

Svensk utgåva

Lagstiftning

Innehållsförteckning

I *Rättsakter vilkas publicering är obligatorisk*

- * Kommissionens förordning (EG) nr 617/96 av den 3 april 1996 om klassificering av vissa varor i Kombinerade nomenklaturen 1
- * Kommissionens förordning (EG) nr 618/96 av den 3 april 1996 om klassificering av vissa varor i Kombinerade nomenklaturen 3
- * Rådets direktiv 96/21/EG av den 29 mars 1996 om ändring av kommissionens direktiv 94/54/EG om att andra uppgifter än de som följer av rådets direktiv 79/112/EEG skall anges på märkningen av vissa livsmedel 5

II *Rättsakter vilkas publicering inte är obligatorisk*

Kommissionen

96/257/EG:

- * Kommissionens beslut av den 31 oktober 1995 om Spaniens stöd till SEAT SA, som tillhör Volkswagen-koncernen (!) 7

(!) Text av betydelse för EES

I

(Rättsakter vilkas publicering är obligatorisk)

KOMMISSIONENS FÖRORDNING (EG) nr 617/96**av den 3 april 1996****om klassificering av vissa varor i Kombinerade nomenklaturen**

EUROPEISKA GEMENSKAPERNAS KOMMISSION HAR
ANTAGIT DENNA FÖRORDNING

med beaktande av Fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen,

med beaktande av rådets förordning (EEG) nr 2658/87 av den 23 juli 1987 om tulltaxe- och statistiknomenklaturen och om Gemensamma tulltaxan⁽¹⁾, senast ändrad genom kommissionens förordning (EG) nr 586/96⁽²⁾, särskilt artikel 9 i denna, och

med beaktande av följande:

För att säkerställa en enhetlig tillämpning av Kombinerade nomenklaturen, som är en bilaga till ovan nämnda förordning är det nödvändigt att anta bestämmelser för klassificering av de varor som avses i bilagan till denna förordning.

I förordning (EEG) nr 2658/87 har allmänna regler fastställts för tolkningen av Kombinerade nomenklaturen och dessa regler gäller också för varje annan nomenklatur som helt eller delvis grundar sig på denna eller som tillfogar underuppdelningar till denna och som har upprättats genom särskilda gemenskapsbestämmelser för tillämpningen av tulltaxebestämmelser eller andra åtgärder för varuhandeln.

Enligt dessa allmänna måste de varor som beskrivs i kolumn 1 i tabellen som är bifogad den här förordningen klassificeras enligt motsvarande KN-nummer i kolumn 2 med de motiveringar som ges i kolumn 3.

Det är lämpligt att bindande tulltaxeupplysningar som meddelas av medlemsstaternas tullmyndigheter avseende varuklassificeringen i Kombinerade nomenklaturen och

som inte överensstämmer med de rättigheter som fastställs i denna förordning fortfarande kan åberopas av innehavaren enligt bestämmelserna i artikel 12.6 i rådets förordning (EEG) nr 2913/92 av den 12 oktober 1992 om inrättandet av en tullkodex för gemenskapen⁽³⁾ under en period av tre månader.

De åtgärder som föreskrivs i denna förordning är förenliga med yttrandet från Tullkodexkommitténs sektion för tulltaxe- och statistiknomenklatur.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

De varor som beskrivs i kolumn 1 i den bifogade tabellen skall i Kombinerade nomenklaturen klassificeras enligt motsvarande KN-nummer i kolumn 2 i samma tabell.

Artikel 2

Bindande tulltaxeupplysningar som meddelas av medlemsstaternas tullmyndigheter och som inte stämmer överens med de rättigheter som fastställs i denna förordning kan fortfarande åberopas enligt bestämmelserna i artikel 12.6 i förordning (EEG) nr 2913/92 under en period av tre månader.

Artikel 3

Denna förordning träder i kraft den tjugoförsta dagen efter det att den har offentliggjorts i *Europeiska gemenskapernas officiella tidning*.

⁽¹⁾ EGT nr L 256, 7.9.1987, s. 1.

⁽²⁾ EGT nr L 84, 3.4.1996, s. 18.

⁽³⁾ EGT nr L 302, 19.10.1992, s. 1.

Denna förordning är till alla delar bindande och direkt tillämplig i alla medlemsstater.

Utfärdad i Bryssel den 3 april 1996.

På kommissionens vägnar

Mario MONTI

Ledamot av kommissionen

BILAGA

Varubeskrivning	Klassificering KN-nummer	Motivering
(1)	(2)	(3)
Bärbar batteridrivnen elektronisk keyboard för barn av färgad plast med 32 små tangenter samt kontrollreglage för orkesterinstrument, rytmer, demonstrationsläge, volym och kraftkälla	9503 50 00	Klassificering på grundval av allmänna bestämmelserna 1 och 6 för tolkning av Kombinerade nomenklaturen, av anmärkning 1 c till kapitel 92 och texten till KN-nr 9503 och 9503 50 00 Artikeln utgör inte ett musikinstrument i den mening som avses i kapitel 92 på grund av dess utförande och begränsade storlek

KOMMISSIONENS FÖRORDNING (EG) nr 618/96
av den 3 april 1996
om klassificering av vissa varor i Kombinerade nomenklaturen

EUROPEISKA GEMENSKAPERNAS KOMMISSION HAR
ANTAGIT DENNA FÖRORDNING

med beaktande av Fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen,

med beaktande av rådets förordning (EEG) nr 2658/87 av den 23 juli 1987 om tulltaxe- och statistiknomenklaturen och om Gemensamma tulltaxan⁽¹⁾, senast ändrad genom kommissionens förordning (EG) nr 586/96⁽²⁾, särskilt artikel 9 i denna, och

med beaktande av följande:

För att säkerställa en enhetlig tillämpning av Kombinerade nomenklaturen, som är en bilaga till ovannämnda förordning är det nödvändigt att anta bestämmelser för klassificering av de varor som avses i bilagan till denna förordning.

I förordning (EEG) nr 2658/87 har allmänna regler fastställts för tolkningen av Kombinerade nomenklaturen och dessa regler gäller också för varje annan nomenklatur som helt eller delvis grundar sig på denna eller som tillfogar underuppdelningar till denna och som har upprättats genom särskilda gemenskapsbestämmelser för tillämpningen av tulltaxebestämmelser eller andra åtgärder för varuhandeln.

Enligt dessa allmänna måste de varor som beskrivs i kolumn 1 i tabellen som är bifogad den här förordningen klassificeras enligt motsvarande KN-nummer i kolumn 2 med de motiveringar som ges i kolumn 3.

Det är lämpligt att bindande tulltaxeupplysningar som meddelas av medlemsstaternas tullmyndigheter avseende

varuklassificeringen i Kombinerade nomenklaturen och som inte överensstämmer med de rättigheter som fastställs i denna förordning fortfarande kan åberopas av innehavaren enligt bestämmelserna i artikel 12.6 i rådets förordning (EEG) nr 2913/92 av den 12 oktober 1992 om inrättandet av en tullkodex för gemenskapen⁽³⁾ under en period av tre månader.

De åtgärder som föreskrivs i denna förordning är förenliga med yttrandet från Tullkodexkommitténs sektion för tulltaxe- och statistiknomenklatur.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

De varor som beskrivs i kolumn 1 i den bifogade tabellen skall i Kombinerade nomenklaturen klassificeras enligt motsvarande KN-nummer i kolumn 2 i samma tabell.

Artikel 2

Bindande tulltaxeupplysningar som meddelas av medlemsstaternas tullmyndigheter och som inte stämmer överens med de rättigheter som fastställs i denna förordning kan fortfarande åberopas enligt bestämmelserna i artikel 12.6 i förordning (EEG) nr 2913/92 under en period av tre månader.

Artikel 3

Denna förordning träder i kraft den tjugoförsta dagen efter det att den har offentliggjorts i *Europeiska gemenskapernas officiella tidning*.

Denna förordning är till alla delar bindande och direkt tillämplig i alla medlemsstater.

Utfärdad i Bryssel den 3 april 1996.

På kommissionens vägnar

Mario MONTI

Ledamot av kommissionen

⁽¹⁾ EGT nr L 256, 7.9.1987, s. 1.

⁽²⁾ EGT nr L 84, 3.4.1996, s. 18.

⁽³⁾ EGT nr L 302, 19.10.1992, s. 1.

BILAGA

Varubeskrivning	Klassificering KN-nummer	Motivering
(1)	(2)	(3)
<p>1. Månatlig astrologisk tidskrift som utgörs av ett hoprullat papper, 79 × 505 mm, med tryck på bägge sidor, som innehåller astrologiska förutsägelser (månatliga och dagliga) och turnummer för spel, även illustrerad.</p> <p>Tidsskriften har ett omslag i form av ett rör i genomsynlig plast.</p> <p>Fyra identiska tidskrifter med avseende på text, bild och färg utbjuds månatligen i ett försäljningsställ av tryckt papp med färgillustrationer och indelat i tolv rutor efter stjärntecknen.</p>	4902 90 30	Klassificering på grundval av allmänna bestämmelserna 1 och 6 för tolkning av Kombinerade nomenklaturen och texten till KN-nummer 4902, 4902 90 och 4902 90 30.
<p>2. Bilderbok för barn (mått 30 × 40 cm) bestående av fyra blad av tjock kartong, illustrerade med teckningar med julmotiv.</p> <p>Innersidorna innehåller noter och sångtext samt julbilder i färg.</p> <p>Den sista sidan (vilken tjänar som omslag), 1 cm tjock, är illustrerad med en julgran som är klädd med kulörta kulor var och en innehållande en glödlampa. Denna sida innehåller också en mikrohögtalare och en elektronisk modul vilken vid nedtryckning av en knapp spelar melodin och får lamporna att blinka.</p>	4903 00 00	Klassificering på grundval av allmänna bestämmelserna 1 och 3 b för tolkning av Kombinerade nomenklaturen, anmärkning 6 till kapitel 49 samt texten till KN-nummer 4903 00 00.
<p>3. Musikmobil för småbarn, i delar, bestående av:</p> <ul style="list-style-type: none"> — en fästbåge av plast, med fastsättningsanordning, — en speldosa med uppdragbar fjädermekanism, — en mobil av två korsade plastarmar i vars ändpunkter samt mittpunkt stoppade djurfigurer (kaniner, ankor, grodor) av textilmaterial och försedda med människokläder är upphängda i trådar. <p>Speldosan spelar en melodi när den dragits upp och får samtidigt mobilen att snurra.</p>	9503 50 00	Klassificering på grundval av allmänna bestämmelserna 1, 2 a, 3 b och 6 för tolkning av Kombinerade nomenklaturen och texten till KN-nr 9503 och 9503 50 00. <p>Varan är avsedd att roa småbarn, särskilt med hänsyn till speldosan.</p>

RÅDETS DIREKTIV 96/21/EG

av den 29 mars 1996

om ändring av kommissionens direktiv 94/54/EG om att andra uppgifter än de som följer av rådets direktiv 79/112/EEG skall anges på märkningen av vissa livsmedel

EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR ANTAGIT DETTA DIREKTIV

med beaktande av Fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen,

med beaktande av rådets direktiv 79/112/EEG av den 18 december 1978 om tillnämning av medlemsstaternas lagstiftning om märkning, presentation och reklam i fråga om livsmedel⁽¹⁾, särskilt artikel 4.2 i detta,med beaktande av Europaparlamentets och rådets direktiv 94/35/EG av den 30 juni 1994 om sötningsmedel för användning i livsmedel⁽²⁾, särskilt artikel 6 i detta,

med beaktande av kommissionens förslag, och

med beaktande av följande:

Kommissionens direktiv 94/54/EG av den 18 november 1994 om att andra uppgifter än de som följer av direktiv rådets 79/112/EEG⁽³⁾ skall anges på märkningen till vissa livsmedel, innehåller en bilaga med förteckning över livsmedel för vilka märkningen skall innehålla en eller flera ytterligare uppgifter.

Genom detta direktiv avses att utöka ovan nämnda bilaga med livsmedel som innehåller sötningsmedel.

Med tanke på de föreslagna åtgärdernas räckvidd och effekter är de gemenskapsåtgärder som föreslås i detta direktiv inte bara nödvändiga utan även oundgängliga för att uppnå de uppställda målen. Medlemsstaterna kan inte på egen hand uppnå dessa mål. Dessutom ges genom direktiv 94/35/EG förutsättningar för att uppnå dessa mål på gemenskapsnivå.

För att ge konsumenterna ändamålsenlig information måste det vara obligatoriskt att ange på märkningen av livsmedel om de innehåller sötningsmedel.

Utöver detta bör märkningen av livsmedel som innehåller vissa kategorier av sötningsmedel innehålla en varningstext.

I enlighet med förfarandet i artikel 17 i direktiv 79/112/EEG och artikel 7 i direktiv 94/35/EG överlämnades förslaget till detta direktiv till Ständiga livsmedelskommittén, vilken dock inte haft möjlighet att avge något yttrande. Enligt samma förfarande överlämnade kommissionen ett förslag till rådet om de åtgärder som bör vidtas.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

Bilagan till direktiv 94/54/EG skall ändras på följande sätt:

⁽¹⁾ EGT nr L 33, 8.2.1979, s. 1. Direktivet senast ändrat genom direktiv 93/102/EG (EGT nr L 291, 25.11.1993, s. 14).

⁽²⁾ EGT nr L 237, 10.9.1994, s. 3.

⁽³⁾ EGT nr L 300, 23.11.1994, s. 14.

"Typ eller kategori av livsmedel	Uppgifter
Livsmedel som innehåller ett eller flera sötningsmedel vilka tillåts enligt direktiv 94/35/EG (*)	'innehåller sötningsmedel' Denna uppgift skall åtfölja namnet under vilket livsmedlet säljs enligt artikel 5 i direktiv 79/112/EEG
Livsmedel med tillsats både av socker av något eller flera slag, eller ett eller flera sötningsmedel vilka tillåts enligt direktiv 94/35/EG	'innehåller socker och sötningsmedel' Denna uppgift skall åtfölja namnet under vilket livsmedlet säljs enligt artikel 5 i direktiv 79/112/EEG
Livsmedel som innehåller aspartam	'innehåller en fenylalaninkälla'
Livsmedel som innehåller mer än 10 % tillsatta polyoler	'överdriven konsumtion kan ha laxerande verkan'

(*) EGT nr L 237, 10.9.1994, s. 3."

Artikel 2

Medlemsstaterna skall före den 1 juli 1996 vidta de ändringar i sina lagar och andra författningar som är nödvändiga för att

- tillåta handel med produkter som överensstämmer med detta direktiv senast den 1 juli 1996,
- förbjuda handel med produkter som inte överensstämmer med detta direktiv senast den 1 juli 1997. Handel med produkter som släppts ut på marknaden eller märkts före den dagen får dock fortsätta till dess att lagren tömts.

Medlemsstaterna skall genast underrätta kommissionen om detta.

När en medlemsstat antar dessa bestämmelser skall de innehålla en hänvisning till detta direktiv eller åtföljas av en sådan hänvisning när de offentliggörs. Närmare föreskrifter om hur hänvisningen skall göras skall varje medlemsstat själv utfärda.

Artikel 3

Detta direktiv träder i kraft den tjugonde dagen efter det att det har offentliggjorts i *Europeiska gemenskapernas officiella tidning*.

Artikel 4

Detta direktiv riktar sig till medlemsstaterna.

Utfärdat i Bryssel den 29 mars 1996.

På rådets vägnar

T. TREU

Ordförande

II

(Rättsakter vilkas publicering inte är obligatorisk)

KOMMISSIONEN

KOMMISSIONENS BESLUT

av den 31 oktober 1995

om Spaniens stöd till SEAT SA, som tillhör Volkswagen-koncernen

(Endast den spanska texten är giltig)

(Text av betydelse för EES)

(96/257/EG)

EUROPEISKA GEMENSKAPERNAS KOMMISSION HAR
FATTAT DETTA BESLUT

med beaktande av Fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen, särskilt artikel 93.2 första stycket i detta,

med beaktande av Avtalet om Europeiska ekonomiska samarbetsområdet, särskilt artikel 62.1 a i detta,

efter att ha berett berörda parter tillfälle att yttra sig i enlighet med ovan nämnda artiklar, och

med beaktande av följande:

I

INLEDANDE AV FÖRFARANDET I ENLIGHET MED
ARTIKEL 93.2 I FÖRDRAGET

Genom ett brev av den 15 juni 1995 meddelade kommissionen Spanien sitt beslut⁽¹⁾ av den 7 juni 1995 att inleda det förfarande som avses i artikel 93.2 i fördraget avseende de spanska myndigheternas förslag till statliga stödåtgärder till förmån för motorfordonstillverkaren SEAT SA (nedan kallad SEAT), som tillhör Volkswagen-koncernen (nedan kallad VW-koncernen).

Genom att inleda förfarandet gav kommissionen uttryck för starka tvivel om stödets förenlighet med artikel 92 i fördraget, av följande skäl:

- De spanska myndigheterna ingick 1994 två avtal om beviljande av stöd: ett avtal den 11 juli 1994 mellan de centrala spanska myndigheterna och de regionala myndigheterna i Katalonien å ena sidan och VW-SEAT å andra sidan och ett avtal den 29 juli 1994 mellan de regionala katalanska myndigheterna och VW-SEAT, i vilka man åtog sig att bevilja SEAT statligt stöd till ett belopp av 46 miljarder spanska pesetas, som skulle fördelas av industri- och energidepartementet (38 miljarder pesetas) och den regionala regeringen i Katalonien (8 miljarder pesetas).
- Som en följd av dessa avtal beviljade de offentliga kreditinstituten ICO (Instituto de Crédito Oficial) och ICF (Instituto Catalán de Finanzas) Volkswagen AG två lån på 30 respektive 6 miljarder pesetas som förskott på de spanska myndigheternas framtida subventioner till SEAT SA.
- Efter att ha undersökt stödavtalen och lånekontrakten kom kommissionen fram till att det statliga stödet olagligen hade beviljats SEAT i form av lån från ICO och ICF till VW-koncernen.
- Genom ett brev av den 24 februari 1995 anmälde de spanska myndigheterna sitt förslag om att bevilja statligt stöd till SEAT, i enlighet med de godkända programmen, för de stödberättigande kostnader som SEAT ådrog sig 1994 för 30 FoU-projekt, i överensstämmelse med företagets fleråriga investeringsplan för 1994–1996. Efter att ha granskat de lämnade

⁽¹⁾ EGT nr C 237, 12.9.95, s. 2 och 12.

uppgifterna meddelade kommissionen de spanska myndigheterna att den inte kunde ta ställning till det anmälda stödet, eftersom detta endast rörde det stöd som skulle beviljas under 1994 till 30 FoU-projekt, för vilka ett statligt stödpaket redan har godkänts för perioden 1994–1996. Kommissionens uttryckte även sitt missnöje med att endast de delar av projekten som berörde redan betalda utgifter anmälts. Vidare var anmälan ofullständig, eftersom den inte tog upp de subventioner som den regionala regeringen i Katalonien skulle bevilja i samma avseende.

- Kommissionen uttryckte dessutom starka tvivel över stödåtgärdernas förenlighet med de olika kriterier som fastställs i gemenskapens rambestämmelser för statligt stöd till motorfordonsindustrin.

Genom ovannämnda brev av den 15 juni 1995 anmodade kommissionen den spanska regeringen att inkomma med synpunkter senast en månad efter brevets datum.

II

ÄNDRING AV FÖRFARANDET ENLIGT ARTIKEL 93.2

Efter inledandet av förfarandet meddelade den spanska regeringen kommissionen genom ett brev av den 27 juni 1995 att de olika stödåtgärder som undersökningen gällde skulle betraktas som omstruktureringstöd i samband med en omstruktureringsplan för SEAT, som därefter förelades kommissionen.

De spanska myndigheterna underrättade även kommissionen om att denna anmälan ersatte den tidigare, som skickades med ett brev av den 24 februari 1995 och som gällde stöd till 30 teknikprojekt och industriella innovationsprojekt vid SEAT under 1994 (tidigare ärende nr N 222/95). De klargjorde dessutom att de nu anmälda omstruktureringstöden utgjorde statliga stödprojekt som grundar sig på program som tidigare godkänts av kommissionen och åtgärder för att främja teknisk innovation, modernisering, rationalisering, utbildning, omskolning och miljöprojekt.

Mot bakgrund av detta och eftersom det rörde sig om ett företag i svårigheter inom en problemfylld sektor som omfattas av gemenskapens rambestämmelser, beslutade kommissionen den 20 juli 1995 att ändra sitt tidigare beslut som antogs den 13 juni 1995, om inledandet av det förfarande som avses i artikel 93.2 i fördraget.

Samtidigt underrättades den spanska regeringen genom ett brev av den 1 augusti 1995 om kommissionens beslut

av den 20 juli 1995 om ändring av det tidigare beslutet att undersöka stödet till SEAT. I det brevet upplyste kommissionen de spanska myndigheterna om att den, mot bakgrund av anmälan, inte kunde ta ställning till om ett omstruktureringstöd skulle vara förenligt med gemenskapens riktlinjer för statligt stöd för att rädda och omstrukturera företag i svårigheter eller med gemenskapens rambestämmelser för statligt stöd till motorfordonsindustrin. Kommissionen meddelade följaktligen de spanska myndigheterna sitt beslut att undersöka i vilken utsträckning den anmälda planen fortfarande motsvarade de omstruktureringsåtgärder som faktiskt genomförts och om villkoren i de generella rambestämmelserna för omstruktureringstöd och riktlinjerna för statligt stöd till motorfordonsindustrin uppfyllts.

Kommissionen anmodade den spanska regeringen att inkomma med synpunkter i frågan senast en månad efter brevets datum.

III

DE SPANSKA MYNDIGHETERNAS SYNUNKTER

De spanska myndigheterna besvarade kommissionens meddelande om att ändra förfarandet enligt artikel 93.2 i fördraget för att undersöka stödåtgärderna till SEAT, genom ett brev av den 3 augusti 1995, i vilket de endast uppgav att de kompletterande uppgifter om SEAT:s omstruktureringsplan som kommissionen begärt i sitt brev av den 28 juli 1995 (se avsnitt V, andra stycket) skulle lämnas senare.

Dessa uppgifter meddelades senare kommissionen med ett brev av den 24 augusti 1995 (registrerat av kommissionen den 14 september 1995) och kompletterades under två efterföljande bilaterala möten. Slutligen lämnade de spanska myndigheterna nya uppgifter och erbjöd ytterligare garantier i sina brev av den 5 och den 20 oktober 1995.

IV

SYNUNKTER FRÅN TREDJE MAN

Genom offentliggörandet av besluten av den 7 juni 1995 om inledandet av förfarandet enligt artikel 93.2 i fördraget rörande stödåtgärderna till förmån för SEAT, och av den 20 juli 1995 om ändring av det tidigare beslutet, anmodade kommissionen de övriga medlemsstaterna och andra berörda parter att inkomma med synpunkter på stödet i fråga inom loppet av en månad.

Kommissionen mottog som svar på detta meddelande endast synpunkter från den tyska regeringen, genom brev av den 11 oktober 1995, i vilket den uttryckte sitt bifall till de spanska myndigheternas stöd till SEAT:s omstruktureringsplan.

Kommissionen hade den 12 oktober 1995 inte mottagit några andra synpunkter från de övriga medlemsstaterna eller från andra berörda parter på de spanska myndigheternas planerade stödåtgärder till förmån för SEAT.

V

ANALYS AV SEAT:S OMSTRUKTURERINGSPLAN

Som redan nämnts var kommissionen tvungen att genomföra en undersökning för att fastställa i vilken utsträckning den anmälda planen fortsatt att till fullo svara mot de genomförda omstruktureringsåtgärderna och om de generella riktlinjerna för omstruktureringsstöd och rambestämmelserna för statligt stöd till motorfordonsindustrin beaktades.

Denna bedömning genomfördes med hjälp av ett oberoende konsultföretag som den 24 och 25 juli 1995 besökte SEAT-fabrikerna i Zona Franca (en frizon) i Barcelona och i Martorell tillsammans med kommissionens tjänstemän. Syftet med detta besök var att genomföra en preliminär undersökning av omstruktureringsdelen i den plan som de spanska myndigheterna lagt fram och skaffa de kompletterande uppgifter som kommissionen behövde för att anta en definitiv ståndpunkt om stödåtgärderna i deras nya form. Efter detta besök begärde kommissionen genom ett brev av den 28 juli 1995 kompletterande uppgifter av de spanska myndigheterna om SEAT:s omstruktureringsplan.

Den översikt över SEAT:s omstruktureringsplan som följer nedan grundar sig på resultaten från detta besök samt på de uppgifter som lämnats av de spanska myndigheterna och, efter samtycke av dessa myndigheter, av VW-koncernen, under de olika faserna av den undersökning som har genomförts enligt det förfarande som avses i artikel 93.2 i fördraget.

a) Motiv till antagandet av en omstruktureringsplan för SEAT

SEAT:s finansiella situation försämrades kraftigt under 1993, då företaget redovisade förluster på totalt 151 miljarder pesetas, vilka uppkommit av en rad anledningar, såsom

- de upprepade devalveringarna av den spanska valutan som negativt påverkade de finansiella åtaganden som härrör från SEAT:s betydande utlandsskuld,

- en markant ökning av företagets avskrivningskostnader till följd av den politik att investera i SEAT som VW-koncernen fört sedan 1989,

- initialkostnaderna för den nya fabriken i Martorell som togs i bruk 1993 och det olönsamma upprätthållandet av driften vid den gamla underutnyttjade fabriken i Zona Franca,

- de ökade kostnaderna för [...] ⁽¹⁾ i fabriken i Zona Franca: 1993 förlorade företaget 1 865 arbetstillfällen och ytterligare 7 200 anställda drabbades av arbetsreglerande åtgärder.

- en försäljningsminskning på nästan 22 % (493 532 miljoner pesetas) under 1993 jämfört med året innan, tillsammans med en produktionsminskning på 18,2 % (472 978 enheter), vilket ledde till ökad lagerhållning.

Dessa omständigheter tvingade SEAT att anpassa sin produktionskapacitet och personalstyrka till den faktiska situationen på marknaden, som i motsats till företagets beräkningar antydde begränsad tillväxt.

På grund av dessa omständigheter hotades SEAT:s existens som självständigt företag inom VW-koncernen av

- en överkapacitet på omkring 50 % mot bakgrund av företagets minskade andel av den västeuropeiska marknaden för motorfordon och framtidsutsikterna på den marknaden,

- en övertalighet på omkring 50 % i förhållande till beräknad bilproduktion och produktivitetstal,

- en kombination av betydande finansiella förluster och rörelseförluster som försatte företaget bokföringstekniskt sett i konkurs.

b) VW-koncernens strategi i samband med omstruktureringen av SEAT SA

I den svåra situation som SEAT befann sig 1993 och som skulle ha lett till konkurs om företaget inte omedelbart hade fått ett kapitaltillskott från moderbolaget, antog Volkswagen AG:s tillsynsråd (*Aufsichtsrat*) den 18 december 1993 en rad åtgärder (*Sanierungskonzept* SEAT SA) i syfte att återupprätta företagets lönsamhet varvid man dels tog hänsyn till den aktuella situationen, dels till utsikterna för SEAT på medellång sikt (i enlighet med VW:s årliga strategiska planeringssystem gick den plan som gällde i december 1993 under namnet planeringsrunda PR 42; planen grundade sig på prognoser om trolig utveckling, som omfattade produktionsmängder, försäljningar, marknadsandelar och finansiella antaganden av koncernens olika dotterbolag).

(¹) I den offentliggjorda texten har uppgifterna inom klammer utelämnats med hänsyn till deras karaktär av affärshemligheter.

Den 18 december behandlade VW:s tillsynsråd även den så kallade "sämsta tänkbara" versionen av PR 42, "den så kallade 320 000-hypotesen", som skulle ha medfört vissa ändringar av omstruktureringsåtgärderna. Den avgörande faktorn i den hypotesen var möjligheten att upprätthålla SEAT:s totala produktion på 320 000 enheter per år fram till 1997. Dessa produktions- och försäljningsmål skulle bli avgörande för tillsynsrådets beräkning av det högsta antal arbetstillfällen som kunde anses överflödiga (dvs. som borde försvinna) mot bakgrund av SEAT:s verkliga behov under perioden 1994–1997.

"320 000-hypotesen" återspeglade den industriella omstrukturering som SEAT:s krissituation påbjöd, i förhållande till det mål på 700 000 enheter per år som angavs i koncernens tidigare beräkningar (särskilt PR 39), och som grundades på antagandet att kapaciteten skulle upprätthållas vid SEAT:s båda fabriker samtidigt: fabriken i Zona Franca för tillverkning av småbilar i klass A (dvs. Seat Marbella-serien och dess efterföljare) och mellanklassbilar i klass C (Seat Toledo-serien) samt fabriken i Martorell för tillverkning av små mellanklassbilar i klass B (dvs. serierna Seat Córdoba och Seat Ibiza och deras efterföljare). Under större delen av 1993 utnyttjades i själva verket SEAT:s totala tekniska kapacitet bara till hälften på grund av den allvarliga krisen i bilförsäljningen.

Utgångspunkten för den omstruktureringsplan som de spanska myndigheterna anmälde genom sitt brev av den 27 juni 1995 i syfte att motivera de stödåtgärder till förmån för SEAT, som utgjorde underlag för kommissionens beslut av den 20 juli 1995, och vars huvudpunkter offentliggjordes i ovannämnda nummer av *Europeiska gemenskapernas officiella tidning*, var förenliga med de omstruktureringsåtgärder som vidtogs i december 1993, men talen var beräknade på grundval av den mest pessimistiska prognosen ("320 000-hypotesen").

Dessutom visade de kompletterande uppgifter som de spanska myndigheterna lämnade i sina brev av den 24 augusti 1995 (registrerat den 14 september 1995) och den 5 oktober 1995 (registrerat den 6 oktober 1995) samt de besök som kommissionen tjänstemän gjorde i SEAT-fabriker i Zona Franca och i Martorell, att den plan som VW-koncernen tillämpade i december 1993 motsvarade de ursprungliga prognoser för PR 42, som förklaras ovan, och som uppdaterades av VW:s tillsynsråd i december 1994, vid antagandet av den nya planen "PR 43".

De huvudsakliga skillnaderna mellan den plan som faktiskt genomfördes (PR 43) och den ursprungliga planen (PR 42) kan sammanfattas på följande sätt:

— SEAT:s faktiska bilförsäljning under 1994 (313 690 enheter) var lägre än den som beräknades i plan PR 42 (364 048 enheter). Försäljningsmålen för åren 1995–1997 följer prognoserna i den första planen.

- Andelen fordon av märket VW som tillverkades i SEAT-fabriker (Martorell) blev mer än dubbelt så stor som vad som beräknades i plan PR 42.
- De finansiella beräkningarna för 1995 utvisade fortfarande förluster på uppskattningsvis [...] miljoner pesetas, medan det i plan PR 42 förutspåddes positiva resultat (dvs. att vinst skulle uppnås senare än beräknat).

Den omstruktureringsplan som SEAT tillämnar, och som utgjorde den egentliga grunden för stödåtgärderna till förmån för företaget, motsvarar sammanfattningsvis plan PR 42, som antogs i december 1993 och som senare uppdaterades genom plan PR 43.

c) Mål för omstruktureringen av SEAT under perioden 1994–1997

Den omstruktureringsplan som de spanska myndigheterna anmält innehåller två överordnade mål:

1. Att garantera företagets lönsamhet och solvens på medellång och lång sikt under perioden 1994–1997.
2. Att garantera SEAT:s konkurrenskraft som företag med egen kapacitet för formgivning, tillverkning och marknadsföring av motorfordon inom VW-koncernen.

Genomförandet av åtgärder för att nå dessa mål föranledde följande kommentarer i oktober 1995, i enlighet med bedömningen från kommissionens avdelningar och mot bakgrund av den nuvarande situationen på Västeuropas bilmarknader:

Företagets lönsamhet på medellång och lång sikt

Det har visat sig nödvändigt att korrigera de optimistiska hypoteser som utarbetades i PR 42 i december 1993 och som förutspådde vinst från 1995. Enligt de senaste beräkningarna hoppas man nu på vinst 1997, som är det sista giltighetsåret för den anmälda planen. Dessutom är resultatet för 1995 sämre än beräknat, trots att försäljningsprognoserna för året håller på att uppfyllas. I slutet av det första halvåret 1995 noterade företaget en förlust på 18,7 miljoner pesetas. För första gången sedan 1992 har företaget emellertid uppnått rörelsevinst under samma period. De övriga lönsamhetsindikatorerna som kommissionen begärt uppgifter om tyder också på att företaget gjort betydande framsteg. Det framgår av dessa uppgifter att om försäljningen kan fortsätta att öka i enlighet med beräkningarna i planen kommer företaget att gå med vinst 1997, vilket till stor del kommer att bero på vilken strategi som planeras för koncernens övriga dotterbolag, efter-

som SEAT i framtiden kommer att tillverka alltfler VW-modeller, för försäljning huvudsakligen utanför gemenskapen.

SEAT som självständigt företag inom VW-koncernen

De omstruktureringsåtgärder som VW-koncernen vidtagit inverkar allvarligt på SEAT:s självständighet inom koncernen. SEAT kommer till följd av ovannämnda planer i viss mån att förlora sin särprägel inom koncernen, eftersom företaget inte längre kommer att ha några egna plattformar (den inre strukturen på en bilmodell) eller dynamiska länkar i produktionen (motorer och växellådor eller andra viktiga mekaniska delar). Företagets inköpsavdelning är nu integrerad i koncernen som väljer leverantörer. Det nya formgivningscenariet i Sitges (i närheten av Barcelona) delas med VW och Audi medan SEAT:s utvecklingscenter får konkurrera med koncernens övriga centra. Flera av företagets importörer liksom dess leasingföretag och kreditinstitut har förvärvats av VW som också kontrollerar datacentret. SEAT-modellerna kommer inte längre att utslutande tillverkas i de egna fabriker. Att bevara självständigheten borde emellertid inte vara något självändamål, eftersom planen måste vara inriktad på att göra SEAT till ett lönsamt och konkurrenskraftigt företag som kan konkurrera på marknaden för motorfordon. Efter genomförandet av omstruktureringsåtgärderna kommer SEAT inte bara att vara helt integrerat i VW-koncernen utan företaget kommer också att framgångsrikt kunna konkurrera inom och utom koncernen.

d) Omstruktureringsåtgärder: redogörelse för omstruktureringsplanen

Efter att ha fastslagit vilka åtgärder som verkligen har genomförts hittills och vilka SEAT:s nuvarande planer är (PR 43), kan företagets omstrukturering beskrivas på följande sätt:

Industriella åtgärder

i) Produktionskapacitet

I slutet av 1993 när omstruktureringsplanen antogs, hade SEAT tre bilfabriker i drift i Spanien: fabriken i Zona Franca i Barcelona och den nyinrättade fabriken i Martorell (som togs i bruk samma år) vilka tillverkade båda SEAT-modellerna, och en fabrik i Landaben (Navarra) som tillverkade VW Polo och som skulle säljas till moderbolaget till följd av omstruktureringsåtgärderna. Efter att ha fastställt produktionskapaciteten vid SEAT:s återstående två bilfabriker har man kunnat konstatera att SEAT:s faktiska produktionskapacitet i slutet av 1993 var 1 500 fordon per dag⁽¹⁾ i Zona Franca och 1 500 fordon

per dag⁽²⁾ i Martorell. Att det uppstod flaskhalsar i produktionen berodde i Zona Franca på karosseri-verkstanen för de tre modellerna (Marbella, Toledo och Terra) och i Martorell på lackeringsverkstanen. SEAT:s totala produktionskapacitet per år skulle, mot bakgrund av de övriga tillverkningsvillkoren, följaktligen kunna stabilisera sig vid omkring 670 000 enheter per år.

I de industriella åtgärder som VW-koncernen vidtagit i syfte att återupprätta SEAT:s lönsamhet, ingick definitiv nedläggning av fabriken i Zona Franca och koncentration av hela SEAT:s bilproduktion till Martorell. Nedläggningen blev dock inte definitiv, eftersom SEAT återupptog produktionen i Zona Franca-fabriken i oktober 1994 — med en reducerad monteringskapacitet på 280 enheter per dag — av den gamla Marbella-modellen. Genom överföring till Martorell av tillverkningen av SEAT Toledo och av en ny pickup som ersatte Terra-modellen, ökade den dagliga produktionskapaciteten dessutom i förhållande till de ursprungliga beräkningarna till 2 125 enheter per dag med två lackeringsverkstäder i drift (dvs. det sista ledet i produktionskedjan).

Därmed uppgick SEAT:s tekniskt sett högsta möjliga produktionskapacitet i oktober 1995, efter genomförandet av omstruktureringsåtgärderna under 1994 och 1995, till 2 045 enheter per dag. VW har emellertid beslutat lägga ned lackeringsfabriken i Zona Franca i slutet av 1996 varvid kapaciteten vid SEAT:s fabriksanläggningar från 1995 och framåt kommer att vara 2 125 enheter per dag. Som en följd därav förväntas SEAT:s totala årliga produktionskapacitet, efter omstruktureringen och förutsatt att övriga produktionsvillkor inte ändras, bli 480 000 enheter per år.

Den nuvarande produktionskapaciteten kan inte höjas om inte nya viktiga investeringar görs för att åtgärda de existerande flaskhalsarna i produktionen.

När det gäller kapacitetsminskningen kan det fastslås att den förväntade minskningen av SEAT:s dagliga tekniska produktionskapacitet motsvarar 29 % av den kapacitet som fanns tillgänglig när omstruktureringsplanen sattes i verket i december 1993.

Kapacitet inom VW-koncernen

Enligt en uppskattning av produktionskapaciteten i VW-koncernens anläggningar — inbegripet alla koncernens dotterbolag — i oktober 1995 inom hela

⁽¹⁾ Talet 1 500 enheter per dag fanns också med i en översikt som VW skickade till kommissionen i november 1993 i vilken kapaciteten vid alla koncernens fabriker inom gemenskapens fanns angiven.

⁽²⁾ Trots att tillverkningskapaciteten för den SO3-modell, som lanserades i Martorell 1993, egentligen var 1 500 enheter per dag, uppgick den faktiska tillverkningen endast till 1 150 enheter per dag i slutet av året.

EES-området⁽¹⁾ skulle nedläggningen av fabriken i Zona Franca och driften vid anläggningen i Martorell på ovannämnda villkor utgöra en total kapacitetsminskning på nästan 5 %, dvs. att produktionskapaciteten skulle minska från 12 420 enheter per dag i december 1993 till 11 832 enheter per dag i slutet av 1997⁽²⁾.

ii) Moderniseringsprogram

I enlighet med den anmälan som lämnats till kommissionen har minskningen av produktionskapaciteten genomförts i överensstämmelse med en FoU-plan, som beräknas kosta 207,2 miljarder pesetas under perioden 1994–1997 (inbegripet 5,1 miljarder pesetas för utbildningsprogram). Planen består huvudsakligen av projekt för industriell innovation och teknisk utveckling samt moderniseringsåtgärder. Dessa projekt är av speciellt intresse för verksamheten vid SEAT:s tekniska center i Martorell. Några av dem omfattar investeringar av Gearbox del Prat SA, som är ett helägt dotterbolag till SEAT.

Finansieringsplanen, i vilken ingår de investeringskostnader för vilka årligt stöd kan beviljas, såväl från de nationella myndigheterna som från de regionala myndigheterna i Katalonien och som fastställdes i stöдавtalen från juli 1994, har uppdaterats med hänsyn till SEAT:s faktiska kostnader under 1994 och de beräknade kostnaderna för 1995. Den senaste uppdateringen av denna översikt visar följande planering (alltjämt preliminär för 1996 och 1997):

(i miljarder pesetas)

	1994	1995	1996	1997	Totalt
Utveckling av nya modeller	14,3	25,7	27,0	20,6	87,6
Bevarande av befintliga modeller	18,2	10,8	6,2	0,0	35,2
Innovation och utveckling	1,7	1,8	2,4	2,1	8,0
Projekt rörande kvalitetsgaranti	0,0	0,0	0,1	0,1	0,3
Informationsteknologi	1,7	1,5	2,5	0,1	5,8
Miljöprojekt	2,5	2,6	0,1	0,0	5,2
Projekt på planeringsstadiet	0	3,5	2,0	8,0	13,5
Totalt	38,4	45,9	40,3	30,9	155,7

⁽¹⁾ Dvs. exklusive produktionskapaciteten i dotterbolaget SKODA, som inte är beläget inom EES.

⁽²⁾ Den enda skillnaden mellan den översikt som Volkswagen lämnade och kommissionens översikt rör kapaciteten i Martorell, som kommissionen fastställde till 2 125 enheter i stället för 2 100.

Företaget har förklarat att anledningen till att investeringskostnaderna under 1994 och 1995 blev lägre var att några projekt ställdes in och att besparingar kunde göras på de projekt som är under utförande.

iii) Personalrelaterade åtgärder

Målen för minskning av produktionskapaciteten gav, tillsammans med behovet av att förbättra företagets produktivitet, upphov till en drastisk minskning av SEAT:s personalstyrka i december 1993 och till omfattande förändringar av arbetssituationen för de anställda som blev kvar i företaget.

Minskning av personalstyrkan

Enligt den plan som anmälts till kommissionen är företagets mål att justera antalet anställda genom att minska antalet arbetstillfällen från 18 469 i september 1993 till önskade 9 330, som är det antal som behövs 1995 för att producera endast 320 000 enheter per år.

De ändrade beräkningarna vad gäller SEAT:s personalstyrka under perioden 1993–1997 (med uppgifter om det faktiska antalet anställda 1993 och 1995) redovisas i följande översikt:

Personalstyrka

(antal anställda)

	1993 (september)	1995 (augusti)	1997 (PR 43)
Administration, ledning	3 186	2 842	[...]
Zona Franca (Barcelona):			
— Indirekt	3 229	1 088	[...]
— Direkt	5 563	1 714	[...]
Martorell:			
— Indirekt	1 633	1 514	[...]
— Direkt	4 858	5 479	[...]
Totalt	18 469	12 777	[...]

Den genomförda personalminskningen avviker följaktligen betydligt från den anmälda tidsplanen. Det slutliga målet är dock nästan lika ambitiöst som målet i den ursprungliga planen.

Andra personalrelaterade åtgärder

Personalminskningen kommer att kompletteras med ett antal åtgärder för att minska företagets personalkostnader och med en ökning av den aktuella produktiviteten, tills man uppnår en nivå som motsvarar genomsnittet för bilindustrin i Europa.

Dessa åtgärder, som förhandlats fram med fackföreningarna i form av årliga kollektivavtal, innebär följande:

- En minskning av företagets lönekostnader med 10 % i förhållande till lönenivån i december 1993.
- En ökning av de anställdas årliga arbetstid med 10 dagar (vilket innebär en ökning från 1 736 arbetstimmar per år och anställd 1993 till 1 816 arbetstimmar från 1994 och framåt, dvs. 1 736 timmar plus 80 obligatoriska timmar per anställd om marknaden skulle kräva högre produktionsnivåer).
- Obligatorisk arbetsmässig flexibilitet under helger i förhållande till produktionsbehoven.
- Obligatorisk rörlighet (omplacering till andra arbetsplatser och/eller andra arbetsuppgifter) hos arbetskraften i enlighet med den nya produktionsplanen.
- Plan för förtidspensionering av anställda över 55 år.
- Deltidsarbete för högst 1 829 anställda under två år med en ersättning motsvarande 70 % av lönen för heltidsarbete.
- En minskning av de nuvarande visstidskontrakten till högst 300 arbetstillfällen.
- Upphävande av de tidigare avtal som slutits med fackföreningarna.

Kostnader för sociala åtgärder

Minskningen av antalet arbetstillfällen och genomförandet av de omstruktureringsåtgärder som kommer att påverka arbetssituationen, och som håller på att genomföras genom ett antal åtgärder som avtalats eller som inom kort kommer att avtalas med fackföreningarna, medför enligt de poster som redan anslagits i SEAT:s räkenskaper för 1993, och i överensstämmelse med PR 43, uppskattade kostnader på totalt 64,5 miljarder pesetas.

<i>(i miljarder pesetas)</i>	
Förtidspensionering	36,5
Arbetsreglerande åtgärder	5,3
Stimulering till avgång	20,0
Stimulering till byte av arbetsplats	2,7
Totalt	64,5

Dessa kostnader är betydligt lägre än de som ursprungligen förutsågs i slutet av 1993.

iv) Utbildningsåtgärder

Utbildningsprogrammen i SEAT:s omstruktureringsplan syftar till att ge de nuvarande anställda arbetare och tjänstemän nödvändiga kvalifikationer för att utveckla och marknadsföra nya modeller. SEAT:s behov är koncentrerade till följande områden:

- Nödvändig utbildning för att kunna driva den högautomatiserade fabriken i Martorell.
- Utbildning i FoU av produkter för personalen vid det tekniska centret i Martorell.
- Tekniker för utveckling av tillverkningsprogram, med inriktning på ständig kvalitetsförbättring samt utbildning av personalen hos leverantörer och andra företag inom koncernen.
- Utbildning för att främja omskolning och anpassning av SEAT:s anställda till deltidarbete.
- Utbildningsåtgärder för återförsäljarnätet på de nationella och internationella marknaderna.

Den förutsedda kostnaden för SEAT:s utbildningsplan för perioden 1994–1997 är 5,7 miljarder pesetas, varav 3,38 miljarder kommer att ha betalats vid utgången av 1995.

v) Kostnader för nedläggning av Zona Franca

Förutom de ovannämnda sociala kostnaderna, måste SEAT räkna med de omstruktureringskostnader som har att göra med nedläggningen av fabriken i Zona Franca. Efter företagen revision av dessa kostnader visar sig dessa bli betydligt lägre än vad som ursprungligen beräknades (14,2 miljarder pesetas). De fördelar sig på följande sätt:

<i>(i miljarder pesetas)</i>	
Avskrivning av tillgångar	2,7
Överföring av monteringskapacitet från Toledo	2,3
Omskolning	0,4
Kostnader för nystart	0,3
Avskaffande av deltidarbete	0,4
Totalt	6,1

vi) Finansiella omstruktureringsåtgärder

Den spanska regeringen uppskattade i sin anmälan till kommissionen de finansiella omstruktureringsåtgärderna till 257,8 miljarder pesetas vilka uteslutande täcks av bidrag från VW. Dessa poster innebär dock inga kostnader för företaget utan utgör en intäkt som kan användas till att finansiera delar av omstruktureringskostnaderna. Företaget tillämpar således två for-

mer av finansiell omstrukturering, dels en rekonstruktion av dess rörelsekapital dels en minskning av dess betydande finansiella skuld. SEAT förväntas kunna minska sin skuld med 55,6 miljarder pesetas mellan 1993 och 1997. Dessutom erfordras en ökning av företagets rörelsekapital med 136,6 miljarder pesetas under samma period, eftersom SEAT gjorde slut på praktiskt taget hela sitt rörelsekapital under 1993, för att täcka det årets rörelseförluster, och därigenom orsakade ett allvarligt likviditetsproblem.

vii) Finansiering av omstruktureringsplanen

De totala kostnaderna för de industriella, personalrelaterade och finansiella åtgärderna i SEAT:s omstrukturingsplan under perioden 1994–1997 uppgår enligt kommissionens undersökning till 441,7 miljarder pesetas. Kostnaderna fördelar sig på följande poster:

<i>(i miljarder pesetas)</i>	
Industriella investeringar och FoU-projekt	155,7
Utbildningsprogram	5,7
Finansiella investeringar	17,5
Kostnader för minskning av personalstyrkan	64,5
Nedläggningskostnader	6,1
Ökning av rörelsekapitalet	136,6
Minskning av den finansiella skulden	55,6
Totalt	441,7

I slutet av 1995 kommer SEAT redan att ha täckt 67 % av de totala kostnaderna för planen, och därmed ha genomfört nästan två tredjedelar av de planerade aktiviteterna.

Dessa kostnader kommer att finansieras genom det kassaflöde som SEAT skaffat under perioden, genom VW-koncernens kapitaltillskott till sitt dotterbolag, genom försäljning av tillgångar samt genom finansiellt stöd från de spanska myndigheterna.

SEAT:s egna intäkter

Företagets egna intäkter från affärsverksamheten och atypiska transaktioner (till exempel försäljning av tillgångar utanför VW-koncernen, minskning av poster som anslagits till avskrivning och andra inoperativa poster), beräknas till 165,4 miljarder pesetas, vilket motsvarar omkring 37,4 % av de totala omstrukturingskostnaderna.

Bidrag från VW-koncernen

SEAT:s försämrade finansiella situation i december 1993 krävde en snabb lösning för att begränsa urholkningen av företagets aktiekapital och höja

detta till det minimibelopp som krävs enligt den spanska lagstiftningen, i syfte att kompensera SEAT:s ackumulerade förluster för 1994. VW avskrev affärskulder på 82,3 miljarder pesetas som SEAT hade ådragit sig hos koncernen. För att säkerställa överlevnaden för SEAT:s kärnverksamhet som självständigt företag inom koncernen, accepterade VW att sänka priserna på delar och komponenter (inbegripet motorer) som levereras till dotterbolaget från Tyskland, och förvärv av SEAT:s bilfabrik i Landaben (i Navarra) och SEAT:s finansiella dotterbolag (FISEAT), genom kapitaltillskott.

Dessa åtgärder som motsvarar 51,2 % av de totala omstrukturingskostnaderna och som vidtogs mellan december 1993 och april 1994, redovisas i följande tabell:

<i>(i miljarder pesetas)</i>	
Avskrivning av skulder och tillskott av kapital	82,3
Förvärv av fabriken i Landaben	104,4
Förvärv av SEAT:s finansieringsbolag	17,6
Subvention av upplupen ränta till VW	(10,0)
Rabatt på leveranspriserna	36,0 (× 4 år) ⁽¹⁾
VW:s totala bidrag till SEAT	203,0

⁽¹⁾ VW-koncernen kommer att bidra med totalt 100 miljoner tyska mark (omkring 8,7 miljarder pesetas) per år, under perioden 1994–1997, i form av rabatter på fakturorna för koncernens leveranser till SEAT.

Finansiellt stöd från de spanska myndigheterna

De stödåtgärder som de spanska myndigheterna vidtog 1994 till stöd för omstrukturingsplanen uppgår till 36 miljarder pesetas av vilka 30 miljarder beviljades av de nationella myndigheterna i enlighet med ett lånekontrakt mellan ICO och VW och 6 miljarder beviljades av myndigheterna i den autonoma regionen Katalonien, enligt ett lånekontrakt mellan ICF och VW.

Stödavtalen och lånekontrakten från 1994 mellan de spanska myndigheterna, VW och SEAT innebar bland annat följande:

- För det första skulle VW omedelbart överföra det erhållna lånebeloppet till SEAT (36 miljarder pesetas). Denna överföring genomfördes, vilket framgår av SEAT:s årsredovisning.

— För det andra skulle VW betala ränta på de lån som erhöles under perioden 1994–1997. Räntan på de 36 miljarder som erhöles till följd av lånekontrakten fastställdes till 10 miljarder i slutet av 1997.

— För det tredje skulle de spanska myndigheternas sammanlagda subventioner (dvs. 46 miljarder pesetas) täcka båda beloppen, dels huvuddelen av lånen, dels hela den upplupna ränta som VW normalt skulle ha betalat.

De 46 miljarder pesetas som kommer att beviljas i enlighet med de olika stödordningarna för perioden 1995–1998 kommer följaktligen att användas till att betala tillbaka huvuddelen av lånen (36 miljarder) och räntorna på dessa lån (10 miljarder). Den upplupna räntan kommer därmed att tillgodoräknas Volkswagen AG, varvid koncernens bidrag till finansieringen av omstruktureringsplanen minskar. Det statliga stödet på totalt 46 miljarder pesetas utgör 10,4 % av de totala omstruktureringskostnaderna.

Även om den spanska regeringen genom ett brev av den 5 oktober 1995 meddelade kommissionen att den inte hade för avsikt att ändra de nuvarande stödavtalen och lånekontrakten, tillade den samtidigt att den önskade använda de totala omstruktureringskostnaderna som grund för beviljandet av subventioner till Volkswagen/SEAT. Genom ett brev av den 20 oktober 1995 gick de spanska myndigheterna med på att stödja sig på de totala kostnaderna, som gemenskapen fastställt till 441,7 miljarder pesetas.

VI

FÖREKOMST AV STATLIGT STÖD

På grund av den omfattande handeln inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet med den typ av motorfordon som SEAT tillverkar, skulle varje form av statligt omstruktureringsstöd till företaget riskera att snedvrider konkurrensen och påverka handeln i den mening som avses i artikel 92.1 i fördraget och artikel 61.1 i EES-avtalet.

Vid inledandet av förfarandet enligt artikel 93.2 i fördraget, nämnde kommissionen att det var nödvändigt att analysera följande tillskott av offentliga medel från det spanska industri- och energidepartementet och den regionala regeringen i Katalonien till förmån för VW-SEAT mot bakgrund av artikel 92:

— Subventionerna till ett värde av totalt 38 miljarder pesetas från industri- och energidepartementet till förmån för SEAT, i enlighet med redan godkända pro-

gram (SBT, PATI, PITMA), av vilka lånet på 30 miljarder från ICO till VW, SEAT:s moderbolag, var ett förskott. Lånet från ICO betalades ut till VW och inkasserades därefter in av SEAT i juli 1994.

— Subventionerna till ett värde av totalt 8 miljarder pesetas (inbegripet de 2 miljarder som delfinansierats av gemenskapens strukturfonder) från den regionala regeringen i Katalonien till SEAT, av vilka lånet på 6 miljarder från ICF till VW var ett förskott. Lånet från ICF betalades ut till VW och inkasserades därefter av SEAT i mars 1995.

— Stödet till 30 investeringsprojekt vid SEAT under 1994, till ett belopp av 7,2 miljarder pesetas, som skulle utgöra den första delutbetalningen av de subventioner på totalt 38 miljard pesetas som tidigare beviljats av industri- och energidepartementet.

Dessutom beslutade kommissionen senare att ändra sitt tidigare beslut om att inleda ovan nämnda förfarande för att ta hänsyn till den nya anmälan som skickades den 27 juni 1995 och i vilken de spanska myndigheterna meddelade kommissionen att stödåtgärderna i fråga ansågs vara omstruktureringsstöd till SEAT.

Efter att ha granskat de uppgifter som de spanska myndigheterna tillhandahållit i frågan, bekräftar kommissionen sin ståndpunkt att det stöd som formellt har utlovats av de spanska myndigheterna till förmån för VW-SEAT i enlighet med stödavtalen av den 11 och 29 juli 1994 och beviljandet av lånen från ICO och ICF till Volkswagen AG på det uttryckliga villkoret att dessa lån skulle utgöra ett förskott på de framtida subventionerna, utgör statligt stöd i enlighet med artikel 92.1:

— För det första för att det i stödavtalen fastställs att de subventioner som har utlovats av myndigheterna kommer att räcka för att täcka alla kostnader i samband med lånen om projekten genomförs enligt den beräknade tidsplanen. VW kommer därför i princip inte att vara sig betala tillbaka lånen, den upplupna räntan eller någon annan ytterligare kostnad förutom om de projekt som har anmälts till de spanska myndigheterna inte genomförs, eller om projekten inte kan ersättas med likvärdiga projekt.

— För det andra för att låntagaren (VW) har bekräftat att man varken har betalat eller blivit anmodad att betala upplupna räntor (inbegripet dröjsmålsräntor) för den första period som stipuleras i lånekontrakten med ICO.

— För det tredje för att det i lånekontrakten med ICO och ICF uttryckligen fastställs att

a) lånen skall ges som förskott på stödutbetalningarna,

- b) om vissa bestämda klausuler i avtalet inte kan uppfyllas, på grund av juridiska eller andra hinder, skall övriga klausuler fortsätta att gälla och parterna skall försöka hitta andra likvärdiga stödmekanismer eller liknande fördelar,
- c) SEAT skall överföra de subventioner som företaget mottar till kreditinstitutet som garanti för VW:s betalningsskyldigheter i samband med de båda lånen,
- d) VW inte skall ansvara för de räntor som uppkommer på grund av att godkännandet och utbetalningen av subventionerna försenas,
- e) tidsplanen för återbetalning av skulden kommer att vara flexibel i takt med överföringen av stödposterna.

— För det fjärde för att de belopp som motsvarar de lån som beviljats av ICO (30 miljarder pesetas) och av ICF (6 miljarder pesetas) finns angivna i SEAT:s reviderade räkenskaper för 1994 och 1995 under rubriken "oåterkalleliga subventioner".

— För det femte för att subventionerna från industri- och energidepartementet (38 miljarder pesetas) och från den regionala regeringen i Katalonien (8 miljarder) beräknades så att de skulle kunna täcka den nettosubvention som SEAT skulle få (36 miljarder i form av två lån till VW enligt gällande marknadsvillkor), plus de bankräntor som VW skulle bli skyldig ICO och ICF (8 miljarder) till dess att lånen slutligen omvandlats till subventioner till SEAT.

— För det sjätte och slutligen har stödet sänkt finansieringskostnaderna för SEAT:s och Volkswagens omstruktureringsplan, och eftersom dessa två företag aktivt deltar på EES-marknaden när det gäller personbilar och fordon i kommersiellt bruk, får SEAT och dess moderbolag Volkswagen en artificiell finansiell fördel.

De subventioner på 36 miljarder pesetas som de nationella och regionala myndigheterna beviljat SEAT genom Volkswagen och de subventioner på 10 miljarder pesetas som är avsedda att täcka de upplupna räntorna, till förmån för VW, utgör följaktligen ett statligt stöd i enlighet med artikel 92.1 i fördraget och artikel 61.1 i EES-avtalet.

VII

OLAGLIGT STATLIGT STÖD

Dessutom bröt den spanska regeringen mot artikel 93.3 i fördraget när den inte anmälde de ovannämnda stödåtgärder som beviljats Volkswagen och SEAT. Eftersom de

spanska myndigheterna inte i förväg anmälde stödåtgärderna fick inte kommissionen tillfälle att lägga fram sina invändningar mot åtgärderna innan dessa började tillämpas 1994. Sammantaget, eftersom stödet beviljats i strid med artikel 93.3, är det olagligt.

VIII

STÖDETS FÖRENLIGHET

I artikel 92.1 i fördraget fastställs att, om inte annat föreskrivs, stöd som snedvrider eller hotar att snedvrida konkurrensen genom att gynna vissa företag eller viss produktion, skall vara oförenligt med den gemensamma marknaden om det påverkar handeln mellan medlemsstaterna. Icke desto mindre anges i artikel 92.2 och 92.3 under vilka omständigheter sådant stöd är tillåtet eller kan tillåtas.

I artikel 92.2 anges särskilda typer av stöd som är förenliga med den gemensamma marknaden. På grund av det ifrågasatt stödets art, dess lokalisering och syfte är inte någon av dessa förutsättningar tillämplig.

I artikel 92.3 fastställs vilka typer av stöd som kan anses förenliga med den gemensamma marknaden. Denna förenlighet bör bedömas i förhållande till gemenskapen som helhet och inte i förhållande till en enskild medlemsstat. För att garantera en väl fungerande gemensam marknad och med hänsyn till de principer som fastställs i artikel 3 g i fördraget, bör de undantag från principen i artikel 92.1 som fastställs i artikel 92.3 tolkas strikt vid bedömningen av en stödordning eller ett enskilt stöd.

Kommissionen har antagit rambestämmelser för gemenskapen, när det gäller motorfordonsindustrin i vilka det fastställs kriterier för att bedöma huruvida stöd inom den sektorn är förenliga med den gemensamma marknaden. Härigenom har det tolkningsutrymme som anges i artikel 92.3 begränsats.

De stödåtgärder som de spanska myndigheterna vidtog i juli 1994 till förmån för SEAT utgör ett anmärkningsvärt exempel på statligt stöd till motorfordonsindustrin.

Dessutom anmälde de spanska myndigheterna den 27 juni 1995 att stödet skulle betraktas som omstruktureringsstöd till SEAT. Efter att ha granskat dessa fakta, har kommissionen gått med på att betrakta stödet till SEAT som ett omstruktureringsstöd, eftersom företaget har genomfört betydande åtgärder av den typen och stödet i stor utsträckning har bidragit till detta.

Stödåtgärderna till SEAT bör definitivt analyseras mot bakgrund av gemenskapens rambestämmelser för statligt stöd till motorfordonsindustrin ⁽¹⁾ å den ena sidan och gemenskapens riktlinjer för statligt stöd för att rädda och omstrukturera företag i svårigheter ⁽²⁾ å den andra sidan. Stödets förenlighet bör bedömas vid den tidpunkt då det olagligen beviljades, dvs. i juli 1994, med hänsyn till de ändringar av omstruktureringsplanen som i förekommande fall har gjorts efter detta.

Gemenskapens rambestämmelser för statligt stöd till motorfordonsindustrin

I dessa rambestämmelser fastställs att stöd för att omstrukturera och rädda företag i princip kan godkännas endast i undantagsfall. Stödet måste vara förknippat med en tillfredsställande omstruktureringsplan och får beviljas endast när det kan påvisas att det ligger i gemenskapens intresse att hålla ett företag vid liv och att återupprätta dess lönsamhet. Det blir nödvändigt att förvissa sig om att stödet inte gör det möjligt för mottagaren att öka sin marknadsandel på bekostnad av konkurrenter som inte uppstår något stöd alls. I de fall då vissa företag fortfarande har problem med överkapacitet, till exempel inom sektorn för fordon för kommersiellt bruk, kan kommissionen kräva att företaget minskar kapaciteten i syfte att bidra till en allmän återhämtning inom sektorn.

Gemenskapens riktlinjer för statligt stöd för att rädda och omstrukturera företag i svårigheter

I dessa riktlinjer fastställs den allmänna principen att omstruktureringstöd, oberoende av form, skall beviljas endast när detta ligger i gemenskapens intresse och det är knutet till ett genomförbart återhämtnings- och omstruktureringssprogram som anmälts genom en detaljerad beskrivning till kommissionen. En omstruktureringsplan bör i sin helhet uppfylla följande kriterier:

1. Planen bör, inom rimlig tid och på grundval av realistiska prognoser vad beträffar de framtida villkoren för företagets drift, återupprätta företagets solvens och lönsamhet på lång sikt. Därför bör det i princip inte beviljas mer än en enda gång.
2. Planen bör om möjligt motverka de negativa effekter som stödet kan få för konkurrenterna.
3. Stödets belopp och nivå bör begränsas till det minimum som är nödvändigt för att möjliggöra genomförandet av omstruktureringen och för att motsvara de fördelar som förväntas ur kommissionens synvinkel.

Efter att ha granskat SEAT:s omstruktureringsplan och genomförandet av den fram till oktober 1995, har kommissionen kommit fram till att de ovannämnda allmänna och sektoriella villkoren är uppfyllda.

1. Återupprättande av lönsamheten

Huvudsyftet med omstruktureringsplanen var att återupprätta SEAT:s lönsamhet. Kommissionen medger att planen var tillräcklig för att företaget skulle kunna återupprätta lönsamheten inom rimlig tid och noterar att den finansiella situationen i oktober 1995 visar att, trots en betydande minskning av personalstyrkan, nya investeringar, efterskänkning av skulden och stödet, kommer företaget inte att redovisa vinst förrän 1997. Även då kommer vinsten att vara begränsad (en vinst på ungefär 2,2 miljarder pesetas före skatt). Enligt PR 43 bör kassaflödet bli positivt från och med 1995, vilket kommer att möjliggöra en årlig minskning av de utestående skulderna.

Vad gäller rörelsesresultatets utveckling (dvs. företagets huvudsakliga verksamhet) följer de siffror som uppnåtts i slutet av det första halvåret 1995 den beräknade årsbudgeten, vilket visar att den driftsmässiga situationen vid SEAT förbättrats. Dessutom förutses i denna budget större likviditet för SEAT i slutet av året. Företaget borde således inte få några likviditetsproblem på kort sikt. Trots detta verkar det inte som om alla de förbättringar som förutses i PR 43 (försäljning till marknader i tredje land, försäljning av tillgångar, introduktion av nya modeller på marknaden) uppnåddes under 1995. Med tanke på att företagets kapitalstruktur fortfarande är svag, kan man inte utesluta att det blir nödvändigt med nya kapitaltillskott under 1996 eller 1997. Eftersom omstruktureringstöd är en engångsföreteelse, kan man anta att aktieägarna kommer att kompensera företagets eventuella kapitalunderskott under de kommande åren, vilket bekräftas i det senaste brevet från de spanska myndigheterna av den 20 oktober 1995.

SEAT har dessutom gjort betydande framsteg när det gäller produktivitets- och kvalitetsförbättring. Företagets mål är att till slutet av 1997 uppnå en genomsnittlig produktionsvolym på 42 fordon per arbetare, mot en genomsnittlig kvot på 21,9 fordon per arbetare under 1993. Enligt de produktivitetsmål som fastställs i SEAT:s omstruktureringsplan för fabriken i Martorell för 1997 kommer den fabriken att bli en av de mest produktiva i Västeuropa. Resultaten från kvalitetskontrollen på fabriken visar en gradvis förbättring, och det slutliga målet är att uppnå samma kvalitetsnivå som koncernen. Dessutom hoppas man på en betydande förbättring, på 40 %, av de reparationer som täcks av fordonsgarantin.

⁽¹⁾ EGT nr C 123, 18.5.1989, s. 3.

⁽²⁾ EGT nr C 368, 23.12.1994, s. 12.

Kommissionen anser dessutom att de FoU-projekt som håller på att genomföras eller planeras, kommer att leda till att produkterna, produktionsgenomsnittet och företagets resultat uppnår nivån för den övriga bilindustrin i Europa.

Om omstrukturingsplanen genomförs till fullo och den europeiska bilmärknaden inte drabbas av någon nedgång, är kommissionen därför övertygad om att SEAT har goda utsikter att bli lönsamt inom den konkurrenspräglade bilindustrisektorn.

2. Förbindande av otillbörlig snedvridning av konkurrensen

Under 1993, då krisen började för SEAT, för nybilsförsäljningen i Västeuropa drastiskt med mer än 15 % (25,4 % i Spanien), till 11,45 miljarder enheter, vilket utgjorde den kraftigaste nedgången under efterkrigstiden. Det mycket låga kapacitetsutnyttjande som följde därav gjorde att nästan alla biltillverkare led förluster det året.

Kommissionen anser att bilindustrin inom EES sedan 1993 har präglats av strukturell överkapacitet i produktionen och att det kommer att gå många år innan registreringen av nya personbilar når nya rekordnivåer i Västeuropa. Samtidigt kommer bilproduktionskapaciteten i Europa att växa ännu mer, på grund av de japanska tillverkarnas gradvisa konsolidering och av andra överföringar av fabriker.

Under 1993 sålde SEAT 290 155 SEAT-bilar tillverkade i fabriken i Martorell och Zona Franca och totalt 175 684 Volkswagen Polo-bilar tillverkade i fabriken i Landaben i Navarra (som fortfarande tillhörde SEAT till slutet av 1995). Som nämnts tidigare, visade företagets räkenskaper i slutet av det året förluster på över 150 miljarder pesetas. SEAT:s marknadsandel under 1993 — som utgör utgångspunkten för omstruktureringen — var 2,73 % av försäljningen på den europeiska marknaden.

Undersökningen av SEAT:s omstrukturingsplan visade att VW-koncernen på ett betydande sätt bidrar till omstruktureringen av den europeiska bilindustrin. Den definitiva nedläggningen av fabriken i Zona Franca, som endast delvis kompenseras genom kapacitetsökningar på andra ställen, kommer att medföra en kapacitetsminskning på 29 % för SEAT och på 5 % för VW-koncernen.

Likaledes väntas SEAT:s nuvarande produktions- och försäljningsplan (PR 43) inte medföra någon ökning av företagets marknadsandel inom EES på bekostnad av de konkurrenter som inte får stöd. Företagets marknadsandel väntas inte bli högre än under 1993 (2,73 %).

3. Stöd i förhållande till omstruktureringens kostnader och fördelar

Stödbeloppet (46 miljarder pesetas) och stödnivån (10,4 % av de totala omstrukturingskostnaderna) är, enligt kommissionen, absolut nödvändiga för omstruktureringens genomförande. Stödnivån överstiger inte heller SEAT:s kapacitetsminskning.

Stödmottagarna — SEAT för huvuddelen av lånen och VW för de upplupna räntorna — kommer i hög grad att bidra till finansieringen av omstrukturingskostnaderna. Kommissionen har särskilt kunnat fastställa Volkswagens kapitaltillskott (se punkt V).

Kommissionen har likaså konstaterat att de åtgärder som omstruktureringen grundar sig på, och för vilkas genomförande stöd kommer att beviljas, är nödvändiga för att uppnå målen för den samlade omstruktureringen. Det belopp som är beräknat för att finansiera omstruktureringen, och de investeringar som utgör del av denna, är enligt kommissionens mening nödvändigt. Beloppet är logiskt uträknat och visar på en realistisk ansträngning för att återupprätta SEAT:s lönsamhet inom den konkurrenspräglade bilindustrin.

När målet att återupprätta ett minimikapital som gör det möjligt att driva företaget vidare är uppnått, kommer omstrukturingsansträngningarna att inriktas på

- att minska produktionskapaciteten genom koncentrationen av fordonsproduktionen till den moderna fabriken i Martorell,
- att anpassa företagets personalstyrka — på socialt godtagbara villkor — till de nya kapacitetsnivåerna och produktionsmålen,
- att utbilda den befintliga personalstyrkan i användningen av nya tekniker och system,
- att genomföra kraftiga investeringar i CAD-CAM- och CIM-systemen och i "just-on-time"-produktion,
- att investera utrustning och kapacitet för tekniska beräkningar vid SEAT:s tekniska center,
- att utveckla nya produkter i nära samarbete med VW-koncernen.

Dessa insatser anses i sin helhet vara homogena, nödvändiga och tillräckliga.

Trots att omstrukturingsplanen förutspår en minskning av SEAT:s finansiella skuld, är det på sin plats att påpeka att de finansiella kostnaderna kommer att vara fortsatt höga efter 1997 och att de kommer att hindra att SEAT placerar sig över genomsnittet för sektorn när det gäller solvens.

SLUTSATSER OCH VILLKOR

Sammanfattningsvis anser kommissionen att det stöd som de spanska myndigheterna har beviljat för SEAT:s omstrukturingsplan uppfyller de villkor som fastställs i gemenskapens riktlinjer för statligt stöd för att rädda och omstrukturera företag och i gemenskapens rambestämmelser för statligt stöd till motorfordonsindustrin.

I enlighet med gemenskapens riktlinjer för statligt stöd för att rädda och omstrukturera företag i svårigheter och med erfarenhet av deras tillämpning i fall av omstruktureringsstöd inom motorfordonssektorn, bör kommissionen övervaka att dess slutsatser fortsätter att gälla till dess att omstruktureringen är helt genomförd. Därför är det nödvändigt att kommissionen villkorar sitt definitiva beslut med uppfyllandet av villkor som syftar till att hindra att stödet får negativa följder för sektorn. Stödets negativa inverkan på handeln beror delvis på om den framtida omstruktureringen genomförs i enlighet med planen och inom beräknad tid. De spanska myndigheterna bör särskilt försäkra sig om att företaget definitivt lägger ner lackeringsverkstaden i Zona Franca inom den föreslagna tidsfristen, att SEAT:s tekniska kapacitet inte överstiger 2 125 enheter per dag i slutet av 1997 och att VW:s kapacitet inte överstiger 11 813 enheter per dag vid samma tidpunkt. Dessutom bör omstruktureringen i sin ändrade version (PR 43) genomföras till fullo och under övervakning. Slutligen kan det inte beviljas något nytt statligt stöd till SEAT eller till dess dotterbolag i Spanien till stöd för planen. Likaledes erinras det att omstruktureringen, i enlighet med gemenskapens riktlinjer för statligt stöd för att rädda och omstrukturera företag i svårigheter, i allmänhet inte bör beviljas mer än en gång.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

1. De stöd till förmån för SEAT SA:s omstruktureringsplan som redovisas nedan är förenliga med artikel 92.3 c i Romfördraget och artikel 61.3 c i EES-avtalet:

- Stöd på totalt 38 miljarder pesetas som industri- och energidepartementet beviljat SEAT, varav 30 miljarder beviljats olagligen.
- Stöd på totalt 8 miljarder pesetas (inbegripet 2 miljarder pesetas från gemenskapens strukturfonder) som den regionala regeringen i Katalonien beviljat VW-SEAT, varav 6 miljarder beviljats olagligen.

Förutsättningen är att följande villkor och skyldigheter uppfylls:

- a) VW-SEAT får inte ändra det allmänna innehållet i, eller tidsplanen för, SEAT:s omstruktureringsplan (PR 42, ändrad genom PR 43) och skall särskilt säkerställa
 - att lackeringsverkstaden i fabriken i Zona Franca läggs ned och utryms till den 31 december 1996, såsom meddelats kommissionen,
 - att den nuvarande kapacitetsnivån vid SEAT:s fabriker inte höjs före den 1 januari 1998,
 - att SEAT:s investeringsprogram, som lagts fram för kommissionen, genomförs till fullo.
- b) Stödet skall uteslutande användas till SEAT SA:s omstruktureringsplan.
- c) Inget ytterligare stöd skall beviljas till SEAT eller till dess dotterbolag i Spanien, varken i form av kapitaltillskott eller i någon form av specialdestinerat stöd till omstruktureringen.
- d) VW-koncernen får inte kompensera kapacitetsminskningen i slutet av 1997 med utvidgningar som inte anmäls till kommissionen, så att koncernens tekniska kapacitet förblir begränsad till 11 813 enheter per dag.

2. Spanien skall skicka en årlig rapport till kommissionen om den ändrade omstruktureringen genomförande (PR 43), kostnadsutvecklingen, företagets mottagande av stöd, återbetalning av de två erhållna offentliga lånen och uppfyllandet av de fastställda villkoren. Denna rapport, tillsammans med SEAT SA:s årsredovisning, skall skickas senast i slutet av maj året efter det räkenskapsår som skall granskas.

Artikel 2

Spanien skall meddela kommissionen senast en månad efter delgivningen av detta beslut vilka åtgärder som vidtagits för att genomföra detta.

Artikel 3

Detta beslut riktar sig till Konungariket Spanien.

Utfärdat i Bryssel den 31 oktober 1995.

På kommissionens vägnar

Karel VAN MIERT

Ledamot av kommissionen