

Edição em língua
portuguesa

Legislação

Índice

I *Actos cuja publicação é uma condição da sua aplicabilidade*

- * Regulamento (CE) n.º 617/96 da Comissão, de 3 de Abril de 1996, relativo à classificação de certas mercadorias na Nomenclatura Combinada 1
- * Regulamento (CE) n.º 618/96 da Comissão, de 3 de Abril de 1996, relativo à classificação de certas mercadorias na Nomenclatura Combinada 3
- * Directiva 96/21/CE do Conselho, de 29 de Março de 1996, que altera a Directiva 94/54/CE da Comissão relativa à inclusão na rotulagem de determinados géneros alimentícios de outras indicações obrigatórias para além das previstas na Directiva 79/112/CEE 5

II *Actos cuja publicação não é uma condição da sua aplicabilidade*

Comissão

96/257/CE:

- * Decisão da Comissão, de 31 de Outubro de 1995, relativa aos auxílios concedidos pela Espanha à SEAT, SA, pertencente ao grupo Volkswagen ⁽¹⁾ 7

⁽¹⁾ Texto relevante para efeitos do EEE

I

(Actos cuja publicação é uma condição da sua aplicabilidade)

REGULAMENTO (CE) Nº 617/96 DA COMISSÃO**de 3 de Abril de 1996****relativo à classificação de certas mercadorias na Nomenclatura Combinada**

A COMISSÃO DAS COMUNIDADES EUROPEIAS,

Tendo em conta o Tratado que institui a Comunidade Europeia,

Tendo em conta o Regulamento (CEE) nº 2658/87 do Conselho, de 23 de Julho de 1987, relativo à nomenclatura pautal e estatística e à Pauta Aduaneira Comum⁽¹⁾, com a última redacção que lhe foi dada pelo Regulamento (CE) nº 586/96 da Comissão⁽²⁾, e, nomeadamente, o seu artigo 9º,

Considerando que, a fim de assegurar a aplicação uniforme da Nomenclatura Combinada, em anexo ao regulamento acima referido, é conveniente adoptar normas relativas à classificação das mercadorias constantes do anexo do presente regulamento;

Considerando que o Regulamento (CEE) nº 2658/87 prevê regras gerais a interpretação da Nomenclatura Combinada; que essas regras se aplicam igualmente a qualquer outra nomenclatura que a utilize, mesmo em parte ou acrescentando-lhe eventualmente subdivisões, estabelecida por regulamentações comunitárias específicas, com vista à aplicação de medidas pautais ou outras no âmbito do comércio de mercadorias;

Considerando que, nos termos das referidas regras gerais, as mercadorias descritas na coluna 1 do quadro apresentado em anexo ao presente regulamento devem ser classificadas nos códigos NC correspondentes, indicados na coluna 2 e por força dos fundamentos indicados na coluna 3;

Considerando que é oportuno que as informações pautais vinculativas emitidas pelas autoridades aduaneiras dos Estados-membros em matéria de classificação de mercadorias na nomenclatura aduaneira e que não estão em

conformidade com o direito estabelecido pelo presente regulamento possam continuar a ser invocadas, durante um período de três meses, pelo seu titular, de acordo com o disposto no nº 6 do artigo 12º do Regulamento (CEE) nº 2913/92 do Conselho, de 12 de Outubro de 1992, que estabelece o Código Aduaneiro Comunitário⁽³⁾;

Considerando que as medidas previstas no presente regulamento estão em conformidade com o parecer da secção da Nomenclatura Pautal e Estatística do Comité do código aduaneiro,

ADOPTOU O PRESENTE REGULAMENTO:

Artigo 1º

As mercadorias descritas na coluna 1 do quadro em anexo devem ser classificadas na Nomenclatura Combinada nos códigos NC correspondentes, indicados na coluna 2 do referido quadro.

Artigo 2º

As informações pautais vinculativas emitidas pelas autoridades aduaneiras dos Estados-membros que não estão em conformidade com o direito estabelecido pelo presente regulamento podem continuar a ser invocadas, de acordo com o disposto no nº 6 do artigo 12º do Regulamento (CEE) nº 2913/92, durante um período de três meses.

Artigo 3º

O presente regulamento entra em vigor no vigésimo primeiro dia seguinte ao da sua publicação no *Jornal Oficial das Comunidades Europeias*.

⁽¹⁾ JO nº L 256 de 7. 9. 1987, p. 1.

⁽²⁾ JO nº L 84 de 3. 4. 1996, p. 18.

⁽³⁾ JO nº L 302 de 19. 10. 1992, p. 1.

O presente regulamento é obrigatório em todos os seus elementos e directamente aplicável em todos os Estados-membros.

Feito em Bruxelas, em 3 de Abril de 1996.

Pela Comissão
Mario MONTI
Membro da Comissão

ANEXO

Descrição das mercadorias	Classificação Código NC	Fundamento
(1)	(2)	(3)
Orgão electrónico portátil para crianças, de plástico colorido, alimentado por pilhas, com 32 teclas de dimensões reduzidas e botões de controlo para o ritmo, modo de demonstração, volume, potência e reprodução do som de outros instrumentos.	9503 50 00	A classificação é determinada pelas disposições das regras gerais 1 e 6 para a interpretação da Nomenclatura Combinada, pela nota 1c) do capítulo 92, bem como pelos descritivos dos códigos NC 9503 e 9503 50 00. A mercadoria em questão não é um instrumento musical na acepção do capítulo 92 devido à concepção e tamanho limitado.

REGULAMENTO (CE) Nº 618/96 DA COMISSÃO**de 3 de Abril de 1996****relativo à classificação de certas mercadorias na Nomenclatura Combinada**

A COMISSÃO DAS COMUNIDADES EUROPEIAS,

Tendo em conta o Tratado que institui a Comunidade Europeia,

Tendo em conta o Regulamento (CEE) nº 2658/87 do Conselho, de 23 de Julho de 1987, relativo à nomenclatura pautal e estatística e à Pauta Aduaneira Comum ⁽¹⁾, com a última redacção que lhe foi dada pelo Regulamento (CE) nº 586/96 da Comissão ⁽²⁾, e, nomeadamente, o seu artigo 9º,

Considerando que, a fim de assegurar a aplicação uniforme da Nomenclatura Combinada, em anexo ao regulamento acima referido, é conveniente adoptar normas relativas à classificação das mercadorias constantes do anexo do presente regulamento;

Considerando que o Regulamento (CEE) nº 2658/87 prevê regras gerais para a interpretação da Nomenclatura Combinada; que essas regras se aplicam igualmente a qualquer outra nomenclatura que a utilize, mesmo em parte ou acrescentando-lhe eventualmente subdivisões, estabelecida por regulamentações comunitárias específicas, com vista à aplicação de medidas pautais ou outras no âmbito do comércio de mercadorias;

Considerando que, nos termos das referidas regras gerais, as mercadorias descritas na coluna 1 do quadro apresentado em anexo ao presente regulamento devem ser classificadas nos códigos NC correspondentes, indicados na coluna 2 e por força dos fundamentos indicados na coluna 3;

Considerando que é oportuno que as informações pautais vinculativas emitidas pelas autoridades aduaneiras dos Estados-membros em matéria de classificação de merca-

dorias na nomenclatura aduaneira e que não estão em conformidade com o direito estabelecido pelo presente regulamento possam continuar a ser invocadas, durante um período de três meses, pelo seu titular, de acordo com o disposto no nº 6 do artigo 12º do Regulamento (CEE) nº 2913/92 do Conselho, de 12 de Outubro de 1992, que estabelece o Código Aduaneiro Comunitário ⁽³⁾;

Considerando que as medidas previstas no presente regulamento estão em conformidade com o parecer da secção da Nomenclatura Pautal e Estatística do Comité do código aduaneiro;

ADOPTOU O PRESENTE REGULAMENTO:

Artigo 1º

As mercadorias descritas na coluna 1 do quadro em anexo devem ser classificadas na Nomenclatura Combinada nos códigos NC correspondentes, indicados na coluna 2 do referido quadro.

Artigo 2º

As informações pautais vinculativas emitidas pelas autoridades aduaneiras dos Estados-membros que não estão em conformidade com o direito estabelecido pelo presente regulamento podem continuar a ser invocadas, de acordo com o disposto no nº 6 do artigo 12º do Regulamento (CEE) nº 2913/92, durante um período de três meses.

Artigo 3º

O presente regulamento entra em vigor no vigésimo primeiro dia seguinte ao da sua publicação no *Jornal Oficial das Comunidades Europeias*.

O presente regulamento é obrigatório em todos os seus elementos e directamente aplicável em todos os Estados-membros.

Feito em Bruxelas, em 3 de Abril de 1996.

Pela Comissão

Mario MONTI

Membro da Comissão

⁽¹⁾ JO nº L 256 de 7. 9. 1987, p. 1.
⁽²⁾ JO nº L 84 de 3. 4. 1996, p. 18.

⁽³⁾ JO nº L 302 de 19. 10. 1992, p. 1.

ANEXO

Descrição das mercadorias	Classificação Código NC	Fundamento
(1)	(2)	(3)
<p>1. Publicação mensal de astrologia, mesmo ilustrada, constituída por uma simples folha de papel de 79 mm x 505 mm, enrolada e impressa nas duas faces, contendo previsões astrológicas (mensais e diárias) e números de sorte para os jogos de azar.</p> <p>A folha enrolada é protegida por um tubo de plástico transparente.</p> <p>Todos os meses, são postas à venda conjuntamente quatro destas publicações, idênticas ao nível do texto, da imagem e das cores, que são apresentadas num expositor de cartão impresso, ilustrado a cores, com a indicação do mês respectivo.</p> <p>O expositor está subdividido em doze casas correspondentes aos signos do zodiaco.</p>	4902 90 30	<p>A classificação é determinada pelas disposições das regras gerais 1 e 6 para interpretação da Nomenclatura Combinada e pelos textos dos códigos NC 4902, 4902 90 e 4902 90 30.</p>
<p>2. Livro de ilustrações para crianças (30 cm x 40 cm) constituído por quatro folhas grossas cartonadas, ilustrado com desenhos relativos às festividades de Natal.</p> <p>As páginas interiores contêm ilustrações de Natal a cores e partituras musicais e vocais em cada página dupla.</p> <p>A última folha (que serve de capa) com um centímetro de espessura, é ilustrada com um pinheiro de Natal decorado com bolas de várias cores que contêm uma lâmpada.</p> <p>Esta folha contém um altofalante miniatura e um módulo electrónico que permite, por pressão de uma tecla, ouvir as melodias e acender as lâmpadas.</p>	4903 00 00	<p>A classificação é determinada pelas disposições das regras gerais 1 e 3b) para interpretação da Nomenclatura Combinada, pela nota 6 do capítulo 49, bem como pelo texto do código NC 4903 00 00.</p>
<p>3. Móvil musical para bebés, apresentado desmontado, constituído por:</p> <ul style="list-style-type: none"> — uma peça de suspensão com um gancho, de plástico, — uma caixa de música com um mecanismo de mola a que se pode dar corda, — um móbil constituído por dois arcos cruzados de plástico, de cujas extremidades e ponto de intersecção estão suspensos, por fios, figuras (coelho, pato, rã) de matérias têxteis, com enchimento, representando animais e vestidos como seres humanos. <p>Dando-lhe corda, a caixa de música toca uma melodia e faz girar o móbil.</p>	9503 50 00	<p>A classificação é determinada pelas disposições das regras gerais 1, 2a), 3b) e 6 para interpretação da Nomenclatura Combinada, bem como pelos textos dos códigos NC 9503 e 9503 50 00.</p> <p>A mercadoria está concebida para o divertimento dos bebés, tendo em conta especialmente a presença da caixa de música.</p>

DIRECTIVA 96/21/CE DO CONSELHO

de 29 de Março de 1996

que altera a Directiva 94/54/CE da Comissão relativa à inclusão na rotulagem de determinados géneros alimentícios de outras indicações obrigatórias para além das previstas na Directiva 79/112/CEE

O CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o Tratado que institui a Comunidade Europeia,

Tendo em conta a Directiva 79/112/CEE do Conselho, de 18 de Dezembro de 1978, relativa à aproximação das legislações dos Estados-membros respeitantes à rotulagem, apresentação e publicidade dos géneros alimentícios⁽¹⁾, e, nomeadamente, o nº 2 do seu artigo 4º,

Tendo em conta a Directiva 94/35/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 30 de Junho de 1994, relativa aos edulcorantes para utilização nos géneros alimentares⁽²⁾, e, nomeadamente, o seu artigo 6º,

Tendo em conta a proposta da Comissão,

Considerando que a Directiva 94/54/CE da Comissão, de 18 de Novembro de 1994, relativa à inclusão na rotulagem de determinados géneros alimentícios de outras indicações obrigatórias para além das previstas na Directiva 79/112/CEE⁽³⁾, contém em anexo uma lista dos géneros alimentícios cuja rotulagem deve incluir uma ou mais indicações complementares;

Considerando que a presente directiva tem por objectivo completar esse anexo no que diz respeito aos géneros alimentícios que contenham edulcorantes;

Considerando que, atendendo ao âmbito e aos efeitos da acção proposta, as medidas comunitárias previstas na presente directiva são não apenas necessárias, mas também indispensáveis, para o cumprimento dos objectivos fixados; que esses objectivos não podem ser atingidos por cada um dos Estados-membros individualmente; que, além disso, a sua realização a nível comunitário já está prevista na Directiva 94/35/CE;

Considerando que, para uma correcta informação dos consumidores, se torna necessário que a rotulagem dos géneros alimentícios que contêm edulcorantes passe obrigatoriamente a mencionar explicitamente essa característica;

Considerando ainda a necessidade de indicações de advertência na rotulagem dos géneros alimentícios que contenham determinadas categorias de edulcorantes;

Considerando que, segundo o procedimento previsto no artigo 17º da Directiva 79/112/CEE e no artigo 7º da Directiva 94/35/CE, o presente texto foi submetido à apreciação do Comité permanente dos géneros alimentícios, que considerou não estarem reunidas as condições para dar parecer; que, nos termos desse mesmo procedimento, a Comissão deve submeter uma proposta à apreciação do Conselho,

ADOPTOU A PRESENTE DIRECTIVA:

Artigo 1º

O anexo da Directiva 94/54/CE é completado do seguinte modo:

(1) JO nº L 33 de 8. 2. 1979, p. 1. Directiva com a última redacção que lhe foi dada pela Directiva 93/102/CE (JO nº L 291 de 25. 11. 1993, p. 14).

(2) JO nº L 237 de 10. 9. 1994, p. 3.

(3) JO nº L 300 de 23. 11. 1994, p. 14.

•Tipo ou categoria de géneros alimentícios	Indicações
Géneros alimentícios que contenham um ou mais edulcorantes autorizados pela Directiva 94/35/CE (*)	"Contém edulcorante(s)" Esta indicação deve acompanhar a denominação de venda prevista no artigo 5º da Directiva 79/112/CEE.
Géneros alimentícios que contenham simultaneamente um ou mais açúcares de adição e um ou mais edulcorantes autorizados pela Directiva 94/35/CE	"Contém açúcar(es) e edulcorante(s)" Esta indicação deve acompanhar a denominação de venda prevista no artigo 5º da Directiva 79/112/CEE.
Géneros alimentícios que contenham aspártamo	"Contém uma fonte de fenilalanina"
Géneros alimentícios que contenham mais de 10 % de polióis de adição	"O consumo excessivo deste produto pode produzir efeitos laxantes"

(*) JO nº L 237 de 10. 9. 1994, p. 3.

Artigo 2º

Se necessário, os Estados-membros alterarão as suas disposições legislativas, regulamentares e administrativas antes de 1 de Julho de 1996 de modo a:

- autorizarem a comercialização dos produtos conformes com a presente directiva o mais tardar em 1 de Julho de 1996,
- proibirem a comercialização dos produtos não conformes com a presente directiva a partir de 1 de Julho de 1997. Contudo, os produtos não conformes com a presente directiva que tenham sido colocados no mercado ou rotulados antes dessa data poderão ser comercializados até ao esgotamento das existências.

Desse facto informarão imediatamente a Comissão.

As disposições aprovadas pelos Estados-membros devem incluir uma referência à presente directiva ou ser dela acompanhadas na publicação oficial. As modalidades dessa referência serão adoptadas pelos Estados-membros.

Artigo 3º

A presente directiva entra em vigor no vigésimo dia seguinte ao da sua publicação no *Jornal Oficial das Comunidades Europeias*.

Artigo 4º

Os Estados-membros são os destinatários da presente directiva.

Feito em Bruxelas, em 29 de Março de 1996.

Pelo Conselho

O Presidente

T. TREU

II

(Actos cuja publicação não é uma condição da sua aplicabilidade)

COMISSÃO

DECISÃO DA COMISSÃO

de 31 de Outubro de 1995

relativa aos auxílios concedidos pela Espanha à SEAT, SA, pertencente ao grupo Volkswagen

(Apenas faz fé o texto em língua espanhola)

(Texto relevante para efeitos do EEE)

(96/257/CE)

A COMISSÃO DAS COMUNIDADES EUROPEIAS,

Tendo em conta o Tratado que institui a Comunidade Europeia e, nomeadamente, o primeiro parágrafo do nº 2 do seu artigo 93º,

Tendo em conta o Acordo sobre o Espaço Económico Europeu e, nomeadamente, o nº 1, alínea a), do seu artigo 62º,

Após ter notificado as partes para apresentarem as suas observações, em conformidade com os artigos supramencionados,

Considerando o seguinte:

I

INÍCIO DO PROCESSO PREVISTO NO Nº 2 DO ARTIGO 93º DO TRATADO

Por carta de 15 de Junho de 1995, a Comissão comunicou à Espanha a sua decisão⁽¹⁾, de 7 de Junho de 1995, de dar início ao processo previsto no nº 2 do artigo 93º do Tratado no que diz respeito às medidas de auxílio estatal propostas pelas autoridades espanholas a favor da SEAT, SA, (a seguir denominada «SEAT»), fabricante de veículos automóveis pertencente ao grupo Volkswagen (a seguir denominado «grupo VW»).

Com o início do processo, a Comissão exprimia as suas sérias dúvidas quanto à compatibilidade do auxílio com o disposto no artigo 92º do Tratado, pelas seguintes razões:

- Em 1994, as autoridades espanholas concluíram dois acordos de concessão de auxílio, designadamente, em 11 de Julho de 1994 entre as autoridades centrais espanholas e as autoridades regionais e a VW-SEAT e, em 29 de Julho de 1994, entre as autoridades regionais catalãs e a VW-SEAT, mediante os quais se comprometiam a conceder auxílios estatais à SEAT num valor de 46 000 milhões de pesetas espanholas, repartidos pelo Ministério da Indústria e Energia (38 000 milhões de pesetas espanholas) e pelo Generalitat (Governo regional) da Catalunha (8 000 milhões de pesetas espanholas).
- Em consequência destas acordos, o ICO (Instituto de Crédito Oficial) e o ICF (Instituto Catalán de Finanzas), entidades públicas de crédito, concederam à Volkswagen AG dois empréstimos, num valor de 30 000 e 6 000 milhões de pesetas espanholas, respectivamente, enquanto adiantamento às futuras subvenções das autoridades espanholas à SEAT.
- Após ter examinado os acordos de auxílio e os contratos de empréstimo, a Comissão concluiu que o auxílio estatal tinha sido ilegalmente concedido à SEAT sob a forma de empréstimos do ICO e do ICF ao grupo VW.
- Por carta de 24 de Fevereiro de 1995, as autoridades espanholas notificaram a sua proposta de conceder um auxílio estatal à SEAT, de acordo com os programas aprovados, a favor dos custos passíveis de serem subvencionados e suportados por esta empresa em

⁽¹⁾ JO nº C 237 de 12. 9. 1995, pp. 2 e 12.

1994 para financiar 30 projectos de investigação e desenvolvimento (I&D), correspondentes ao plano de investimentos plurianual 1994-1996 da SEAT. Após ter examinado a informação apresentada, a Comissão informou as autoridades espanholas que não podia assumir uma posição sobre a notificação recebida, uma vez que esta apenas se referia ao auxílio a conceder em 1994 a favor de 30 projectos de I&D, em relação aos quais tinha sido já aprovado todo o pacote de auxílios estatais para o período de 1994 a 1996. A Comissão também manifestou o seu descontentamento com o facto de apenas terem sido notificadas as partes dos projectos relacionados com gastos já desembolsados. Além disso, a notificação era incompleta, na medida em que não incluía as subvenções que o Governo autónomo da Catalunha projectava conceder ao abrigo do mesmo regime.

- Consequentemente, a Comissão exprimiu sérias dúvidas quanto à compatibilidade das medidas de auxílio com os diferentes critérios fixados no enquadramento comunitário dos auxílios estatais no sector dos veículos automóveis.

Mediante a sua carta de 15 de Junho de 1995, supramencionada, a Comissão solicitou ao Governo espanhol a apresentação das suas observações no prazo de um mês a contar da data da referida carta.

II

ALTERAÇÃO DO PROCESSO PREVISTO NO Nº 2 DO ARTIGO 93º DO TRATADO

Após o início do processo, o Governo espanhol, mediante carta de 27 de Junho de 1995, comunicou à Comissão que as diferentes medidas de auxílio em análise na origem do processo deviam ser consideradas auxílios à reestruturação, associados a um plano de reestruturação da SEAT, que foi em seguida apresentado à Comissão.

As autoridades espanholas também informaram a Comissão de que esta notificação substituíra a anterior, enviada mediante carta de 24 de Fevereiro de 1995 e relativa a um auxílio a favor de 30 projectos tecnológicos e de inovação industrial da SEAT em 1994 (anterior processo Nº 222/95). Além disso, esclareceram que as medidas de auxílio à reestruturação notificadas consistiam em projectos de auxílio estatal baseados em programas anteriormente autorizados pela Comissão e em medidas de fomento de inovação tecnológica, modernização, racionalização, formação, reconversão laboral e projectos favoráveis ao ambiente.

Perante estes factos e dado que o assunto se referia a uma empresa em dificuldade que opera num sector problemático regido por um enquadramento comunitário, em 20 de Julho de 1995 a Comissão decidiu alterar a sua decisão anterior, adoptada em 13 de Junho de 1995, sobre o início do processo previsto no nº 2 do artigo 93º do Tratado.

A decisão da Comissão de 20 de Julho de 1995, que alterava a sua decisão anterior de examinar o auxílio conce-

dido à SEAT, foi oportunamente comunicada ao Governo espanhol mediante carta de 1 de Agosto de 1995. Na referida carta, a Comissão informava as autoridades espanholas de que, com base na notificação apresentada, não podia assumir uma posição sobre a compatibilidade de um auxílio à reestruturação com as orientações comunitárias relativas aos auxílios estatais de emergência e à reestruturação de empresas em dificuldade, nem com o enquadramento comunitário dos auxílios estatais no sector dos veículos automóveis. Por conseguinte, a Comissão comunicou às autoridades espanholas a sua decisão de verificar até que ponto o plano notificado reflectia as medidas de reestruturação efectivamente adoptadas e se respeitava as condições das orientações relativas aos auxílios à reestruturação em geral e no que respeita ao sector de veículos automóveis, em especial.

A Comissão solicitou ao Governo espanhol que lhe apresentasse as suas observações no prazo de um mês a contar da data da carta supramencionada.

III

OBSERVAÇÕES DAS AUTORIDADES ESPANHOLAS

As autoridades espanholas responderam à notificação da Comissão sobre a alteração do processo previsto no nº 2 do artigo 93º do Tratado para examinar as medidas de auxílio à SEAT mediante carta de 3 de Agosto de 1995, na qual apenas referiam que as informações complementares sobre o plano de reestruturação da SEAT, solicitadas na carta da Comissão de 28 de Julho de 1995 (ver segundo parágrafo do ponto V), seriam apresentadas posteriormente.

Subsequentemente, estas informações foram transmitidas à Comissão mediante carta das autoridades espanholas de 24 de Agosto de 1995 (registada pela Comissão em 14 de Setembro de 1995), as quais foram completadas em duas reuniões bilaterais sucessivas. Por último, as autoridades espanholas apresentaram novos dados e ofereceram garantias ulteriores nas suas cartas de 5 de Outubro de 1995 e 20 de Outubro de 1995.

IV

OBSERVAÇÕES DE TERCEIROS

Com a publicação das decisões de 7 de Junho de 1995, na qual se iniciava o processo previsto no nº 2 do artigo 93º do Tratado relativamente às medidas de auxílio a favor da SEAT, e de 20 de Julho de 1995, na qual se alterava a decisão anterior, a Comissão solicitou aos restantes Estados-membros e terceiros interessados que lhe comunicassem as suas observações sobre o auxílio em questão no prazo de um mês.

Em resposta a esta publicação, a Comissão apenas recebeu observações da parte do Governo alemão, por carta de 11 de Outubro de 1995, que manifestava o seu apoio ao auxílio concedido pelas autoridades espanholas a favor do plano de reestruturação da SEAT.

Em 12 de Outubro de 1995, a Comissão não tinha recebido outras observações de outros Estados-membros nem de outros interessados directos sobre as medidas de auxílio previstas pelas autoridades espanholas a favor da SEAT.

V

ANÁLISE DO PLANO DE REESTRUTURAÇÃO DA SEAT

Como referido anteriormente, a Comissão teve de realizar um exame para verificar em que medida o plano notificado continuava a reflectir na sua globalidade as medidas de reestruturação adoptadas e se respeitava as condições das orientações relativas aos auxílios à reestruturação em geral e no sector de veículos automóveis, em especial.

Esta avaliação foi levada a cabo com a assistência de uma empresa de consultoria independente que visitou, em 24 e 25 de Julho de 1995, as fábricas da SEAT na Zona Franca de Barcelona e em Martorell, com funcionários da Comissão. O objectivo da referida visita era o de realizar um exame preliminar da componente de reestruturação do plano apresentado pelas autoridades espanholas e recolher os dados ainda necessários para que a Comissão pudesse adoptar uma posição definitiva sobre as medidas de auxílio, na sua nova versão. Após esta visita, a Comissão solicitou, mediante carta de 28 de Julho de 1995, informações complementares às autoridades espanholas sobre o plano de reestruturação da SEAT.

A apresentação do plano de reestruturação por parte da SEAT em seguida delineado baseia-se nos resultados desta visita, bem como nos dados transmitidos pelas autoridades espanholas e, após acordo prévio das referidas autoridades, pelo grupo VW, nas diferentes fases do exame realizado em conformidade com o processo estabelecido no nº 2 do artigo 93º do Tratado.

a) Razões na base da adopção de um plano de reestruturação para a SEAT

A situação financeira da SEAT deteriorou-se radicalmente em 1993, ano em que a empresa acumulou perdas num montante de 151 000 milhões de pesetas espanholas, devido a toda uma série de motivos como, por exemplo:

- as sucessivas desvalorizações da moeda espanhola, o que teve repercussões negativas sobre as obrigações financeiras, devido ao considerável montante da dívida externa contraída pela SEAT,
- um importante aumento dos custos de amortização da empresa, em consequência da política de investimento do grupo VW na SEAT desde 1989,

- os custos iniciais da nova fábrica de Martorell, que entrou em funcionamento em 1993, e os custos com a manutenção do funcionamento não económico da antiga fábrica subutilizada da Zona Franca de Barcelona,
- os elevados custos associados a [...] ⁽¹⁾ da fábrica da Zona Franca de Barcelona; em 1993, a empresa registou a perda de 1 865 postos de trabalho e mais 7 200 trabalhadores foram afectados por medidas de reorganização do regime de trabalho,
- uma descida de praticamente 22 % das vendas (493 532 milhões de pesetas espanholas) em 1993, relativamente ao ano anterior, juntamente com uma redução da produção de 18,2 % (472 978 unidades), o que provocou um incremento das existências.

Estas factos tornaram necessário adaptar a capacidade de produção e o nível de emprego da empresa à situação real da SEAT no mercado, que apontava para um crescimento reduzido, ao contrário das previsões da empresa.

Devido a todos estes factores, a subsistência da SEAT como uma empresa com as suas capacidades próprias dentro do grupo VW era ameaçada por:

- um excesso de capacidade de produção de aproximadamente 50 %, atendendo à diminuição da sua quota no mercado dos veículos automóveis na Europa Ocidental e às perspectivas de evolução do referido mercado,
- um excesso de mão-de-obra de cerca de 50 %, tendo em conta os níveis previstos de produção de automóveis e o grau de produtividade,
- importantes perdas financeiras e de exploração que, combinadas, colocaram a empresa numa situação de falência técnica.

b) Estratégia do grupo VW perante a reestruturação da SEAT, SA

Perante a situação crítica da SEAT em 1993, cuja falência teria sido declarada na ausência das injecções imediatas de capital da sua empresa-mãe, o conselho de supervisão da Volkswagen AG («Aufsichtsrat») adoptou, em 18 de Dezembro de 1993, um conjunto de medidas («Sanierungskonzept SEAT, SA») no intuito de restabelecer a viabilidade da empresa, tendo em conta tanto a sua situação actual como as previsões a médio prazo da SEAT (de acordo com o sistema anual de planeamento estratégico da VW, o plano vigente em Dezembro de 1993 intitulava-se «Fase de planeamento PR 42»; o referido plano baseava-se numa hipótese de evolução verosímil, que incluía volumes de produção, vendas, quotas de mercado e projecções financeiras das diferentes filiais do grupo VW).

⁽¹⁾ Informação confidencial omitida na versão publicada da presente decisão.

Em 18 de Dezembro de 1993, o conselho da VW abordou também a denominada pior versão possível do PR 42, a «hipótese 320 000», que teria implicado algumas alterações nas medidas de reestruturação. O factor determinante desta hipótese consistia na possibilidade de manter a produção global da SEAT até 1997 em 320 000 unidades anuais. Estes objectivos em matéria de produção e vendas iriam ser decisivos para o cálculo do número máximo de postos de trabalho que o conselho consideraria supérfluos (isto é, a suprimir), em função das necessidades reais da SEAT no período de 1994 a 1997.

A «hipótese 320 000» reflectia a reestruturação industrial que impunha a situação crítica em que se encontrava a SEAT, face ao objectivo de 700 000 unidades anuais que figurava nas anteriores previsões do grupo (em particular no PR 39), que partiam do princípio de que seriam simultaneamente mantidas em funcionamento as capacidades existentes nas duas fábricas da SEAT: a fábrica da Zona Franca de Barcelona para a produção de pequenos automóveis do segmento A (por exemplo, as séries do «SEAT Marbella» e seus sucessores) e automóveis de tipo médio do segmento C (as séries do «SEAT Toledo») e a fábrica de Martorell para a produção de automóveis de tipo médio baixo do segmento B (por exemplo, as séries do «SEAT Córdoba e Ibiza» e seus sucessores). Na realidade, durante a maior parte de 1993, todas estas capacidades técnicas da SEAT foram exploradas a metade da sua capacidade, devido à grave crise que afectava a venda de veículos.

O ponto de partida do plano de reestruturação notificado pelas autoridades espanholas por carta de 27 de Junho de 1995, destinado a justificar as medidas de auxílio a favor da SEAT, com base nas quais foi adoptada a decisão da Comissão de 20 de Julho de 1995 e cujos principais elementos foram publicados no *Jornal Oficial das Comunidades Europeias* anteriormente referido, era coerente com as medidas de reestruturação adoptadas em Dezembro de 1993, mas os valores baseavam-se nas projecções da sua pior hipótese possível (a «hipótese 320 000»).

Além disso, as informações complementares apresentadas pelas autoridades espanholas nas suas cartas de 24 de Agosto de 1995 (registada em 14 de Setembro de 1995) e de 5 de Outubro de 1995 (registada em 6 de Outubro de 1995) e as visitas *in situ* dos serviços da Comissão às fábricas da SEAT na Zona Franca de Barcelona e em Martorell revelaram que o plano aplicado pelo grupo VW em Dezembro de 1993 correspondia às projecções iniciais do PR 42, como anteriormente explicado, o qual foi actualizado pelo conselho da Volkswagen em Dezembro de 1994, aquando da adopção do novo plano PR 43.

As principais diferenças entre o plano realmente aplicado (PR 43) e o anteriormente projectado (PR 42) podem ser resumidas da seguinte forma:

— o volume real das vendas de automóveis SEAT em 1994 (313 690 unidades) foi inferior ao previsto no

plano PR 42 (364 048 unidades). Os objectivos em matéria de vendas para os anos 1995 a 1997 respeitaram as projecções do primeiro plano,

- a quota de veículos da marca VW produzidos nas fábricas da SEAT (Martorell) foi fixada em mais do dobro da quota estimada no plano PR 42,
- os resultados financeiros previstos para 1995 apontavam ainda para umas perdas estimadas em [...] milhões de pesetas espanholas, ao passo que o plano PR 42 previa resultados positivos, (ou seja, previa-se que os lucros seriam obtidos mais tarde do que o previsto).

Em conclusão, o plano de reestruturação a ser aplicado pela SEAT e que constituiu a base real das medidas de auxílio a favor da referida empresa, corresponde ao plano PR 42 adoptado em Dezembro de 1993 e posteriormente actualizado mediante o plano PR 43.

c) Objectivos da reestruturação da SEAT entre 1994 e 1997

O plano de reestruturação notificado pelas autoridades espanholas visava dois objectivos fundamentais:

1. Garantir a viabilidade e a solvência da empresa, a médio e longo prazo, durante o período de 1994 a 1997
- e
2. Garantir a competitividade da SEAT como empresa com capacidade própria de concepção, fabrico e comercialização de veículos no grupo VW.

Em Outubro de 1995, o grau de prossecução destes objectivos suscita, de acordo com a avaliação dos serviços da Comissão e a actual situação comercial dos mercados no sector de automóveis da Europa Ocidental, os seguintes comentários:

Viabilidade a médio e longo prazo da empresa

As projecções optimistas do PR 42, elaborado em Dezembro de 1993, que previam a obtenção de lucros a partir de 1995, tiveram de ser corrigidas. De acordo com as previsões mais recentes, projecta-se presentemente a obtenção de lucros em 1997, último ano de vigência do plano notificado. Deste modo, os resultados de 1995 são piores do que o previsto, não obstante o facto de estarem a verificar-se as projecções de vendas para este ano. No fim do primeiro semestre de 1995 registaram-se perdas num valor de 18,7 milhões de pesetas espanholas. Contudo, pela primeira vez desde 1992, a empresa obteve lucros de exploração durante esse mesmo período. Por sua vez, os restantes indicadores de viabilidade sobre os quais a Comissão recebeu informações também sugerem que a empresa tem realizado progressos consideráveis. Dos referidos dados depreende-se que, se as vendas puderem ser incrementadas em conformidade com as previsões do plano, a empresa será rentável em 1997, o que dependerá em grande medida da estratégia planeada para as outras

filiais do grupo, uma vez que a SEAT passaria a fabricar cada vez mais modelos da marca VW, para venda principalmente no exterior da Comunidade.

SEAT como empresa com capacidade própria dentro do grupo VW

A autonomia da SEAT dentro do grupo VW é seriamente afectada pelas medidas de reestruturação adoptadas pelo grupo. Em consequência dos referidos planos, a SEAT perderá em certa medida a sua singularidade no grupo, visto que deixará de ter as suas próprias plataformas (estrutura interior de um modelo de automóvel) e cadeias dinâmicas (motores e transmissões ou outras partes mecânicas fundamentais). O seu departamento de compras passou a estar integrado na estrutura do grupo, que selecciona os fornecedores. O novo centro de concepção de Sitges (próximo de Barcelona) é partilhado com a VW e a Audi, enquanto o centro de desenvolvimento da SEAT deve concorrer com os outros centros do grupo. Vários dos seus importadores, bem como a sua empresa de locação financeira e de créditos pessoais, foram adquiridos pela VW, sob cuja supervisão se encontra também o centro de dados. Os modelos da SEAT deixarão de ser produzidos exclusivamente nas suas fábricas. Não obstante, a manutenção de uma identidade independente não deve constituir um objectivo, dado que o plano tem de centrar-se na transformação da SEAT numa empresa viável e competitiva, em condições de concorrer no mercado dos veículos automóveis. De facto, após a aplicação das medidas de reestruturação, a SEAT não apenas estará plenamente integrada no grupo VW, como poderá competir com êxito dentro e fora do mesmo.

d) Medidas de reestruturação: exposição do plano de reestruturação

Uma vez confirmadas as medidas realmente aplicadas até à data e os actuais planos da SEAT (PR 43), a operação de reestruturação da empresa pode ser resumida da seguinte forma:

Medidas industriais

i) Capacidades de produção

Em fins de 1993, aquando da adopção do plano de reestruturação, a SEAT tinha três fábricas de automóveis em funcionamento em Espanha: a Zona Franca, em Barcelona, a recém-criada fábrica de Martorell (que entrou em funcionamento nesse mesmo ano), ambas as quais produziam modelos da SEAT, e uma fábrica em Landaben (Navarra), onde se produzia o VW Polo e que seria vendido à empresa-mãe na sequência das medidas de reestruturação. Tendo em conta as capacidades de produção das duas outras fábricas de automóveis da SEAT, pode deduzir-se que, em finais de 1993 as capacidades reais da SEAT cifravam-se em 1 500 veículos por dia⁽¹⁾ na Zona

Franca e em 1 500 veículos por dia⁽²⁾ em Martorell. Os estrangulamentos eram devidos, na Zona Franca, ao *atelier de chassis* dos três modelos (Marbella, Toledo e Terra) e em Martorell à secção de pintura. A capacidade global de produção da SEAT por ano, atendendo às restantes condições de fabrico, podia estabilizar-se, por conseguinte, em cerca de 670 000 unidades anuais.

As medidas industriais adoptadas pelo grupo VW com o objectivo de restabelecer a viabilidade da SEAT previam o encerramento definitivo da fábrica da Zona Franca de Barcelona e a concentração de toda a produção de veículos SEAT em Martorell. No obstante, verificou-se que o referido encerramento não foi definitivo, já que a SEAT reiniciou a produção na fábrica da Zona Franca de Barcelona em Outubro de 1994 — com uma capacidade de montagem reduzida, de 280 unidades por dia — do antigo modelo «Marbella». Além disso, na sequência da transferência para Martorell da produção do «SEAT Toledo» e de uma nova camioneta comercial, em substituição do modelo «Terra», as capacidades de produção diária foram incrementadas em relação às previsões iniciais, alcançando 2 125 unidades diárias, com duas secções de pintura (por exemplo, últimas fases de produção) em funcionamento.

Por conseguinte, a máxima capacidade de produção tecnicamente possível da SEAT em Outubro de 1995, após a aplicação das medidas de reestruturação de 1994 e 1995, ascendia a 2 045 unidades diárias. Contudo, a Volkswagen decidiu encerrar a secção de pintura da fábrica da Zona Franca de Barcelona em finais de 1996, de modo que a capacidade nas instalações das fábricas da SEAT a partir de 1995 será de 2 125 unidades por dia. Consequentemente, prevê-se que a capacidade global de produção da SEAT em termos anuais, após a operação de reestruturação e partindo do princípio de que as outras condições de produção se mantenham inalteradas, ascenda a 480 000 unidades por ano.

O actual nível de capacidade de produção não pode ser incrementado sem a realização de novos e importantes investimentos para eliminar os actuais estrangulamentos da produção.

Em termos de redução de capacidade, pode afirmar-se que a esperada redução da capacidade técnica diária da SEAT corresponde a 29 % da capacidade disponível no início do plano de reestruturação em Dezembro de 1993.

Capacidade a nível do grupo VW

Ao considerar a capacidade de produção nas instalações do grupo VW — incluindo todas as filiais suas dependentes — em Outubro de 1995 e a nível do

⁽¹⁾ O valor de 1 500 unidades por dia também constava de um quadro enviado pela Volkswagen à Comissão em Novembro de 1993, que indicava as capacidades de todas as plantas do grupo VW na Comunidade.

⁽²⁾ Embora a capacidade de fabrico do modelo S03, lançado em Martorell em 1993, fosse efectivamente de 1 500 unidades diárias, no fim do referido ano a produção real ascendia apenas a 1 150 unidades por dia.

EEE ⁽¹⁾, o encerramento da fábrica da Zona Franca de Barcelona e a exploração da fábrica localizada em Martorell nas condições mencionadas anteriormente representariam uma redução global da capacidade de quase 5 %, isto é, passar-se-ia de uma capacidade de produção de 12 420 unidades por dia, correspondente à situação em Dezembro de 1993, a uma capacidade de produção de 11 832 unidades diárias em finais de 1997 ⁽²⁾.

ii) Programa de modernização

De acordo com a notificação apresentada à Comissão, a redução da capacidade de produção foi realizada em consonância com um plano de I&D, cujo custo estimado ascende a 207 200 milhões de pesetas espanholas entre 1994 e 1997 (incluindo 5 100 milhões de pesetas espanholas em programas de formação), que consiste fundamentalmente em projectos de inovação industrial e de desenvolvimento tecnológico e em medidas de modernização. Estes projectos revestem especial interesse para a actividade do centro técnico da SEAT em Martorell. Alguns consistem em investimentos por parte da Gearbox del Prat, SA, uma filial propriedade a 100 % da SEAT.

A ficha financeira em que figuram os gastos em investimentos que podem ser subvencionados anualmente, tanto por parte das autoridades nacionais como por parte das autoridades regionais da Catalunha, estabelecida no acordo relativo ao auxílio de Julho de 1994, foi actualizada de acordo com os gastos reais da SEAT em 1994 e as suas previsões em matéria de despesas para 1995. A última actualização do referido quadro revela o seguinte planeamento (de carácter indicativo para 1996 e 1997):

(em mil milhões de pesetas)

	1994	1995	1996	1997	Total
Desenvolvimento de novos modelos	14,3	25,7	27,0	20,6	87,6
Manutenção de modelos existentes	18,2	10,8	6,2	0,0	35,2
Inovação e desenvolvimento	1,7	1,8	2,4	2,1	8,0
Projectos de garantia de qualidade	0,0	0,0	0,1	0,1	0,3
Tecnologias da informação	1,7	1,5	2,5	0,1	5,8
Projectos favoráveis ao ambiente	2,5	2,6	0,1	0,0	5,2
Projectos em fase de planeamento	0	3,5	2,0	8,0	13,5
Total	38,4	45,9	40,3	30,9	155,7

⁽¹⁾ Isto é, excluindo a capacidade de produção da filial SKODA, não situada no EEE.

⁽²⁾ A única diferença entre o quadro enviado pela Volkswagen e o da Comissão residia na capacidade de Martorell, que a Comissão fixou em 2 125 unidades, em vez de 2 100.

A empresa explicou que o facto de os gastos em matéria de investimentos realmente realizados em 1994 e 1995 terem sido inferiores foi devido ao cancelamento de alguns projectos, bem como às poupanças realizadas no âmbito de projectos em curso.

iii) Medidas laborais

Os objectivos previstos de redução da capacidade de produção, juntamente com a necessidade de melhorar as taxas de produtividade da empresa, conduziram a uma drástica redução dos efectivos da SEAT em Dezembro de 1993 e a importantes alterações a nível da situação laboral dos trabalhadores que permaneceram na mesma.

Reduções de efectivos

De acordo com o plano notificado à Comissão, o objectivo da empresa é o de adaptar o valor de efectivos, reduzindo o número de postos de trabalho de 18 469, existentes em Setembro de 1993, para o número pretendido de 9 330 que, em 1995, é o número necessário para produzir apenas 320 000 unidades por ano.

A alteração das previsões em matéria de efectivos da SEAT entre 1993 e 1997 (com os valores reais do número de trabalhadores em 1993 e 1995) é demonstrada no seguinte quadro:

Recursos humanos

(número de trabalhadores)

	1993 (Setembro)	1995 (Agosto)	1997 (PR 43)
Administração, direcção	3 186	2 842	[...]
Zona Franca (Barcelona):			
— indirectos	3 229	1 088	[...]
— directos	5 563	1 714	[...]
Martorell:			
— indirectos	1 633	1 514	[...]
— directos	4 858	5 479	[...]
Total	18 469	12 777	[...]

Por conseguinte, a redução efectiva do número de trabalhadores diverge consideravelmente do calendário notificado. Não obstante, o objectivo final é quase tão ambicioso como o do plano inicial.

Outras medidas laborais

A redução dos efectivos deve ser completada por um conjunto de medidas destinadas a obter uma redução dos custos de pessoal da empresa, bem como um aumento das actuais taxas de produtividade, a fim de alcançar um nível que corresponda à média do sector automóvel na Europa.

Estas medidas, negociadas com os sindicatos sob a forma de acordos colectivos de trabalho anuais, consistem no seguinte:

- redução de 10 % dos salários da empresa em relação ao nível salarial de Dezembro de 1993,
- aumento de 10 dias no tempo de trabalho anual dos trabalhadores (o que implica a passagem de 1 736 horas anuais por trabalhador em 1993 para 1 816 horas a partir de 1994: isto é, 1 736 horas mais 80 horas obrigatórias por trabalhador, no caso de o mercado requerer níveis de produção elevados),
- flexibilidade laboral obrigatória em dias feriados, em função das necessidades de produção,
- mobilidade obrigatória (para outros locais e/ou categorias de trabalho) dos efectivos, de acordo com a nova planificação da produção,
- plano de reforma antecipada para os trabalhadores com mais de 55 anos,
- emprego a tempo parcial para um máximo de 1 829 trabalhadores, durante um período de dois anos, com uma remuneração de 70 % do salário correspondente a um trabalhador a tempo inteiro,
- redução dos actuais contratos temporários para um máximo de 300 postos de trabalho,
- anulação dos acordos assinados anteriormente com os sindicatos.

Custo das medidas sociais

A redução dos postos de trabalho e a aplicação das medidas de reestruturação que afectarão a situação laboral, que estão a ser concretizadas na prática mediante um conjunto de medidas acordadas ou pendentes do acordo dos sindicatos, representarão, segundo os montantes já registados na contabilidade da SEAT para 1993 e em conformidade com as previsões do PR 43, um custo global estimado de 64 500 milhões de pesetas espanholas:

(em milhares de milhões de pesetas espanholas)

Reforma antecipada	36,5
Reorganização do regime de trabalho	5,3
Incentivos à cessação da actividade	20,0
Incentivos à deslocação dos trabalhadores	2,7
Total	64,5

Este custo é consideravelmente inferior ao previsto inicialmente em finais de 1993.

iv) Medidas de formação

Os programas de formação que figuram no plano de reestruturação da SEAT têm por objectivo dotar os actuais trabalhadores e empregados das qualificações necessárias para o desenvolvimento e comercialização de novos modelos. As necessidades da SEAT centram-se nas seguintes áreas:

- formação necessária para a exploração da fábrica de Martorell, com um elevado grau de automatização,
- formação em I&D de produtos para o pessoal do centro técnico de Martorell,
- técnicas de elaboração de programas de fabrico, centradas na melhoria contínua da qualidade, juntamente com a formação de trabalhadores dos fornecedores e de outras empresas do grupo,
- formação destinada a apoiar a reconversão profissional e a adaptação dos trabalhadores da SEAT ao trabalho a tempo parcial,
- medidas de formação para a rede de agentes nos mercados nacional e internacional.

O custo previsto do plano de formação da SEAT para o período de 1994 a 1997 é de 5 700 milhões de pesetas espanholas, dos quais 3 380 milhões terão sido desembolsados no final de 1995.

v) Custo do encerramento da Zona Franca de Barcelona

Para além dos custos sociais acima referidos, a SEAT terá de suportar os custos de reestruturação associados ao encerramento da fábrica da Zona Franca de Barcelona. Após a realização de uma auditoria sobre os mesmos, verificou-se que estes custos serão consideravelmente inferiores aos previstos inicialmente (14 200 milhões de pesetas espanholas), podendo ser discriminados da seguinte forma:

(em milhares de milhões de pesetas espanholas)

Amortização de activos	2,7
Transferência da capacidade de montagem do Toledo	2,3
Reconversão profissional	0,4
Custo do relançamento	0,3
Supressão do emprego a tempo parcial	0,4
Total	6,1

vi) Medidas de reestruturação financeira

Na sua notificação à Comissão, o Governo espanhol estimou as medidas de reestruturação financeira em 257 800 milhões de pesetas espanholas, a financiar na íntegra por entradas da Volkswagen (a seguir denominada VW). Não obstante, estas contribuições não levam a empresa a incorrer em quaisquer custos, mas representam uma receita com a qual poderá ser financiada parte dos custos de reestruturação. De

facto, a empresa está a aplicar duas medidas de reestruturação financeira, designadamente, a reconstrução do seu capital circulante e a redução da sua considerável dívida financeira. Pretende-se que a SEAT reduza a sua dívida em 55 600 milhões de pesetas espanholas entre 1993 e 1997. Além disso, é necessário um incremento do seu capital circulante de 136 600 milhões no mesmo período, tendo em conta o facto de a SEAT ter esgotado a quase totalidade do mesmo em 1993 a fim de financiar as perdas de exploração desse ano, criando assim um grave problema de liquidez.

vii) Financiamento do plano de reestruturação

O custo global do conjunto das medidas industriais, laborais e financeiras que compõem o plano de reestruturação da SEAT para o período de 1994 a 1997 ascende, de acordo com o estudo levado a cabo pela Comissão, a 441 700 milhões de pesetas espanholas. Nele figuram as seguintes rubricas:

(em milhares de milhões de pesetas espanholas)

Investimentos industriais e projectos de I&D	155,7
Programas de formação	5,7
Investimentos financeiros	17,5
Custos de redução de efectivos	64,5
Custos de encerramento	6,1
Aumento do capital circulante	136,6
Redução da dívida financeira	55,6
Total	441,7

No fim de 1995, SEAT já terá financiado 67 % do custo total do plano, tendo realizado assim quase dois terços das actividades previstas no referido plano.

Este custo será financiado com base no fluxo de tesouraria gerado pela SEAT durante esse período, mediante as entradas de capital do grupo VW a favor da sua filial, a venda de activos e o auxílio financeiro concedido pelas autoridades espanholas.

Recursos gerados pela própria SEAT

O valor dos recursos próprios da empresa, procedentes da sua actividade comercial ou de operações extraordinárias (por exemplo, a venda de activos fora do grupo VW, a redução das dotações de amortização e outras operações não ligadas à exploração), é calculado em 165 400 milhões de pesetas espanholas, o que representa aproximadamente 37,4 % do custo total da operação de reestruturação.

Dotações do grupo VW

A deterioração da situação financeira da SEAT em Dezembro de 1993 exigia uma medida de emergência, a fim de limitar a redução do capital social da

empresa e aumentá-lo até ao montante mínimo exigido pela legislação espanhola, com o objectivo de compensar as perdas acumuladas da SEAT em 1994. A VW cancelou dívidas comerciais contraídas com o grupo VW pela SEAT, num montante de 82 300 milhões de pesetas espanholas. Além disso, para garantir a sobrevivência das principais actividades comerciais da SEAT como empresa independente dentro do grupo VW, a VW aceitou proceder a uma redução dos preços das partes e componentes (incluindo os motores) fornecidos à sua filial a partir da Alemanha, bem como à aquisição, mediante uma injeção de capital, da fábrica de automóveis da SEAT em Landaben (Navarra) e da filial financeira da SEAT («FISEAT»).

Estas medidas, que representam 51,2 % do custo total da operação de reestruturação e que foram adoptadas entre Dezembro de 1993 e Abril de 1994, são apresentadas no seguinte quadro:

(em milhares de milhões de pesetas espanholas)

Remissão de dívidas e aumento do capital	82,3
Aquisição da fábrica de Landaben	104,4
Aquisição da empresa de financiamento da SEAT	17,6
Subvenção dos juros devidos à VW	(10,0)
Descontos dos preços dos fornecimentos	36,0
	(x 4 anos) ⁽¹⁾
Dotação total da VW à SEAT	203,0

(¹) O grupo VW procederá a uma injeção total de 100 milhões de marcos alemães (aproximadamente 8 700 milhões de pesetas espanholas) por ano, entre 1994 e 1997, sob a forma de descontos sobre as facturas dos fornecimentos do grupo à SEAT.

Auxílio financeiro concedido pelas autoridades espanholas

O valor das medidas de auxílio adoptadas em 1994 pelas autoridades espanholas em apoio do plano de reestruturação ascende a 36 000 milhões de pesetas espanholas, dos quais 30 000 milhões foram outorgados pelas autoridades nacionais de acordo com um contrato de empréstimo entre o ICO e a VW e 6 000 milhões foram concedidos pelas autoridades autónomas da Catalunha, em virtude de um contrato de empréstimo entre o ICF e a VW.

Os acordos de auxílio e os contratos de empréstimo celebrados em 1994 entre as autoridades espanholas, a VW e a SEAT estabeleciam, entre outros, o seguinte:

— em primeiro lugar, a VW transferiria imediatamente para a SEAT o montante recebido sob a forma de empréstimos (36 000 milhões de pesetas espanholas). Esta transferência foi levada a cabo, como reflectido nas contas anuais da SEAT,

- em segundo lugar, a VW tinha que pagar juros sobre os empréstimos recebidos no período de 1994 a 1997. No final de 1997, os juros dos 36 000 milhões recebidos em virtude dos contratos de empréstimo foram fixados em 10 000 milhões,
- em terceiro lugar, o montante global das subvenções das autoridades espanholas (isto é, 46 000 milhões de pesetas espanholas) cobriria ambos estes montantes, ou seja, o capital dos empréstimos e a totalidade dos juros devidos que a VW teria tido normalmente de financiar.

Os 46 000 milhões de pesetas espanholas que serão concedidos segundo os diferentes regimes de auxílios entre 1995 e 1998 serão utilizados, por conseguinte, para reembolsar o capital (36 000 milhões) e os juros (10 000 milhões) dos referidos empréstimos. Por conseguinte, os juros devidos reverterão em benefício da Volkswagen AG e reduzirão a sua contribuição para o financiamento do plano de reestruturação. O auxílio estatal total de 46 000 milhões de pesetas espanholas representa 10,4 % do custo total da reestruturação.

Embora o Governo espanhol tenha informado a Comissão, mediante carta de 5 de Outubro de 1995, de que não tinha qualquer intenção de alterar os actuais acordos de auxílio e contratos de empréstimo, comunicou oportunamente que desejava basear as subvenções a conceder à Volkswagen/SEAT na totalidade dos custos da reestruturação. Mediante carta de 20 de Outubro de 1995, as autoridades espanholas acordaram basear-se na cifra do custo total, fixada pela Comunidade em 441 700 milhões de pesetas espanholas.

VI

EXISTÊNCIA DE AUXÍLIO ESTATAL

Dado o volume do comércio no Espaço Económico Europeu no que se refere ao tipo de veículos automóveis produzidos pela SEAT, qualquer auxílio estatal a favor da reestruturação da empresa poderia falsear a concorrência e afectar as trocas comerciais nos termos do nº 1 do artigo 92º do Tratado e do nº 1 do artigo 61º do Acordo EEE.

Ao iniciar o processo nos termos do nº 2 do artigo 93º do Tratado, a Comissão assinalou que era necessário analisar à luz do artigo 92º as dotações de fundos públicos do Ministério da Indústria e Energia espanhol e do Generalitat da Catalunha em benefício da VW-SEAT em seguida indicadas:

- as subvenções num valor total de 38 000 milhões de pesetas espanholas do Ministério da Indústria e Energia a favor da SEAT, de acordo com programas já aprovados (SBT, PATI, PITMA), em relação às quais o empréstimo de 30 000 milhões do ICO à VW, a

empresa-mãe da SEAT, constituía um adiantamento. O empréstimo do ICO foi desembolsado à VW e transferido de imediato para a SEAT em Julho de 1994,

- as subvenções num valor total de 8 000 milhões de pesetas espanholas (incluindo os 2 000 milhões co-financiados com os fundos estruturais comunitários) do Generalitat da Catalunha à SEAT, relativamente às quais o empréstimo de 6 000 milhões do ICF à VW constituía um adiantamento. O empréstimo do ICF foi desembolsado à VW e transferido de imediato para a SEAT em Março de 1995,
- o auxílio a 30 projectos de apoio aos investimentos da SEAT em 1994, num montante de 7 200 milhões de pesetas espanholas, que constituiria a primeira fracção das subvenções num valor de 38 000 milhões de pesetas espanholas concedidas pelo Ministério da Indústria e Energia e supramencionadas.

Além disso, a Comissão decidiu posteriormente alterar a sua anterior decisão de iniciar o referido processo, a fim de ter em conta a nova notificação, enviada em 27 de Junho de 1995, mediante a qual as autoridades espanholas informavam a Comissão de que as referidas medidas de auxílio deviam ser consideradas auxílios à reestruturação da SEAT.

Após examinar os dados apresentados pelas autoridades espanholas a este respeito, a Comissão confirma a sua opinião de que o auxílio concedido pelas autoridades espanholas a favor da VW-SEAT por força dos acordos de auxílio de 11 e 29 de Julho de 1994 e a concessão dos empréstimos do ICO e do ICF, respectivamente, à Volkswagen, AG, subordinada à condição expressa de os referidos empréstimos constituírem um adiantamento das subvenções a conceder no futuro, constituem um auxílio estatal nos termos do nº 1 do artigo 92º:

- em primeiro lugar, porque os acordos relativos ao auxílio estabelecem que, se os projectos forem executados de acordo com o calendário previsto, as subvenções prometidas pelas autoridades serão suficientes para cobrir todos os custos relativos aos empréstimos. Por conseguinte, a VW não reembolsará, em princípio, os empréstimos, nem os juros devidos nem qualquer custo adicional a não ser que não realize os projectos, como notificou às autoridades espanholas, ou não possa substituí-los por projectos equivalentes,
- em segundo lugar, porque o mutuário (VW) confirmou que não tinha pago nem lhe tinha sido exigido o pagamento dos juros (incluindo os juros de mora) devidos aquando do vencimento do primeiro prazo estipulado no contrato de empréstimo celebrado com o ICO,
- em terceiro lugar, porque tanto o contrato de empréstimo com o ICO como o celebrado com o ICF estabelecem expressamente que:
 - a) Os empréstimos serão concedidos enquanto adiantamento ao pagamento do auxílio;

- b) Em caso de não poderem ser respeitadas determinadas cláusulas do acordo devido a problemas de carácter jurídico ou outro, as restantes cláusulas continuarão a ser válidas e as partes deverão procurar mecanismos de auxílio equivalentes ou vantagens similares;
- c) A SEAT deverá atribuir as subvenções que receba às entidades de crédito, em garantia das obrigações pecuniárias da VW resultantes de ambos os empréstimos;
- d) A VW não será responsável pelos juros devidos em virtude de atrasos na autorização e pagamento das subvenções;
- e) Haverá flexibilidade no que respeita ao calendário de reembolso da dívida mediante a afectação das verbas recebidas a título de auxílio,

- em quarto lugar, porque nas contas auditadas da SEAT em 1994 e 1995 figuram os montantes correspondentes aos empréstimos concedidos pelo ICO (30 000 milhões de pesetas espanholas) e pelo ICF (6 000 milhões) sob a rubrica «subvenções irrevogáveis»;
- em quinto lugar, devido ao facto de as subvenções do Ministério da Indústria e Energia (38 000 milhões de pesetas espanholas) e da Generalitat da Catalunha (8 000 milhões) terem sido calculadas de modo a poderem cobrir a subvenção líquida a conceder à SEAT (36 000 milhões, sob a forma de dois empréstimos à VW nas condições vigentes no mercado), bem como os juros bancários devidos pela VW ao ICO e ao ICF (8 000 milhões), até à transformação definitiva dos referidos empréstimos em subvenções à SEAT,
- em sexto e último lugar, o auxílio reduziu o custo de financiamento do plano de reestruturação da SEAT e da Volkswagen, que participam activamente no mercado do EEE de automóveis ligeiros de transporte de passageiros e comerciais, concedendo assim uma vantagem financeira artificial à SEAT e à sua empresa-mãe, a Volkswagen.

Por conseguinte, as subvenções de 36 000 milhões de pesetas espanholas concedidas à SEAT através da Volkswagen pelas autoridades nacionais e autónomas e as subvenções de 10 000 milhões de pesetas espanholas destinadas a cobrir os juros devidos, em benefício da VW, constituem um auxílio estatal nos termos do n.º 1 do artigo 92.º do Tratado e do n.º 1 do artigo 61.º do Acordo EEE.

VII

AUXÍLIO DE ESTADO ILEGAL

Por outro lado, com a não notificação das referidas medidas de auxílio concedidas a favor da Volkswagen e da

SEAT, o Governo espanhol infringiu o disposto no n.º 3 do artigo 93.º do Tratado. Uma vez que as autoridades espanholas não comunicaram atempadamente as medidas de auxílio, a Comissão não pôde apresentar as suas observações sobre as medidas antes da sua execução em 1994. Em suma, ao ter sido concedido em infracção ao disposto no n.º 3 do artigo 93.º, o auxílio é ilegal.

VIII

COMPATIBILIDADE DO AUXÍLIO

O n.º 1 do artigo 92.º do Tratado estabelece o princípio de que, sem prejuízo de certas derrogações, os auxílios que falseiem ou ameacem falsear a concorrência ao favorecer determinadas empresas ou a produção de determinados bens, são, na medida em que afectam as trocas comerciais entre os Estados-membros, incompatíveis com o mercado comum. Não obstante, os n.ºs 2 e 3 do artigo 92.º precisam as circunstâncias em que os referidos auxílios são ou podem ser permitidos.

O n.º 2 do artigo 92.º especifica certos tipos de auxílios compatíveis com o mercado comum. Devido à natureza do auxílio em causa, à sua localização e às suas finalidades, não são aplicáveis quaisquer das referidas derrogações.

O n.º 3 do artigo 92.º estabelece a compatibilidade de determinados tipos de auxílios com o mercado comum. A compatibilidade deve ser avaliada no contexto da Comunidade e não em função de um único Estado-membro. Para salvaguardar o bom funcionamento do mercado comum e tendo em conta os princípios estabelecidos na alínea g) do artigo 3.º do Tratado, as derrogações ao princípio fixado no n.º 1 do artigo 92.º e estabelecidas no n.º 3 do artigo 92.º devem ser interpretadas de forma restritiva na avaliação de qualquer regime de auxílio ou de um auxílio individual.

Em particular, a Comissão adoptou, em relação ao sector de veículos automóveis, um enquadramento comunitário que estabelece os critérios de avaliação da compatibilidade dos auxílios no referido sector com o mercado comum, limitando assim o poder discricionário conferido pelo n.º 3 do artigo 92.º

As medidas de auxílio adoptadas pelas autoridades espanholas em Julho de 1994 a favor da SEAT constituem um exemplo assinalável de um auxílio estatal no sector dos veículos automóveis.

Além disso, em 27 de Junho de 1995, as autoridades espanholas notificaram que as subvenções em causa deviam ser consideradas auxílios à reestruturação da SEAT. Após a análise dos factos, a Comissão concorda em considerar o auxílio à SEAT como um auxílio à sua reestruturação, dado que a referida empresa levou a cabo uma importante operação deste tipo, para a qual o auxílio em causa contribuiu consideravelmente.

Em conclusão, as medidas de auxílio a favor da SEAT devem ser analisadas à luz do enquadramento comunitário dos auxílios estatais no sector dos veículos automóveis⁽¹⁾, por um lado, e, por outro, das orientações comunitárias relativas aos auxílios estatais de emergência e à reestruturação a empresas em dificuldade⁽²⁾. A compatibilidade do auxílio deve ser avaliada na data da sua concessão ilegal, isto é, em Julho de 1994, tendo em conta as posteriores alterações do plano de reestruturação no caso em apreço.

Enquadramento comunitário dos auxílios estatais no sector dos veículos automóveis

O referido enquadramento estabelece que, em princípio, os auxílios de reestruturação e emergência apenas podem ser autorizados em circunstâncias excepcionais. O auxílio deve encontrar-se associado a um plano satisfatório e só deve ser concedido quando for demonstrado que, no interesse da Comunidade, é preferível manter em actividade um determinado produtor, restabelecendo a sua viabilidade. Será imprescindível comprovar que o auxílio não permitirá ao seu beneficiário aumentar a sua quota de mercado à custa de concorrentes que não beneficiaram de qualquer tipo de auxílio. Nos casos em que certas empresas continuem a sofrer de problemas de excesso de capacidade, por exemplo, no sector dos veículos comerciais, a Comissão poderá exigir que seja efectuada uma redução da capacidade com vista a contribuir para a recuperação global do sector.

Orientações comunitárias relativas aos auxílios estatais de emergência e à reestruturação de empresas em dificuldades

As referidas orientações estabelecem o princípio geral de que o auxílio à reestruturação, independentemente da forma que assuma, apenas será autorizado quando for concedido no interesse da Comunidade e estiver associado a um programa de recuperação ou reestruturação viável, notificado à Comissão com todos os dados relevantes. Um plano de reestruturação deve cumprir integralmente os seguintes requisitos:

1. O plano deve restabelecer a viabilidade a longo prazo e a solvência da empresa num período de tempo razoável e com base em perspectivas realistas quanto às suas futuras condições de funcionamento; por conseguinte, em princípio, apenas deve ser concedido uma única vez;
2. O plano deve atenuar tanto quanto possível as consequências desfavoráveis do auxílio no que diz respeito aos concorrentes;
3. O montante e a intensidade dos auxílios deverão limitar-se ao estritamente necessário para permitir a reestruturação e ser proporcionais aos benefícios previstos do ponto de vista da Comissão.

Após ter examinado o plano de reestruturação da SEAT e a sua aplicação até Outubro de 1995, a Comissão concluiu que eram respeitados os requisitos gerais e sectoriais supramencionados.

1. Restabelecimento da viabilidade

O principal objectivo do plano de reestruturação era o restabelecimento da viabilidade da SEAT. A Comissão concorda que o plano é suficiente para que a empresa recupere a viabilidade num período de tempo razoável e observa que a situação financeira em Outubro de 1995 demonstra que, apesar de uma considerável redução dos efectivos, dos novos investimentos, da remissão da dívida e do auxílio, a empresa não voltará a ser rentável até 1997. Mesmo nesta altura, os lucros serão limitados (devendo cifrar-se, antes de impostos, em cerca de 2 200 milhões de pesetas espanholas). De acordo com o PR 43, o fluxo de tesouraria deverá ser positivo a partir de 1995, o que permitirá reduzir anualmente o volume dos empréstimos em dívida.

No que respeita à evolução dos resultados de exploração (isto é, à actividade principal da empresa), os valores registados no fim do primeiro semestre de 1995 encontram-se em consonância com o orçamento previsto para o referido ano, reflectindo assim a melhoria da situação da SEAT em termos de exploração. Além disso, no referido orçamento, prevê-se uma maior liquidez da SEAT no final do ano, pelo que a empresa não deverá defrontar-se com problemas de liquidez a curto prazo. Não obstante, nem todas as melhorias previstas pelo PR 43 (vendas a mercados terceiros, vendas de activos, introdução de novos modelos no mercado) parecem ter sido alcançados em 1995. Considerando que a débil estrutura de capital da empresa continua a situar-se a um nível crítico, não é de excluir a necessidade de novas entradas de capital em 1996 ou 1997. Dado que o auxílio à reestruturação constitui uma operação única, cabe pressupor que os accionistas compensarão o possível défice de capital da empresa durante os próximos anos, como confirmado na última carta das autoridades espanholas, de 20 de Outubro de 1995.

A SEAT realizou assim consideráveis progressos em termos de melhoria da produtividade e qualidade. O objectivo da empresa consiste em alcançar, em finais de 1997, um volume médio de produção de 42 veículos por trabalhador, face à média de 21,9 veículos por trabalhador alcançada em 1993. De facto, as taxas de produtividade fixadas como objectivo para a fábrica de Martorell no plano de reestruturação da SEAT em 1997 transformarão a referida fábrica em uma das mais produtivas da Europa Ocidental. Os resultados da auditoria da qualidade da fábrica revelam uma melhoria paulatina, sendo o objectivo final o de alcançar os níveis de qualidade do grupo. Prevê-se igualmente uma importante melhoria, de cerca de 40 %, a nível das reparações cobertas pela garantia por veículo.

(1) JO nº C 123 de 18. 5. 1989, p. 3.

(2) JO nº C 368 de 23. 12. 1994, p. 12.

Além disso, a Comissão considera que os projectos de I&D em curso ou em vias de elaboração farão com que os produtos, os meios de produção e os resultados da empresa sejam idênticos ao nível alcançado pela indústria automobilística europeia.

Por conseguinte, partindo do princípio de que o plano de reestruturação seja plenamente aplicado e que não se verifique qualquer recessão no mercado automobilístico europeu, a Comissão está convencida de que SEAT tem boas perspectivas de viabilidade no competitivo sector automóvel.

2. Evitar o falseamento indevido da concorrência

Em 1993, ano em que começou a crise da SEAT, as vendas de veículos novas na Europa Ocidental registaram uma queda espectacular de mais de 15 % (25,4 % em Espanha), tendo apenas atingido 11,45 milhões de unidades, a recessão mais grave do período pós-guerra. O consequente nível muito reduzido de utilização da capacidade fez com que quase todos os fabricantes de automóveis registassem perdas esse ano.

A Comissão entende que, desde 1993, a indústria automobilística do EEE sofre de um excesso estrutural de capacidade de produção e que decorrerão vários anos até que o registo de novos veículos alcance novos recordes na Europa Ocidental. Simultaneamente a capacidade de produção de automóveis na Europa continuará a aumentar, devido à gradual consolidação dos fabricantes japoneses e a outras transferências da localização de fábricas.

Em 1993, a SEAT vendeu 290 155 veículos «SEAT» produzidos nas fábricas de Martorell e da Zona Franca de Barcelona, assim como um total de 175 684 veículos «Volkswagen Polo» fabricados na fábrica de Landaben (Navarra, ainda propriedade da SEAT durante o presente ano). Como referido anteriormente, as contas da empresa no fim do referido ano registaram perdas superiores a 150 000 milhões de pesetas espanholas. A quota de mercado da SEAT em 1993 — isto é, o ponto de partida da operação de reestruturação — correspondia a 2,73 % das vendas do mercado europeu.

O exame do plano de reestruturação da SEAT demonstrou que o grupo VW está a efectuar um considerável contributo a favor da reestruturação do sector automóvel na Europa. O encerramento irreversível da fábrica da Zona Franca de Barcelona, apenas compensado em parte por aumentos da capacidade noutras locais, pressuporá uma redução de 29 % da capacidade da SEAT e de 5 % da do grupo VW.

Deste modo, calcula-se que o actual plano de produção e vendas da SEAT (PR 43) não conduzirá a um incremento da quota de mercado da empresa no EEE à custa dos seus concorrentes que não beneficiem de auxílios. Prevê-se que a sua quota de mercado não será superior à de 1993 (2,73 %).

3. Auxílio concedido a favor dos custos e benefícios da reestruturação

O montante do auxílio (46 000 milhões de pesetas espanholas) e a intensidade do mesmo (10,4 % do custo total da reestruturação) são, na opinião da Comis-

são, estritamente necessários para permitir levar a cabo a reestruturação. A intensidade do auxílio é igualmente proporcional à redução de capacidade da SEAT.

Os beneficiários de auxílio — a SEAT, no que respeita ao capital dos empréstimos, e a VW, no que se refere aos juros devidos — efectuarão um importante contributo a favor do financiamento dos custos de reestruturação. Em particular, a Comissão pôde determinar as dotações de capital realizadas pela Volkswagen (ver ponto V).

A Comissão comprovou assim que as acções em que se baseia a reestruturação e para cuja realização se concederá o auxílio são necessárias para os objectivos prosseguidos pela operação de reestruturação no seu conjunto. O montante financeiro previsto para a reestruturação e para os investimentos que formam parte do mesmo é, na opinião da Comissão, o montante necessário. Este montante foi estruturado de forma lógica e representa um esforço realista com vista a restabelecer a viabilidade da SEAT no competitivo sector automóvel.

De facto, uma vez alcançado o objectivo de restabelecer um fundo mínimo de tesouraria que permita a exploração normal da empresa, os esforços em matéria de reestruturação destinam-se a:

- reduzir as capacidades de produção instaladas mediante a concentração da produção de veículos na moderna fábrica de Martorell,
- adaptar — em condições socialmente aceitáveis — os efectivos da empresa aos novos níveis de capacidade e objectivos em matéria de produtividade,
- formar os efectivos daí resultantes no emprego de novas tecnologias e sistemas,
- realizar investimntos intensivos em sistemas CAD-CAM, CIM e de produção «just-on-time»,
- investir em equipas e na capacidade de cálculo de engenharia do centro técnico da SEAT,
- desenvolver novos produtos em sinergia com o grupo VW.

Estes esforços são considerados, no seu conjunto, como homogéneos, necessários e suficientes.

Embora o plano de reestruturação preveja uma redução do endividamento financeiro da SEAT, cabe assinalar que os encargos financeiros após 1997 continuarão a ser elevados e impedirão que a SEAT se situe acima da média do sector em termos de solvência.

CONCLUSÕES E CONDIÇÕES

Em conclusão, a Comissão considera que o auxílio concedido pelas autoridades espanholas a favor do plano de reestruturação da SEAT respeita os critérios estabelecidos nas orientações comunitárias relativas aos auxílios estatais de emergência e à reestruturação e no enquadramento comunitário dos auxílios estatais no sector dos veículos automóveis.

Em conformidade com as orientações comunitárias relativas aos auxílios de emergência e à reestruturação a empresas em dificuldade e com a experiência da sua aplicação em casos de auxílios de reestruturação no sector dos veículos automóveis, a Comissão deve velar por que as suas conclusões continuem a ser válidas até à realização integral do plano de reestruturação. Para este efeito, é necessário que subordine a sua decisão final favorável ao cumprimento de várias condições que têm por objectivo impedir que o auxílio tenha repercussões negativas no sector. De facto, o efeito de falseamento das trocas comerciais do auxílio depende, em parte, da futura reestruturação ser levada a cabo de acordo com o plano e dentro do prazo previsto. Em particular, as autoridades espanholas deverão velar por que a empresa encerre de forma irreversível a secção de pintura da Zona Franca de Barcelona nos prazos propostos e para que a capacidade técnica da SEAT não exceda 2 125 unidades diárias no fim de 1997 nem, no caso da VW, 11 813 unidades por dia na mesma data. Por outro lado, o plano de reestruturação, na sua versão alterada, isto é, o PR 43, deverá ser aplicado na íntegra e sob supervisão. Por último, não poderá ser concedido qualquer novo auxílio estatal à SEAT nem às suas filiais em Espanha em apoio do plano. É de lembrar que, em conformidade com as orientações comunitárias relativas aos auxílios estatais de emergência e à reestruturação a empresas em dificuldade, os auxílios à reestruturação apenas devem ser, em geral, concedidos uma única vez,

ADOPTOU A PRESENTE DECISÃO:

Artigo 1º

1. Os auxílios a favor do plano de reestruturação da SEAT, SA em seguida enumerados são compatíveis com o nº 3, a alínea c), do artigo 92º do Tratado e com o nº 3, alínea c), do artigo 61º do Acordo EEE:

- um auxílio num montante total de 38 000 milhões de pesetas espanholas concedido pelo Ministério da Indústria e Energia à SEAT, dos quais 30 000 milhões foram concedidos ilegalmente,
- um auxílio num montante total de 8 000 milhões de pesetas espanholas (incluindo os 2 000 milhões de pesetas espanholas atribuídos pelos fundos estruturais comunitários) concedido pelo Generalitat da Catalunha à VW-SEAT, dos quais 6 000 milhões foram concedidos ilegalmente,

sempre e quando sejam cumpridas as condições e obrigações seguintes:

- a) A VW-SEAT não alterará o conteúdo geral nem o calendário do plano de reestruturação da SEAT (PR 42, alterado pelo PR 43) e assegurará, em especial:
 - o encerramento e desmantelamento da secção de pintura da fábrica da zona Franca de Barcelona antes de 31 de Dezembro de 1996, como foi comunicado à Comissão,
 - a inexistência de qualquer incremento da capacidade em relação ao nível actual nas fábricas da SEAT antes de 1 de Janeiro de 1998,
 - a realização integral do programa de investimentos da SEAT comunicado à Comissão;
- b) O auxílio será utilizado exclusivamente para o plano de reestruturação da SEAT, SA;
- c) Não será concedido à SEAT, SA nem às suas filiais em Espanha qualquer auxílio suplementar, sob a forma de dotação de capital ou qualquer outro tipo de auxílio, a favor deste plano de reestruturação;
- d) O grupo Volkswagen não compensará a redução da capacidade em finais de 1997 com alargamentos não comunicados à Comissão, de modo a que a capacidade técnica do grupo continue limitada a 11 813 unidades diárias.

2. A Espanha enviará à Comissão um relatório anual sobre a aplicação do plano de reestruturação alterado (PR 43), a evolução dos seus custos, a recepção do auxílio por parte das empresas, o reembolso dos empréstimos públicos obtidos e o cumprimento dos requisitos estabelecidos. Este relatório, juntamente com o relatório anual da SEAT, SA, deverá ser enviado antes do fim do mês de Maio subsequente ao exercício em análise.

Artigo 2º

A Espanha informará a Comissão, no prazo de um mês a contar da notificação da presente decisão, acerca das medidas que tenham sido adoptadas para o seu cumprimento.

Artigo 3º

O destinatário da presente decisão é o Reino de Espanha.

Feito em Bruxelas, em 31 de Outubro de 1995.

Pela Comissão

Karel VAN MIERT

Membro da Comissão