II

(Actos cuya publicación no es una condición para su aplicabilidad)

COMISIÓN

DECISIÓN DE LA COMISIÓN

de 31 de octubre de 1995

relativa a las ayudas concedidas por España a SEAT SA, perteneciente al Grupo Volkswagen

(El texto en lengua española es el único auténtico)

(Texto pertinente a los fines del EEE)

(96/257/CE)

LA COMISIÓN DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS,

Visto el Tratado constitutivo de la Comunidad Europea y, en particular, el párrafo primero del apartado 2 de su artículo 93,

Visto el Acuerdo sobre el Espacio Económico Europeo y, en particular, la letra a) del apartado 1 de su artículo 62,

Después de haber emplazado a las partes interesadas para que presenten sus observaciones, de conformidad con los artículos antes mencionados,

Considerando lo que sigue:

I

APERTURA DEL PROCEDIMIENTO DEL APARTADO 2 DEL ARTÍCULO 93 DEL TRATADO

Por carta de 15 de junio de 1995, la Comisión comunicó a España su decisión [1], de 7 de junio de 1995, de incoar el procedimiento previsto en el apartado 2 del artículo 93 del Tratado con respecto a las medidas de ayuda de Estado propuestas por las autoridades españolas en favor de SEAT SA (en adelante SEAT), fabricante de vehículos de motor perteneciente al Grupo Volkswagen (en adelante Grupo VW).

Con la apertura del procedimiento, la Comisión expresaba serias dudas acerca de la compatibilidad de la ayuda con el artículo 92 del Tratado, por las siguientes razones:

— Las autoridades españolas llegaron en 1994 a dos acuerdos de concesión de ayuda, el 11 de julio de 1994 entre las autoridades centrales españolas y las regionales de Cataluña y VW-SEAT y el 29 de julio de 1994 entre las autoridades regionales catalanas y VW-SEAT, por las que se comprometían a conceder ayudas de Estado a SEAT por un importe de 46 000 millones de pesetas españolas, importe que debía correr a cargo del Ministerio de Industria y Energía (38 000 millones de pesetas españolas) y de la Generalitat de Catalunya (8 000 millones de pesetas españolas).

— Como consecuencia de estos acuerdos, el ICO (Instituto de Crédito Oficial) y el ICF (Instituto Catalán de Finanzas), entidades públicas de crédito, otorgaron a Volkswagen AG dos préstamos, por un importe de 30 000 y 6 000 millons de pesetas españolas, respectivamente, en concepto de adelanto a las futuras subvenciones de las autoridades españolas a SEAT SA.

— Tras examinar los acuerdos de ayuda y los contratos de préstamo, la Comisión concluyó que la ayuda de Estado había sido ilegalmente concedida a SEAT en forma de préstamos del ICO y del ICF al Grupo VW.

— Por carta de 24 de febrero de 1995, las autoridades españolas notificaron su propuesta de conceder ayuda de Estado a SEAT, con arreglo a los programas aprobados, en apoyo de los costes subvencionables a que hizo frente en 1994 para sufragar 30 proyectos de

[1] DO nº C 237 de 12. 9. 1995, pp. 2 y 12.

I+D, correspondientes al plan de inversiones plurianual 1994-1996 de SEAT. Tras examinar la información facilitada, la Comisión informó a las autoridades españolas que no podía adoptar una postura acerca de la notificación recibida, ya que sólo se refería a la ayuda que se iba a conceder en 1994 a 30 proyectos de I+D, para los cuales ya se ha aprobado todo un paquete de ayudas de Estado para el período 1994-1996. La Comisión también mostró su disconformidad con el hecho de que sólo se notificaran las partes de los proyectos relacionadas con gastos ya pagados. Además, la notificación era incompleta, en la medida en que no incluía las subvenciones que iba a conceder por el mismo concepto el Gobierno autónomo de Cataluña.

— La Comisión expresó asimismo serias dudas acerca de la compatibilidad de las medidas de ayuda con respecto a los diferentes criterios fijados en las Directrices comunitarias sobre ayudas de Estado al sector de los vehículos de motor.

Mediante su mencionada carta de 15 de junio de 1995, la Comisión solicitó al Gobierno español que le hiciera llegar sus observaciones en el plazo de un mes a partir de la fecha de la carta.

II

MODIFICACIÓN DEL PROCEDIMIENTO DEL APARTADO 2 DEL ARTÍCULO 93

Tras la apertura del procedimiento, el Gobierno español, mediante carta de 27 de junio de 1995, comunicó a la Comisión que las diferentes medidas de ayuda en estudio a raíz del procedimiento debían considerarse ayudas de reestructuración, vinculadas a un plan de reestructuración de SEAT, que acto seguido se presentó a la Comisión.

Las autoridades españolas también informaron a la Comisión de que esta notificación sustituía a la anterior, enviada mediante carta de 24 de febrero de 1995 y relativa a la ayuda destinada a 30 proyectos tecnológicos y de innovación industrial de SEAT en 1994 (ex N 222/95). Además, dejaron claro que las medidas de ayuda de reestructuración ahora notificadas consistían en proyectos de ayuda de Estado basados en programas anteriormente autorizados por la Comisión y en medidas de fomento de innovación tecnológica, modernización, racionalización, formación, reconversión laboral y proyectos medioambientales.

Ante estos hechos y debido a que el asunto se refería a una empresa que atraviesa dificultades y que opera en un sector problemático regido por Directrices comunitarias, la Comisión decidió, el 20 de julio de 1995, modificar su decisión anterior, adoptada el 13 de junio de 1995, sobre la apertura del procedimiento previsto en el apartado 2 del artículo 93 del Tratado.

Al propio tiempo, la Decisión de la Comisión de 20 de julio de 1995, por la que se modificaba su anterior decisión de examinar la ayuda concedida a SEAT, se comunicó al Gobierno español mediante carta de 1 de agosto de 1995. En dicha carta, la Comisión informaba a las autoridades españolas de que, basándose en la notificación realizada, no podía adoptar una postura sobre la compatibilidad de una ayuda de reestructuración con respecto a las Directrices comunitarias sobre ayudas de Estado de salvamento y de reestructuración de empresas en crisis, ni con respecto a las Directrices comunitarias sobre ayudas de Estado al sector de los vehículos de motor. Por consiguiente, la Comisión comunicó a las autoridades españolas su decisión de comprobar hasta qué punto el plan notificado seguía reflejando las medidas de reestructuración efectivamente adoptadas y se respetaban las condiciones de las directrices de las ayudas de reestructuración en general y en lo referente a la industria de los vehículos de motor.

La Comisión solicitó al Gobierno español que le enviara sus observaciones al respecto en el plazo de un mes a partir de la fecha de la carta.

III

OBSERVACIONES DE LAS AUTORIDADES ESPAÑOLAS

Las autoridades españolas respondieron a la notificación de la Comisión sobre la modificación del procedimiento del apartado 2 del artículo 93 del Tratado para examinar las medidas de ayuda a SEAT, mediante carta de fecha 3 de agosto de 1995, en la que sólo se afirmaba que la información complementaria sobre el plan de reestructuración de SEAT solicitada en la carta de la Comisión, de 28 de julio de 1995, (véase el punto V, párrafo segundo) se facilitaría más adelante.

Posteriormente se comunicó esta información a la Comisión mediante carta de las autoridades españolas de fecha 24 de agosto de 1995 (registrada por la Comisión el 14 de septiembre de 1995) y se completó en dos reuniones bilaterales sucesivas. Por último, las autoridades españolas facilitaron nuevos datos y ofrecieron ulteriores garantías en sus cartas de 5 de octubre y 20 de octubre de 1995.

IV

OBSERVACIONES DE TERCEROS

Con la publicación de las decisiones de 7 de junio de 1995, por la que se incoaba el procedimiento del apartado 2 del artículo 93 del Tratado respecto a las medidas de ayuda en favor de SEAT, y de 20 de julio de 1995, por la que se modificaba la anterior decisión, la Comisión solicitó a los demás Estados miembros y terceros interesados que le comunicaran sus observaciones sobre la ayuda en cuestión en el plazo de un mes.

En respuesta a esta publicación, la Comisión sólo recibió observaciones por parte del Gobierno alemán, por carta de fecha 11 de octubre de 1995, en la que expresaba su apoyo a la ayuda concedida por las autoridades españolas en favor del plan de reestructuración de SEAT.

El 12 de octubre de 1995, la Comisión no había recibido más comentarios de otros Estados miembros u otras partes interesadas sobre las medidas de ayuda previstas por las autoridades españolas en favor de SEAT.

V

ANÁLISIS DEL PLAN DE REESTRUCTURACIÓN DE SEAT

Como se ha indicado anteriormente, la Comisión tuvo que llevar a cabo un examen para comprobar en qué medida el plan notificado seguía reflejando cabalmente las medidas de reestructuración adoptadas y si se respetaban las condiciones de las directrices de las ayudas de reestructuración en general y en lo referente a la industria de los vehículos de motor.

Esta evaluación se llevó a cabo con la ayuda de una empresa de consultoría independiente, que visitó, los días 24 y 25 de julio de 1995, las fábricas de SEAT en la Zona Franca de Barcelona y en Martorell, con funcionarios de la Comisión. El objetivo de dicha visita era realizar un examen preliminar del componente de reestructuración del plan facilitado por las autoridades españolas y recabar los datos aún necesarios para que la Comisión pudiera adoptar una postura definitiva sobre las medidas de ayuda, en su nueva versión. Tras esta visita, la Comisión solicitó, mediante carta de 28 de julio de 1995, información complementaria a las autoridades españolas sobre el plan de reestructuración de SEAT.

La presentación del plan de reestructuración por parte de SEAT que se ofrece a continuación se basa en los resultados de esta visita, así como en los datos facilitados por las autoridades españolas y, previo acuerdo de dichas autoridades, por el Grupo VW, en las diferentes fases del examen realizado de conformidad con el procedimiento establecido en el apartado 2 del artículo 93 del Tratado.

a) Razones que han motivado la adopción de un plan de reestructuración para SEAT

La situación financiera de SEAT se deterioró radicalmente en 1993, año en que la empresa acumuló pérdidas por un importe de 151 000 millones de pesetas españolas, debidas a toda una serie de motivos, como son:

— las sucesivas devaluaciones de la moneda española, que repercutieron negativamente en las obligaciones financieras, debido al considerable importe de la deuda exterior contraída por SEAT;

— un importante aumento de los costes de amortización de la empresa, consecuencia de la política de inversiones del Grupo VW en SEAT desde 1989;

— los costes iniciales de la nueva fábrica de Martorell, que entró en servicio en 1993, y los costes antieconómicos de mantener en servicio la antigua fábrica infrautilizada de la Zona Franca;

— los elevados costes [...](1) de la fábrica de la Zona Franca; en 1993, la empresa registró la pérdida de 1 865 puestos de trabajo y 7 200 trabajadores más se vieron afectados por medidas de regulación de empleo;

— una caída de prácticamente el 22 % de las ventas (493 532 millones de pesetas españolas) en 1993, respecto al año anterior, junto con una reducción de la producción del 18,2 % (472 978 unidades), que provocó un incremento de las existencias.

Estos hechos obligaron a adaptar la capacidad de producción y el nivel de empleo de la empresa a la situación real de SEAT en el mercado, que apuntaba hacia un crecimiento reducido, al contrario de las previsiones de la empresa.

Debido a todos estos factores, la subsistencia de SEAT como empresa, con sus propias capacidades dentro del Grupo VW, se veía amenazada por:

— un exceso de capacidad de producción de aproximadamente el 50 %, en vista de la disminución de su cuota en el mercado de los vehículos de motor en Europa Occidental y las perspectivas de evolución de dicho mercado;

— un exceso de mano de obra que giraba en torno al 50 %, vistos los niveles previstos de producción de automóviles y las cuotas de productividad;

— importantes pérdidas financieras y de explotación que, combinadas, pusieron a la empresa en una situación de quiebra técnica.

b) Estrategia del Grupo VW de cara a la reestructuración de SEAT SA

Ante la crítica situación de SEAT en 1993, que se hubiera declarado en quiebra de no haber sido por las inmediatas aportaciones de capital de su matriz, el consejo de supervisión de Volkswagen AG *(Aufsichtsrat)* adoptó, el 18 de diciembre de 1993, un conjunto de medidas *(Sanierungkonzept* SEAT SA) con objeto de devolver la viabilidad a la empresa, teniendo en cuenta tanto su situación actual como las previsiones a medio plazo de SEAT (con arreglo al sistema anual de planificación estratégica de VW, el plan vigente en diciembre de 1993 se conocía como «Ronda de planificación PR 42»; dicho plan se basaba en una hipótesis de evolución verosímil, que incluía volúmenes de producción, ventas, cuotas de mercado y asunciones financieras de las diferentes filiales del Grupo).

(1) Los espacios en blanco entre corchetes [...] se refieren a informaciones omitidas en la versión destinada a la publicación.

El 18 de diciembre de 1993, el consejo de VW también a abordó la llamada peor versión posible de PR 42, la «hipótesis 320 000», que habría implicado algunos cambios en las medidas de reestructuración. El factor determinante de esta hipótesis era la posibilidad de mantener la producción global de SEAT hasta 1997 en 320 000 unidades anuales. Estos objetivos en materia de producción y ventas iban a ser decisivos para el cálculo del número máximo de puestos de trabajo que el consejo consideraría superfluos (es decir, que deberían suprimirse), en función de las necesidades reales de SEAT en el período 1994-1997.

La «hipótesis 320 000» reflejaba la reestructuración industrial que imponía la situación crítica a que había llegado SEAT, frente al objetivo de 700 000 unidades anuales que figuraba en las anteriores previsiones del Grupo (en particular el PR 39), que partían de la base de que se mantendrían simultáneamente en servicio las capacidades existentes en las dos fábricas de SEAT: la fábrica de la Zona Franca para la producción de pequeños automóviles del segmento A (por ejemplo, las series del «SEAT Marbella» y sus sucesores) y automóviles de tipo medio del segmento C (las series del «SEAT Toledo») y la fábrica de Martorell para la producción de automóviles de tipo medio bajo del segmento B (por ejemplo, las series del «SEAT Córdoba» y del «SEAT Ibiza» y sus sucesores). De hecho, durante la mayor parte de 1993, todas estas capacidades técnicas de SEAT se explotaron a medias, debido a la seria crisis que afectaba a la venta de vehículos.

El punto de partida del plan de reestructuración notificado por las autoridades españolas por carta de 27 de junio de 1995, destinada a justificar las medidas de ayuda en favor de SEAT, a partir de las cuales se adoptó la decisión de la Comisión de 20 de julio de 1995 y cuyos principales elementos se publicaron en el *Diario Oficial de las Comunidades Europeas* antes mencionado, era coherente con las medidas de reestructuración adoptadas en diciembre de 1993, pero las cifras se basaban en las proyecciones de su peor hipótesis posible (la «hipótesis 320 000»).

Además, la información complementaria facilitada por las autoridades españolas en sus cartas de 24 de agosto de 1995 (registrada el 14 de septiembre de 1995) y de 5 de octubre de 1995 (registrada el 6 de octubre de 1995) y las visitas *in situ* de los servicios de la Comisión a las fábricas de SEAT en la Zona Franca y en Martorell revelaron que el plan aplicado por el Grupo VW en diciembre de 1993 correspondía a las proyecciones originales del PR 42, como se ha explicado antes, que fue actualizado por el consejo de VW en diciembre de 1994, al adoptar el nuevo plan PR 43.

Las principales diferencias entre el plan realmente aplicado (PR 43) y el contemplado antes (PR 42) pueden resumirse como sigue:

— el volumen real de ventas de automóviles SEAT en 1994 (313 690 unidades) fue inferior a las cifras previstas en el plan PR 42 (364 048 unidades). Los objetivos de ventas para los años 1995 a 1997 respetaron las proyecciones del primer plan;

— la cuota de vehículos de marca VW producidos en las fábricas de SEAT (Martorell) se fijó en más del doble de la cuota estimada en el plan PR 42;

— los resultados financieros previstos para 1995 arrojaban todavía unas pérdidas estimadas en [...] millones de pesetas españolas, mientras que el plan PR 42 contemplada resultados positivos; (es decir, que los beneficios se obtendrían más tarde de lo previsto).

En definitiva, el plan de reestructuración que está aplicando SEAT, y que constituyó la base real de las medidas de ayuda en favor de dicha empresa, se corresponde con el plan PR 42 adoptado en diciembre de 1993 y posteriormente actualizado mediante el plan PR 43.

c) Objetivos de la reestructuración de SEAT entre 1994 y 1997

El plan de reestructuración notificado por las autoridades españolas se fijaba en dos objetivos capitales:

1) garantizar la viabilidad y la solvencia de la empresa, a medio y largo plazo, durante el período 1994-1997,

y

2) garantizar la competitividad de SEAT como empresa con su propia capacidad de diseño, fabricación y comercialización de vehículos en el Grupo VW.

En octubre de 1995, el grado de consecución de estos objetivos suscita, de acuerdo con la evaluación de los servicios de la Comisión y la actual situación comercial de los mercados automovilísticos de Europa Occidental, los siguientes comentarios:

Viabilidad a medio y largo plazo de la empresa

Las hipótesis optimistas del PR 42, elaborado en diciembre de 1993, que adelantaban la obtención de beneficios desde 1995, hubieron de corregirse. De acuerdo con las previsiones más recientes, se espera ahora que se logren beneficios en 1997, el último año de vigencia del plan notificado. Asimismo, los resultados de 1995 son peores de lo previsto, pese al hecho de que se están cumpliendo las proyecciones de ventas para este año. A finales del primer semestre de 1995 se han registrado pérdidas por valor de 18,7 millones de pesetas. Con todo, por primera vez desde 1992, la empresa ha obtenido beneficios de explotación durante ese mismo período. A su vez, los demás indicadores de viabilidad sobre los que recabó información la Comisión también sugieren que la empresa ha realizado progresos considerables. De dichos datos se desprende que, si las ventas pueden incrementarse según las previsiones del plan, la empresa resultará rentable en 1997, lo que dependerá en buena medida de la estrategia planificada para las demás filiales del Grupo,

ya que SEAT realizará en lo sucesivo cada vez más modelos de marca VW, para su venta principalmente fuera de la Comunidad.

SEAT como empresa con capacidad propia dentro del Grupo VW

La autonomía de SEAT dentro del Grupo VW se ve seriamente afectada por las medidas de reestructuración adoptadas por el Grupo. Como consecuencia de dichos planes, SEAT perderá en cierta medida su singularidad en el Grupo, ya que dejará de tener sus propias plataformas (estructura interior de un modelo de automóvil) y cadenas dinámicas (motores y transmisiones u otras partes mecánicas fundamentales). Su departamento de compras está ahora integrado en la estructura del Grupo, que es el que selecciona los proveedores. El nuevo centro de diseño de Sitges (cerca de Barcelona) está compartido con VW y Audi, mientras que el centro de desarrollo de SEAT debe competir con los demás centros del Grupo. Varios de sus importadores, así como su empresa de arrendamiento financiero y de créditos personales, han sido adquiridos por VW, bajo cuya supervisión está también en centro de datos. Los modelos de SEAT dejarán de ser producidos exclusivamente en sus fábricas. No obstante, mantener una identidad independiente no debería constituir un objetivo, ya que el plan tiene que centrarse en hacer de SEAT una empresa viable y competitiva, capaz de competir en el mercdo de los vehículos de motor. De hecho, tras la aplicación de las medidas de reestructuración, SEAT no sólo estará plenamente integrada en el Grupo VW, sino que podrá competir con éxito dentro y fuera del mismo.

d) Medidas de reestructuración: exposición del plan de reestructuración

Tras comprobar las medidas realmente aplicadas hasta la fecha y los actuales planes de SEAT (PR 43), la operación de reestructuración de la empresa puede presentarse como sigue:

Medidas industriales

i) Capacidades de producción

A finales de 1993, cuando se adoptó el plan de reestructuración, SEAT tenía tres fábricas de automóviles en funcionamiento en España: la de la Zona Franca, en Barcelona, la recién creada fábrica de Martorell (que entró en servicio ese mismo año), que producían ambas modelos de SEAT, y una fábrica en Landaben (Navarra), donde se producía el VW Polo y que se vendería a la empresa matriz a raíz de las medidas de reestructuración. Tras comprobar las capacidades de producción de las dos restantes fábricas de automóviles de SEAT, se deduce que, a finales de 1993, las capacidades reales de SEAT eran de 1 500 vehículos diarios [1] en la Zona Franca y de 1 500 vehículos al día [2] en Martorell. Los estrangulamientos se debieron, en la Zona Franca, al taller de carrocería de los tres modelos (Marbella, Toledo, Terra) y en Martorell al taller de pintura. La capacidad global de producción de SEAT por año, dadas las restantes condiciones de fabricación, podría estabilizarse por consiguiente en torno a 670 000 unidades anuales.

Las medidas industriales adoptadas por el Grupo VW con objeto de devolverle la viabilidad a SEAT preveían el cierre definitivo de la fábrica de la Zona Franca y la concentración de toda la producción de vehículos SEAT en Martorell. No obstante, dicho cierre ha resultado no ser definitivo, ya que SEAT reemprendió la producción en la fábrica de la Zona Franca en octubre de 1994 -con una capacidad de ensamblaje reducida, de 280 unidades al día- del antiguo modelo «Marbella». Además, de cara a transferir a Martorell la producción del «SEAT Toledo» y de una nueva camioneta comercial, en sustitución del modelo «Terra», las capacidades de producción diaria se incrementaron con respecto a las previsiones originales, alcanzando 2 125 unidades diarias, con dos talleres de pintura (correspondientes a las últimas fases de producción) en funcionamiento.

Por consiguiente, la máxima capacidad de producción técnicamente posible de SEAT en octubre de 1995, tras la aplicación de las medidas de reestructuración de 1994 y 1995, asciende a 2 045 unidades diarias. Con todo, Volkswagen ha tomado la decisión de cerrar el taller de pintura de la fábrica de la Zona Franca a finales de 1996, de modo que la capacidad en instalaciones de las fábricas de SEAT de 1995 en adelante será de 2 125 unidades al día. Como consecuencia de ello, se prevé que la capacidad global de producción de SEAT en términos anuales, tras la operación de reestructuración y suponiendo que no cambien las demás condiciones de producción, sea de 480 000 unidades anuales.

El actual nivel de capacidad de producción no puede incrementarse sin realizar nuevas e importantes inversiones para subsanar los actuales estrangulamientos de la producción.

En términos de reducción de capacidades, puede firmarse que la esperada reducción de la capacidad técnica diaria de SEAT representa el 29 % de la capacidad disponible al inicio del plan de reestructuración en diciembre de 1993.

Capacidad a nivel del Grupo VW

Al considerar la capacidad de producción en instalaciones del Grupo VW -incluyendo todas las filiales dependientes de él- en octubre de 1995 y a escala del

[1] La cifra de 1 500 unidades al día también se recogía en un cuadro enviado por VW a la Comisión, en noviembre de 1993, en el que se indicaban las capacidades de todas las plantas del Grupo en la Comunidad.

[2] Aunque la capacidad de fabricación del modelo SO3, lanzado en Martorell en 1993, fuera efectivamente de 1 500 unidades diarias, a finales de dicho año la producción real ascendió sólo a 1 150 unidades al día.

EEE (1) el cierre de la fábrica de la Zona Franca y la explotación de la de Martorell en las condiciones mencionadas anteriormente representarían una reducción global de la capacidad de casi el 5 %, es decir, que se pasaría de una capacidad de producción de 12 420 unidades diarias, correspondiente a diciembre de 1993, a una capacidad de producción de 11 832 unidades diarias a finales de 1997 (2).

ii) Programa de modernización

De acuerdo con la notificación realizada a la Comisión, la reducción de la capacidad de producción se ha llevado a cabo en consonancia con un plan de I+D, cuyo coste estimado asciende a 207 200 millones de pesetas españolas entre 1994 y 1997 (incluidos 5 100 millones de pesetas españolas en programas de formación), que consiste fundamentalmente en proyectos de innovación industrial y de desarrollo tecnológico y en medidas de modernización. Estos proyectos revisten especial interés para la actividad del centro técnico de SEAT en Martorell. Algunos consisten en inversiones por parte de «Gearbox del Prat SA», una filial propiedad al 100 % de SEAT.

La ficha financiera en la que figuran los gastos en inversiones que pueden subvencionarse anualmente, bien por parte de las autoridades nacionales bien por parte de las regionales de Cataluña, que se programó en los convenios de ayuda de julio de 1994, se ha actualizado de acuerdo con los gastos reales de SEAT en 1994 y sus previsiones de gastos para 1995. La última actualización de dicho cuadro muestra la siguiente planificación (todavía indicativa para 1996 y 1997):

(en miles de millones de pesetas)

	1994	1995	1996	1997	Total
Desarrollo de nuevos modelos	14,3	25,7	27,0	20,6	87,6
Mantenimiento de modelos existentes	18,2	10,8	6,2	0,0	35,2
Innovación y desarrollo	1,7	1,8	2,4	2,1	8,0
Proyectos de garantía de calidad	0,0	0,0	0,1	0,1	0,3
Tecnologías de la información	1,7	1,5	2,5	0,1	5,8
Proyectos medioambientales	2,5	2,6	0,1	0,0	5,2
Proyectos en fase de planificación	0	3,5	2,0	8,0	13,5
Total	38,4	45,9	40,3	30,9	155,7

(1) Es decir, excluyendo la capacidad de producción de la filial «SKODA», que no está radicada en el EEE.

(2) La única diferencia entre el cuadro enviado por Volkswagen y el de la Comisión estriba en la capacidad de Martorell, que la Comisión fijó en 2 125 unidades, en lugar de 2 100.

La empresa ha explicado que el que los gastos en concepto de inversiones realmente efectuadas en 1994 y 1995 fueran menores se ha debido a la cancelación de algunos proyectos, así como a los ahorros que han podido realizarse en los proyectos en fase de ejecución.

iii) Medidas laborables

Los objetivos previstos de reducción de capacidades de producción, junto con la necesidad de mejorar las cuotas de productividad de la empresa, dieron lugar a una drástica reducción de la plantilla de SEAT en diciembre de 1993 y a importantes cambios en la situación laboral de los empleados que permanecieron en la misma.

Reducciones de plantilla

De acuerdo con el plan notificado a la Comisión, el objetivo de la empresa es ajustar las cifras de mano de obra, reduciendo el número de puestos de 18 469, correspondientes a septiembre de 1993, a una cifra deseada de 9 330, que en 1995 es el número necesario para producir sólo 320 000 unidades al año.

La modificación de las previsiones en materia de mano de obra de SEAT entre 1993 y 1997 (con las cifras reales del número de empleados en 1993 y 1995) se recoge en el siguiente cuadro:

Recursos de personal

(en número de trabajadores)

	1993 (septiembre)	1995 (agosto)	1997 (PR 43)
Administración, dirección	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 consiguiente, la reducción efectiva de la mano de obra difiere considerablemente del calendario notificado. Sin embargo, el objetivo final es casi tan ambicioso como el del plan original.

Otras medidas laborables

La reducción de la plantilla debe completarse con un conjunto de medidas encaminadas a la reducción de los costes de personal de la empresa, así como con un aumento de las actuales tasas de productividad, hasta alcanzar un nivel que se corresponda con la media de la industria del automóvil en Europa.

Estas medidas, negociadas con los sindicatos en forma de convenios colectivos anuales, consisten en:

— una reducción de la nómina de la empresa del 10 % con respecto al nivel salarial de diciembre de 1993,

— un aumento de diez días en el tiempo de trabajo anual de los empleados (que implica un paso de las 1 736 horas anuales por trabajador en 1993 a 1 816 horas de 1994 en adelante: es decir, 1 736 horas más 80 horas obligatorias por trabajador, en caso de que el mercado requiera niveles de producción elevados);

— flexibilidad laboral obligatoria en las fiestas, en función de las necesidades de producción;

— movilidad obligatoria (a otros emplazamientos y/o categorías de trabajos) de la mano de obra de acuerdo con la nueva planificación de la producción;

— movilidad obligatoria (a otros emplazamientos y/o categorías de trabajos) de la mano de obra de acuerdo con la nueva planificación de la producción;

— plan de jubilación anticipada para trabajadores de más de 55 años;

— empleo a tiempo parcial para un máximo de 1 829 trabajadores, durante un período de dos años, con una remuneración del 70 % del salario correspondiente a un empleo a tiempo completo;

— reducción de los actuales contratos temporales a un máximo de 300 puestos de trabajo;

— anulación de los convenios firmados anteriormente con los sindicatos.

Coste de las medidas sociales

La reducción de los puestos de trabajo y la aplicación de las medidas de reestructuración que afectarán a la situación laboral que se están llevando a la práctica mediante un conjunto de medidas acordadas o pendientes de acuerdo con los sindicatos, representarán, de acuerdo con las partidas ya asignadas en la contabilidad de SEAT para 1993 y en consonancia con las previsiones del PR 43, un coste global estimado de 64 500 millones de pesetas:

(en miles de millones de pesetas)

Jubilación anticipada	36,5
Regulación de empleo	5,3
Incentivos para el cese de actividad	20,0
Incentivos al cambio de radiación	2,7
Total	64,5

Este coste es considerablemente inferior al previsto originalmente a finales de 1993.

iv) Medidas de formación

Los programas de formación que figuran en el plan de reestructuración de SEAT tienen por objetivo dar a los actuales trabajadores y empleados la cualificación necesaria para el desarrollo y comercialización de nuevos modelos. Las necesidades de SEAT se centran en las siguientes áreas:

— formación necesaria para la explotación de la fábrica de Martorell, muy automatizada;

— formación en I+D de productos para el personal del centro técnico de Martorell;

— técnicas de elaboración de programas de fabricación, centradas en la mejora continua de la calidad, junto con la formación de trabajadores de los proveedores y de otras empresas del Grupo;

— formación para apoyar la reconversión laboral y la adaptación de los trabajadores de SEAT a trabajos a tiempo parcial;

— medidas de formación para la red de agentes en los mercados nacional e internacional.

El coste previsto del plan de formación de SEAT en el período 1994-1997 es de 5 700 millones de pesetas españolas, de los cuales 3 380 millones se habrán desembolsado a finales de 1995.

v) Coste del cierre de la Zona Franca

Aparte de los costes sociales comentados antes, SEAT tendrá que hacer frente a los costes de reestructuración vinculados al cierre de la fábrica de la Zona Franca. Después de haberlos auditado, estos costes serán considerablemente inferiores a los previstos originalmente (14 200 millones de pesetas) y pueden desglosarse como sigue:

(en miles de millones de pesetas)

Amortización de activos	2,7
Transferencia de la capacidad de ensamblaje del Toledo	2,3
Reconversión laboral	0,4
Coste del relanzamiento	0,3
Supresión del empleo a tiempo parcial	0,4
Total	6,1

vi) Medidas de reestructuración financiera

En su notificación a la Comisión, el Gobierno español valoró las medidas de reestructuración financiera en 257 800 millones de pesetas, procedentes en su integridad por aportaciones de VW. No obstante, estas contribuciones no representan un coste para la empresa, sino un ingreso con el que se puede financiar parte de los costes de reestructuración. De hecho, la empresa está aplicando dos medidas de reestructuración financiera, como son una reconstrucción de su capital circulante y una reducción de su considerable deuda financiera. Se espera que SEAT pueda reducir su deuda en 55 600 millones de

pesetas entre 1993 y 1997. Además, se requiere un incremento de su capital circulante de 136 600 millones en el mismo período, teniendo en cuenta que SEAT había agotado la práctica totalidad del mismo en 1993, para sufragar las pérdidas de explotación de ese año, creando así un grave problema de liquidez.

vii) Financiación del plan de reestructuración

El coste global del conjunto de las medidas industriales, laborales y financieras que componen el plan de reestructuración de SEAT para el período 1994-1997 asciende, de acuerdo con el estudio llevado a cabo por la Comisión, a 441 700 millones de pesetas. Consta de las siguientes partidas:

(en miles de millones de pesetas)

Inversiones industriales y proyectos de I+D	155,7
Programas de formación	5,7
Inversiones financieras	17,5
Costes de reducción de plantilla	64,5
Costes de cierre	6,1
Aumento del capital circulante	136,6
Reducción de la deuda financiera	55,6
Total	441,7

A finales de 1995, SEAT ya habrá sufragado el 67 % del coste total del plan, habiendo realizado así casi unos dos tercios de las actividades previstas en él.

Este coste se financiará con el flujo de tesorería generado por SEAT durante ese período, mediante las aportaciones de capital del Grupo VW a su filial, la venta de activos y la ayuda financiera concedida por las autoridades españolas.

Recursos generados por la propia SEAT

Los recursos de la propia empresa, ya procedan de su actividad comercial o de operaciones atípicas (por ejemplo, la venta de activos fuera del Grupo VW, la reducción de las partidas asignadas amortización y otras partidas inoperativas), se calculan en 165 400 millones de pesetas, que representan aproximadamente el 37,4 % del coste total de la operación de reestructuración.

Aportaciones del Grupo VW

El deterioro de la situación financiera de SEAT en diciembre de 1993 requería una medida de emergencia, para poner tasa a la reducción del capital social de la empresa y aumentarlo hasta el importe mínimo exigido por la legislación española, con objeto de compensar las pérdidas acumuladas de SEAT en 1994. VW canceló deudas comerciales contraídas con el Grupo por SEAT, por un importe de 82 300 millones de pesetas. Además, para garantizar la supervivencia de las principales actividades comerciales de SEAT como empresa independiente dentro del Grupo, VW ha aceptado una reducción de los precios de las partes y los componentes (incluidos los motores) suministrados a su filial desde Alemania, así como la adquisición, mediante aportaciones de fondos, de la fábrica de automóviles de SEAT en Landaben (Navarra) y de la filial financiera de SEAT (FISEAT).

Estas medidas, que representan el 51,2 % del coste total de la operación de reestructuración y que se adoptaron entre diciembre de 1993 y abril de 1994, se recogen en el siguiente cuadro:

(en miles de millones de pesetas)

Cancelación de deudas y aumento del capital	82,3
Adquisición de la fábrica de Landaben	104,4
Adquisición de la empresa de financiación de SEAT	17,6
Subvención de intereses devengados a VW	(10,0)
Descuentos en los precios de los suministros	36,0 (×4 ans)(1)
Aportación total de VW a SEAT	203,0

(1) El Grupo VW realizará una aportación total de 100 millones de marcos alemanes (en torno a 8,7 millones de pesetas) al año, entre 1994 y 1997, en forma de descuentos sobre las facturas de los suministros del Grupo a SEAT.

Ayuda financiera concedida por las autoridades españolas

Las medidas de ayuda adoptadas en 1994 por las autoridades españolas en apoyo del plan de reestructuración ascienden a 36 000 millones de pesetas, de los cuales 30 000 millones fueron otorgados por las autoridades nacionales con arreglo a un contrato de préstamo entre el ICO y VW y 6 000 millones fueron concedidos por las autoridades autónomas de Cataluña, en virtud de un contrato de préstamo entre el ICF y VW.

Los acuerdos de ayuda y los contratos de préstamo celebrados en 1994 entre las autoridades españolas, VW y SEAT establecían, entre otras cosas, lo siguiente:

— en primer lugar, VW transferiría inmediatamente a SEAT la cantidad percibida de los préstamos (36 000 millones de pesetas). Esta transferencia se llevó a cabo, como reflejan las cuentas anuales de SEAT;

— en segundo lugar, VW tenía que pagar intereses sobre los préstamos percibidos en el período 1994-1997. Los intereses a finales de 1997 de los 36 000 millones recibidos en virtud de los contratos de préstamo se fijaron en 10 000 millones;

— en tercer lugar, el importe global de las subvenciones de las autoridades españolas (es decir, 46 000 millones de pesetas) cubriría ambos importes, el principal de los prestamos más todos los intereses devengados que normalmente habría debido sufragar VW.

Los 46 000 millones de pesetas que se concederán con arreglo a los diferentes regímenes de ayudas entre 1995 y 1998 se utilizarán, por consiguiente, para reembolsar el principal (36 000 millones) y los intereses (10 000 millones) de dichos préstamos. Por consiguiente, los intereses devengados beneficiarán a Volkswagen AG y reducirán su contribución a la financiación del plan de reestructuración. La ayuda de Estado total de 46 000 millones de pesetas representa el 10,4 % del coste total de la reestructuración.

Aunque el Gobierno español ha informado a la Comisión, mediante carta de 5 de octubre de 1995, de que no tenía la intención de modificar los actuales acuerdos de ayuda y contratos de préstamo, ha añadido al propio tiempo que deseaba considerar todo el coste de la reestructuración como base para la concesión de subvenciones a Volkswagen/SEAT. Mediante carta de 20 de octubre de 1995, las autoridades españolas han acordado basarse en la cifra del coste total, fijada por la Comunidad en 441 700 millones de pesetas.

VI

EXISTENCIA DE AYUDA DE ESTADO

Dado el volumen del comercio en el Espacio Económico Europeo del tipo de vehículos de motor producidos por SEAT, cualquier ayuda de Estado en apoyo de la reestructuración de la empresa podría falsear la competencia y afectar a los intercambios comerciales en el sentido del apartado 1 del artículo 92 del Tratado y del apartado 1 del artículo 61 del Acuerdo sobre el EEE.

Al incoar el procedimiento del apartado 2 del artículo 93 del Tratado, la Comisión mencionó que era necesario analizar a la luz del artículo 92 las aportaciones de fondos públicos del Ministerio de Industria y Energía español y de la Generalitat de Catalunya en beneficio de VW-SEAT que a continuación se indican:

— las subvenciones por un valor total de 38 000 millones de pesetas del Ministerio de Industria y Energía en favor de SEAT, con arreglo a programas ya aprobados (SBT, PATI, PITMA), de los cuales el préstamo de 30 000 millones del ICO a VW, la empresa matriz de SEAT, constituían un anticipo. El préstamo del ICO se desembolsó a VW y fue luego ingresado por SEAT en julio de 1994;

— las subvenciones por un valor total de 8 000 millones de pesetas (incluidos los 2 000 millones cofinanciados con los Fondos Estructurales comunitarios) de la Generalitat de Catalunya a SEAT, de los cuales el préstamo de 6 000 millones del ICF a VW constituía un anticipo. El préstamo del ICF se desembolsó a VW y fue luego ingresado por SEAT en marzo de 1995;

— la ayuda a 30 proyectos de apoyo a las inversiones de SEAT en 1994, por un importe de 7 200 millones de pesetas, que constituiría el primer tramo de las subvenciones por valor de 38 000 millones de pesetas concedidas por el Ministerio de Industria y Energía y mencionadas anteriormente.

Además, la Comisión decidió posteriormente modificar su anterior Decisión de incoar el citado procedimiento, con objeto de tener en cuenta la nueva notificación, enviada el 27 de junio de 1995, mediante la cual las autoridades españolas informaban a la Comisión de que las mencionadas medidas de ayuda se consideraban ayudas a la reestructuración de SEAT.

Tras examinar los datos facilitados por las autoridades españolas a este respecto, la Comisión confirma su opinión de que la ayuda comprometida por las autoridades españolas en favor de VW-SEAT en virtud de los acuerdos de ayuda de 11 y 29 de julio de 1994 y la concesión de los préstamos del ICO y del ICF, respectivamente, a Volkswagen, AG, supeditada al requisito explícito de que dichos préstamos constituyan un anticipo de las subvenciones que se otorguen en el futuro, constituye una ayuda de Estado en el sentido del apartado 1 del artículo 92:

— en primer lugar, porque los acuerdos de ayuda establecen que, si los proyectos se ejecutan de acuerdo con el calendario previsto, las subvenciones comprometidas por las autoridades, bastarán para cubrir todos los costes relativos a los préstamos. Por consiguiente, VW no reembolsará en principio los préstamos, los intereses devengados ni ningún coste adicional a menos que no lleve a cabo los proyectos, como notificó a las autoridades españolas, o no pueda sustituirlos por proyectos equivalentes;

— en segundo lugar, porque el prestatario (VW) ha confirmado que ni ha pagado ni se le ha exigido el pago de los intereses (incluidos los derivados de la demora en los pagos) devengados en el primer plazo estipulado en el contrato de préstamo celebrado con el ICO;

— en tercer lugar, porque tanto el contrato de préstamo con el ICO como el celebrado con el ICF establecen explícitamente que:

a) los préstamos se concederán en concepto de anticipo a los pagos de la ayuda;

b) en caso de que no se puedan respetar determinadas cláusulas del acuerdo debido a trabas de tipo jurídico u otras, las restantes cláusulas seguirán siendo válidas y las partes deberán buscar mecanismos de ayuda equivalentes o ventajas similares;

c) SEAT deberá asignar las subvenciones que reciba a las entidades de crédito, en concepto de aval de las obligaciones de pago de VW que resultan de ambos préstamos;

d) VW no será responsable de los intereses devengados por los aplazamientos en la autorización y el pago de las subvenciones;

e) habrá flexibilidad en lo que respecta al calendario de reembolso de la deuda mediante la asignación de partidas de la ayuda;

— en cuarto lugar, porque en las cuentas auditadas de SEAT en 1994 y 1995 figuran los importes correspondientes a los préstamos concedidos por el ICO (30 000 millones de pesetas) y el ICF (6 000 millones) bajo la rúbrica de «subvenciones irrevocables»;

— en quinto lugar, debido al hecho de que las subvenciones del Ministerio de Industria y Energía (38 000 millones de pesetas) y la Generalitat de Catalunya (8 000 millones) se calcularon de forma que pudieran cubrir la subvención neta que iba a ingresar SEAT (36 000 millones, en forma de dos préstamos a VW en las condiciones vigentes en el mercado), más los intereses bancarios que devengaría VW al ICO y el ICF (8 000 millones), hasta la conversión definitiva de dichos préstamos en subvenciones a SEAT;

— en sexto y último lugar, la ayuda ha reducido el coste de financiación del plan de reestructuración de SEAT y Volkswagen, que participan activamente en el mercado del EEE de turismos y de automóviles para uso comercial, dando así una ventaja financiera artificial a SEAT y a su empresa matriz, Volkswagen.

Por consiguiente, las subvenciones de 36 000 millones de pesetas concedidas a SEAT a través de Volkswagen por las autoridades nacionales y autónomas y las subvenciones de 10 000 millones de pesetas destinadas a cubrir los intereses devengados, en beneficio de VW, constituyen una ayuda de Estado con arreglo al apartado 1 del artículo 92 del Tratado y al apartado 1 del artículo 61 del Acuerdo sobre el EEE.

VII

AYUDA DE ESTADO ILEGAL

Además, al no notificar las mencionadas medidas de ayuda concedidas a Volkswagen y SEAT, el Gobierno español ha vulnerado el apartado 3 del artículo 93 del Tratado. Al no comunicar por adelantado las autoridades españolas las medidas de ayuda, la Comisión no pudo presentar sus observaciones sobre las medidas antes de que se aplicaran, en 1994. En suma, al haberse concedido infringiendo el apartado 3 del artículo 93, la ayuda es ilegal.

VIII

COMPATIBILIDAD DE LA AYUDA

El apartado 1 del artículo 92 del Tratado establece el principio de que, sin perjuicio de que puedan autorizarse por otros conceptos, las ayudas que falsean o pueden falsear la competencia, al favorecer a determinadas empresas o a la producción de determinados bienes, son, en la medida en que afectan a los intercambios comerciales entre Estados miembros, incompatibles con el mercado común. No obstante, el apartado 2 del artículo 92 y el apartado 3 del artículo 92 precisan las circunstancias en que dichas ayudas se autorizan o pueden autorizarse.

El apartado 2 del artículo 92 especifica ciertos tipos de ayudas compatibles con el mercado común. Debido a la naturaleza de la ayuda en cuestión, a su localización y a sus fines, no se le puede aplicar ninguno de esos supuestos.

El apartado 3 del artículo 92 establece la compatibilidad con el mercado común de determinados tipos de ayudas. La compatibilidad debe evaluarse en el contexto de la Comunidad y no de un solo Estado miembro. Para salvaguardar el buen funcionamiento del mercado común y teniendo en cuenta los principios establecidos en la letra g) del artículo 3 del Tratado, las excepciones al principio fijado en el apartado 1 del artículo 92 que establece el apartado 3 del artículo 92 deben interpretarse restrictivamente al evaluar cualquier programa de ayudas o cada ayuda aislada.

En particular, la Comisión ha adoptado, para la industria de los vehículos de motor, unas Directrices comunitarias que establecen los criterios de evaluación de la compatibilidad de las ayudas en dicho sector con el mercado común, limitando así el margen de discrecionalidad que da el apartado 3 del artículo 92.

Las medidas de ayuda adoptadas por las autoridades españolas en julio de 1994 en favor de SEAT constituyen un ejemplo notable de ayuda de Estado al sector de los vehículos de motor.

Además, las autoridades españolas notificaron el 27 de junio de 1995 que debían considerarse ayudas a la reestructuración de SEAT. Tras examinar estos hechos, la Comisión conviene en considerar la ayuda a SEAT como ayuda a su reestructuración, dado que dicha empresa llevó a cabo una importante operación de este tipo, a la cual contribuyó considerablemente la ayuda.

En definitiva, las medidas de ayuda a SEAT deben analizarse a la luz de las Directrices comunitarias sobre ayudas de Estado al sector de los vehículos de motor [1], por una parte, y, por otra, de las Directrices comunitarias sobre ayudas de Estado de salvamento y de reestructuración de empresas en crisis [2]. La compatibilidad de la ayuda debe evaluarse en la fecha de su concesión ilegal, es decir, en julio de 1994, teniendo en cuenta, en su caso, las posteriores modificaciones del plan de reestructuración.

Directrices comunitarias sobre ayudas de Estado al sector de los vehículos de motor

Dichas Directrices establecen que, en principio, sólo pueden autorizarse las ayudas de reestructuración y salvamento en circunstancias excepcionales. La ayuda debe estar vinculada a un plan satisfactorio, y no concederse más que cuando puede demostrarse que la posibilidad de mantener a flote a un fabricante y de restablecer su viabilidad resulta beneficiosa desde el punto de vista del interés comunitario. Será imprescindible cerciorarse de que la ayuda no permita a su beneficiario aumentar su cuota de mercado a expensas de competidores que no reciban ningún tipo de ayuda. En los casos en que ciertas empresas todavía padezcan problemas de exceso de capacidad, por ejemplo en el sector de los vehículos comerciales, la Comisión podrá exigir que se lleve a cabo una reducción de capacidad, con objeto de contribuir a la recuperación global del sector.

Directrices comunitarias sobre ayudas de Estado de salvamento y de reestructuración de empresas en crisis

Dichas Directrices establecen el principio general de que la ayuda de reestructuración, independientemente de su forma, sólo se autorizará cuando sea beneficiosa para la Comunidad y esté vinculada a un programa de recuperación o reestructuración viable y notificado pormenorizadamente a la Comisión. Un plan de reestructuración debe cumplir en su totalidad los siguientes requisitos:

1) el plan debe restablecer la viabilidad a largo plazo y la solvencia de la empresa en un plazo de tiempo razonable y sobre la base de unas perspectivas realistas en cuanto a sus futuras condiciones de funcionamiento; por consiguiente, en principio no debería concederse más que una sola vez;

2) el plan debe contrarrestar en lo posible los efectos adversos que la ayuda pueda surtir con respecto a los competidores;

3) la cuantía y la intensidad de las ayudas deberán limitarse a lo estrictamente necesario para permitir llevar a cabo la reestructuración y corresponderse con los beneficios previstos desde el punto de vista de la Comisión.

[1] DO nº C 123 de 18. 5. 1989, p. 3.
[2] DO nº C 368 de 23. 12. 194, p. 12.

Tras examinar el plan de reestructuración de SEAT y su aplicación hasta octubre de 1995, la Comisión ha llegado a la conclusión de que se respetan los mencionados requisitos generales y sectoriales.

1) *Restablecimiento de la viabilidad*

El principal objetivo del plan de reestructuración era el restablecimiento de la viabilidad de SEAT. La Comisión conviene en que el plan bastaba para que la empresa recuperase la viabilidad en un plazo de tiempo razonable y toma nota de que la situación financiera en octubre de 1995 demuestra que, pese a una considerable reducción de la plantilla, las nuevas inversiones, la condonación de la deuda y la ayuda, la empresa no volverá a lograr beneficios hasta 1997. Incluso entonces, éstos serán limitados (unos beneficios antes de impuestos de unos 2 200 millones de pesetas). De acuerdo con el PR 43, el flujo de tesorería deberá ser positivo a partir de 1995 y permitirá reducir cada año el volumen de los préstamos que sigan vigentes.

En lo que respecta a la evolución de los resultados de explotación (es decir, a la actividad principal de la empresa), las cifras alcanzadas a finales del primer semestre de 1995 siguen en consonancia con el presupuesto previsto para dicho año, reflejando así la mejoría de la situación operativa de SEAT. Además, en dicho presupuesto se anticipa una mayor liquidez de SEAT a finales del año, por lo que la empresa no debería tener problemas de liquidez a corto plazo. No obstante, no todas las mejoras previstas por el PR 43 (ventas a terceros mercados, ventas de activos, introducción de nuevos modelos en el mercado) parecen haberse alcanzado en 1995. Considerando que la débil estructura del capital de la empresa sigue en un nivel crítico, no puede excluirse de necesidad de nuevas aportaciones de capital en 1996 y 1997. Dado que la ayuda de reestructuración es una operación irrepetible, cabe suponer que los accionistas compensarán el posible déficit de capital de la empresa durante los años venideros, como se ha confirmado en la última carta de las autoridades españolas, de 20 de octubre de 1995.

SEAT ha realizado asimismo considerables progresos en la mejora de su productividad y su calidad. El objetivo de la empresa consiste en alcanzar, a finales de 1997, un volumen medio de producción de 42 vehículos por trabajador, frente a la cuota media de 21,9 vehículos por trabajador alcanzada en 1993. De hecho, las tasas de productividad fijadas como objetivo para la fábrica de Martorell dentro del plan de reestructuración de SEAT en 1997 convertirán a dicha fábrica en una de las más productivas de Europa occidental. Los resultados de la auditoría de calidad de la fábrica muestran una mejora paulatina, con el objetivo final de alcanzar los niveles de calidad del Grupo. También se espera una importante mejora, del 40 %, en las reparaciones cubiertas por la garantía por vehículo.

Además, la Comisión considera que los proyectos de I+D en aplicación o en fase de planificación harán que los productos, los medios de producción y los resultados de la empresa se sitúen en el nivel alcanzado por la industria automovilística europea.

Por consiguiente, suponiendo que el plan de reestructuración se aplique plenamente y que no se produzca ninguna recesión en el mercado automovilístico europeo, la Comisión está convencida de que SEAT tiene buenas perspectivas de viabilidad en el competitivo sector del automóvil.

2) *Evitar el falseamiento indebido de la competencia*

En 1993, el año en que comenzó la crisis de SEAT, las nuevas ventas en Europa occidental cayeron de forma espectacular en más del 15 % (el 25,4 % en España), hasta situarse en 11,45 millones de unidades, la recesión mas aguda de la postguerra. El consiguiente nivel ínfimo de explotación de la capacidad hizo que casi todos los fabricantes de automóviles sufrieran pérdidas ese año.

La Comisión opina que desde 1993 la industria automovilística del EEE adolece de un exceso estructural de capacidad de producción, y que pasarán varios años hasta que la matriculación de nuevos turismos alcance nuevos récords en Europa occidental. Al propio tiempo, la capacidad de producción de automóviles en Europa crecerá aún más, debido a la gradual consolidación de los fabricantes japoneses y a otros traslados de fábricas.

En 1993, SEAT vendió 290 155 vehículos «SEAT» producidos en las fábricas de Martorell y de la Zona Franca, así como un total de 175 684 vehículos «Volkswagen POLO» elaborados en la fábrica de Landaben (Navarra, todavía propiedad de SEAT durante el presente año). Como se ha dicho antes, las cuentas de la empresa a finales de dicho año registraron pérdidas superiores a 150 000 millones de pesetas. La cuota de mercado de SEAT en 1993 -esto es, el punto de partida de la operación de reestructuración- fue del 2,73 % de las ventas del mercado europeo.

El examen del plan de reestructuración de SEAT ha demostrado que el Grupo VW está realizando una considerable contribución a la reestructuración de la industria del automóvil en Europa. El cierre irreversible de la fábrica de la Zona Franca, sólo compensado en parte por aplicaciones de capacidad en otros lugares, supondrá una reducción del 29 % de la capacidad de SEAT y del 5 % de la del Grupo VW.

Se calcula asimismo que el actual plan de producción y ventas de SEAT (PR 43) no propiciará un incremento de la cuota de mercado de la empresa en el EEE a expensas de sus competidores que no reciban ayuda. Se prevé que su cuota de mercado no será superior a la de 1993 (2,73 %).

3) *Ayuda proporcionada a los costes y beneficios de la reestructuración*

El importe de la ayuda (46 000 millones de pesetas) y la intensidad de la misma (10,4 % del coste total de la reestructuración) son, en opinión de la Comisión, estrictamente necesarios para permitir llevar a cabo la reestructuración. La intensidad de la ayuda tampoco supera la reducción de capacidad de SEAT.

Los beneficiarios de la ayuda -SEAT para el principal de los préstamos y VW para los intereses devengados- realizarán una importante contribución a la financiación de los costes de reestructuración. En particular, la Comisión ha podido determinar las aportaciones de capital realizadas por Volkswagen (véase el punto V).

La Comisión ha comprobado asimismo que las acciones en las que se base la reestructuración y para cuya realización se concederá ayuda son necesarias para los objetivos perseguidos por la operación de reestructuración en su conjunto. El importe financiero previsto para la reestructuración y para las inversiones que forman parte de la misma es, a juicio de la Comisión, el necesario. Este importe se ha estructurado de forma lógica y representa un esfuerzo realista en vistas a restablecer la viabilidad de SEAT en la competitiva industria del automóvil.

De hecho, una vez alcanzado el objetivo de restablecer un mínimo fondo de maniobra que permita operar a la compañía, los esfuerzos de la reestructuración se encaminan a:

— reducir las capacidades de producción instaladas mediante la concentración de la producción de vehículos en la moderna planta de Martorell;

— ajustar -en condiciones socialmente aceptables- la plantilla de la empresa a los nuevos niveles de capacidad y objetivos de productividad;

— formar a la plantilla resultante en el empleo de nuevas tecnologías y sistemas;

— realizar inversiones intensivas en sistemas CAD-CAM, CIM y producción «just-on-time»;

— invertir en equipos y capacidad de cálculo de ingeniería al Centro Técnico de SEAT;

— desarrollar nuevos productos en sinergia con el Grupo VW.

Estos esfuerzos son considerados, en su conjunto, como homogéneos, necesarios y suficientes.

Aunque el plan de reestructuración prevé una reducción del endeudamiento financiero de SEAT, cabe señalar que las cargas financieras después de 1997 seguirán siendo elevadas e impedirán que SEAT se sitúe por encima de la media del sector en términos de solvencia.

CONCLUSIONES Y CONDICIONES

En definitiva, la Comisión considera que la ayuda concedida por las autoridades españolas al plan de reestructuración de SEAT cumple los criterios establecidos en las Directrices comunitarias sobre ayudas de Estado de salvamento y de reestructuración y en las Directrices comunitarias sobre ayudas de Estado al sector de los vehículos de motor.

En consonancia con las Directrices comunitarias sobre ayudas de salvamento y reestructuración de empresas en crisis y con la experiencia de su aplicación en casos de ayudas de reestructuración en el sector de los vehículos de motor, la Comisión debe velar por que sus conclusiones sigan siendo válidas hasta que se haya aplicado por completo el plan de reestructuración. Para ello, es necesario que supedite su Decisión definitiva favorable al cumplimiento de varias condiciones cuyo objeto es impedir que la ayuda tenga efectos negativos en el sector. De hecho, el efecto de falseamiento de los intercambios comerciales de la ayuda depende en parte de que la futura reestructuración se lleve a cabo de acuerdo con el plan y en el plazo de tiempo previsto. En particular, las autoridades españolas deberían velar por que la empresa cierre de manera irreversible el taller de pintura de la Zona Franca en los plazos propuestos y por el que la capacidad técnica de SEAT no supere las 2 125 unidades diarias a finales de 1997 ni, en el caso de VW, 11 813 unidades al día en la misma fecha. Además, el plan de reestructuración, en su versión modificada o PR 43, deberá aplicarse plenamente y bajo superversión. Por último, no podrá concederse ninguna nueva ayuda de Estado a SEAT ni a sus Directrices comunitarias de ayudas de Estado de salvamento y de reestructuración de empresas en crisis, las ayudas de reestructuración no deben, por lo general concederse más que una sola vez,

HA ADOPTADO LA PRESENTE DECISIÓN:

Artículo 1

1. Las ayudas en apoyo del plan de reestructuración de SEAT SA que se exponen a continuación son compatibles con la letra c) del apartado 3 del artículo 92 del Tratado y con la letra c) del apartado 3 del artículo 61 del Acuerdo sobre el EEE:

— una ayuda por un importe total de 38 000 millones de pesetas concedida por el Ministerio de Industria y Energía a SEAT, de los cuales 30 000 millones se otorgaron ilegalmente;

— una ayuda por un importe total de 8 000 millones de pesetas (incluidos los 2 000 millones de pesetas con cargo a los Fondos Estructurales comunitarios) concedida por la Generalitat de Catalunya a VW-SEAT, de los cuales 6 000 millones se otorgaron ilegalmente;

siempre y cuando se cumplan las condiciones y obligaciones siguientes:

a) VW-SEAT no modificará el contenido general ni el calendario del plan de reestructuración de SEAT (PR 42, modificado por el PR 43) y, asegurará, en particular, que:

— se cerrará y desmantelará el taller de pintura de la factoría de la Zona Franca antes del 31 de diciembre de 1996, como se comunicó a la Comisión;

— no habrá ningún incremento de capacidad con respecto al nivel actual en las fábricas de SEAT antes del 1 de enero de 1998;

— el programa de inversiones de SEAT que ha sido puesto en conocimiento de la Comisión se realizará plenamente;

b) la ayuda se utilizará exclusivamente para el plan de reestructuración de SEAT SA;

c) no se concederá a SEAT SA ni a sus filiales en España ninguna ayuda adicional, ya sea en forma de aportación de capital o de cualquier tipo de ayuda discrecional, en apoyo de este plan de reestructuración;

d) El Grupo Volkswagen no compensará la reducción de capacidad a finales de 1997 con ampliaciones no comunicadas a la Comisión, de modo que la capacidad técnica del Grupo quede limitada a 11 813 unidades diarias.

2. España enviará a la Comisión un informe anual sobre la aplicación del plan de reestructuración modificado (PR 43), la evolución de sus costes, la recepción de la ayuda por parte de las empresas, el reembolso de los préstamos públicos obtenidos y el cumplimiento de los requisitos establecidos. Este informe, junto con el informe anual de SEAT SA, deberá enviarse antes de finales del mes de mayo siguiente al ejercicio examinado.

Artículo 2

España informará a la Comisión, dentro de un mes siguiente a la notificación de la presente Decisión, acerca de las medidas que hubiese adoptado en cumplimiento de la misma.

Artículo 3

El destinatario de la presente Decisión será el Reino de España.

Hecho en Bruselas, el 31 de octubre de 1995.

Por la Comisión

Karel VAN MIERT

Miembro de la Comisión