

Sommaire

I Actes dont la publication est une condition de leur applicabilité

- * Règlement (CE) n° 617/96 de la Commission, du 3 avril 1996, relatif au classement de certaines marchandises dans la nomenclature combinée 1
- * Règlement (CE) n° 618/96 de la Commission, du 3 avril 1996, relatif au classement de certaines marchandises dans la nomenclature combinée 3
- * Directive 96/21/CE du Conseil, du 29 mars 1996, modifiant la directive 94/54/CE de la Commission relative à l'indication sur l'étiquetage de certaines denrées alimentaires d'autres mentions obligatoires que celles prévues par la directive 79/112/CEE..... 5

*II Actes dont la publication n'est pas une condition de leur applicabilité***Commission**

96/257/CE:

- * Décision de la Commission, du 31 octobre 1995, concernant les aides accordées par l'Espagne à SEAT SA, société membre du groupe Volkswagen (!) 7

Rectificatifs

- * Rectificatif au règlement (CE) n° 478/96 de la Commission, du 18 mars 1996, modifiant le règlement (CE) n° 3238/94 portant la détermination et la gestion des éléments mobiles applicables à certaines marchandises originaires de Pologne, de Hongrie, de Roumanie, de Bulgarie, de République tchèque et de République slovaque, de Lituanie, de Lettonie et d'Estonie, résultant de la transformation de produits agricoles visés à l'annexe du règlement (CE) n° 3448/93 du Conseil (JO n° L 68 du 19.3.1996)..... 20

(!) Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE

I

(Actes dont la publication est une condition de leur applicabilité)

RÈGLEMENT (CE) N° 617/96 DE LA COMMISSION**du 3 avril 1996****relatif au classement de certaines marchandises dans la nomenclature combinée**

LA COMMISSION DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES,

vu le traité instituant la Communauté européenne,

vu le règlement (CEE) n° 2658/87 du Conseil, du 23 juillet 1987, relatif à la nomenclature tarifaire et statistique et au tarif douanier commun ⁽¹⁾, modifié en dernier lieu par le règlement (CE) n° 586/96 de la Commission ⁽²⁾, et notamment son article 9,

considérant que, afin d'assurer l'application uniforme de la nomenclature combinée annexée au règlement précité, il y a lieu d'arrêter des dispositions concernant le classement des marchandises reprises à l'annexe du présent règlement;

considérant que le règlement (CEE) n° 2658/87 a fixé les règles générales pour l'interprétation de la nomenclature combinée; que ces règles s'appliquent également à toute autre nomenclature qui la reprend, même en partie ou en y ajoutant éventuellement des subdivisions, et qui est établie par des réglementations communautaires spécifiques, en vue de l'application de mesures tarifaires ou autres dans le cadre des échanges de marchandises;

considérant que, en application desdites règles générales, les marchandises décrites dans la colonne 1 du tableau repris à l'annexe du présent règlement doivent être classées dans les codes NC correspondants indiqués dans la colonne 2 et ceci en vertu des motivations indiquées dans la colonne 3;

considérant qu'il est opportun que les renseignements tarifaires contraignants, donnés par les autorités douanières des États membres en matière de classement des marchandises dans la nomenclature douanière et qui ne

sont pas conformes au droit établi par le présent règlement puissent continuer à être invoqués par leur titulaire pendant une période de trois mois, conformément aux dispositions de l'article 12 paragraphe 6 du règlement (CEE) n° 2913/92 du Conseil, du 12 octobre 1992, établissant le code des douanes communautaire ⁽³⁾;

considérant que les dispositions du présent règlement sont conformes à l'avis de la section de la nomenclature tarifaire et statistique du comité du code des douanes,

A ARRÊTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

Article premier

Les marchandises décrites dans la colonne 1 du tableau repris à l'annexe doivent être classées dans la nomenclature combinée dans les codes NC correspondants indiqués dans la colonne 2 dudit tableau.

Article 2

Les renseignements tarifaires contraignants, donnés par les autorités douanières des États membres qui ne sont pas conformes au droit établi par le présent règlement, peuvent continuer à être invoqués, conformément aux dispositions de l'article 12 paragraphe 6 du règlement (CEE) n° 2913/92, pendant une période de trois mois.

Article 3

Le présent règlement entre en vigueur le vingt et unième jour suivant celui de sa publication au *Journal officiel des Communautés européennes*.

⁽¹⁾ JO n° L 256 du 7. 9. 1987, p. 1.

⁽²⁾ JO n° L 84 du 3. 4. 1996, p. 18.

⁽³⁾ JO n° L 302 du 19. 10. 1992, p. 1.

Le présent règlement est obligatoire dans tous ses éléments et directement applicable dans tout État membre.

Fait à Bruxelles, le 3 avril 1996.

Par la Commission

Mario MONTI

Membre de la Commission

ANNEXE

Désignation des marchandises	Classement Code NC	Motivation
(1)	(2)	(3)
Orgue électronique portable pour enfants, en matière plastique colorée, alimenté par piles, équipé de 32 touches de dimensions réduites et de boutons de commande pour le rythme, le mode d'exécution, le volume, la puissance et la reproduction du son d'autres instruments	9503 50 00	Le classement est déterminé par les dispositions des règles générales 1 et 6 pour l'interprétation de la nomenclature combinée, par la note 1 c) du chapitre 92 ainsi que par le libellé des codes NC 9503 et 9503 50 00. L'article en question n'est pas un instrument de musique au sens du chapitre 92 en raison de sa conception et de sa taille limitée

RÈGLEMENT (CE) N° 618/96 DE LA COMMISSION

du 3 avril 1996

relatif au classement de certaines marchandises dans la nomenclature combinée

LA COMMISSION DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES,
vu le traité instituant la Communauté européenne,

vu le règlement (CEE) n° 2658/87 du Conseil, du 23 juillet 1987, relatif à la nomenclature tarifaire et statistique et au tarif douanier commun ⁽¹⁾, modifié en dernier lieu par le règlement (CE) n° 586/96 de la Commission ⁽²⁾, et notamment son article 9,

considérant que, afin d'assurer l'application uniforme de la nomenclature combinée annexée au règlement précité, il y a lieu d'arrêter des dispositions concernant le classement des marchandises reprises à l'annexe du présent règlement;

considérant que le règlement (CEE) n° 2658/87 a fixé les règles générales pour l'interprétation de la nomenclature combinée; que ces règles s'appliquent également à toute autre nomenclature qui la reprend, même en partie ou en y ajoutant éventuellement des subdivisions, et qui est établie par des réglementations communautaires spécifiques, en vue de l'application de mesures tarifaires ou autres dans le cadre des échanges de marchandises;

considérant que, en application desdites règles générales, les marchandises décrites dans la colonne 1 du tableau repris à l'annexe du présent règlement doivent être classées dans les codes NC correspondants indiqués dans la colonne 2 et cela en vertu des motivations indiquées dans la colonne 3;

considérant qu'il est opportun que les renseignements tarifaires contraignants, donnés par les autorités douanières des États membres en matière de classement des marchandises dans la nomenclature douanière et qui ne

sont pas conformes au droit établi par le présent règlement, puissent continuer à être invoqués par leur titulaire pendant une période de trois mois, conformément aux dispositions de l'article 12 paragraphe 6 du règlement (CEE) n° 2913/92 du Conseil, du 12 octobre 1992, établissant le code des douanes communautaire ⁽³⁾;

considérant que les mesures prévues au présent règlement sont conformes à l'avis de la section «nomenclature tarifaire et statistique» du comité du code des douanes,

A ARRÊTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

Article premier

Les marchandises décrites dans la colonne 1 du tableau repris en annexe doivent être classées dans la nomenclature combinée dans les codes NC correspondants indiqués dans la colonne 2 dudit tableau.

Article 2

Les renseignements tarifaires contraignants, donnés par les autorités douanières des États membres qui ne sont pas conformes au droit établi par le présent règlement, peuvent continuer à être invoqués, conformément aux dispositions de l'article 12 paragraphe 6 du règlement (CEE) n° 2913/92, pendant une période de trois mois.

Article 3

Le présent règlement entre en vigueur le vingt et unième jour suivant celui de sa publication au *Journal officiel des Communautés européennes*.

Le présent règlement est obligatoire dans tous ses éléments et directement applicable dans tout État membre.

Fait à Bruxelles, le 3 avril 1996.

Par la Commission

Mario MONTI

Membre de la Commission

⁽¹⁾ JO n° L 256 du 7. 9. 1987, p. 1.

⁽²⁾ JO n° L 84 du 3. 4. 1996, p. 18.

⁽³⁾ JO n° L 302 du 19. 10. 1992, p. 1.

ANNEXE

Description de la marchandise	Classement Code NC	Motivation
(1)	(2)	(3)
<p>1. Magazine d'astrologie mensuel, constitué d'une simple feuille de papier de 79 mm sur 505 mm, enroulée sur elle-même, imprimée sur les deux faces, comportant des prévisions astrologiques (mensuelles et quotidiennes) et des numéros de chance pour les jeux de hasard, illustrée ou non.</p> <p>Le magazine en rouleau est protégé par un tube en matière plastique transparente.</p> <p>Chaque mois, quatre magazines identiques en texte, image et couleur sont proposés à la vente dans un présentoir en carton imprimé et illustré en couleur, portant l'indication du mois correspondant. Le présentoir est subdivisé en douze cases correspondant aux signes du zodiaque.</p>	4902 90 30	Le classement est déterminé par les dispositions des règles générales 1 et 6 pour l'interprétation de la nomenclature combinée ainsi que par le libellé des codes NC 4902, 4902 90 et 4902 90 30.
<p>2. Livre d'images pour enfants (30 cm × 40 cm) constitué de quatre feuilles épaisses cartonnées, illustré par des dessins relatifs à la fête de Noël.</p> <p>Les pages intérieures comportent des illustrations de Noël en couleur et des partitions musicales et vocales à chaque double page.</p> <p>La dernière feuille (qui sert de couverture), d'un centimètre d'épaisseur, est illustrée au recto, par un sapin de Noël décoré de boules multicolores renfermant chacune une ampoule. Cette feuille intègre un micro haut-parleur et un module électronique permettant, par pression sur une touche, d'entendre les mélodies et d'éclairer les boules.</p>	4903 00 00	Le classement est déterminé par les dispositions des règles générales 1 et 3 b) pour l'interprétation de la nomenclature combinée, par la note 6 du chapitre 49 ainsi que par le libellé du code NC 4903 00 00.
<p>3. Mobiles musicaux pour bébés, à l'état démonté, se composant:</p> <ul style="list-style-type: none"> — d'une bride de suspension munie d'un dispositif de fixation, en matière plastique, — d'une boîte à musique à mécanisme à ressort, remontable, — d'un mobile constitué de deux arceaux croisés en matière plastique, comportant, accrochées à l'aide d'un fil à leurs différents points d'intersection et extrémités, des figurines (lapin, canard, grenouille) en matières textiles, rembourrées, représentant des animaux et portant des vêtements humains. <p>Remontée, la boîte à musique joue une mélodie et fait tourner le mobile.</p>	9503 50 00	<p>Le classement est déterminé par les dispositions des règles générales 1, 2 a), 3 b) et 6 pour l'interprétation de la nomenclature combinée ainsi que par le libellé des codes NC 9503 et 9503 50 00.</p> <p>La marchandise est conçue pour amuser les bébés en particulier compte tenu de la présence de la boîte à musique.</p>

DIRECTIVE 96/21/CE DU CONSEIL

du 29 mars 1996

modifiant la directive 94/54/CE de la Commission relative à l'indication sur l'étiquetage de certaines denrées alimentaires d'autres mentions obligatoires que celles prévues par la directive 79/112/CEE

LE CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE,

vu le traité instituant la Communauté européenne,

vu la directive 79/112/CEE du Conseil, du 18 décembre 1978, relative au rapprochement des législations des États membres concernant l'étiquetage et la présentation des denrées alimentaires destinées au consommateur final ainsi que la publicité faite à leur égard⁽¹⁾, et notamment son article 4 paragraphe 2,vu la directive 94/35/CE du Parlement européen et du Conseil, du 30 juin 1994, concernant les édulcorants destinés à être employés dans les denrées alimentaires⁽²⁾, et notamment son article 6,

vu la proposition de la Commission,

considérant que l'annexe de la directive 94/54/CE de la Commission, du 18 novembre 1994, relative à l'indication sur l'étiquetage de certaines denrées alimentaires d'autres mentions obligatoires que celles prévues dans la directive 79/112/CEE du Conseil⁽³⁾ contient la liste des denrées alimentaires dont l'étiquetage doit comporter une ou des mentions obligatoires complémentaires;

considérant que la présente directive vise à compléter ladite annexe en ce qui concerne les denrées alimentaires contenant des édulcorants;

considérant que, compte tenu de la portée et des effets de l'action envisagée, les mesures communautaires prévues par la présente directive sont non seulement nécessaires, mais aussi indispensables à la réalisation des objectifs fixés; que ces objectifs ne peuvent être atteints séparément par les États membres; que, par ailleurs, leur réalisation au niveau communautaire est déjà prévue par la directive 94/35/CE;

considérant que, dans un souci d'information adéquate du consommateur, il s'avère nécessaire de rendre obligatoire l'indication sur l'étiquetage de denrées alimentaires contenant des édulcorants d'une mention faisant ressortir cette caractéristique;

considérant, en outre, qu'il convient également de prévoir des mentions d'avertissement sur l'étiquetage de denrées alimentaires contenant certaines catégories d'édulcorants;

considérant que, conformément à la procédure prévue à l'article 17 de la directive 79/112/CEE et à l'article 7 de la directive 94/35/CE, le projet de la présente directive a été soumis au comité permanent des denrées alimentaires; que celui-ci n'a pas été en mesure d'émettre un avis; que, suivant cette même procédure, la Commission a soumis au Conseil une proposition relative aux mesures à prendre,

A ARRÊTÉ LA PRÉSENTE DIRECTIVE:

Article premier

L'annexe de la directive 94/54/CE est complétée comme suit.

(1) JO n° L 33 du 8. 2. 1979, p. 1. Directive modifiée en dernier lieu par la directive 93/102/CE (JO n° L 291 du 25. 11. 1993, p. 14).

(2) JO n° L 237 du 10. 9. 1994, p. 3.

(3) JO n° L 300 du 23. 11. 1994, p. 14.

Type ou catégorie de denrées alimentaires	Mentions
Denrées alimentaires contenant un ou des édulcorants tels qu'autorisés par la directive 94/35/CE du Parlement européen et du Conseil (*)	"avec édulcorant(s)" Cette mention accompagne la dénomination de vente telle que prévue à l'article 5 de la directive 79/112/CEE
Denrées alimentaires contenant à la fois du ou des sucres ajoutés et un ou des édulcorants tels qu'autorisés par la directive 94/35/CE	"avec sucre(s) et édulcorant(s)" Cette mention accompagne la dénomination de vente telle que prévue à l'article 5 de la directive 79/112/CEE
Denrées alimentaires contenant de l'aspartame	"contient une source de phénylalanine"
Denrées alimentaires dans lesquelles des polyols ont été incorporés à un taux supérieur à 10 %	"une consommation excessive peut avoir des effets laxatifs"

(*) JO n° L 237 du 10. 9. 1994, p. 3.

Article 2

Les États membres modifient, s'il y a lieu, leurs dispositions législatives, réglementaires et administratives avant le 1^{er} juillet 1996 de manière à:

- admettre le commerce des produits conformes à la présente directive au plus tard le 1^{er} juillet 1996,
- interdire le commerce des produits non conformes à la présente directive à partir du 1^{er} juillet 1997. Toutefois, les produits mis sur le marché ou étiquetés avant cette date et non conformes à la présente directive peuvent être commercialisés jusqu'à épuisement des stocks.

Ils en informent immédiatement la Commission.

Lorsque les États membres adoptent ces dispositions, celles-ci contiennent une référence à la présente directive ou sont accompagnées d'une telle référence lors de leur publication officielle. Les modalités de cette référence sont arrêtées par les États membres.

Article 3

La présente directive entre en vigueur le vingtième jour suivant celui de sa publication au *Journal officiel des Communautés européennes*.

Article 4

Les États membres sont destinataires de la présente directive.

Fait à Bruxelles, le 29 mars 1996.

Par le Conseil

Le président

T. TREU

II

(Actes dont la publication n'est pas une condition de leur applicabilité)

COMMISSION

DÉCISION DE LA COMMISSION

du 31 octobre 1995

concernant les aides accordées par l'Espagne à SEAT SA, société membre du groupe Volkswagen

(Le texte en langue espagnole est le seul faisant foi.)

(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)

(96/257/CE)

LA COMMISSION DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES,

vu le traité instituant la Communauté européenne, et notamment son article 93 paragraphe 2 premier alinéa,

vu l'accord sur l'Espace économique européen, et notamment son article 62 paragraphe 1 point a),

après avoir mis les intéressés en demeure de présenter leurs observations, conformément aux dispositions des articles précités,

considérant ce qui suit:

I

OUVERTURE DE LA PROCÉDURE PRÉVUE À L'ARTICLE 93 PARAGRAPHE 2 DU TRAITÉ

Par lettre du 15 juin 1995, la Commission a informé le gouvernement espagnol de sa décision⁽¹⁾, en date du 7 juin 1995, d'ouvrir la procédure prévue à l'article 93 paragraphe 2 du traité à l'égard des mesures d'aide d'État envisagées par les autorités espagnoles en faveur de SEAT SA (ci-après dénommée «SEAT»), constructeur de véhicules automobiles qui est membre du groupe Volkswagen (ci-après dénommé «groupe VW»).

En ouvrant cette procédure, la Commission exprimait des doutes sérieux quant à la compatibilité des mesures en

question avec l'article 92 du traité, et ce pour les raisons suivantes:

- Le gouvernement espagnol a conclu, en 1994, deux accords en vue de l'octroi d'une aide, le premier ayant été conclu le 11 juillet 1994 entre le gouvernement espagnol et les autorités régionales de Catalogne, d'une part, et VW-SEAT, d'autre part, et le second, le 29 juillet 1994, entre les autorités régionales de Catalogne et VW-SEAT. Ces deux accords prévoyaient que des aides d'État seraient octroyées à SEAT pour un montant de 46 milliards de pesetas espagnoles, dont 38 milliards de pesetas par le ministère de l'industrie et de l'énergie et 8 milliards de pesetas par la généralité de Catalogne.
- En vertu de ces accords, deux établissements publics de crédit, l'ICO (Instituto de Crédito Oficial) et l'ICF (Instituto Catalán de Finanzas), ont consenti à Volkswagen AG deux prêts, de 30 milliards de pesetas et 6 milliards de pesetas respectivement, à titre d'avance sur les subventions ultérieures que le gouvernement espagnol accorderait à SEAT SA.
- Après examen des accords relatifs aux aides en cause et des contrats de prêt, la Commission a conclu que ces aides d'État avaient été octroyées illégalement à SEAT sous forme de deux prêts consentis par l'ICO et l'ICF au groupe VW.
- Par lettre du 24 février 1995, le gouvernement espagnol a notifié l'aide d'État qu'il projetait d'accorder à SEAT, en application de régimes d'aide approuvés, afin de couvrir les coûts éligibles que l'entreprise avait supportés, en 1994, pour le financement de trente projets de recherche et développement s'inscrivant

⁽¹⁾ JO n° C 237 du 12. 9. 1995, p. 2 et 12.

dans le cadre de son programme d'investissement pluriannuel 1994-1996. Après avoir analysé les informations qui lui avaient ainsi été communiquées, la Commission a informé le gouvernement espagnol qu'elle ne pouvait se prononcer sur la notification reçue, dans la mesure où celle-ci ne concernait que l'aide envisagée en 1994 en faveur de trente projets de recherche et développement qui font l'objet d'une série d'aides d'État déjà autorisées pour la période 1994-1996. La Commission soulignait, en outre, qu'elle désapprouvait le fait que seuls lui aient été notifiés les volets des projets auxquels se rapportaient les dépenses déjà exécutées. De plus, la notification était incomplète, puisqu'elle ne mentionnait pas les subventions que le gouvernement autonome de Catalogne envisageait d'accorder à ce même titre.

- Pour finir, la Commission exprimait de sérieux doutes quant à la compatibilité des mesures d'aide en cause avec les différents critères retenus dans l'encadrement communautaire des aides d'État dans le secteur de l'automobile.

Par sa lettre du 15 juin 1995 précitée, la Commission a mis le gouvernement espagnol en demeure de lui présenter ses observations dans un délai d'un mois à compter de la date de cette lettre.

II

MODIFICATION DE LA PROCÉDURE ENGAGÉE AU TITRE DE L'ARTICLE 93 PARAGRAPHE 2 DU TRAITÉ

Après engagement de la procédure, le gouvernement espagnol a, le 27 juin 1995, adressé une lettre à la Commission, dans laquelle il déclarait que les différentes mesures d'aide visées par la procédure devaient être considérées comme des aides à la restructuration, liées à un plan de restructuration de SEAT, lequel a été transmis, immédiatement après, à la Commission.

Le gouvernement espagnol a également précisé que cette notification remplaçait la notification précédente, envoyée le 24 février 1995 et relative à l'aide de 1994 en faveur de trente projets d'innovation industrielle et technologique de SEAT (ex N 222/95). Il a ajouté que les mesures d'aide à la restructuration notifiées correspondaient à des projets d'aides d'État relevant de régimes d'aide préalablement approuvés par la Commission et visant à soutenir l'innovation technologique, la modernisation, la rationalisation, la formation, la reconversion professionnelle et des projets environnementaux.

Dans ces conditions et dans la mesure où l'entreprise bénéficiaire connaissait des difficultés et exerçait son activité dans un secteur sensible régi par un encadrement communautaire, la Commission a décidé, le 20 juillet 1995, de modifier sa décision antérieure, prise le 13 juin

1995, concernant l'ouverture de la procédure prévue à l'article 93 paragraphe 2 du traité.

Par la lettre du 1^{er} août 1995, la Commission a communiqué sa décision du 20 juillet 1995 au gouvernement espagnol en précisant que, sur la base des renseignements fournis dans la notification, elle n'était pas en mesure de se prononcer sur la compatibilité d'une aide à la restructuration au regard des lignes directrices communautaires pour les aides d'État au sauvetage et à la restructuration des entreprises en difficulté, ni au regard de l'encadrement communautaire des aides d'État dans le secteur de l'automobile. Elle informait donc le gouvernement espagnol de son intention de vérifier jusqu'à quel point le plan notifié reflétait encore les mesures de restructuration réellement mises en œuvre et si les aides remplissaient les conditions prévues par les lignes directrices concernant les aides à la restructuration en général et dans le secteur automobile en particulier.

La Commission a invité le gouvernement espagnol à présenter ses observations dans un délai d'un mois à compter de la date de cette lettre.

III

OBSERVATIONS PRÉSENTÉES PAR LE GOUVERNEMENT ESPAGNOL

Par lettre du 3 août 1995, le gouvernement espagnol a répondu à la communication de la Commission concernant la modification de la procédure engagée au titre de l'article 93 paragraphe 2, en donnant comme seule indication que les informations complémentaires sur le plan de restructuration de SEAT demandées par la Commission dans sa lettre du 28 juillet 1995 (voir point V deuxième alinéa) seraient transmises ultérieurement.

Le gouvernement espagnol a effectivement communiqué ces informations à la Commission par la suite, dans une lettre du 24 août 1995 (enregistrée par la Commission le 14 septembre 1995) et des renseignements complémentaires ont été apportés lors de deux réunions bilatérales successives. Enfin, par lettres des 5 et 20 octobre 1995, le gouvernement espagnol a fourni de nouvelles indications et offert des garanties supplémentaires.

IV

OBSERVATIONS DES TIERS

Lors de la publication de sa décision du 7 juin 1995 d'ouvrir la procédure visée à l'article 93 paragraphe 2 du traité à l'égard des mesures d'aide en faveur de SEAT, et de sa décision du 20 juillet 1995 modifiant sa décision antérieure, la Commission a invité les autres États membres et les autres parties intéressées à lui présenter leurs observations sur l'aide en cause dans un délai d'un mois.

Les seules observations reçues ont été celles du gouvernement allemand, lequel a informé la Commission, par lettre du 11 octobre 1995, qu'il était favorable à l'aide accordée par le gouvernement espagnol en faveur du plan de restructuration de SEAT.

Le 12 octobre 1995, la Commission n'avait reçu les observations d'aucun autre État membre ni d'aucune autre partie intéressée sur les mesures d'aide envisagées par le gouvernement espagnol en faveur de SEAT.

V

ANALYSE DU PLAN DE RESTRUCTURATION DE SEAT

Ainsi qu'il a été dit plus haut, la Commission a dû procéder à l'examen du plan notifié de manière à vérifier à quel point il reflétait exactement les mesures de restructuration réellement adoptées et remplissait les conditions posées par les lignes directrices sur les aides à la restructuration en général et dans le secteur automobile en particulier.

Elle a effectué cette évaluation avec l'aide d'une société de conseil indépendante, qui a visité, les 24 et 25 juillet 1995, les usines de SEAT dans la zone franche de Barcelone et à Martorell en présence de fonctionnaires de la Commission. L'objet de cette visite était de procéder à un premier examen des aspects «restructuration» du plan transmis par le gouvernement espagnol et d'obtenir les informations encore nécessaires pour que la Commission soit en mesure de se prononcer définitivement sur les aides en cause, telles qu'elles résultaient de la nouvelle notification. À l'issue de cette visite, la Commission a demandé au gouvernement espagnol, par lettre du 28 juillet 1995, un complément d'information sur le plan de restructuration de SEAT.

Ce plan est présenté dans les paragraphes qui suivent, sur la base des résultats de la visite précitée et des renseignements fournis par le gouvernement espagnol et, après accord préalable de ce dernier, par le groupe VW, au cours des différentes étapes de l'examen que la Commission a effectué conformément à la procédure prévue à l'article 93 paragraphe 2 du traité.

a) Raisons ayant motivé l'adoption d'un plan de restructuration de SEAT

La situation financière de SEAT s'est détériorée de façon spectaculaire en 1993, lorsque l'entreprise a enregistré des pertes d'un montant total de 151 milliards de pesetas dues à la combinaison de plusieurs facteurs, à savoir:

- les dévaluations successives de la monnaie espagnole, qui ont alourdi les obligations financières découlant

de l'importante dette contractée par SEAT vis-à-vis de créanciers étrangers,

- la forte augmentation des charges d'amortissement de l'entreprise, imputable à la politique d'investissement du groupe VW dans SEAT depuis 1989,
- les frais de démarrage de la nouvelle usine de Martorell, mise en service en 1993, et les coûts, contraires à la logique économique, du maintien de la production dans l'ancienne installation sous-utilisée de la zone franche de Barcelone,
- l'alourdissement des coûts [...] ⁽¹⁾ de l'usine de la zone franche. En 1993, l'entreprise a supprimé 1 865 emplois et 7 200 autres employés ont été touchés par des mesures de chômage technique,
- l'effondrement d'environ 22 % des ventes (493 532 millions de pesetas) en 1993 par rapport à l'exercice précédent, parallèlement à une réduction de 18,2 % de la production (472 978 unités), avec pour corollaire une augmentation correspondante des stocks.

Ces facteurs ont rendu nécessaire l'adaptation de la capacité de production et du niveau des effectifs à la situation réelle de SEAT sur le marché, caractérisée par des perspectives de faible croissance contrairement aux prévisions de l'entreprise.

Dans ce contexte, la survie de SEAT en tant qu'entreprise dotée de capacités propres au sein du groupe VW était menacée pour les raisons suivantes:

- surcapacité de production de l'ordre de 50 %, eu égard à la diminution de la part de marché de SEAT dans le secteur automobile en Europe occidentale et aux perspectives d'évolution de ce marché,
- main-d'œuvre excédentaire (de 50 % environ), étant donné les niveaux prévus de production automobile et les taux de productivité,
- pertes financières et pertes d'exploitation qui, cumulées, ont placé l'entreprise en situation de faillite technique.

b) Stratégie du groupe VW en vue de la restructuration de SEAT SA

Cette situation critique de SEAT en 1993, qui aurait conduit l'entreprise à faire faillite si sa société mère n'avait pas immédiatement injecté des capitaux, a incité le conseil de surveillance de Volkswagen AG (*Aufsichtsrat*) à adopter, le 18 décembre 1993, une série de mesures de redressement (*Sanierungskonzept* SEAT SA) visant à rétablir la viabilité de l'entreprise, en tenant compte de sa situation réelle et des prévisions à moyen terme de SEAT (suivant le système de planification stratégique annuelle de VW, le plan arrêté en décembre 1993 s'intitulait «Cycle de planification PR 42» et reposait sur une hypothèse d'évolution vraisemblable des volumes de production, des ventes, des parts de marché et des prévisions financières des différentes filiales du groupe).

⁽¹⁾ Dans tout le texte, les indications remplacées par des points de suspension entre crochets ont été omises au titre de la protection des données confidentielles.

Le 18 décembre 1993, le conseil de surveillance de VW a également envisagé l'hypothèse la plus pessimiste du PR 42, à savoir l'hypothèse 320 000, qui aurait impliqué certaines modifications des mesures de restructuration. L'élément déterminant de cette hypothèse était la possibilité de maintenir la production globale de SEAT à 320 000 unités par an jusqu'en 1997. Ces objectifs de production et de ventes devaient jouer un rôle décisif pour le calcul du nombre maximal de postes de travail que le conseil de surveillance considérerait comme étant en surnombre (et qu'il conviendrait, autrement dit, de supprimer), par rapport aux besoins réels de SEAT pendant la période 1994-1997.

L'hypothèse 320 000 correspondait à la restructuration industrielle que la situation critique traversée par SEAT imposait. Ce chiffre est à comparer avec l'objectif des 700 000 unités par an qui était visé dans les prévisions antérieures du groupe (en particulier dans le PR 39), lesquelles avaient été établies en supposant le maintien en service des capacités existantes dans les deux usines de SEAT, à savoir l'usine de la zone franche de Barcelone pour la production de véhicules automobiles de petite cylindrée du segment A (par exemple, les séries «SEAT Marbella» et celles qui ont suivi) et de moyenne cylindrée du segment C (séries «SEAT Toledo»), et l'usine de Martorell pour la production d'automobiles de moyenne cylindrée du segment B (séries «SEAT Córdoba et Ibiza» et celles qui ont suivi). En réalité, pendant la quasi-totalité de l'année 1993, toutes les installations de SEAT n'ont tourné qu'à moitié de leur capacité, en raison d'une importante mévente sur le marché automobile.

Les bases du plan de restructuration que le gouvernement espagnol a notifié, par sa lettre du 27 juin 1995, afin de justifier les mesures d'aide prises en faveur de SEAT, qui étaient visées par la décision de la Commission du 20 juillet 1995 et dont les principaux éléments ont été publiés au *Journal officiel des Communautés européennes*, comme indiqué plus haut, étaient cohérents avec les mesures de restructuration adoptées en décembre 1993, mais les chiffres reposaient sur des projections de l'hypothèse la plus pessimiste, à savoir l'hypothèse 320 000.

En outre, les informations complémentaires communiquées par le gouvernement espagnol dans ses lettres du 24 août 1995 (enregistrée le 14 septembre 1995) et du 5 octobre 1995 (enregistrée le 6 octobre 1995) ainsi que la visite effectuée par des fonctionnaires de la Commission dans les usines de SEAT de la zone franche de Barcelone et de Martorell ont révélé que le plan adopté par le groupe VW en décembre 1993 correspondait aux projections initiales du PR 42, comme indiqué dans les paragraphes précédents, le plan PR 42 ayant été mis à jour par le conseil de surveillance de VW en décembre 1994, par l'adoption du PR 43.

Les principales différences qui distinguent le plan réellement mis en œuvre (PR 43) et le plan envisagé antérieurement (PR 42) peuvent se résumer comme suit:

— le volume réel des ventes de véhicules automobiles SEAT en 1994 (soit 313 690 unités) a été inférieur aux

prévisions du plan PR 42 (364 048 unités). Les objectifs de vente pour la période 1995 à 1997 sont basés sur les projections du plan initial,

- la part des véhicules de la marque VW produits dans les usines de SEAT (Martorell) représente plus du double de celle prévue dans le plan PR 42,
- il est prévu qu'en 1995 les résultats financiers se caractérisent encore par des pertes, estimées à [...] millions de pesetas, alors que le plan PR 42 envisageait des résultats positifs (autrement dit, l'entreprise réaliserait des bénéfices plus tard que prévu).

En définitive, le plan de restructuration que SEAT met en œuvre et sur lequel reposent réellement les mesures d'aide adoptées en faveur de cette entreprise, correspond au plan PR 42 adopté en décembre 1993 et mis à jour par la suite en tant que plan PR 43.

c) Objectifs du plan de restructuration de SEAT (1994-1997)

Le plan de restructuration notifié par le gouvernement espagnol poursuit deux objectifs fondamentaux:

1) garantir la viabilité et la solvabilité de l'entreprise, à moyen et à long terme, pendant la période 1994-1997

et

2) assurer la compétitivité de SEAT en tant qu'entreprise dotée de capacités propres pour la conception, la fabrication et la commercialisation de véhicules au sein du groupe VW.

Le degré de réalisation des objectifs précités atteint en octobre 1995, tel qu'il ressort de l'évaluation effectuée par les services de la Commission et de la situation actuelle sur les marchés automobiles en Europe occidentale, appelle les commentaires suivants:

Viabilité de l'entreprise à moyen et à long terme

Les hypothèses optimistes du PR 42, de décembre 1993, qui anticipaient le retour des bénéfices à compter de 1995, ont dû être révisées. D'après les prévisions les plus récentes, l'entreprise devrait à nouveau enregistrer des bénéfices en 1997, soit la dernière année de la période visée par le plan de restructuration qui a été notifié. En outre, les résultats de l'exercice 1995 sont pires que ce qui était prévu, bien que les projections en matière de ventes pour ce même exercice se vérifient. À la fin du premier semestre 1995, l'entreprise a enregistré des pertes d'un montant de 18,7 millions de pesetas. Elle a néanmoins réalisé, dans le même temps, son premier bénéfice d'exploitation depuis 1992. Les autres indicateurs de la viabilité de l'entreprise sur lesquels la Commission a obtenu des données suggèrent, de surcroît, que SEAT a effectué des progrès considérables. En effet, il ressort de ces données que, si les ventes augmentent selon les prévisions du plan, l'entreprise sera rentable en 1997, ce qui dépendra, dans une large mesure, de la planification stratégique des autres filiales du groupe VW, puisque SEAT est

censée produire de plus en plus de modèles de la marque VW, destinés principalement à être exportés en dehors de la Communauté.

SEAT en tant qu'entreprise dotée de capacités propres au sein du groupe VW

L'autonomie de SEAT au sein du groupe VW est sérieusement remise en cause par les mesures de restructuration que ce dernier a adoptées. Ces plans ont, en effet, pour conséquence de faire perdre à SEAT, dans une certaine mesure, son autonomie au sein du groupe, puisqu'elle cessera de disposer de ses propres plateformes (structure intérieure d'un modèle d'automobile) et ensembles moteur-boîte (moteurs et organes de transmission ou autres pièces mécaniques fondamentales). Son service des ventes est d'ores et déjà intégré dans la structure du groupe VW, qui choisit lui-même les fournisseurs. Le nouveau centre d'études de Seitges (situé près de Barcelone) est commun à VW et Audi, tandis que le centre de développement de SEAT est mis en concurrence avec les autres centres du groupe. VW a procédé à l'acquisition d'un certain nombre d'importateurs de SEAT, ainsi que de son entreprise de crédit-bail et de crédit personnel et contrôle le centre informatique. Les modèles SEAT cesseront d'être produits exclusivement dans les usines de SEAT. Le maintien de l'autonomie de SEAT ne doit néanmoins pas constituer un objectif, dans la mesure où le plan doit être axé sur le rétablissement de la viabilité et de la compétitivité de l'entreprise, pour lui rendre sa capacité de faire face à la concurrence sur le marché des véhicules automobiles. En fait, une fois que les mesures de restructuration auront été mises en œuvre, non seulement SEAT sera pleinement intégrée au groupe VW, mais elle pourra également faire efficacement concurrence aux autres filiales du groupe et aux entreprises extérieures.

d) Mesures de restructuration: présentation du plan

Après vérification des mesures qui ont été réellement mises en œuvre à ce jour et des plans actuels de SEAT (PR 43), l'opération de restructuration de l'entreprise peut être décrite de la manière suivante:

Mesures industrielles

i) Capacités de production

Fin 1993, lorsque le plan de restructuration a été adopté, SEAT comptait trois usines de production automobile en exploitation en Espagne: une dans la zone franche de Barcelone et l'usine récente de Martorell (mise en service en 1993), qui produisaient toutes deux les modèles SEAT, et une usine à Landaben (Navarre), pour la production de la VW Polo, qui devait être cédée à la société mère immédiatement après la restructuration. Après vérification des capacités de production des deux usines que SEAT conservait, il apparaît que, fin 1993, les capacités réelles de SEAT étaient de 1 500 véhicules par jour⁽¹⁾ à l'usine zone franche de Barcelone et de

1 500 véhicules par jour également⁽²⁾ à l'usine de Martorell. Les goulets d'étranglement se situaient, à l'usine de la zone franche, dans l'atelier de carrosserie des trois modèles (Marbella, Toledo et Terra) et, à l'usine de Martorell, dans l'atelier de peinture. La capacité de production annuelle globale de SEAT, compte tenu des autres conditions de fabrication, pourrait donc se stabiliser autour de 670 000 unités par an.

Les mesures industrielles adoptées par le groupe VW afin de rétablir la viabilité de SEAT prévoyaient la fermeture définitive de l'usine de la zone franche de Barcelone et le regroupement de toute la production de véhicules SEAT à Martorell. Or, la fermeture de l'usine de la zone franche ne présente pas un caractère définitif, puisque SEAT y a repris la production, en octobre 1994, de l'ancien modèle «Marbella», avec une capacité d'assemblage réduite, il est vrai, à 280 unités par jour. En outre, en ce qui concerne le transfert à Martorell de la production de la SEAT Toledo et d'une nouvelle camionnette, en remplacement du modèle «Terra», les capacités de production journalières de cette usine sont supérieures à ce qui était prévu au départ, puisque 2 125 unités sont produites par jour, avec deux ateliers de peinture (correspondant aux dernières étapes de la production) en exploitation.

En octobre 1995, à l'issue de la mise en œuvre des mesures de restructuration de 1994 et 1995, la capacité de production maximale techniquement possible de SEAT s'élève donc à 2 045 unités par jour. Le groupe VW a néanmoins décidé de fermer l'atelier de peinture de l'usine de la zone franche de Barcelone à la fin de l'année 1996, de sorte que la capacité des usines de SEAT à compter de 1995 sera de 2 125 unités par jour. C'est pourquoi la capacité de production annuelle globale de SEAT, après restructuration et en supposant que les autres conditions de production ne changent pas, devrait être de 480 000 unités.

La capacité de production actuelle ne pourra être augmentée sans que soient réalisés d'autres investissements importants de manière à supprimer les goulets d'étranglement dont souffre actuellement la production.

Pour ce qui concerne les réductions de capacité, on peut affirmer que la réduction escomptée de la capacité technique journalière de SEAT représente 29 % de la capacité utilisable lors du lancement du plan de restructuration, autrement dit en décembre 1993.

Capacité à l'échelle du groupe VW

Si l'on considère la capacité de production des installations du groupe VW, en incluant toutes les filiales sous son contrôle, telle qu'elle se présente en octobre

⁽¹⁾ Le chiffre de 1 500 unités par jour figure également dans un tableau que VW a transmis à la Commission, en novembre 1993, et qui indique les capacités de toutes les usines du groupe dans la Communauté.

⁽²⁾ Bien que la capacité de production du modèle SO3, dont la production a commencé à Martorell en 1993, ait été effectivement de 1 500 unités par jour, la production réelle n'atteignait, fin 1993, que 1 150 unités par jour.

1995 dans l'ensemble de l'EEE⁽¹⁾, la fermeture de l'usine de la zone franche de Barcelone et l'exploitation de l'usine de Martorell dans les conditions qui viennent d'être décrites représenteraient une réduction totale de la capacité de près de 5 %. En d'autres termes, la capacité de production serait ramenée de 12 420 unités par jour, soit le niveau de décembre 1993, à 11 832 unités par jour fin 1997⁽²⁾.

ii) Programme de modernisation

Conformément à ce qui était annoncé dans la notification transmise à la Commission, la réduction de la capacité de production a été opérée conformément à un plan de recherche et développement, dont le coût, sur l'ensemble de la période 1994-1997, était estimé à 207,2 milliards de pesetas (dont 5,1 milliards de pesetas affectés à des programmes de formation) et qui comprenait essentiellement des projets d'innovation industrielle et de développement technologique, ainsi que des mesures de modernisation. Ces projets présentent un intérêt particulier pour l'activité du centre technique de SEAT à Martorell. Certains d'entre eux portent sur des investissements qui seraient réalisés par «Gearbox del Prat S.A.», filiale à 100 % de SEAT.

Le document financier dans lequel sont indiquées les dépenses d'investissement pouvant bénéficier de subventions annuelles versées, soit par le gouvernement central espagnol, soit par les autorités régionales de Catalogne, conformément aux accords conclus en juillet 1994, a été mis à jour pour tenir compte des coûts réellement supportés par SEAT en 1994 et des coûts prévus pour 1995. La planification (qui n'a encore qu'un caractère indicatif pour 1996 et 1997), telle qu'elle ressort de la dernière mise à jour de ce tableau, est la suivante:

(en milliards de pesetas)

	1994	1995	1996	1997	Total
Développement de nouveaux modèles	14,3	25,7	27,0	20,6	87,6
Maintien de modèles existants	18,2	10,8	6,2	0,0	35,2
Innovation et développement	1,7	1,8	2,4	2,1	8,0
Projets d'assurance de la qualité	0,0	0,0	0,1	0,1	0,3
Technologies de l'information	1,7	1,5	2,5	0,1	5,8
Projets environnementaux	2,5	2,6	0,1	0,0	5,2
Projets en cours de planification	0	3,5	2,0	8,0	13,5
Total	38,4	45,9	40,3	30,9	155,7

⁽¹⁾ C'est-à-dire en ne tenant pas compte de la capacité de production de la filiale SKODA, qui n'est pas implantée dans l'EEE.

⁽²⁾ La seule différence qui existe entre le tableau communiqué par Volkswagen et celui établi par la Commission réside dans la capacité de Martorell, que la Commission évalue à 2 125 unités par jour, au lieu de 2 100 unités.

L'entreprise a expliqué que les dépenses d'investissement réellement exécutées en 1994 et 1995 étaient inférieures aux prévisions parce que certains projets avaient été annulés et que des économies avaient pu être réalisées sur les projets en cours d'exécution.

iii) Aspects sociaux

Pour atteindre les objectifs de réduction des capacités de production et répondre à la nécessité d'améliorer les taux de productivité, l'entreprise a dû procéder à des mesures drastiques de réduction de ses effectifs en décembre 1993 et à de profonds changements dans les conditions de travail des employés qu'elle a conservés.

Réduction des effectifs

Conformément au plan notifié à la Commission, l'objectif poursuivi par l'entreprise est d'ajuster ses effectifs en ramenant le nombre de postes de 18 469, niveau atteint en septembre 1993, à 9 330, qui correspond à la main-d'œuvre nécessaire, en 1995, à une production réduite à 320 000 unités par an.

Le tableau suivant retrace les modifications apportées aux prévisions en matière d'effectifs de SEAT pour la période 1993-1997 (les chiffres indiqués pour 1993 et 1995 correspondent aux effectifs réels):

Effectifs de l'entreprise

(en nombre d'employés)

	1993 (septembre)	1995 (août)	1997 (PR 43)
Administration, direction	3 186	2 842	[...]
Zone franche (Barcelone):			
— indirects	3 229	1 088	[...]
— directs	5 563	1 714	[...]
Martorell:			
— indirects	1 633	1 514	[...]
— directs	4 858	5 479	[...]
Total	18 469	12 777	[...]

Le calendrier des réductions de main-d'œuvre réellement effectuées diffère donc très sensiblement de celui qui a été notifié. L'objectif final reste, néanmoins, presque aussi ambitieux que celui qui était prévu dans le plan initial.

Autres mesures sociales

La réduction des effectifs doit s'accompagner d'une série de mesures visant à la diminution des coûts de personnel de l'entreprise, ainsi que d'une augmentation des taux de productivité actuels, de manière à atteindre le niveau moyen relevé dans l'industrie automobile en Europe.

Ces mesures, négociées avec les syndicats sous la forme de conventions collectives annuelles, se décomposent comme suit:

- réduction de 10 % de la masse salariale de l'entreprise par rapport à décembre 1993,
- augmentation de dix jours du temps de travail annuel des employés (se traduisant par le passage de 1 736 heures de travail annuelles par employé en 1993 à 1 816 heures à compter de 1994, soit 1 736 heures, plus 80 heures obligatoires par employé, pour faire face à des pointes éventuelles de la production,
- flexibilité obligatoire du travail les jours fériés, en fonction des besoins de la production,
- mobilité obligatoire (géographique et/ou entre postes de travail) de la main-d'œuvre, conformément à la nouvelle planification de la production,
- plan de mise à la retraite anticipée pour les employés de plus de 55 ans,
- travail à temps partiel pour un maximum de 1 829 employés, pendant deux ans, avec une rémunération égale à 70 % du salaire correspondant pour un travail à temps plein,
- réduction à 300 postes du nombre maximal des contrats temporaires en cours,
- annulation des accords antérieurs conclus avec les syndicats.

Coût des mesures sociales

La réduction des postes de travail et l'application des mesures de restructuration ayant des incidences sur les conditions de travail, qui sont mises en œuvre dans le cadre d'accords conclus, ou en voie de conclusion, avec les syndicats, représentent, selon les éléments déjà comptabilisés dans les comptes de l'exercice 1993 de SEAT et conformément aux prévisions du PR 43, un coût global estimé à 64,5 milliards de pesetas et se décomposant comme suit:

<i>(en milliards de pesetas)</i>	
Mises à la retraite anticipée	36,5
Chômage partiel et chômage technique	5,3
Encouragement à la cessation d'activité	20,0
Encouragement à la mobilité géographique	2,7
Total	64,5

Ces coûts sont de loin inférieurs aux prévisions initiales de la fin 1993.

iv) Mesures de formation

Les programmes de formation que comporte le plan de restructuration de SEAT visent à dispenser à la main-d'œuvre en place les qualifications nécessaires au développement et au lancement de nouveaux modèles. Les besoins de SEAT se concentrent dans les domaines suivants:

- formation nécessaire à l'exploitation de l'usine de Martorell, caractérisée par une automatisation très poussée,
- formation du personnel du centre technique de Martorell à la recherche et au développement de nouveaux produits,
- techniques d'élaboration de programmes de fabrication dans une optique d'amélioration permanente de la qualité, cette formation s'adressant également à des employés des fournisseurs et d'autres entreprises du groupe,
- formation destinée à faciliter la reconversion et l'adaptation des effectifs de SEAT à un travail à temps partiel,
- actions de formation s'adressant au réseau de distributeurs sur le marché national et international.

Le coût des programmes de formation de SEAT sur la période 1994-1997 est estimé à 5,7 milliards de pesetas, dont 3,38 milliards auront déjà été versés fin 1995.

v) Coûts de fermeture de l'usine de la zone franche de Barcelone

En dehors des coûts sociaux précités, SEAT devra supporter les coûts de restructuration liés à la fermeture de l'usine de la zone franche de Barcelone. Après vérification, il apparaît que ces coûts seront très inférieurs aux prévisions initiales (14,2 milliards de pesetas). Ils peuvent être ventilés comme suit:

<i>(en milliards de pesetas)</i>	
Amortissement des actifs	2,7
Transfert de la capacité d'assemblage de la Toledo	2,3
Reconversion de la main-d'œuvre	0,4
Coût de la remise en service	0,3
Suppression du travail à temps partiel	0,4
Total	6,1

vi) Mesures de restructuration financière

Dans sa notification à la Commission, le gouvernement espagnol estimait à 257,8 milliards de pesetas les mesures de restructuration financière envisagées, ces mesures devant être financées intégralement par le groupe VW. Or, ces apports ne constituent pas un coût pour l'entreprise, mais un revenu grâce auquel

elle pourra couvrir une partie de ses coûts de restructuration. En fait, SEAT effectue deux opérations de restructuration financière: la reconstitution de son fonds de roulement et la réduction de son lourd endettement. SEAT devrait pouvoir diminuer son endettement de 55,6 milliards de pesetas entre 1993 et 1997. En outre, il lui faudrait augmenter son fonds de roulement de 136,6 milliards de pesetas au cours de la même période, dans la mesure où l'entreprise avait déjà épuisé la quasi-totalité de celui-ci en 1993 afin de couvrir les pertes d'exploitation enregistrées au cours de cet exercice, ce qui l'a exposée à de graves problèmes de liquidité.

vii) Financement du plan de restructuration

Le coût global de l'ensemble des mesures industrielles, sociales et financières qui font partie du plan de restructuration de SEAT pour 1994-1997 s'élève, selon les résultats de l'étude réalisée par la Commission, à 441,7 milliards de pesetas. Il se décompose comme suit:

<i>(en milliards de pesetas)</i>	
Investissements industriels et projets de recherche et développement	155,7
Programmes de formation	5,7
Investissements financiers	17,5
Coûts de réduction des effectifs	64,5
Coûts de fermeture	6,1
Augmentation du fonds de roulement	136,6
Réduction de la dette	55,6
Total	441,7

Fin 1995, SEAT aura déjà supporté 67 % du coût total du plan, après avoir mis en œuvre près des deux tiers des mesures qui y sont prévues.

Ce coût sera financé grâce aux rentrées nettes de fonds que SEAT aura obtenues, au cours de cette même période, avec les apports en capital du groupe VW, la vente d'actifs et l'aide financière accordée par le gouvernement espagnol.

Ressources générées par l'entreprise elle-même

Les ressources de SEAT, qu'elles résultent de son activité commerciale ou d'opérations atypiques (telles que la vente d'actifs à des entreprises extérieures au groupe VW, la réduction des fonds affectés aux amortissements et autres postes non productifs), s'élèvent à 165,4 milliards de pesetas, ce qui représente environ 37,4 % du coût total de l'opération de restructuration.

Apports en capital du groupe VW

La détérioration de la situation financière de SEAT en décembre 1993 imposait une mesure d'urgence,

de manière à enrayer la diminution du capital social de l'entreprise, à le relever jusqu'au seuil exigé par la législation espagnole et ainsi compenser les pertes enregistrées par l'entreprise en 1994. VW a annulé les dettes commerciales que SEAT avait contractées vis-à-vis du groupe et qui se montaient à 82,3 milliards de pesetas. En outre, pour permettre le maintien des principales activités commerciales de SEAT en tant qu'entreprise indépendante au sein du groupe VW, ce dernier a accepté de diminuer le prix des pièces détachées et des composants (y compris les moteurs) fournis par l'Allemagne à SEAT, ainsi que de faire l'acquisition, grâce à des apports en capital, de l'usine automobile de SEAT à Landaben (Navarre) et de la filiale financière de l'entreprise («FISEAT»).

Ces mesures, qui représentent 51,2 % du coût total de l'opération de restructuration et ont été adoptées entre décembre 1993 et avril 1994, sont détaillées dans le tableau suivant:

<i>(en milliards de pesetas)</i>	
Annulation de dettes et augmentation du capital	82,3
Acquisition de l'usine de Landaben	104,4
Acquisition de la société de financement de SEAT	17,6
Bonification d'intérêt en faveur de VW	(10,0)
Réduction du prix des fournitures	36,0 (× 4 ans) ⁽¹⁾
Apports totaux de VW à SEAT	203,0

⁽¹⁾ Le groupe VW apportera au total 100 millions de marks allemands (soit environ 8,7 milliards de pesetas) par an, de 1994 à 1997, sous forme de remises sur le prix des fournitures vendues par le groupe à SEAT.

Aide financière accordée par le gouvernement espagnol

Les mesures d'aide adoptées en 1994 par le gouvernement espagnol pour soutenir le plan de restructuration s'élèvent à 36 milliards de pesetas: 30 milliards accordés par le gouvernement central, en vertu d'un contrat de prêt conclu entre VW et l'ICO, et 6 milliards octroyés par le gouvernement autonome de Catalogne, conformément à un contrat de prêt conclu entre VW et l'ICF.

Les accords relatifs aux aides et les contrats de prêt conclus en 1994 entre le gouvernement espagnol, VW et SEAT prévoyaient notamment ce qui suit:

— premièrement, le transfert immédiat de VW à SEAT du montant des prêts déjà versé (soit 36 milliards de pesetas). Ce transfert a bien eu lieu, ainsi qu'il ressort des comptes annuels de SEAT,

- deuxièmement, le paiement, par VW, des intérêts sur les prêts accordés de 1994 à 1997. Les intérêts exigibles à la fin de l'année 1997 sur les 36 milliards de pesetas versés en vertu des contrats de prêt se sont établis à 10 milliards de pesetas,
- troisièmement, la couverture, grâce au montant total des subventions octroyées par le gouvernement espagnol (soit 46 milliards de pesetas), du principal des prêts et de la totalité des intérêts qui auraient normalement dû être payés par VW.

Les 46 milliards de pesetas, qui seront accordés, dans le cadre des différents régimes d'aide, de 1995 à 1998, seront donc affectés au remboursement du principal (36 milliards de pesetas) et des intérêts (10 milliards de pesetas) des prêts en cause. Le paiement des intérêts exigibles bénéficiera par conséquent à Volkswagen AG, diminuant ainsi sa contribution au financement du plan de restructuration. Le montant total de l'aide d'État, soit 46 milliards de pesetas, représente 10,4 % du coût total de la restructuration.

Bien que le gouvernement espagnol ait informé la Commission, par lettre du 5 octobre 1995, qu'il n'avait pas l'intention de modifier les accords relatifs aux aides ni les contrats de prêt déjà conclus, il a ajouté en même temps qu'il souhaitait tenir compte du coût total de la restructuration pour l'octroi des subventions à Volkswagen/SEAT. Par lettre du 20 octobre 1995, le gouvernement espagnol a ensuite fait part de sa décision de se fonder sur le coût total retenu par la Communauté, à savoir 441,7 milliards de pesetas.

VI

EXISTENCE D'UNE AIDE D'ÉTAT

Dans la mesure où le type de véhicules automobiles construit par SEAT fait l'objet d'un important volume d'échanges dans l'Espace économique européen, toute aide d'État en faveur de la restructuration de cette entreprise est de nature à fausser la concurrence et à affecter les échanges au sens de l'article 92 paragraphe 1 du traité et de l'article 61 paragraphe 1 de l'accord EEE.

En ouvrant la procédure prévue à l'article 93 paragraphe 2 du traité, la Commission a précisé qu'il était nécessaire d'analyser, au regard de l'article 92, les apports de ressources d'État réalisés par le ministère espagnol de l'industrie et de l'énergie et par la généralité de Catalogne en faveur de VW-SEAT, à savoir:

- les subventions, pour un total de 38 milliards de pesetas, accordées à SEAT par le ministère de l'industrie et de l'énergie, dans le cadre de programmes déjà

approuvés (SBT, PATI, PITMA), dont le prêt de 30 milliards de pesetas consenti par l'ICO à VW, qui l'a ensuite reversé à SEAT en juillet 1994,

- les subventions, pour un total de 8 milliards de pesetas (y compris les 2 milliards de pesetas cofinancés par les fonds structurels communautaires), octroyées à SEAT par la généralité de Catalogne, dont les 6 milliards de pesetas de prêt de l'ICF à VW représentaient une avance. Le prêt de l'ICF a été versé à VW, qui l'a ensuite reversé à SEAT en mars 1995,
- l'aide en faveur de trente projets, afin de soutenir les investissements de SEAT en 1994, pour un montant de 7,2 milliards de pesetas, qui devait constituer la première tranche des 38 milliards de pesetas de subventions précitées, accordés par le ministère de l'industrie et de l'énergie.

La Commission a décidé, par la suite, de modifier sa décision initiale d'ouverture de ladite procédure, afin de tenir compte de la nouvelle notification envoyée, le 27 juin 1995, par le gouvernement espagnol pour l'informer que les mesures d'aide en cause devaient être considérées comme des aides à la restructuration de SEAT.

Après examen des informations communiquées par le gouvernement espagnol, la Commission maintient sa position selon laquelle l'aide que celui-ci s'est engagé à verser à VW-SEAT en vertu des accords d'aide conclus les 11 et 29 juillet 1994, et les prêts versés respectivement par l'ICO et l'ICF à Volkswagen AG et expressément subordonnés à la condition que ces prêts représentent une avance sur les subventions ultérieures, constituent une aide d'État au sens de l'article 92 paragraphe 1 du traité et ce pour les raisons suivantes:

- en premier lieu, les accords relatifs aux aides prévoient, en effet, que, si les projets sont exécutés conformément au calendrier fixé, les subventions promises par le gouvernement espagnol seront suffisantes pour couvrir tous les coûts afférents aux prêts. Par voie de conséquence, VW ne remboursera, en principe, ni le capital ni les intérêts des prêts consentis, ni les coûts additionnels éventuels, sauf s'il ne réalise pas les projets qu'il a notifiés au gouvernement espagnol ou s'il ne peut les remplacer par des projets équivalents,
- deuxièmement, l'emprunteur (VW) a confirmé qu'il n'avait pas payé les intérêts (y compris les intérêts de retard) exigibles à la première échéance prévue dans le contrat de prêt conclu avec l'ICO et qu'on ne les lui avait pas réclamés,
- troisièmement, les contrats de prêt conclus respectivement avec l'ICO et l'ICF prévoient expressément que:
 - a) les prêts sont accordés à titre d'avances sur le paiement de l'aide;

- b) si certaines dispositions de l'accord ne peuvent être respectées en raison d'obstacles d'ordre juridique ou autre, les autres dispositions n'en restent pas moins valides et les parties doivent trouver des mécanismes d'aide équivalents ou des avantages similaires;
- c) SEAT devra céder aux établissements de crédit les subventions qu'elle recevra, comme garantie des obligations de paiement contractées par VW dans le cadre des prêts;
- d) VW ne sera pas astreint à payer les intérêts qui seraient dus à des retards dans la procédure d'autorisation ou le versement des subventions;
- e) le calendrier de remboursement des dettes grâce à l'aide versée n'est pas fixé de manière rigide,

- quatrième, les comptes de SEAT pour les exercices 1994 et 1995, après vérification, font apparaître les montants correspondant aux prêts accordés par l'ICO (30 milliards de pesetas) et l'ICF (6 milliards de pesetas) sous le poste «subventions non remboursables»;
- cinquième, les subventions octroyées par le ministère de l'industrie et de l'énergie (38 milliards de pesetas) et par la généralité de Catalogne (8 milliards de pesetas) ont été calculées de manière à couvrir la subvention nette que SEAT était censée recevoir (36 milliards de pesetas, sous forme de deux prêts accordés à VW aux conditions du marché), à laquelle s'ajoutaient les intérêts que VW devait verser à l'ICO et à l'ICF (soit 8 milliards de pesetas), jusqu'à la transformation définitive de ces prêts en des subventions en faveur de SEAT,
- sixième et en dernier lieu, l'aide a diminué d'autant le coût de financement du plan de restructuration supporté par SEAT et Volkswagen, entreprises très présentes sur le marché des véhicules de tourisme et des véhicules utilitaires dans l'EEE, ce qui confère ainsi un avantage financier artificiel à SEAT et à Volkswagen, sa société mère.

C'est pourquoi les 36 milliards de pesetas que les autorités nationales et régionales ont accordés à SEAT à titre de subventions par l'intermédiaire de Volkswagen, et les 10 milliards de pesetas en faveur de VW, qui sont destinés à couvrir le montant des intérêts payables par ce dernier, constituent une aide d'État au sens de l'article 92 paragraphe 1 du traité et de l'article 61 paragraphe 1 de l'accord EEE.

VII

AIDE D'ÉTAT ILLÉGALE

En outre, faute d'avoir notifié lesdites mesures d'aide qu'il a accordées à Volkswagen et SEAT, le gouvernement espagnol a enfreint l'article 93 paragraphe 3 du traité. Le

gouvernement espagnol n'ayant pas communiqué ces mesures d'aide à l'avance, la Commission n'a pas été en mesure de présenter ses observations avant que les mesures ne soient appliquées, à savoir en 1994. En conséquence, l'aide ayant été octroyée en violation de l'article 93 paragraphe 3 du traité, elle est illégale.

VIII

COMPATIBILITÉ DE L'AIDE

L'article 92 paragraphe 1 du traité pose le principe que, sauf autorisation à d'autres titres, les aides qui faussent ou menacent de fausser la concurrence en favorisant certaines entreprises ou certaines productions sont incompatibles avec le marché commun, dans la mesure où elles affectent les échanges entre États membres. L'article 92 paragraphes 2 et 3 précise, néanmoins, les conditions dans lesquelles ces aides sont ou peuvent être autorisées.

L'article 92 paragraphe 2 indique certains types d'aides qui sont compatibles avec le marché commun. Compte tenu de sa nature, de sa localisation et de ses objectifs, l'aide en cause n'entre dans aucune de ces catégories.

L'article 92 paragraphe 3 précise certains types d'aide qui peuvent être considérés comme compatibles avec le marché commun. La compatibilité doit s'apprécier à l'échelle de la Communauté et non d'un seul État membre. Pour préserver le bon fonctionnement du marché commun et tenir compte du principe énoncé à l'article 3 point g) du traité, les exceptions au principe posé par l'article 92 paragraphe 1 qui sont prévues par le paragraphe 3 de ce même article doivent s'interpréter de manière restrictive lors de l'évaluation d'un régime d'aide ou d'une aide individuelle, quels qu'ils soient.

En ce qui concerne l'industrie automobile, en particulier, la Commission a adopté un encadrement communautaire dans lequel elle définit les critères d'évaluation de la compatibilité avec le marché commun des aides octroyées dans ce secteur, ce qui limite la marge d'appréciation conférée par l'article 92 paragraphe 3 du traité.

Les mesures d'aide adoptées par le gouvernement espagnol en juillet 1994 en faveur de SEAT constituent un important exemple d'aide d'État au secteur automobile.

Par ailleurs, le gouvernement espagnol a informé la Commission, le 27 juin 1995, que ces aides devaient être considérées comme des aides à la restructuration de SEAT. Après examen des faits, la Commission accepte de considérer l'aide octroyée à SEAT comme une aide à la restructuration de cette entreprise, puisque celle-ci a procédé à une importante opération de cette nature, que l'aide octroyée a servi en grande partie à financer.

En définitive, les mesures d'aide en faveur de SEAT doivent être analysées au regard de l'encadrement communautaire des aides d'État dans le secteur de l'automobile⁽¹⁾, d'une part, et des lignes directrices communautaires pour les aides d'État au sauvetage et à la restructuration des entreprises en difficulté⁽²⁾, d'autre part. La compatibilité de l'aide en cause doit s'apprécier à la date à laquelle elle a été illégalement octroyée, c'est-à-dire en juillet 1994, en tenant compte, le cas échéant, des modifications apportées ultérieurement au plan de restructuration.

Encadrement communautaire des aides d'État dans le secteur de l'automobile

Cet encadrement précise que, en principe, les aides de sauvetage et les aides à la restructuration ne devraient être autorisées que dans des cas exceptionnels. L'aide considérée doit s'accompagner d'un plan de restructuration satisfaisant et ne peut être accordée que s'il est établi que le maintien en activité d'un constructeur et le rétablissement de sa viabilité constituent la meilleure façon de servir l'intérêt de la Communauté. Il faudra s'assurer que l'aide ne permette pas au bénéficiaire d'augmenter sa part du marché au détriment de ses concurrents qui ne bénéficient, quant à eux, d'aucune aide. Dans les cas où certaines entreprises disposent toujours de capacités excédentaires, par exemple dans le secteur des véhicules utilitaires, la Commission pourra exiger des réductions de capacité afin de contribuer au redressement général du secteur.

Lignes directrices communautaires pour les aides d'État au sauvetage et à la restructuration des entreprises en difficulté

Ces lignes directrices posent comme principe général que les aides à la restructuration, quelle que soit leur forme, ne sont autorisées que lorsqu'il est dans l'intérêt de la Communauté qu'elles le soient et si elles sont liées à un programme viable de restructuration ou de redressement qui doit être présenté à la Commission avec toutes les précisions nécessaires. Le plan de restructuration doit remplir toutes les conditions suivantes:

- 1) il doit permettre de rétablir, dans un délai raisonnable, la viabilité à long terme de l'entreprise et sa solvabilité, sur la base d'hypothèses réalistes en ce qui concerne ses conditions d'exploitation futures; l'aide ne doit donc être accordée, en principe, qu'une seule fois;
- 2) des mesures doivent être prises pour atténuer, autant que possible, les conséquences défavorables pour les concurrents;
- 3) le montant et l'intensité de l'aide doivent être limités au strict minimum nécessaire pour permettre la restructuration et doivent être en rapport avec les avantages escomptés du point de vue de la Commission.

La Commission a examiné le plan de restructuration de SEAT et la manière dont il a été mis en œuvre jusqu'en octobre 1995, et elle en a tiré la conclusion que les conditions générales et sectorielles précitées avaient été respectées.

1) Retour à la viabilité

L'objectif principal du plan de restructuration était de rétablir la viabilité de SEAT. La Commission reconnaît que ce plan était suffisant pour permettre à l'entreprise de redevenir viable dans un délai raisonnable et prend acte de ce qu'il ressort de la situation financière de SEAT en octobre 1995 que, en dépit d'une réduction considérable des effectifs, des nouveaux investissements effectués, de l'annulation des dettes et de l'aide accordée, l'entreprise ne réalisera à nouveau des bénéfices qu'en 1997 et que, même alors, ceux-ci seront limités (de l'ordre de 2,2 milliards de pesetas avant impôt). Conformément au PR 43, les flux de trésorerie devront être positifs à compter de 1995 et permettront de diminuer, à chaque exercice, le volume des prêts en cours.

En ce qui concerne l'évolution des résultats d'exploitation (autrement dit, l'activité principale de l'entreprise), les chiffres relevés à la fin du premier semestre 1995 restent conformes aux prévisions relatives à cet exercice, ce qui traduit une amélioration des résultats d'exploitation de l'entreprise. En outre, ces prévisions font escompter une amélioration de la liquidité de SEAT à la fin de l'année, de sorte que l'entreprise ne devrait pas avoir de problèmes de liquidité à court terme. Néanmoins, les améliorations annoncées dans le PR 43 (ventes sur des marchés de pays tiers, vente d'actifs, sortie de nouveaux modèles) ne paraissent pas toutes s'être concrétisées en 1995. Dans la mesure où la structure des fonds propres de l'entreprise reste très fragile, on ne saurait exclure la nécessité de procéder à de nouveaux apports en capital en 1996 et 1997. Puisque l'aide à la restructuration ne peut être accordée qu'une seule fois, on peut supposer que les actionnaires de l'entreprise combleront son déficit éventuel en fonds propres dans les années à venir, comme le confirme la dernière lettre du gouvernement espagnol, du 20 octobre 1995.

Par ailleurs, SEAT a amélioré de manière notable sa productivité et sa qualité. L'entreprise s'est fixé comme objectif d'atteindre, fin 1997, un volume de production moyen de 42 véhicules par employé, contre 21,9 véhicules en 1993. En pratique, les objectifs en matière de taux de productivité assignés à l'usine de Martorell, pour 1997, dans le cadre du plan de restructuration de SEAT, feront de cette usine l'une des plus productives d'Europe occidentale. Les résultats de l'audit qualité effectué dans cette usine font apparaître une amélioration progressive, l'objectif final étant de parvenir aux mêmes niveaux de qualité que le groupe VW. On escompte également une amélioration très sensible (40 %) des réparations effectuées sous garantie.

⁽¹⁾ JO n° C 123 du 18. 5. 1989, p. 3.

⁽²⁾ JO n° C 368 du 23. 12. 1994, p. 12.

De plus, la Commission considère que les projets de recherche et développement en cours d'exécution ou de planification auront pour effet de rapprocher les produits, les moyens de production et les résultats de l'entreprise des niveaux enregistrés dans l'industrie automobile européenne.

C'est pourquoi, en supposant que le plan de restructuration soit intégralement appliqué et qu'aucune récession ne se produise sur le marché automobile européen, la Commission est convaincue que SEAT présente de bonnes perspectives de rétablissement de sa viabilité dans un secteur aussi concurrentiel que celui de l'automobile.

2) Prévention de distorsions de concurrence indues

En 1993, année qui a marqué le début de la crise chez SEAT, les ventes de véhicules neufs en Europe occidentale ont enregistré une chute spectaculaire de plus de 15 % (25,4 % en Espagne), avec seulement 11,45 millions de véhicules vendus, soit la récession la plus forte qu'ait connue ce secteur depuis la guerre. Compte tenu de la sous-utilisation très nette des capacités de production qui en est résultée, la quasi-totalité des constructeurs automobiles ont enregistré des pertes au cours de cette année.

La Commission estime que, depuis 1993, l'industrie automobile dans l'EEE souffre d'une capacité de production structurellement excédentaire et qu'il faudra attendre encore plusieurs années avant de voir les immatriculations de véhicules de tourisme neufs retrouver des niveaux records en Europe occidentale. En même temps, la capacité de production automobile en Europe continuera à augmenter, en raison du renforcement graduel de l'implantation des constructeurs japonais et des nouvelles délocalisations d'usines qui devraient avoir lieu.

En 1993, SEAT a vendu 290 155 véhicules «SEAT» sortis des usines de Martorell et de la zone franche de Barcelone, ainsi que 175 684 véhicules «Volkswagen Polo», produits à l'usine de Landaben (Navarre, qui appartient encore à SEAT jusqu'à la fin 1995). Comme indiqué plus haut, les comptes de l'entreprise à la fin de 1993 faisaient apparaître plus de 150 milliards de pesetas de pertes. La part de marché de SEAT en 1993, année qui marque le point de départ de l'opération de restructuration, était de 2,73 % des ventes sur le marché européen.

L'examen du plan de restructuration de SEAT révèle que le groupe VW contribue, de manière substantielle, à la restructuration de l'industrie automobile européenne. La fermeture définitive de l'usine de la zone franche, qui n'est que partiellement compensée par des augmentations de capacité dans d'autres usines, diminuera la capacité de SEAT de 29 % et celle du groupe VW de 5 %.

De plus, les objectifs actuels de production et de ventes de SEAT (PR 43) ne favoriseront aucune progression de la part de marché de l'entreprise dans l'EEE au détriment de ses concurrents qui, quant à eux, ne bénéficient d'aucune aide. Sa part de marché ne devrait pas dépasser, en effet, celle de 1993 (soit 2,73 %).

3) Aide proportionnée aux coûts et avantages de la restructuration

Le montant de l'aide (46 milliards de pesetas) et son intensité (10,4 % du coût total de la restructuration) sont, de l'avis de la Commission, strictement nécessaires pour pouvoir mener à bien l'opération de restructuration. L'intensité de l'aide n'excède pas non plus la réduction des capacités de production de SEAT. Les bénéficiaires de l'aide, à savoir SEAT pour le principal des prêts et VW pour les intérêts à payer, apporteront une contribution importante au financement des coûts de restructuration. La Commission a réussi, en particulier, à déterminer les apports en capital réalisés par Volkswagen (voir le point V).

En outre, la Commission a vérifié que les actions entreprises dans le cadre de la restructuration et pour la mise en œuvre desquelles l'aide a été accordée sont nécessaires aux objectifs visés par l'opération de restructuration considérée dans son ensemble. La Commission estime que le coût de la restructuration et les dépenses d'investissement qui s'inscrivent également dans le cadre de cette opération correspondent à ce qui est nécessaire. Leur montant présente une structure logique et correspond à un effort réaliste de rétablissement de la viabilité de SEAT dans le secteur très concurrentiel de l'automobile.

En fait, dès que l'objectif de reconstitution du fonds de roulement minimal permettant à l'entreprise d'exercer son activité aura été atteint, les efforts de restructuration tendront à:

- réduire les capacités de production des installations, par un regroupement de la production des véhicules dans l'usine moderne de Martorell,
- adapter, dans des conditions socialement acceptables, les effectifs de l'entreprise aux nouvelles capacités et aux objectifs de productivité,
- former la main-d'œuvre restante à l'utilisation des nouvelles technologies et des nouveaux systèmes,
- réaliser de lourds investissements dans des systèmes de CAO-FAO, FIO et de production «juste à temps»,
- investir dans des équipements et des capacités informatiques au centre technique de SEAT,
- développer de nouveaux produits en synergie avec le groupe VW.

Ces efforts sont considérés, dans leur ensemble, comme homogènes, nécessaires et suffisants.

Bien que le plan de restructuration prévoie une réduction de l'endettement de SEAT, les charges financières de l'entreprise resteront élevées même après 1997 et empêcheront SEAT de dépasser la moyenne du secteur en termes de solvabilité.

CONCLUSIONS ET CONDITIONS

En conclusion, la Commission considère que l'aide accordée par le gouvernement espagnol pour soutenir le plan de restructuration de SEAT satisfait aux critères fixés par les lignes directrices communautaires pour les aides d'État au sauvetage et à la restructuration des entreprises en difficulté et par l'encadrement communautaire des aides d'État dans le secteur de l'automobile.

Conformément aux lignes directrices communautaires pour les aides d'État au sauvetage et à la restructuration des entreprises en difficulté et à la lumière de l'expérience acquise dans leur application aux aides à la restructuration dans le secteur automobile, la Commission doit s'assurer que ses conclusions restent valables jusqu'à la mise en œuvre complète du plan de restructuration. Il lui faut donc subordonner sa décision finale d'autoriser les aides en cause à certaines conditions visant à prévenir les effets négatifs que l'aide pourrait avoir sur le secteur. En pratique, le risque que les échanges commerciaux soient ou non affectés dépendra en partie de la mise en œuvre de la restructuration conformément au plan et selon le calendrier prévu. Le gouvernement espagnol devrait notamment veiller à ce que l'entreprise ferme définitivement l'atelier de peinture de la zone franche de Barcelone dans les délais proposés et à ce que, fin 1997, la capacité technique de SEAT ne dépasse pas 2 125 unités par jour et, dans le cas de VW, 11 813 unités par jour. En outre, le plan de restructuration, tel qu'il a été modifié dans sa version PR 43, devra être appliqué intégralement et sous surveillance. Enfin, aucune nouvelle aide d'État ne pourra être accordée à SEAT ou à ses filiales en Espagne au titre de ce plan de restructuration. La Commission rappelle, à cet égard, que, conformément aux lignes directrices communautaires pour les aides d'État au sauvetage et à la restructuration des entreprises en difficulté, les aides à la restructuration ne doivent être octroyées, en règle générale, qu'une seule fois,

A ARRÊTÉ LA PRÉSENTE DÉCISION:

Article premier

1. Les aides suivantes, accordées pour soutenir le plan de restructuration de SEAT SA, sont compatibles avec l'article 92 paragraphe 3 point c) du traité et avec l'article 61 paragraphe 3 point c) de l'accord EEE:

- l'aide octroyée à SEAT par le ministère de l'industrie et de l'énergie pour un montant total de 38 milliards de pesetas, dont 30 milliards de pesetas l'ont été illégalement,
- l'aide octroyée à VW-SEAT par la généralité de Catalogne pour un montant total de 8 milliards de pesetas (y compris les 2 milliards de pesetas financés sur les fonds structurels communautaires), dont 6 milliards de pesetas l'ont été illégalement,

sous réserve que soient respectées les conditions et obligations suivantes:

- a) VW-SEAT ne modifiera pas le contenu général ni le calendrier de mise en œuvre du plan de restructuration

de SEAT (PR 42, tel que modifié par le plan PR 43) et veillera notamment à ce que:

- l'atelier de peinture de la zone franche de Barcelone soit fermé et démantelé avant le 31 décembre 1996, conformément aux informations communiquées à la Commission,
 - il n'y ait, avant le 1^{er} janvier 1998, aucune augmentation de capacité des usines de SEAT par rapport à leur niveau actuel,
 - le programme d'investissement de SEAT qui a été communiqué à la Commission soit intégralement mis en œuvre;
- b) l'aide sera consacrée exclusivement au plan de restructuration de SEAT SA;
 - c) aucune nouvelle aide ne sera accordée à SEAT SA ni à ses filiales en Espagne, que ce soit sous la forme d'apports en capital ou de tout autre type d'aide discrétionnaire, pour soutenir ce plan de restructuration;
 - d) le groupe Volkswagen ne compensera pas la réduction de capacité enregistrée à la fin de l'année 1997 par des augmentations de capacité non communiquées à la Commission, étant entendu que la capacité technique du groupe devra rester limitée à 11 813 unités par jour.

2. L'Espagne transmettra à la Commission un rapport annuel sur la mise en œuvre du plan de restructuration modifié (PR 43), l'évolution des coûts de l'entreprise, la réception de l'aide par les entreprises bénéficiaires, le remboursement des deux prêts consentis par des établissements publics de crédit et le respect des conditions et obligations prévues dans la présente décision. Ce rapport sera transmis, en même temps que le rapport annuel de SEAT SA, avant la fin du mois de mai suivant l'année de référence.

Article 2

L'Espagne informe la Commission, dans un délai d'un mois à compter de la date de notification de la présente décision, des mesures prises pour s'y conformer.

Article 3

Le royaume d'Espagne est destinataire de la présente décision.

Fait à Bruxelles, le 31 octobre 1995.

Par la Commission

Karel VAN MIERT

Membre de la Commission

RECTIFICATIFS

Rectificatif au règlement (CE) n° 478/96 de la Commission, du 18 mars 1996, modifiant le règlement (CE) n° 3238/94 portant la détermination et la gestion des éléments mobiles applicables à certaines marchandises originaires de Pologne, de Hongrie, de Roumanie, de Bulgarie, de République tchèque et de République slovaque, de Lituanie, de Lettonie et d'Estonie, résultant de la transformation de produits agricoles visés à l'annexe du règlement (CE) n° 3448/93 du Conseil

(«Journal officiel des Communautés européennes» n° L 68 du 19 mars 1996.)

Pages 15 et 16, dans la tête de la quatrième colonne du tableau:

au lieu de: «Contingent pour 1996 (en tonnes)»,

lire: «Contingent pour 1996 (en écus)».
