukaiset,

ON ANTANUT TÄMÄN ASETUKSEN:

1 artikla

Liitteen taulukossa olevassa 1 sarakkeessa esitetyt tavarat luokitellaan yhdistetyssä nimikkeistössä taulukossa olevan 2 sarakkeen CN-koodeihin.

2 artikla

Jäsenvaltioiden tulliviranomaisten antamiin sitoviin tariffitietoihin, jotka eivät ole tällä asetuksella vahvistettujen säännösten mukaisia, voidaan vedota neuvoston asetuksen (ETY) N:o 2913/92 12 artiklan 6 kohdan mukaisesti vielä kolmen kuukauden ajan.

3 artikla

Tämä asetus tulee voimaan kahdentenakymmenentenänsimmäisenä päivänä sen jälkeen, kun se on julkaistu *Euroopan yhteisöjen virallisessa lehdessä*.

⁽¹⁾ EYVL N:o L 256, 7.9.1987, s. 1

⁽²⁾ EYVL N:o L 84, 3.4.1996, s. 18

⁽³⁾ EYVL N:o L 302, 19.10.1992, s. 1

Tämä asetus on kaikilta osiltaan velvoittava, ja sitä sovelletaan sellaisenaan kaikissa jäsenvaltioissa.

Tehty Brysselissä 3 päivänä huhtikuuta 1996.

Komission puolesta

Mario MONTI

Komission jäsen

LIITE

Tavaran kuvaus	Luokittelu (CN-koodi)	Perusteet
(1)	(2)	(3)
Kannettavat, paristokäyttöiset lasten sähköurut, jotka on valmistettu värillisestä muovista. Niissä on 32 pienikoista kosketinta sekä säätimet orkesterisoittimia, rytmejä, malliesitystä, äänen voimakkuutta ja tehoa varten.	9503 50 00	Luokittelu määräytyy yhdistetyn nimikkeistön 1 ja 6 yleisen tulkintasäännön, ryhmän 92 huomautuksen 1 c ja CN-koodien 9503 ja 9503 50 00 nimiketekin mukaan. Tämä tuote ei ole rakenteensa ja rajoitetun kokonsa vuoksi soitin ryhmän 92 tarkoittamassa merkityksessä.

**KOMISSION ASETUS (EY) N:o 618/96,
annettu 3 päivänä huhtikuuta 1996,
tiettyjen tavaroiden luokittelusta yhdistettyyn nimikkeistöön**

EUROOPAN YHTEISÖJEN KOMISSIO, joka

ottaa huomioon Euroopan yhteisön perustamissopimuksen,

ottaa huomioon tariffi- ja tilastonimikkeistöä ja yhteisestä tullitariffista 23 päivänä heinäkuuta 1987 annetun neuvoston asetuksen (ETY) N:o 2658/87⁽¹⁾, sellaisena kuin se on viimeksi muutettuna komission asetuksella (EY) N:o 586/96⁽²⁾, ja erityisesti sen 9 artiklan,

sekä katsoo, että

mainitun asetuksen liitteenä olevan yhdistetyn nimikkeistön yhdenmukaisen soveltamisen varmistamiseksi on tarpeen antaa tämän asetuksen liitteessä esitettyjen tavaroiden luokittelua koskevia säännöksiä,

asetuksessa (ETY) N:o 2658/87 vahvistetaan yhdistetyn nimikkeistön yleiset tulkintasäännöt; näitä sääntöjä sovelletaan myös kaikkiin muihin nimikkeistöihin, jotka perustuvat kokonaan tai osittain yhdistettyyn nimikkeistöön taikka joissa siihen mahdollisesti lisätään alajakoja ja jotka vahvistetaan yhteisön erityissäännöksillä tavaroiden kauppaa koskevien tariffimääräysten tai muiden toimenpiteiden soveltamiseksi,

mainittujen yleisten tulkintasääntöjen mukaan on tämän asetuksen liitteen taulukossa olevassa 1 sarakkeessa esitetyt tavarat luokiteltava 2 sarakkeen CN-koodeihin 3 sarakkeesta ilmenevin perustein,

on asianmukaista, että jäsenvaltioiden tulliviranomaisten tavaroiden luokittelusta yhdistettyyn nimikkeistöön anta-

miin sitoviin tariffitietoihin, jotka eivät ole tällä asetuksella vahvistettujen säännösten mukaisia, voidaan edelleen vedota yhteisön tullikoodeksista 12 päivänä lokakuuta 1992 annetun neuvoston asetuksen (ETY) N:o 2913/92⁽³⁾ 12 artiklan 6 kohdan mukaisesti kolmen kuukauden ajan,

tässä asetuksessa säädetyt toimepiteet ovat tullikoodeksikomitean tariffi- ja tilastonimikkeistöjaoston lausunnon mukaiset,

ON ANTANUT TÄMÄN ASETUKSEN:

1 artikla

Liitteen taulukossa olevassa 1 sarakkeessa esitetyt tavarat luokitellaan yhdistetyssä nimikkeistössä taulukossa olevan 2 sarakkeen CN-koodeihin.

2 artikla

Jäsenvaltioiden tulliviranomaisten antamiin sitoviin tariffitietoihin, jotka eivät ole tällä asetuksella vahvistettujen säännösten mukaisia, voidaan vedota neuvoston asetuksen (ETY) N:o 2913/92 12 artiklan 6 kohdan mukaisesti vielä kolmen kuukauden ajan.

3 artikla

Tämä asetus tulee voimaan kahdentenakymmenentenäensimmäisenä päivänä sen jälkeen, kun se on julkaistu *Euroopan yhteisöjen virallisessa lehdessä*.

Tämä asetus on kaikilta osiltaan velvoittava, ja sitä sovelletaan sellaisenaan kaikissa jäsenvaltioissa.

Tehty Brysselissä 3 päivänä huhtikuuta 1996.

Komission puolesta

Mario MONTI

Komission jäsen

⁽¹⁾ EYVL N:o L 256, 7.9.1987, s. 1

⁽²⁾ EYVL N:o L 84, 3.4.1996, s. 18

⁽³⁾ EYVL N:o L 302, 19.10.1992, s. 1

LIITE

Tavaran kuvaus	Luokittelu CN-koodi	Perusteet
(1)	(2)	(3)
<p>1. Kuukausittain ilmestyvä astrologiaa käsittelevä lehti, joka koostuu yhdestä, kokoa 79 mm × 505 mm olevasta paperiarkista, joka on kääritty rullalle, painettu kaksipuolisesti ja joka sisältää astrologisia ennustuksia (kuukausittaisia ja päivittäisiä) sekä onnenumeroita uhkapelejä varten, myös kuvitettu.</p> <p>Rullattua lehteä suojaa läpinäkyvä muoviputkilo.</p> <p>Neljä tekstiltään, kuiviltaan ja väreiltään samanlaista lehteä asetetaan kuukausittain myyntiin värein painettuun ja kuvitettuun pahviseen lokerikkoon, johon kyseinen kuukausi on merkitty. Lokerikko on jaettu 12 osaan horoskooppimerkkien mukaan.</p> <p>2. Lasten kuvakirja (koko 30 cm × 40 cm), joka koostuu neljästä paksusta kartonkilehdestä ja jossa on jouluaiheisia kuvia.</p> <p>Sisäsivuilla on jouluaiheisia värikuvia sekä joululauluja nuotteineen ja sanoituksineen jokaisella aukeamalla.</p> <p>Viimeisen lehden (joka toimii kantena), jonka paksuus on 1 cm, sisäsivulla on kuva joulukuusesta, joka on koristeltu erivärisillä palloilla, joissa jokaisessa on hehkulamppu. Tämä lehti sisältää pienoiskaiuttimen ja sähkömoduulin, joka nappia painettaessa saa musiikin soimaan ja hehkulamput vilkkumaan.</p> <p>3. Pikkulapsille tarkoitettu, osina oleva musiikkimobile, joka koostuu seuraavista osista:</p> <ul style="list-style-type: none"> — tukivarresta, joka on varustettu muovisilla kiinnitystarvikkeilla, — vedettävällä jousikoneistolla varustetusta soittorasialta, — mobilesta, jossa on kaksi ristikkäin asettuvaa muovikaarta, joiden leikkauskohtaan ja päihin on ripustettu langan varaan ihmisten vaatteisiin puettuja, tekstiilimateriaalista valmistettuja täytettyjä eläinhahmoja (jäniksiä, ankkvoja, sammakoita), <p>Kun soittorasia vedetään, se soittaa sävelmää ja pyörittää samanaikaisesti mobilea.</p>	<p>4902 90 30</p> <p>4903 00 00</p> <p>9503 50 00</p>	<p>Luokittelu määräytyy yhdistetyn nimikkeistön 1 ja 6 yleisen tulkintasäännön sekä CN-koodien 4902, 4902 90 ja 4902 90 30 nimiketekstin mukaan.</p> <p>Luokittelu määräytyy yhdistetyn nimikkeistön 1 ja 3 b tulkintasäännön, 49 ryhmän 6 huomautuksen sekä CN-koodin 4903 00 00 nimiketekstin mukaan.</p> <p>Luokittelu määräytyy yhdistetyn nimikkeistön 1, 2 a, 3 b ja 6 yleisen tulkintasäännön sekä CN-koodien 9503 ja 9503 50 00 nimiketekstin mukaan.</p> <p>Tavara on tarkoitettu pikkulasten viihdyttämiseen erityisesti siihen kuuluvan soittorasian vuoksi.</p>

NEUVOSTON DIREKTIIVI 96/21/EY,**annettu 29 päivänä maaliskuuta 1996,****muiden kuin neuvoston direktiivissä 79/112/ETY säädettyjen pakollisten mainintojen liittämistä tiettyjen elintarvikkeiden pakkausmerkintöihin annetun komission direktiivin 94/54/EY muuttamisesta**

EUROOPAN NEUVOSTO, joka

ottaa huomioon Euroopan yhteisön perustamissopimuksen,

ottaa huomioon kuluttajalle myytäväksi tarkoitettujen elintarvikkeiden merkintöjä, esillepanoa ja mainontaa koskevan jäsenvaltioiden lainsäädännön lähentämisestä 18 päivänä joulukuuta 1978 annetun neuvoston direktiivin 79/112/ETY⁽¹⁾ ja erityisesti sen 4 artiklan 2 kohdan,ottaa huomioon elintarvikkeissa käytettäväksi tarkoitetuista makeutusaineista 30 päivänä kesäkuuta 1994 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 94/35/EY⁽²⁾ ja erityisesti sen 6 artiklan,

ottaa huomioon komission ehdotuksen,

sekä katsoo, että

muiden kuin neuvoston direktiivissä 79/112/ETY säädettyjen pakollisten mainintojen liittämistä tiettyjen elintarvikkeiden pakkausmerkintöihin 18 päivänä marraskuuta 1994 annetun komission direktiivin 94/54/EY⁽³⁾ liitteessä luetellaan elintarvikkeet, joiden pakkausmerkinnöissä on oltava yksi tai useampi pakollinen lisämerkintä,

tämän direktiivin tarkoituksena on täydentää edellä mainittua liitettä makeutusaineita sisältävien elintarvikkeiden osalta,

kun otetaan huomioon ehdotettujen toimien laajuus ja vaikutukset, tässä direktiivissä säädetty yhteisön toimenpiteet ovat paitsi tarpeellisia myös välttämättömiä asetettujen tavoitteiden saavuttamiseksi; jäsenvaltiot eivät voi saavuttaa näitä tavoitteita toimimalla kukin erikseen; lisäksi jo direktiivissä 94/35/EY säädetään niiden toteuttamisesta yhteisön tasolla,

asianmukaisen kuluttajavalistuksen varmistamiseksi on tarpeellista tehdä pakolliseksi liittää makeutusaineita sisältävien elintarvikkeiden pakkausmerkintöihin maininta, jossa tuodaan esille niiden edellä mainittu ominaisuus,

lisäksi on aiheellista säätää varoitusmerkinnöistä tiettyjä makeutusaineiden luokkia sisältävien elintarvikkeiden pakkausmerkinnöissä, ja

tätä direktiiviä koskeva ehdotus on saatettu pysyvän elintarvikekomitean käsiteltäväksi direktiivin 79/112/ETY 17 artiklassa ja direktiivin 94/35/EY 7 artiklassa säädetyn menettelyn mukaisesti; komitea ei ole pystynyt antamaan lausuntoa; saman menettelyn mukaisesti komissio on tehnyt neuvostolle ehdotukset tarvittavista toimenpiteistä,

ON ANTANUT TÄMÄN DIREKTIIVIN:

1 artikla

Täydennetään direktiivin 94/54/EY liite seuraavasti:

⁽¹⁾ EYVL N:o L 33, 8.2.1979, s. 1, direktiivi sellaisena kuin se on viimeksi muutettuna direktiivillä 93/102/EY (EYVL N:o L 291, 25.11.1993, s. 14)

⁽²⁾ EYVL N:o L 237, 10.9.1994, s. 3

⁽³⁾ EYVL N:o L 300, 23.11.1994, s. 14

"Elintarvikkeiden tyyppi tai luokka	Maininta
Elintarvikkeet, jotka sisältävät yhtä tai useampaa direktiivissä 94/35/EY sallittua makeutusainetta (*)	'sisältää makeutusainetta/-aineita' Pakkausmerkinnöissä on oltava tämä maininta direktiivin 79/112/ETY 5 artiklassa säädetyn myyntinimityksen lisäksi.
Elintarvikkeet, jotka sisältävät sekä lisättyä sokeria tai lisättyjä sokereita että yhtä tai useampaa direktiivissä 94/35/EY sallittua makeutusainetta	'sisältää sokeria/sokereita ja makeutusainetta/-aineita' Pakkausmerkinnöissä on oltava tämä maininta direktiivin 79/112/ETY 5 artiklassa säädetyn myyntinimityksen lisäksi.
Aspartaamia sisältävät elintarvikkeet	'sisältää fenyylialaniinin lähteen'
Elintarvikkeet, joihin on lisätty yli 10 prosenttia polyoleja	'liiallisella käytöllä voi olla laksatiivisia vaikutuksia'

(*) EYVL N:o L 237, 10.9.1994, s. 3."

2 artikla

Jäsenvaltioiden on tarvittaessa muutettava lakejaan, asetuksiaan ja hallinnollisia määräyksiään 1 päivään heinäkuuta 1996 mennessä

- salliakseen tämän direktiivin mukaisten tuotteiden kaupan viimeistään 1 päivänä heinäkuuta 1996,
- kieltääkseen 1 päivästä heinäkuuta 1997 niiden tuotteiden kaupan, jotka eivät ole tämän direktiivin mukaisia. Ennen mainittua päivämäärää markkinoille saatettuja tai pakkausmerkinnöin varustettuja tuotteita, jotka eivät ole tämän direktiivin mukaisia, voidaan kuitenkin pitää kaupan, kunnes varastot ovat loppuneet.

Niiden on ilmoitettava tästä viipymättä komissiolle.

Näissä jäsenvaltioiden antamissa säädöksissä on viitattava tähän direktiiviin tai niihin on liitettävä tällainen viittaus, kun ne virallisesti julkaistaan. Jäsenvaltioiden on säädettävä siitä, miten viittaukset tehdään.

3 artikla

Tämä direktiivi tulee voimaan kahdentenakymmenentenä päivänä sen jälkeen, kun se on julkaistu *Euroopan yhteisöjen virallisessa lehdessä*.

4 artikla

Tämä direktiivi on osoitettu kaikille jäsenvaltioille.

Tehty Brysselissä 29 päivänä maaliskuuta 1996.

Neuvoston puolesta

T. TREU

Puheenjohtaja

II

*(Säädökset, joita ei tarvitse julkaista)***KOMISSIO****KOMISSION PÄÄTÖS,**

tehty 31 päivänä lokakuuta 1995,

Espanjan myöntämästä tuesta Volkswagen-ryhmään kuuluvalle SEAT SA -nimiselle yritykselle

(Ainoastaan espanjankielinen teksti on todistusvoimainen)

(ETA:n kannalta merkityksellinen teksti)

(96/257/EY)

EUROOPAN YHTEISÖJEN KOMISSIO, joka

ottaa huomioon Euroopan yhteisön perustamissopimuksen ja erityisesti sen 93 artiklan 2 kohdan ensimmäisen alakohdan,

ottaa huomioon Euroopan talousalueesta tehdyn sopimuksen ja erityisesti sen 62 artiklan 1 kohdan a alakohdan,

on kehottanut mainittujen artiklojen mukaisesti asianomaisia osapuolia esittämään lausuntonsa,

sekä katsoo, että

I

PERUSTAMISSOPIMUKSEN 93 ARTIKLAN 2 KOHDASSA MÄÄRÄTYN MENETTELYN ALOITTAMINEN

Komissio on 15 päivänä kesäkuuta 1995 päivätyllä kirjeellä ilmoittanut Espanjalle 7 päivänä kesäkuuta 1995 tehdystä päätöksestään⁽¹⁾ aloittaa perustamissopimuksen 93 artiklan 2 kohdassa määrätty menettely moottoriajoneuvoja valmistavalle, Volkswagen-ryhmään (jäljempänä 'VW-ryhmä') kuuluvalle SEAT SA -nimiselle yritykselle (jäljempänä 'SEAT') tarkoitettujen, Espanjan viranomaisten ehdottamien valtion tukitoimenpiteiden osalta.

Aloittaessaan menettelyn komissiolla oli vahvoja epäilyksiä tuen yhteensopivuudesta perustamissopimuksen 92 artiklan kanssa seuraavista syistä:

- Vuonna 1994 Espanjan viranomaiset tekivät kaksi tuen myöntämistä koskevaa sopimusta, toisaalta Espanjan keskusviranomaisten ja Katalonian alueviranomaisten ja toisaalta VW-ryhmän välillä 11 päivänä heinäkuuta 1994 sekä Katalonian alueviranomaisten ja VW-ryhmän välillä 29 päivänä heinäkuuta 1994, joissa sitouduttiin myöntämään SEATille 46 000 miljoonaa pesetaa valtion tukea, jonka maksaisivat teollisuus- ja energiaministeriö (38 000 miljoonaa pesetaa) ja Generalitat de Catalunya (8 000 miljoonaa pesetaa).
- Kyseisten sopimusten johdosta ICO (Instituto de Crédito Oficial) ja ICF (Instituto Catalán de Finanzas), kaksi julkista luottolaitosta, myönsivät Volkswagen A.G:lle kaksi lainaa, joiden määrät olivat 30 000 ja 6 000 miljoonaa pesetaa, ennakkona tuesta, jonka Espanjan viranomaiset olisivat myöhemmin antaneet SEAT SA:lle.
- Tuki- ja luottosopimuksia tutkittuaan komissio päätti, että SEATille myönnetty valtion tuki ICO:n ja ICF:n VW-ryhmälle myönnettyjen lainojen muodossa oli laiton.
- Espanjan viranomaiset ilmoittivat 24 päivänä helmikuuta 1995 päivätyllä kirjeellään aikomuksestaan myöntää valtion tukea SEATille hyväksytyjen ohjelmien mukaisesti avustuksena vuoden 1994 tukeen oikeutetuista kustannuksista 30 tutkimus- ja kehityshankkeen osalta SEATin vuosiksi 1994–1996

⁽¹⁾ EYVL N:o C 237, 12.9.1995, s. 2 ja 12

laaditun monivuotisen sijoitussuunnitelman yhteydessä. Tutkittuaan yrityksen toimittamia tietoja komissio ilmoitti Espanjan viranomaisille, että se ei voinut ottaa kantaa ilmoitukseen, koska siinä viitattiin ainoastaan 30 tutkimus- ja kehityshankkeelle, joille oli jo myönnetty valtion tukipaketti vuosiksi 1994—1996, vuonna 1994 myönnettävään tukeen. Lisäksi komissio ilmaisi tyytymättömyytensä siitä, että sille oli ilmoitettu vain hankkeiden niistä osista, joiden kustannukset oli jo maksettu. Ilmoitus oli lisäksi puutteellinen, sillä se ei sisältänyt avustuksia, jotka Katalonian itsehallintoviranomaiset aikoivat myöntää samaan tarkoitukseen.

- Komissio ilmaisi lisäksi suuresti epäilevänsä tukitoimenpiteiden yhteensopivuutta moottoriajoneuvojen alalle myönnettävää valtion tukea koskevissa yhteisön säännöissä määrättyjen perusteiden kanssa.

Edellä mainitulla, 15 päivänä kesäkuuta 1995 päivätyllä kirjeellään komissio pyysi Espanjan hallitusta toimittamaan lausuntonsa kuukauden kuluessa kirjeen päiväamisestä.

II

93 ARTIKLAN 2 KOHDASSA MÄÄRÄTYN MENETTelyn MUUTTAMINEN

Menettelyn aloittamisen jälkeen Espanjan hallitus ilmoitti komissiolle 27 päivänä kesäkuuta 1995 päivätyllä kirjeellään, että menettelyn johdosta tutkittavana olevia toimenpiteitä oli pidettävä SEATin rakenneuudistus suunnitelmaan sidoksissa olevaan rakenneuudistukseen myönnettävänä tukena, minkä jälkeen suunnitelma esitettiin välittömästi komissiolle.

Lisäksi Espanjan viranomaiset ilmoittivat komissiolle, että kyseinen ilmoitus korvasi edellisen, 24 päivänä helmikuuta 1995 päivätyllä kirjeellä toimitetun ilmoituksen, joka liittyi vuonna 1994 SEATin teknologiseen ja teollisen uudistamisen hankkeeseen myönnettyyn tukeen (entinen asia N 222/95). Ne myös tekivät selväksi, että ilmoitetut, rakenneuudistukseen liittyvät tukitoimenpiteet olivat komission hyväksymiin ohjelmiin perustuvia valtion tukihankkeita sekä teknologisen uudistamisen, nykyaikaistamisen, järkiperaistämisen, ammattikoulutuksen, työvoiman uudelleen kouluttamisen ja ympäristönsuojeluhankkeiden kehittämiseksi tarkoitettuja toimenpiteitä.

Mainittujen seikkojen vuoksi ja koska kyseessä oli ongelmallisella alalla, josta on säädetty yhteisön kehyksessä, toimiva vaikeuksissa oleva yritys, komissio päätti 20 päivänä heinäkuuta 1995 muuttaa 13 päivänä kesäkuuta 1995 tehdyn aikaisemman päätöksensä perustamissopimuksen 93 artiklan 2 kohdassa määrätyn menettelyn aloittamisesta.

Samanaikaisesti komissio ilmoitti 1 päivänä elokuuta 1995 päivätyllä kirjeellä Espanjan viranomaisille 20 päivänä kesäkuuta 1995 tehdystä päätöksestään muuttaa aikaisempi päätöksensä tutkia SEATille myönnettyä tukea. Kyseisessä kirjeessä komissio ilmoitti Espanjan viranomaisille, että se ei voinut tehdyn ilmoituksen perusteella ottaa kantaa rakennemuutokseen tarkoitetun tuen yhteensopivuudesta vaikeuksissa olevien yritysten pelastamiselle ja rakenneuudistuksille myönnettävää valtion tukea koskevien yhteisön suuntaviivojen eikä moottoriajoneuvoteollisuudelle myönnettävää valtion tukea koskevan yhteisön kehyksen kanssa. Tämän vuoksi komissio ilmoitti Espanjan viranomaisille päätöksestään selvittää, kuinka pitkälle ilmoitettu suunnitelma täsmäsi käyttöön otettujen rakennemuutostoimenpiteiden kanssa ja noudatettiinko rakenneuudistusta koskevissa suuntaviivoissa määrättyjä edellytyksiä sekä yleisesti että moottoriajoneuvoteollisuuden osalta.

Komissio kehotti Espanjan hallitusta toimittamaan lausuntonsa asiasta kuukauden kuluessa kirjeen päiväyksestä.

III

ESPANJAN VIRANOMAISTEN LAUSUNNOT

Espanjan viranomaiset vastasivat perustamissopimuksen 93 artiklan 2 kohdassa määrätyn menettelyn muuttamisesta SEATin hyväksi käyttöön otettujen tukitoimenpiteiden tarkistamiseksi koskevaan komission ilmoitukseen 3 päivänä elokuuta 1995 päivätyllä kirjeellä, jossa ilmoitettiin, että komission 28 päivänä heinäkuuta 1995 päivätyllä kirjeellä pyydyt SEATin rakenneuudistus suunnitelmaa koskevat lisätiedot (katso osaston V toinen kohta) toimitettaisiin myöhemmin.

Espanjan viranomaiset toimittivat kyseiset tiedot komissiolle 24 päivänä elokuuta 1995 päivätyllä kirjeellään (joka kirjattiin komissiossa 14 päivänä syyskuuta 1995) ja täydensivät niitä kahdessa kahdenvälisessä kokouksessa. Espanjan viranomaiset toimittivat lopuksi uusia tietoja ja antoivat lisää takeita 5 päivänä ja 20 päivänä lokakuuta 1995 päivätyillä kirjeillään.

IV

KOLMANSIEN OSAPUOLTEN LAUSUNNOT

Kun komissio julkaisi perustamissopimuksen 93 artiklan 2 kohdassa määrätyn menettelyn aloittamisesta SEATille suunnattujen tukitoimenpiteiden osalta 7 päivänä kesäkuuta 1995 tehdyn päätöksen ja sen muuttamisesta 20 päivänä heinäkuuta 1995 tehdyn päätöksen, se kehotti muita jäsenvaltioita ja asianomaisia kolmansia osapuolia toimittamaan lausuntonsa kyseessä olevasta tuesta kuukauden kuluessa.

Vastauksena komissio sai ainoastaan Saksan hallituksen lausunnon asiasta 11 päivänä lokakuuta 1995 päivätyllä kirjeellä, jossa ilmaistiin tuki Espanjan viranomaisten myöntämälle tuelle SEATin rakenneuudistussuunnitelmalle.

Komissio ei 12 päivään lokakuuta 1995 mennessä saanut muita jäsenvaltioiden tai asianomaisten osapuolten lausuntoja Espanjan viranomaisten SEATille myöntämästä tuesta.

V

SEATIN RAKENNEUUDISTUSSUUNNITELMAN TUTKIMUS

Kuten edellä todettiin, komissio joutui suorittamaan tutkimuksen selvittääkseen, missä määrin ilmoitettu suunnitelma täsmäsi käyttöön otettujen rakenneuudistustoimenpiteiden kanssa ja noudatettiinko rakenneuudistukseen myönnettävää tukea koskeissa suuntaviivoissa määrättyjä edellytyksiä sekä yleisesti että moottoriajoneuvoteollisuuden osalta.

Kyseinen arviointi suoritettiin riippumattoman konsulttiyrityksen avulla, joka 24 ja 25 päivänä heinäkuuta 1995 vieraili Barcelonan Zona Francassa ja Martorellissa sijaitsevilla SEATin tehtailla komission virkamiesten kanssa. Vierailun tarkoituksena oli suorittaa alustava tutkimus Espanjan viranomaisten toimittaman suunnitelman rakenneuudistusta koskevasta osuudesta ja saada puuttuvat tiedot, jotta komissio voisi ottaa lopullisen kannan tukitoimenpiteistä uudessa muodossaan. Tämän vierailun jälkeen komissio pyysi 28 päivänä heinäkuuta 1995 päivätyllä kirjeellään Espanjan viranomaisia toimittamaan SEATin rakenneuudistussuunnitelmaa koskevia lisätietoja.

Jäljempänä oleva SEATin rakenneuudistussuunnitelman esitys perustuu kyseisen vierailun tuloksiin sekä Espanjan viranomaisten ja, niiden luvalla, VW-ryhmän esittämiin tietoihin perustamissopimuksen 93 artiklan 2 kohdassa määrätyn menettelyn mukaisesti suoritettuna tutkimuksen eri vaiheissa.

a) Syyt SEATin rakenneuudistussuunnitelman käyttöön ottamiseksi

SEATin taloudellinen tilanne huononi ratkaisevasti vuonna 1993, jona yrityksen tappiot olivat 151 000 miljoonaa pesetaa, ja ne johtuivat seuraavista eri syistä:

— Espanjan rahayksikön toistuvista devalvaatioista, joilla oli kielteisiä vaikutuksia yhtiön taloudellisiin sitoumuksiin SEATin mittavan ulkomaisen velan johdosta,

— yrityksen poistojen merkittävästä noususta, joka johtui vuodesta 1989 lähtien harjoitetusta VW-ryhmän sijoituspolitiikasta SEATin osalta,

— vuonna 1993 toimintansa aloittaneen Martorellin uuden tehtaan perustamiskustannuksista ja vajaakäytössä olevan Zona Francan vanhan tehtaan toiminnan jatkamisesta aiheutuneista taloudellisista kustannuksista,

— Zona Francan tehtaan [...] (!) liittyvät korkeat kustannukset; vuonna 1993 yritys vähensi 1 865 työpaikkaa, ja käyttöön otetut työsäännöstelytoimenpiteet vaikuttivat 7 200 muuhun työntekijään,

— vuonna 1993 myynti pieneni 22 prosentilla (493 532 miljoonaa pesetaa) verrattuna edelliseen vuoteen, ja tuotanto laski 18,2 prosenttia (472 978 yksikköä), mikä johti varastojen kasvuun.

Tämän vuoksi yrityksen tuotantokyky ja työllistämistaso jouduttiin mukauttamaan SEATin markkinatilanteeseen, joka viittasi pienentyneeseen kasvuun yrityksen ennusteiden vastaisesti.

Näiden seikkojen vuoksi SEATin olemassaolo yrityksenä, jolla olisi omaa suorituskykyä VW-ryhmän osana, oli uhattuna seuraavista syistä:

— noin 50 prosentin liikatuotantokyky ottaen huomioon yrityksellä Länsi-Euroopan moottoriajoneuvomarkkinoista olevan osuuden pieneneminen ja kyseisten markkinoiden kehitysnäkymät,

— noin 50 prosentin liikatyovoima ottaen huomioon autotehtaan ennustettu tuotantotaso ja tuotantokyvyn taso,

— merkittävät taloudelliset ja operatiiviset tappiot, jotka yhdistettyinä olivat viemässä yrityksen konkurssiin.

b) VW-ryhmän toimintamalli SEAT SA:n rakenneuudistuksen suhteen

Vuoden 1993 SEATin vakavan tilanteen vuoksi, joka olisi johtanut yrityksen konkurssiin ellei emoyhtiöltä olisi tullut pääomasiirtoja, Volkswagen A.G:n hallintoneuvosto ("Aufsichtsrat") otti käyttöön 18 päivänä joulukuuta 1993 toimenpideyhdistelmän ("Sanierungskonzept SEAT SA"), jonka tarkoituksena oli palauttaa yrityksen elinkelpoisuus ottaen huomioon sekä senhetkinen tilanne että SEATin keskipitkän aikavälin ennusteet (VW:n toimintamallisuunnittelun vuosijärjestelmän mukaisesti vuoden 1993 joulukuun suunnitelma tunnettiin nimellä "suunnittelukierros PR 42"; kyseinen suunnitelma perustui todennäköisiin kehitysodotuksiin, johon sisältyivät tuotantomäärät, myynti, markkinaosuudet ja ryhmän eri tytäryhtiöiden taloudelliset edellytykset.

(!) Tällä sivulla ja jäljempänä tekstissä hakasuluin merkityt kohdat osoittavat liikesalaisuuksia, jotka on jätetty pois tämän päättöksen julkistetusta versiosta.

VW:n hallintoneuvosto käsitteli 18 päivänä joulukuuta 1993 myös PR 42:n pahinta mahdollista vaihtoehtoa, jota tunnettiin nimellä "olettamus 320 000", joka olisi merkinnyt muutoksia rakenneuudistustoimenpiteisiin. Tämän olettamuksen keskeinen tekijä oli mahdollisuus säilyttää SEATin vuotuinen kokonaistuotanto 320 000 yksikössä vuoteen 1997 saakka. Kyseiset tuotantoon ja myyntiin liittyvät tavoitteet olisivat ratkaisevia hallintoneuvostolle laskettaessa ylimääräisten (eli lakkautettavien) työpaikkojen enimmäismäärä SEATin todellisten tarpeiden mukaisesti vuosille 1994—1997.

"Olettamus 320 000" heijasti SEATin vakavan tilanteen edellyttämää teollista rakenneuudistusta verrattuna 700 000 vuotuisen yksikön tavoitteeseen, joka sisältyi ryhmän aikaisempiin ennusteisiin (erityisesti PR 39), joiden lähtökohtana oli se, että kummankin SEAT-tehtaan tuotantokyky olisi säilytetty: Zona Francan tehdas A-lohkon pienten autojen ("SEAT Marbella" -sarja ja sen seuraajamallien sarjat) ja C-lohkon keskisuurten autojen ("SEAT Toledo" -sarjat) tuotannon osalta sekä Martorellin tehdas B-lohkon pienten/keskisuurten autojen ("SEAT Córdoba ja Ibiza" -sarjat sekä niiden seuraajasarjat) tuotannon osalta. Itse asiassa suurimman osan vuodesta 1993 SEATin tuotantokykyä hyödynnettiin vain puolittain ajoneuvojen myyntiä kohtaavan erityisen vakavan tilanteen vuoksi.

Lähtökohta Espanjan viranomaisten 27 päivänä kesäkuuta 1995 päivätyllä kirjeellä ilmoitetulle rakenneuudistussuunnitelmalle, jolla oli tarkoitus perustella SEATin hyväksi käyttöön otetut, 20 päivänä heinäkuuta 1995 tehtyyn komission päätökseen johtaneet toimenpiteet, joiden pääkohdat julkaistiin edellä mainitussa *Euroopan yhteisöjen virallisessa lehdessä*, oli yhteensopiva vuoden 1993 joulukuussa käyttöön otettujen rakenneuudistustoimenpiteiden kanssa, mutta luvut perustuivat pahimpaan mahdolliseen vaihtoehtoon ("olettamus 320 000").

Lisäksi Espanjan viranomaisten 24 päivänä elokuuta 1995 (kirjattu 14 päivänä syyskuuta 1995) ja 5 päivänä lokakuuta 1995 (kirjattu 6 päivänä lokakuuta 1995) päivätyillä kirjeillä toimitetuista lisätiedoista sekä komission yksiköiden suorittamista käynneistä SEATin Zona Francan ja Martorellin tehtaissa ilmeni, että VW-ryhmän vuoden 1993 joulukuussa käyttöön ottama suunnitelma vastasi, kuten edellä todettiin, "PR 42":n, jonka VW:n hallintoneuvosto saattoi ajan tasalle vuoden 1994 joulukuussa ottaen käyttöön uuden "PR 43" -suunnitelman, alkupe räisiä ennusteita.

Tärkeimmät käyttöön otetun suunnitelman ("PR 43") ja aiemmin kaavailun suunnitelman ("PR 42") väliset erot ovat seuraavat:

- Vuonna 1994 myytyjen SEAT-autojen todellinen määrä (313 690 yksikköä) oli pienempi kuin PR 42 -suunnitelmassa ennustettu määrä (364 048 yksikköä).

Vuosien 1995—1997 myyntiennusteet olivat alkupe räisen suunnitelman ennusteiden mukaisia,

- SEATin tehtailla (Martorell) tuotettujen VW-merkisten ajoneuvojen määrä yli kaksinkertaistettiin PR 42 -suunnitelmassa ennustettuun määrään verrattuna,
- Vuodeksi 1995 ennustettujen taloudellisten tulosten mukaisesti yrityksen tappiot olisivat vielä [...] miljoonaa pesetaa, kun sen sijaan PR 42 -suunnitelmassa ennustettiin myönteistä tulosta (toisin sanoen voitto ajoittuisi suunniteltua myöhempään ajankohtaan).

SEATin käyttöön ottama rakenneuudistussuunnitelma, josta muodostui kyseiselle yritykselle myönnetyn tuen todellinen peruste, vastaa vuoden 1993 joulukuussa käyttöön otettua "PR 42" -suunnitelmaa, joka saatettiin myöhemmin ajan tasalle "PR 43" -suunnitelmalla.

c) SEATin rakenneuudistuksen tavoitteet vuosina 1994—1997

Espanjan viranomaisten ilmoittamalla rakenneuudistussuunnitelmalla oli kaksi pääasiallista tavoitetta:

- 1) varmistaa yrityksen elinkelpoisuus ja maksukyky keskipitkällä ja pitkällä aikavälillä vuosina 1994—1997, ja
- 2) varmistaa SEATin kilpailukyky yrityksenä, joka vastaa ajoneuvojensa suunnittelusta, tuotannosta ja kaupan pitämisestä VW-ryhmän yhteydessä.

Kyseisten tavoitteiden saavuttamistaso vuoden 1995 loka-kuussa antaa aihetta seuraaville huomautuksille komission yksiköiden arvioinnin ja Länsi-Euroopan automarkkinoiden nykyisen kaupallisen tilanteen mukaisesti:

Yrityksen elinkelpoisuus keskipitkällä ja pitkällä aikavälillä:

Vuoden 1993 lokakuussa laaditussa PR 42:ssa esitettyjä optimistisia olettamuksia jouduttiin korjaamaan. Tuoreimpien ennusteiden mukaan voittoa voidaan odottaa vuodeksi 1997, joka on ilmoitetun suunnitelman viimeinen voimassaolovuosi. Lisäksi vuoden 1995 tulokset ovat ennustettua huonompia siitä huolimatta, että tämän vuoden myyntiennusteet ovat toteutumassa. Vuoden 1995 ensimmäisen puolivuotiskauden aikana tappiot olivat 18,7 miljoonaa pesetaa. Yritys on kuitenkin tuottanut saman ajanjakson aikana käyttökattetta ensimmäisen kerran vuodesta 1992 lähtien. Myös muut komission tutkimat elinkelpoisuusilmaisimet osoittavat, että yritys on kehittynyt huomattavasti. Kyseisistä tiedoista ilmenee, että jos myyntiä kyetään kasvattamaan suunnitelman ennusteiden mukaisesti, yritys tuottaa voittoa vuonna 1997, mikä riippuu suurelta osin ryhmän muille tytäryhtiöille suunnit-

tellusta toimintamallista, koska tarkoitus on se, että SEAT valmistaisi yhä enemmän muita VW-malleja, jotka myydään pääasiallisesti yhteisön ulkopuolelle.

SEAT yrityksenä, jolla on oma kapasiteetti VW-ryhmän yhteydessä:

VW-ryhmän käyttöön ottamat rakenneuudistustoimenpiteet uhkaavat SEATin itsenäistä asemaa VW-ryhmän yhteydessä. Kyseisten suunnitelmien seurauksena SEAT menettää osittain ainutlaatuisen asemansa ryhmässä, koska se joutuu luopumaan omista laivoista (automallin sisäinen rakenne) ja dynaamisista kokoonpanohihnoista (moottori ja vaihteisto sekä muita tärkeitä mekaanisia osia). Sen hankintataso on nyt yhdistetty VW-ryhmän rakenteeseen, joka valikoi tavarantoimittajat. SEAT jakaa Sitgesissä (Barcelonan lähellä) sijaitsevan uuden suunnittelukeskuksen VW:n ja Audin kanssa, ja sen kehittämisskeskus joutuu kilpailemaan ryhmän muiden keskuksien kanssa. VW on ostanut useita SEATin maahantuoja ja leasing- ja henkilöluottoyrityksen, minkä lisäksi se valvoo SEATin tietokeskusta. SEATin malleja ei enää valmisteta pelkästään yrityksen tehtailla. Itsenäisyyden säilyttämisen ei kuitenkaan pitäisi olla tavoitteena, koska suunnitelman keskipiste on tehdä SEATista elinkelpoinen ja kilpailukykyinen yritys, joka kykenee kilpailemaan moottoriajoneuvomarkkinoilla. Itse asiassa rakenneuudistustoimenpiteiden soveltamisen jälkeen SEAT yhdentyy täysin VW-ryhmään ja pystyy kilpailemaan menestyksekkäästi sekä ryhmän sisällä että sen ulkopuolella.

d) Rakenneuudistustoimenpiteet: rakenneuudistus-suunnitelman esittely

Tähän asti käyttöön otettujen toimenpiteiden ja SEATin tämänhetkisten suunnitelmien ("PR 43") tarkastamisen jälkeen yrityksen rakenneuudistustoiminta voidaan esittää seuraavalla tavalla:

Teolliset toimenpiteet

i) Tuotantokkyky:

Kun rakenneuudistussuunnitelma otettiin käyttöön vuoden 1993 lopussa SEATilla oli kolme toiminnassa olevaa autotehdasta Espanjassa: Barcelonan Zona Francassa sijaitseva tehdas ja äskeittäin perustettu Martorellin tehdas (joka aloitti toimintansa samana vuonna), jossa valmistettiin SEAT-malleja, sekä Landabenissa (Navarra) sijaitseva tehdas, jossa valmistettiin VW Polo -mallia ja joka myytiin emoyhtiölle rakenneuudistustoimenpiteiden yhteydessä. Kun tarkastetaan SEATin kahden jäljelle jäävän tehtaan tuotantokkykyä, voidaan päätellä, että SEATin todellinen tuotantokkyky vuoden 1993 lopussa oli 1 500 ajoneuvoa päivässä⁽¹⁾ Zona Francassa ja 1 500

ajoneuvoa päivässä Martorellissa⁽²⁾. Tuotannon pullonkaulat Zona Francassa johtuivat kolmen mallin (Marbella, Toledo, Terra) koriverstaasta ja Martorellissa maalauverstaasta. SEATin vuotuinen tuotantokkyky, muut valmistamiseen liittyvät olosuhteet huomioon ottaen, voisi näin ollen vakiintua 670 000 vuotuisen yksikön tasolle.

SEATin elinkelpoisuuden palauttamiseksi VW:n käyttöön ottamien teollisten toimenpiteiden mukaisesti Zona Francan tehdas olisi suljettu ja kaikkien SEAT-ajoneuvojen tuotanto olisi keskitetty Martorelliin. Siitä huolimatta Zona Francan tehdasta ei suljettu lopullisesti, sillä vuoden 1994 lokakuussa SEAT aloitti uudestaan vanhan "Marbella"-mallin tuotannon piennennetyllä — 280 yksikköä päivässä — kokoamiskyvyllä. Lisäksi kun "SEAT Toledo"-mallin ja "Terra"-mallin korvaavan uuden pakettiauton tuotanto siirrettiin Martorelliin, päivittäinen tuotantokkyky kasvoi alkuperäisiin ennusteisiin verrattuna 2 125 päivittäiseen yksikköön asti ja kaksi maalauverstaasta (tuotannon viimeisiä vaiheita varten) oli toiminnassa.

Tämän johdosta SEATin teknisesti korkein mahdollinen tuotantokkyky luku vuoden 1995 lokakuussa vuosien 1994 ja 1995 rakenneuudistustoimenpiteiden käyttöön oton jälkeen on 2 045 yksikköä päivässä. Volkswagen on kuitenkin päättänyt sulkea Zona Francan tehtaan maalauverstaan vuoden 1996 lopussa niin, että vuodesta 1995 SEATin tehtaiden tuotantokkyky on 2 125 yksikköä päivässä. Tämän seurauksena ennustetaan, että SEATin kokonaistuotantokkyky rakenneuudistuksen jälkeen, ja olettaen, että muut tuotantoon liittyvät olosuhteet eivät muutu, on 480 000 yksikköä vuodessa.

Nykyistä tuotantokkykytasoa ei voida nostaa ilman uusia ja merkittäviä sijoituksia olemassa olevien tuotannon pullonkaulojen poistamiseksi.

Tuotantokkyvyn laskemisen osalta voidaan todeta, että SEATin päivittäisen tuotantokkyvyn ennakoitu lasku on noin 29 prosenttia rakenneuudistussuunnitelman alkaessa vuoden 1993 joulukuussa käytettävissä olevasta tuotantokkyvystä.

VW-ryhmän tuotantokkyky

Kun otetaan huomioon VW-ryhmän laitosten tuotantokkyky — kaikki sen tytäryhtiöt mukaan

⁽¹⁾ Sama 1 500 yksikön luku esiintyi myös VW:n komissiolle lähettämässä taulukossa, joka sisälsi kaikkien yhteisössä sijaitsevien ryhmän tehtaiden tuotantokkyvyn.

⁽²⁾ Vaikka SO3-mallin, jonka tuotanto aloitettiin Martorellissa vuonna 1993, tuotantokkyky olisi 1 500 yksikköä päivässä, todellinen tuotanto kyseisen vuoden lopussa oli vain 1 150 yksikköä päivässä.

lukien — Euroopan talousalueella⁽¹⁾ vuoden 1995 lokakuussa, Zona Francan tehtaan sulkeminen ja Martorellin tehtaan hyödyntäminen edellä mainituissa olosuhteissa merkitsevät tuotantokyvyn pienemistä lähes viidellä prosentilla; toisin sanoen tuotanto laskisi vuoden 1993 joulukuun 12 420 yksiköstä päivässä 11 832 yksikköön päivässä vuoden 1997 lopussa⁽²⁾.

ii) Nykyaikaistamisohjelma:

Komissiolle toimitetun ilmoituksen mukaan tuotantokykä on pienennetty sellaisen tutkimus- ja kehityssuunnitelman mukaisesti, jonka arvioidut kustannukset vuosina 1994—1997 ovat 207 200 miljoonaa pesetaa (mukaan lukien 5 100 miljoonaa pesetaa ammattikoulutusohjelmia varten) ja joka koostuu pääsääntöisesti teollisen innovaation ja teknologisen kehityksen ohjelmista sekä nykyaikaistamistoimenpiteistä. Kyseiset hankkeet koskevat erityisesti Martorellissa sijaisevan SEATin teknisen keskuksen toimintaa. Tietty hankkeet ovat sataprosenttisesti SEATin omistuksessa olevan "Gearbox del Prat"-nimisen tytäryhtiön sijoituksia.

Rahoitusta koskeva selvitys, joka sisältää vuosittain sekä kansallisten viranomaisten tukeen että Katalonian alueviranomaisten tukeen oikeuttavat investointikustannukset, laadittiin vuoden 1994 heinäkuussa tehdyissä tukea koskevissa sopimuksissa ja se päivitettiin SEATin vuoden 1994 todellisten menojen sekä vuodeksi 1995 ennustettujen menojen mukaisesti. Taulukon viimeisestä päivityksestä ilmenevät seuraavat tiedot (jotka ovat vielä suuntaa-antavia vuosien 1996 ja 1997 osalta).

	(miljardia pesetaa)				
	1994	1995	1996	1997	Yhteensä
Uusien mallien kehittäminen	14,3	25,7	27,0	20,6	87,6
Olemassa olevien mallien säilyttäminen	18,2	10,8	6,2	0,0	35,2
Tutkimus ja kehitys	1,7	1,8	2,4	2,1	8,0
Laatutakuuhankkeet	0,0	0,0	0,1	0,1	0,3
Tietotekniikat	1,7	1,5	2,5	0,1	5,8
Ympäristönsuojeluhankkeet	2,5	2,6	0,1	0,0	5,2
Suunnitteilla olevat hankkeet	0	3,5	2,0	8,0	13,5
Yhteensä	38,4	45,9	40,3	30,9	155,7

(1) Huomiotta jätetään "SKODA"-tytäryhtiön tuotanto, joka ei ole sijoittautunut Euroopan talousalueelle.

(2) Ainoa ero Volkswagenin lähettämän taulukon ja komission taulukon välillä koskee Martorellin tuotantokykä, joka on 2 125 komission arvion mukaan 2 100:n sijasta.

Yritys on ilmoittanut, että vuosina 1994 ja 1995 tehdyistä investoinneista aiheutuvat kustannukset olivat pienempiä tiettyjen hankkeiden peruuttamisen ja käynnissä olevissa hankkeissa tehtyjen säästöjen vuoksi.

iii) Työvoimaan liittyvät toimenpiteet:

Tuotantokyvyn pienentämiseen liittyvät ennustetut tavoitteet sekä tarve parantaa yrityksen tuottavuustasoa johtivat SEATin henkilökunnan voimakkaaseen vähentämiseen sekä merkittäviin muutoksiin yritykseen jääneiden työntekijöiden asemassa.

Henkilökunnan vähentäminen

Komissiolle ilmoitetun suunnitelman mukaisesti yrityksen tavoitteena on työntekijöiden määrän vähentäminen vuoden 1993 syyskuun 18 469 työpäikasta 9 330 työpäikän tavoitemäärään, joka on riittävä 320 000 yksikön valmistukseen vuodessa.

SEATin työvoimaan liittyvien ennusteiden muutos vuosien 1993—1997 osalta (ja työntekijöiden todelliset määrät vuosina 1993 ja 1995) esitetään seuraavassa taulukossa:

Työvoima

	(työntekijöiden määrä)		
	1993 (syyskuu)	1995 (elokuu)	1997 (PR 43)
Hallinto ja johtaminen	3 186	2 842	[...]
Zona Franca (Barcelona)			
— suorat	3 229	1 088	[...]
— epäsuorat	5 563	1 714	[...]
Martorell			
— suorat	1 633	1 514	[...]
— epäsuorat	4 858	5 479	[...]
Yhteensä	18 469	12 777	[...]

Tuloksena on se, että työvoiman todellinen vähentäminen eroaa huomattavasti ilmoitetusta aikataulusta. Lopullinen tavoite on kuitenkin lähes yhtä kunnianhimoinen kuin alkuperäisen suunnitelman tavoite.

Muut työvoimaan liittyvät toimenpiteet

Henkilökunnan vähentämistä on täydennettävä toimenpideyhdistelmällä, jonka tarkoituksena on vähentää yrityksen työvoimakustannuksia sekä parantaa nykyistä tuottavuustasoa niiden Euroopan autoteollisuuden keskitason saavuttamiseksi.

Kyseessä olevat toimenpiteet, joista neuvoteltiin vuoden voimassa olevia työehtosopimuksia ammattiliittojen kanssa, ovat seuraavat:

- yrityksen palkkalistan vähentäminen 10 prosentilla vuoden 1993 joulukuun palkkatasoon verrattuna,
- työntekijöiden vuotuisen työajan lisääminen 10 päivällä (mikä merkitsee työntekijöiden vuotuisen työajan lisäämistä 1 736 tunnista vuonna 1993 1 816 tuntiin vuodesta 1994: toisin sanoen 1 736 tuntia ja 80 pakollista työtuntia työntekijää kohti siinä tapauksessa, että markkinat vaativat korkeampaa tuotantotasoa),
- työvoiman velvollisuus joustaa lomien aikana tuotantovaatimuksista riippuen,
- työvoiman pakollinen siirtymisvalmius (toiseen sijaintiin ja/tai työlajiin) uuden tuotantosuunnitelman mukaisesti,
- varhaiseläkesuunnitelma yli 55-vuotiaille työntekijöille,
- osa-aikatyötä enintään 1 829 työntekijälle kahden vuoden aikana, palkkana 70 prosenttia kokopäivätyöstä maksettavasta palkasta,
- nykyisten määräaikaisten sopimusten vähentäminen koskemaan enintään 300:aa työpaikkaa,
- ammattiliittojen kanssa aiemmin tehtyjen sopimusten purkaminen.

Yhteiskunnallisten toimenpiteiden kustannukset

Työpaikkojen vähentäminen ja työllistämistilanteeseen vaikuttavien rakenneuudistustoimenpiteiden käyttöönotto toteutetaan ammattiliittojen kanssa sovitulla tai sovittavilla toimenpiteillä, joiden kokonaiskustannukset SEATin vuoden 1993 kirjanpidossa vahvistettujen erien ja PR 43:n ennusteiden mukaisesti ovat arviolta 64 500 miljoonaa pesetaa:

<i>(miljardia pesetaa)</i>	
Varhaiseläke	36,5
Työsäännöstely	5,3
Työn lopettamisen kannustustoimet	20,0
Asuinpaikan muutoksen kannustustoimet	2,7
Yhteensä	64,5

Nämä kustannukset ovat huomattavasti pienempiä kuin alun perin vuoden 1993 lopussa ennustetut.

iv) Ammattikoulutustoimenpiteet:

SEATin rakenneuudistussuunnitelmassa olevien ammattikoulutusohjelmien tavoitteena on nykyisten työntekijöiden riittävä pätevöittäminen uusien mallien kehittämiseen ja markkinoimiseen. SEATin tarpeet ovat pääasiallisesti seuraavilla aloilla:

- tarvittava ammattikoulutus hyvin koneistettua Martorellin tehdasta varten,
- Martorellin teknisen keskuksen henkilökunnalle suunnattu, tuotteita koskeva tutkimus- ja kehityskoulutus,
- laadun jatkuvaan parantamiseen keskittyvä valmistusohjelmien luomistekniikka hankkijoiden ja ryhmän muiden yritysten työntekijöiden koulutuksen yhteydessä,
- SEATin työvoiman uudelleen kouluttamiseen ja sopeuttamiseen osa-aikatyöhön tähtäävä koulutus,
- koti- ja ulkomaanmarkkinoilla toimiville edustajaverkostoille tarkoitettua koulutustoimintaa.

SEATin koulutussuunnitelman ennustetut kustannukset vuosina 1994—1997 ovat 5 700 miljoonaa pesetaa, josta vuoden 1995 loppuun mennessä on maksettu 3 380 miljoonaa.

v) Zona Francan tehtaan sulkemisesta aiheutuvat kustannukset

Edellä mainittujen yhteiskunnallisten kustannusten lisäksi SEATin on myös vastattava Zona Francan tehtaan sulkemisesta aiheutuvista kustannuksista. Kyseiset kustannukset ovat tarkastamisen jälkeen huomattavasti ennakoitua pienempiä (14 200 miljoonaa pesetaa), ja ne on jaettu seuraavalla tavalla:

<i>(miljardi pesetaa)</i>	
Varojen poisto	2,7
Toledo-mallin kokoamispaikan siirto	2,3
Työvoiman uudelleen kouluttaminen	0,4
Uuteen toimintaan liittyvät kustannukset	0,3
Osapäivätyön lakkauttaminen	0,4
Yhteensä	6,1

vi) Taloudelliset rakenneuudistustoimenpiteet:

Komissiolle toimitetussa ilmoituksessa Espanjan hallitus arvioi, että taloudellisten rakenneuudistustoimenpiteiden kustannukset olisivat 257 800 miljoonaa pesetaa, jotka maksetaan kokonaan VW:n rahoitusosuutena. Nämä kustannukset eivät kuitenkaan ole menoerä yritykselle, vaan tuloerä, jolla voidaan rahoittaa osaa rakenneuudistuskustannuksista. Yritys on itse asiassa jo ottanut käyttöön kaksi rakenneu-

distustoimenpidettä, jotka ovat käyttöpääoman uudelleenrakentaminen ja mittavan rahoitusvelan pienentäminen. Ennusteiden mukaan SEAT voisi pienentää velkaansa 55 600 miljoonalla pesetalla vuosina 1993—1997. Yrityksen käyttöpääomaa olisi korotettava 136 600 miljoonalla pesetalla saman ajanjakson aikana ottaen huomioon, että SEAT oli käytännössä kuluttanut käyttöpääomansa loppuun vuonna 1993 saman vuoden käyttötappioiden peittämiseksi, mikä aiheutti vakavan maksuvalmiusongelman.

vii) Rakenneuudistussuunnitelman rahoitus:

SEATin vuosien 1994—1997 rakenneuudistussuunnitelmaan kuuluvien teollisten, työvoimaa koskevien ja taloudellisten toimenpiteiden kokonaiskustannukset ovat 441 700 miljoonaa pesetaa komission suorittaman tutkimuksen mukaisesti, seuraavalla tavalla jaettuina:

(miljardi pesetaa)	
Teolliset investoinnit sekä tutkimus- ja kehityshankkeet	155,7
Ammattikoulutusohjelmat	5,7
Rahoitussijoitukset	17,5
Työvoiman vähentämiseen liittyvät kustannukset	64,5
Sulkemiskustannukset	6,1
Käyttöpääoman lisäys	136,6
Rahoitusvelan pienentäminen	55,6
Yhteensä	441,7

Vuoden 1995 loppuun mennessä SEAT on jo suorittanut 67 prosenttia suunnitelman kokonaiskustannuksista ja melkein kaksi kolmasosaa suunnitellusta toiminnasta.

Kyseiset kustannukset rahoitetaan SEATin kyseisenä ajanjaksona tuottamalla kassavirralla, pääomalla, jonka VW-ryhmä siirtää tytäryhtiölleen, varojen myynnillä ja Espanjan viranomaisten myöntämällä rahoitustuella.

SEATin itse luomat varat

Yrityksen omat varat, jotka on saatu kaupallisesta toiminnasta tai muusta kuin tavanomaisesta toiminnasta (esimerkiksi varojen myynti VW-ryhmän ulkopuolelle, poistoerien ja muiden toimimattomien erien poistaminen), ovat arviolta 165 400 miljoonaa pesetaa, mikä on noin 37,4 prosenttia rakenneuudistustoiminnan kokonaiskustannuksista.

VW-ryhmän rahoitusosuudet

SEATin taloudellisen tilanteen huononeminen joulukuussa 1993 vaati hätätoimenpiteitä yrityksen osake-

pääoman pienenemisen pysäyttämiseksi ja sen nostamiseksi Espanjan lainsäädännön vaatimalle vähimmäistasolle, jotta SEATin tappiot voitaisiin korvata vuoden 1994 aikana. VW maksoi pois SEATin kaupallisia velkoja, joiden määrä oli 82 300 miljoonaa pesetaa. Lisäksi VW on hyväksynyt tytäryhtiölleen Saksasta lähetettyjen varaosien ja osien (moottorit mukaan lukien) hinnanalennuksen ja Landabenissa (Navarra) sijaitsevan SEATin autotehtaan sekä rahoitustytäryhtiön (FISEAT[®]) oston pääomansiirroilla SEATin itsenäisenä ryhmään kuuluvana yrityksenä harjoittamien tärkeimpien kaupallisten toimintojen olemassaolon jatkuvuuden varmistamiseksi.

Kyseiset vuoden 1993 joulukuun ja vuoden 1994 huhtikuun välillä käyttöön otetut toimenpiteet merkitsevät 51,2 prosentin osuutta rakenneuudistustoiminnan kokonaiskustannuksista ja ne esitetään seuraavassa taulukossa:

(miljardi pesetaa)	
Velkojen maksu ja pääoman korotus	82,3
Landabenin tehtaan osto	104,4
SEATin rahoitusyhtiön osto	17,6
VW:lle maksettavia korkoja koskeva tuki	(10,0)
Toimitusten hinnanalennukset	36,0 (× 4 vuotta) (¹)
VW:n kokonaisrahoitusosuus SEATille	203,0

(¹) VW-ryhmä suorittaa vuosittain 100 miljoonaa Saksan markan rahoitusosuuden vuosina 1994—1997 alennuksina ryhmän tavaranomituksista SEATille.

Espanjan viranomaisten myöntämä rahoitustuki

Espanjan viranomaisten rakenneuudistussuunnitelman hyväksi vuonna 1994 käyttöön ottamien tukitoimenpiteiden kokonaismäärä on 36 000 miljoonaa pesetaa, josta kansalliset viranomaiset myönsivät 30 000 miljoonaa ICO:n ja VW:n luottosopimuksen muodossa ja Katalonian itsehallintoviranomaiset 6 000 miljoonaa ICF:n ja VW:n luottosopimuksen muodossa.

Vuonna 1994 tehdyissä Espanjan viranomaisten, VW:n ja SEATin luottosopimuksissa määrättiin muun muassa seuraavaa:

— Ensimmäiseksi VW:n oli heti siirrettävä lainojen koko määrä SEATille (36 000 miljoonaa pesetaa). Kyseinen siirto toteutettiin, kuten SEATin kirjanpidosta ilmenee.

- Toiseksi VW:n oli maksettava korkoa lainoista vuosien 1994—1997 aikana. Luottosopimusten johdosta saadun 36 000 miljoonan korot olivat vuoden 1997 lopussa 10 000 miljoonaa.
- Kolmanneksi Espanjan viranomaisten myöntämän tuen kokonaismäärä (eli 46 000 miljoonaa pesetaa) kattaa molemmat määrät eli päälainan ja korot, jotka VW olisi tavallisesti maksanut.

Vuosina 1995—1998 eri tukijärjestelmien mukaisesti myönnettävä 46 000 miljoonan pesetan määrä käytetään kyseisten lainojen pääoman (36 000 miljoonaa) ja korkojen (10 000 miljoonaa) maksamiseen. Tämän vuoksi karttunut korko hyödyttäisi Volkswagen AG:tä, jonka rahoitusosuus rakenneuudistussuunnitelmasta pieneni. Kyseinen 46 000 miljoonan pesetan valtion tuki on 10,4 prosenttia rakenneuudistuksen kokonaiskustannuksista.

Vaikka Espanjan hallitus on ilmoittanut komissiolle 5 päivänä lokakuuta 1995 päivätyllä kirjeellään aikomuksestaan olla muuttamatta nykyisiä tuki- ja luottosopimuksia, se on myös lisäksi ilmoittanut haluavansa ottaa rakenneuudistuksen kokonaiskustannukset perusteeksi Volkswagen/SEATille myönnettävälle tuelle. Espanjan viranomaiset ovat 20 päivänä lokakuuta 1995 päivätyssä kirjeessä suostuneet ottamaan kokonaiskustannukset perusteeksi, jotka yhteisö on arvioinut 441 700 miljoonaksi pesetaksi.

VI

VALTION TUEN ESIINTYMINEN

Ottaen huomioon SEATin valmistamien moottoriajoneuvojen tyyppisten ajoneuvojen kaupan määrä Euroopan talousalueella kaikki tuki yrityksen rakenteen uudistamiseksi voisi vääristää kilpailua ja vaikuttaa kauppaan perustamissopimuksen 92 artiklan 1 kohdan ja Euroopan talousalueesta tehdyn sopimuksen 61 artiklan 1 kohdan määräysten tarkoittamassa merkityksessä.

Aloittaessaan perustamissopimuksen 93 artiklan 2 kohdassa määrätyn menettelyn komissio mainitsi, että seuraavia Espanjan teollisuus- ja energiaministeriön Generalitat de Catalunyan suorittamia julkisista varoista saatuja rahoitusosuuksia VW-SEATin hyväksi oli tutkittava 92 artiklan määräysten yhteydessä:

- Teollisuus- ja energiaministeriön jo hyväksytyjen ohjelmien (SBT, PATI, PITMA) mukaisesti SEATille myöntämä 38 000 miljoonan tuki, jonka ennakkona oli ICO:n SEATin emoyhtiölle VW:lle myöntämä 30 000 miljoonan laina. ICO:n laina annettiin VW:lle ja se siirrettiin SEATille vuoden 1994 heinäkuussa.
- Generalitat de Catalunyan SEATille myöntämä 8 000 miljoonan pesetan (mukaan lukien yhteisön rakennerahaston kanssa rahoitettua 2 000 miljoonaa), jonka ennakkona oli ICF:n VW:lle myöntämä 6 000 miljoonan laina. ICF:n laina annettiin VW:lle ja se siirrettiin SEATille vuoden 1995 maaliskuussa.
- Vuonna 1994 myönnetty tuki 30:lle SEATille sijoitusten tukihankkeelle, jonka määrä oli 7 200 miljoonaa pesetaa ja joka oli edellä mainitun teollisuus- ja energiaministeriön sekä Generalitat de Catalunyan myöntämän 38 000 miljoonan pesetan tuen ensimmäinen erä.

Lisäksi komissio päätti muuttaa aikaisemman päätöksensä menettelyn aloittamisesta sen 27 päivänä kesäkuuta 1995 lähetetyn uuden ilmoituksen huomioon ottamiseksi, jolla Espanjan viranomaiset ilmoittivat komissiolle pitävänsä kyseisiä tukitoimenpiteitä EAT:n rakenneuudistukseen myönnettävänä tukena.

Tutkittuaan Espanjan viranomaisten toimittamia, asiaa koskevia tietoja komissio vahvistaa mielipiteensä siitä, että tuki VW-SEATin hyväksi, johon Espanjan viranomaiset ovat sitoutuneet 11 päivänä ja 29 päivänä heinäkuuta 1994 tehdyillä sopimuksilla, sekä Volkswagen AG:lle sillä edellytyksellä myönnettyt lainat, että kyseiset lainat ovat myöhemmin myönnettävän tuen ennakkoa, ovat 92 artiklan 1 kohdassa tarkoitettua tukea:

- Ensimmäiseksi, koska tukisopimuksissa määrätään, että jos hankkeet toteutetaan suunnitellun aikataulun mukaisesti, tuki, johon viranomaiset ovat sitoutuneet, olisi riittänyt kattamaan kaikki lainoihin liittyvät kustannukset. Tämän vuoksi VW ei periaatteessa maksa lainoja, korkoja eikä muita lisäkustannuksia takaisin, ellei se jätä hankkeita toteuttamatta, kuten se oli ilmoittanut Espanjan viranomaisille, eikä kykene korvaamaan niitä vastaavilla hankkeilla.
- Toiseksi, koska lainansaaja (VW) on vahvistanut, että se ei ole maksanut eikä siltä ole peritty ICO:n kanssa tehdyssä luottosopimuksessa määrätyn ensimmäisen maksuerän korkoa (viivästyskorko mukaan lukien).
- Kolmanneksi, koska sekä ICO:n että ICF:n kanssa tehdyissä luottosopimuksissa määrätään, että
 - a) lainat myönnetään tuen maksuerien ennakkona;

- b) jos sopimuksen tiettyjä lausekkeita ei voida noudattaa oikeudellisten tai muiden esteiden vuoksi, muut lausekkeet ovat edelleen voimassa ja sopimuspuolten on sovittava vastaavista tukijärjestelmistä tai samanlaisista eduista;
- c) SEATin on siirrettävä saamansa tuki luottolaitoksille takuuna sopimuksista johtuvista VW:n maksusitoumuksista;
- d) VW ei ole vastuussa tuen myöntämisessä ja maksamisessa tapahtuvien viivästysten johdosta maksettavasta korosta;
- e) tuen erien siirrolla tapahtuvan velan takaisinmaksun aikataulu on joustava.

- Neljänneksi SEATin vuosien 1994 ja 1995 kirjanpidossa ICO:n (30 000 miljoonaa pesetaa) ja ICF:n (6 000 miljoonaa) myöntämät lainat on luokiteltu otsikkoon "peruuttamaton tuki" alle.
- Viidenneksi, koska teollisuus- ja energiaministeriön (38 000 miljoonaa pesetaa) ja Generalitat de Catalunyan (8 000 miljoonaa pesetaa) myöntämää tukea laskettiin niin, että se olisi samansuuruinen kuin SEATin saama nettotuki (36 000 miljoonaa pesetaa kahden VW:lle myönnetyn markkinaehtoisin lainan muodossa) ja korko, joka VW:n olisi maksettava ICO:lle ja ICF:lle (8 000 miljoonaa), kunnes kyseiset lainat muutettaisiin lopullisesti SEATille myönnettäväksi tueksi.
- Kuudenneksi kyseessä oleva tuki on laskenut SEATin ja Volkswagenin, jotka toimivat aktiivisesti Euroopan talousalueen henkilöautojen ja kaupallisten autojen markkinoilla, rakenneuudistussuunnitelman kustannuksia ja antanut keinotekoisin taloudellisen edun SEATille ja sen emoyhtiölle, Volkswagenille.

Tämän vuoksi kansallisten viranomaisten ja itsehallintoviranomaisten SEATille Volkswagenin kautta myöntämä 36 000 miljoonan pesetan tuki ja VW:lle myönnetty, karttuneiden korkojen maksamiseksi tarkoitettu 10 000 miljoonan tuki luokitellaan valtion tueksi perustamissopimuksen 92 artiklan 1 kohdan sekä Euroopan talousalueesta tehdyn sopimuksen 61 artiklan 1 kohdan mukaisesti.

VII

LAITON VALTION TUKI

Lisäksi Espanjan hallitus on toiminut perustamissopimuksen 93 artiklan 3 kohdan määräysten vastaisesti, kun se ei ole ilmoittanut Volkswagenille ja SEATille myönnet-

tävästä tuesta. Koska Espanjan viranomaiset eivät ole ilmoittaneet tukitoimenpiteistä ennakkoon, komissio ei voinut esittää niitä koskevaa lausuntoaan ennen kuin ne otettiin käyttöön vuonna 1994. Tuki on siten laitton, koska se myönnettiin 93 artiklan 3 kohdan määräysten vastaisesti.

VIII

TUEN SOVELTUUVUUS

Perustamissopimuksen 92 artiklan 1 kohdassa määrätään periaatteesta, että jollei toisin määrätä, tuki, joka vääristää tai uhkaa vääristää kilpailua suosimalla jotakin yritystä tai tuotannonalaa, ei sovellu yhteismarkkinoille, siltä osin kuin se vaikuttaa jäsenvaltioiden väliseen kauppaan. Kuitenkin 92 artiklan 2 ja 3 kohdassa määrätään tapauksista, joissa kyseinen tuki hyväksytään tai voidaan hyväksyä.

Perustamissopimuksen 92 artiklan 2 kohdassa määrätään tietyistä yhteismarkkinoille soveltuvista tukimuodoista. Mitään näistä ei voida soveltaa käsiteltävänä olevaan tukeen, kun otetaan huomioon kyseessä olevan tuen laji, sijainti ja tarkoitus.

Perustamissopimuksen 92 artiklan 3 kohdassa määrätään tiettyjen tukimuotojen soveltuvuudesta yhteismarkkinoille. Soveltuvuus on arvioitava koko yhteisön eikä vain yhden jäsenvaltion kannalta. Yhteismarkkinoiden moitteettoman toiminnan säilyttämiseksi ja perustamissopimuksen 3 artiklan g alakohdassa määrätty periaatteet huomioon ottaen 92 artiklan 3 kohdassa määrättyjä poikkeuksia 92 artiklan 1 kohdassa määrätystä periaatteesta on tulkittava ahtaasti arvioitaessa tukiohjelmaa tai yksittäistä tukea.

Komissio on erityisesti antanut moottoriajoneuvoteollisuutta koskevan yhteisön kehityksen, jossa määrätään perusteista tuen yhteismarkkinoille soveltuvuuden arvioimiseksi kyseisellä alalla, rajoittaen näin 92 artiklan 3 kohdan määräysten tulkinta-alaa.

Espanjan viranomaisten vuoden 1994 heinäkuussa käyttöön ottamat tukitoimenpiteet SEATin hyväksi ovat merkittävä esimerkki moottoriajoneuvoteollisuudelle myönnettävästä valtion tuesta.

Lisäksi Espanjan viranomaiset ilmoittivat 27 päivänä kesäkuuta 1995, että kyseisiä toimenpiteitä olisi pidettävä SEATin rakenneuudistukselle myönnettävänä tukena. Kyseisiä seikkoja tutkittuaan komissio hyväksyy SEATille myönnetyn tuen yrityksen rakenneuudistukseen tarkoitettuna tukena, koska SEAT suoritti sentyyppisen mittavan toimen, jossa tuen osuus oli merkittävä.

SEATin hyväksi käyttöön otettuja tukitoimenpiteitä on siten tutkittava moottoriajoneuvoteollisuudelle myönnettävää valtion tukea koskevan yhteisön kehityksen⁽¹⁾ sekä vaikeuksissa olevien yritysten pelastamista ja rakenneuudistusta koskevien yhteisön suuntaviivojen⁽²⁾ yhteydessä. Tuen soveltuvuutta on arvioitava sen ajankohdan mukaisesti, jolloin tuki myönnettiin laittomasti, eli vuoden 1994 heinäkuun tilanteen mukaan, ottaen tarvittaessa huomioon rakenneuudistussuunnitelman myöhemmät muutokset.

Moottoriajoneuvoteollisuudelle myönnettävää valtion tukea koskeva yhteisön kehitys

Kyseisessä kehityksessä määrätään, että periaatteessa pelastamiselle ja rakenneuudistukselle voidaan myöntää valtion tukea ainoastaan poikkeuksellisissa olosuhteissa. Tuen on oltava sidoksissa tyydyttävään suunnitelmaan, ja se voidaan myöntää vain silloin, kun valmistajan pitämisestä markkinoilla ja sen elinkelpoisuuden palauttamisesta on hyötyä yhteisön etua ajatellen. On välttämätöntä varmistaa, että edunsaaja ei kasvata markkinaosuuttaan tuen avulla sellaisten kilpailijoiden kustannuksella, jotka eivät saa minkäänlaista tukea. Jos tietyillä yrityksillä on vielä liikatuotantokäyttöön liittyviä ongelmia, esimerkiksi kaupallisten ajoneuvojen alalla, komissio voi vaatia, että tuotantokäyttöä pienennetään, tarkoituksena alan yleinen elvyttäminen.

Vaikeuksissa olevien yritysten pelastamista ja rakenneuudistusta koskevat yhteisön suuntaviivat

Kyseisissä suuntaviivoissa määrätyn yleisperiaatteen mukaisesti rakenneuudistusten myöntäminen sallitaan muodostaan riippumatta ainoastaan silloin, kun siitä on hyötyä yhteisölle ja se on sidoksissa toteutuskelpoiseen elvytys- tai rakenneuudistussuunnitelmaan, josta on yksityiskohtaisesti ilmoitettu komissiolle. Rakennusuudistussuunnitelmille on määrätty seuraavat edellytykset:

- 1) suunnitelman on palautettava yrityksen pitkän aikavälin elinkelpoisuus ja maksuvalmius kohtuullisessa ajassa ja tosiasioihin perustuvien odotusten perusteella tulevien toimintaedellytysten osalta; tämän vuoksi tukea ei periaatteessa pitäisi myöntää kuin yhden kerran;
- 2) suunnitelman on mahdollisuuksien mukaan poistettava tuen kielteiset vaikutukset kilpailijoita kohtaan;
- 3) tuen määrä ja voimakkuus on rajoitettava rakenneuudistuksen toteuttamiseksi tarvittavaan vähimmäismäärään ja ne on suhteutettava komission näkökulman perusteella odotettavissa olevaan hyötyyn.

Tutkittuaan SEATin rakenneuudistussuunnitelmaa ja sen soveltamista vuoden 1995 lokakuuhun asti komissio on tullut siihen päätelmään, että seuraavia yleisiä ja alakohdittaisia edellytyksiä on noudatettu.

1) Elinkelpoisuuden palauttaminen

Rakenneuudistussuunnitelman tärkein tavoite oli SEATin elinkelpoisuuden palauttaminen. Komissio myöntää, että suunnitelma oli riittävä yrityksen elinkelpoisuuden palauttamiseksi kohtuullisessa ajassa, ja ottaa huomioon, että vuoden 1995 lokakuun taloudellisesta tilanteesta ilmenee, että työvoiman huomattavasta vähentämisestä, uusista sijoituksista ja tuesta huolimatta yritys ei tuota voittoa vuoteen 1997 asti. Silloinkin voitot ovat vaatimattomia (noin 2 200 miljoonaa pesetaa ennen veroja). PR 43:n mukaisesti kassavirran pitäisi olla ylijäämäinen vuodesta 1995 lähtien, ja sen avulla voidaan vuosittain vähentää jäljelle jääneiden lainojen määriä.

Operatiivisen voiton ja tappion (eli yrityksen tärkeimmän toiminta-alan) kehityksen yhteydessä vuoden 1995 ensimmäisen puolivuotiskauden määrät ovat edelleen kyseisen vuoden tuloarvion mukaisia, ja niistä ilmenee SEATin tilanteen parantuminen. Lisäksi kyseisessä tuloarviossa ennustetaan SEATin maksuvalmiuden paranemista vuoden lopussa, joten yrityksellä ei pitäisi olla lyhyen aikavälin maksuvalmiusvaikeuksia. Kuitenkin näyttää siltä, ettei kaikkia PR 43:ssa ennustettuja parannuksia (myynti kolmansille markkinoille, varojen myynti, uusien mallien laskeminen markkinoille) ole saavutettu vuonna 1995. Ottaen huomioon, että yrityksen pääoman rakenteen heikkous on yhä vakava ongelma, uusien pääomansiirtojen tarvetta vuonna 1996 tai 1997 ei voida sulkea pois. Koska rakenneuudistustuki on toimi, jota ei toisteta, on oletettava, että osakkaat korvaavat yrityksen mahdollisen pääomanvajauksen tulevina vuosina, kuten Espanjan viranomaisten viimeisimmässä, 20 päivänä lokakuuta 1995 päivättyssä kirjeessä vahvistettiin.

SEAT on myös edistynyt huomattavasti tuotantokäyttöön ja laadun parantamisessa. Yrityksen tavoitteena on saavuttaa vuoden 1997 loppuun mennessä tuotannon keskitaso, joka on 42 ajoneuvoa työntekijää kohti verrattuna vuonna 1993 saavutettuun keskitasoon 21,9 ajoneuvoa työntekijää kohti. Itse asiassa SEATin rakenneuudistussuunnitelmassa Martorellin vuoden 1997 tavoitteeksi määrätyn tuotantotason ansiosta tehtaasta tulee Länsi-Euroopan tuottavimpia. Tehtaassa suoritettujen laaduntarkastuksen tuloksista ilmenee, että tilanne on parantunut asteittain, ja lopullisena tavoitteena on ryhmän laatutason saavuttaminen. Ajoneuvon takuun piiriin kuuluvien korjausten osalta odotetaan 40 prosentin parannusta.

⁽¹⁾ EYVL N:o C 123, 18.5.1989, s. 3

⁽²⁾ EYVL N:o C 368, 23.12.1994, s. 12

Komissio katsoo lisäksi, että käyttöön otettujen tai suunnitteilla olevien tutkimus- ja kehityshankkeiden ansiosta tuotteet, tuotantovälineet ja yrityksen tulokset sijoittuvat Euroopan autoteollisuuden saavuttamalle yleistasolle.

Tämän vuoksi ja olettaen, että rakenneuudistussuunnitelma otetaan käyttöön kokonaisuudessaan ja että Euroopan automarkkinat eivät ajaudu taantumaa, komissio on vakuuttunut siitä, että SEAT on elinkel-poinen ajoneuvoteollisuuden kovan kilpailun alalla.

2) Kilpailun vääristymien välttäminen

Vuonna 1993, jona SEATin vaikeudet alkoivat, uusien autojen myynti Länsi-Euroopassa väheni huomattavasti eli 15 prosentilla (25,4 prosentilla Espanjassa) 11,45 miljoonaan yksikköön, mikä merkitsi sodanjälkeisen ajan jyrkintä taantumaa. Sitä seuranneen erittäin alhaisen tuotantokyvyn käyttöä johdosta melkein kaikki valmistajat kärsivät tappioita kyseisenä vuonna.

Komissio katsoo, että vuodesta 1993 lähtien Euroopan talousalueen autoteollisuus on kärsinyt rakenteellisesta liikatuotantokapasiteetista ja että kuluu vuosia ennen kuin uusien henkilöautojen rekisteröinti Länsi-Euroopassa pääsee taas ennätykselliselle tasolle. Samaan aikaan autojen tuotantokäyvä Euroopassa kasvaa yhä enemmän japanilaisten valmistajien asteittaisen vakiintumisen ja muiden tehdassiirtojen johdosta.

Vuonna 1993 SEAT myi 290 155 Martorellin ja Zona Francan tehtaissa valmistettua "SEAT"-ajoneuvoa sekä 175 684 Landabenin tehtaassa (joka sijaitsee Navarrassa ja kuuluu SEATille vielä tämän vuoden aikana) valmistettua "Volkswagen Polo" -ajoneuvoa. Kuten edellä todettiin, yrityksen kirjanpidosta kyseisen vuoden lopussa ilmeni yli 150 000 miljoonan pesetan tappiot. SEATin markkinaosuus vuonna 1993 — eli rakenneuudistustoimien alkaessa — oli 2,73 prosenttia myynnistä Euroopan markkinoilla.

SEATin rakenneuudistussuunnitelman tutkimus on osoittanut, että VW-ryhmä osallistuu tarmokkaasti Euroopan autoteollisuuden rakenneuudistukseen. Zona Francan tehtaan väistämätön sulkeminen, joka voidaan korvata vain osittain muiden tehtaiden tuotantokyvyn lisäämisellä, merkitsee SEATin tuotantokyvyn pienenemistä 29 prosentilla ja VW-ryhmän tuotantokyvyn pienenemistä 5 prosentilla.

Laskelmien mukaan SEATin tämänhetkinen tuotanto- ja myyntisuunnitelma (PR 43) ei kasvata yrityksen markkinaosuutta Euroopan talousalueella sellaisten kilpailijoiden kustannuksella, jotka eivät saa tukea. Ennusteiden mukaan yrityksen markkinaosuus ei ylitä vuoden 1993 markkinaosuutta (2,73 prosenttia).

3) Rakenneuudistuksen kustannuksiin ja hyötyyn subteutettu tuki

Tuen määrä (46 000 miljoonaa pesetaa) ja voimakkuus (10,4 prosenttia rakenneuudistuksen kokonaiskustan-

nuksista) ovat komission mielestä välttämättömiä rakenneuudistuksen toteuttamiseksi. Tuen voimakkuus ei myöskään ylitä SEATin tuotantokyvyn vähentämistä.

Tuen edunsaajat — SEAT lainan ja VW korkojen osalta — osallistuvat voimakkaasti rakenneuudistuksen kustannusten rahoitukseen. Komissio on erityisesti voinut määrittää Volkswagenin suorittamat pääomansiirrot (katso osasto V).

Komissio on myös todennut, että toimet, joihin rakenneuudistus perustuu ja joiden toteuttamiseen tuki myönnetään, ovat välttämättömiä rakenneuudistussuunnitelman yleisten tavoitteiden saavuttamiseksi. Rakenneuudistuksen ja siihen kuuluvien sijoitusten osalta laskettu rahamäärä on komission mielestä tarpeellinen. Kyseisen määrän rakenne on järkevä, ja siihen liittyy tosiasioihin perustuva yritys SEATin elinkel-poisuuden palauttamiseksi kilpailevalla autoteollisuuden alalla.

Itse asiassa sen jälkeen, kun tavoite palauttaa yritykselle vähimmäisliikkumavara, jonka avulla se pystyy harjoittamaan toimintaansa, on saavutettu, rakenneuudistuksen tarkoituksena on

- pienentää tuotantokäyvä keskittämällä ajoneuvojen tuotanto nykyaikaiseen Martorellin tehtaaseen,
- säättää yrityksen työvoiman määrää — yhteiskunnallisesti hyväksyttävien edellytyksin — uuden tuotantokäyvä tason ja uusien tuotantotavoitteiden mukaisesti,
- kouluttaa työvoimaa uusien tekniikkojen ja järjestelmien käytössä,
- sijoittaa voimakkaasti CAD-CAM- ja CIM-järjestelmiin sekä jot-tuotantojärjestelmään,
- sijoittaa teknisen laskennan laitteisiin ja käyvä SEATin teknisessä keskuksessa,
- kehittää uusia tuotteita yhteistyössä VW-ryhmän kanssa.

Kokonaisuudessaan kyseisiä ponnistuksia pidetään yhtenäisinä, tarpeellisinä ja riittävinä.

Vaikka rakenneuudistussuunnitelmassa ennakoidaan SEATin rahoitusvelan pienenemistä, on kiinnitettävä huomiota siihen, että rahoituskulut pysyvät korkeina vuoden 1997 jälkeen ja estävät SEATin sijoittumisen alan keskitason yläpuolelle maksuvalmiuden osalta.

PÄÄTELMÄT JA EHDOT

Komissio katsoo, että Espanjan viranomaisten SEATin rakenneuudistussuunnitelmalle myöntämä tuki on pelastamiselle ja rakenneuudistukselle myönnettävää valtion tukea koskevien yhteisön suuntaviivojen ja moottoriajoneuvoteollisuudelle myönnettävää valtion tukea koskevan yhteisön kehityksen mukainen.

Vaikeuksissa olevien yritysten pelastamiselle ja rakenneuudistukselle myönnettävää valtion tukea koskevien suuntaviivojen sekä niiden soveltamisen mukaisesti mootoriajoneuvoteollisuudelle myönnettävää rakenneuudistustukea koskevissa tapauksissa komission on valvottava, että sen päätelmät pitävät paikkansa, kunnes rakenneuudistus-suunnitelma on toteutettu kokonaisuudessaan. Tämän vuoksi komission myönteinen päätös on ehdollinen ja riippuu tiettyjen edellytysten täyttämisestä, joiden tarkoituksena on estää tuen kielteisiä vaikutuksia alalla. Tuen kaupankäyntiä vääristävä vaikutus riippuu osittain siitä, toteutetaanko rakenneuudistus suunnitelman mukaisesti ja suunnitellussa määräajassa. Espanjan viranomaisten olisi erityisesti valvottava, että yritys sulkee Zona Francan maalausverstaan peruuttamattomasti ja suunnitellussa määräajassa ja että vuoden 1997 lopussa SEATin tekninen tuotantokkyky ei ylitä 2 125:tä yksikköä päivässä eikä VW:n tuotantokkyky 11 813:a yksikköä päivässä. Lisäksi rakenneuudistussuunnitelmaa on sovellettava muutettuna (PR 43) versiona kokonaisuudessaan ja valvotusti. Lopuksi mitään uutta tukea ei saa enää myöntää SEATille tai sen Espanjassa sijaitseville tytäryhtiöille suunnitelman toteuttamiseksi. Komissio muistuttaa myös siitä, että vaikeuksissa olevien yritysten pelastamista ja rakenneuudistusta koskevien yhteisön suuntaviivojen mukaisesti rakenneuudistustukea ei voida yleensä myöntää kuin kerran,

ON TEHNYT TÄMÄN PÄÄTÖKSEN:

1 artikla

1. SEAT S.A:n rakenneuudistussuunnitelman tukemiseksi myönnetty, alla luetellut tuet ovat Euroopan yhteisön perustamissopimuksen 92 artiklan 3 kohdan c alakohdan sekä Euroopan talousalueesta tehdyn sopimuksen 61 artiklan 3 kohdan c alakohdan mukaisia:

- 38 000 miljoonan Espanjan pesetan tuki, jonka teollisuus- ja energiaministeriö myönsi SEATille ja josta 30 000 miljoonaa pesetaa myönnettiin laittomasti,
- 8 000 miljoonan pesetan tuki (mukaan lukien 2 000 miljoonaa pesetaa yhteisön rakennerahastosta), jonka Generalitat de Catalunya myönsi VW-SEATille ja josta 6 000 miljoonaa myönnettiin laittomasti,

Edellyttäen, että seuraavat ehdot ja velvoitteet täytetään:

- a) VW-SEAT ei muuta SEATin rakenneuudistussuunnitelman (PR 42, sellaisena kuin se on muutettuna PR

43:lla) yleistä sisältöä eikä sen toteuttamisaikataulua sekä varmistaa erityisesti, että

- Zona Francan tehtaan maalausverstaas suljetaan ja puretaan ennen 31 päivää joulukuuta 1996, kuten komissiolle on ilmoitettu,
 - SEATin tehtaiden tuotantokkykyä ei lisätä millään tavoin nykyiseen tasoon verrattuna ennen 1 päivää tammikuuta 1998,
 - komission tietoon saatettu SEATin sijoitusohjelma toteutetaan kaikilta osiltaan;
- b) tukea käytetään ainoastaan SEAT S.A:n rakenneuudistussuunnitelmaan;
- c) SEAT S.A:lle ja sen Espanjassa oleville tytäryhtiöille ei myönnetä mitään ylimääräistä tukea kyseessä olevaan rakenneuudistussuunnitelmaan pääomansiirron tai minkä tahansa vapaaehtoisen tuen muodossa;
- d) Volkswagen-ryhmä ei korvaa vuoden 1997 lopussa tapahtuvaa tuotantokyvyn laskua laajennuksilla, joista ei ole tiedotettu komissiolle; ryhmän tekninen tuotantokkyky pysyy rajoitettuna 11 813 yksikköön päivässä.

2. Espanjan on toimitettava komissiolle vuotuinen kertomus muutetun rakenneuudistussuunnitelman (PR 43) toteuttamisesta, kustannusten kehityksestä, tuen siirrosta asianomaisille yrityksille, myönnettyjen kahden julkisen lainan takaisinmaksusta ja määrättyjen ehtojen noudattamista. Kyseinen kertomus sekä SEAT S.A:n vuosikertomus on lähetettävä viimeistään ennen kyseistä kirjanpituvuotta seuraavan toukokuun loppua.

2 artikla

Espanja ilmoittaa komissiolle kuukauden kuluessa tämän päätöksen tiedoksi antamisesta sen noudattamiseksi toteuttamistaan toimenpiteistä.

3 artikla

Tämä päätös on osoitettu Espanjan kuningaskunnalle.

Tehty Brysselissä 31 päivänä lokakuuta 1995.

Komission puolesta
Karel VAN MIERT
Komission jäsen