

Amtsblatt

der Europäischen Union

ISSN 1725-2407

C 16

47. Jahrgang

22. Januar 2004

Ausgabe
in deutscher Sprache

Mitteilungen und Bekanntmachungen

<u>Informationsnummer</u>	Inhalt	Seite
	<i>I Mitteilungen</i>	
	Kommission	
2004/C 16/01	Euro-Wechselkurs	1
2004/C 16/02	Staatliche Beihilfe — Italien — Beihilfe C 61/03 (ex NN 42/01) — Legge Aeronautica n. 808/85 — FuE-Einzelprojekte — Aufforderung zur Abgabe einer Stellungnahme gemäß Artikel 88 Absatz 2 EG-Vertrag ⁽¹⁾	2
2004/C 16/03	Genehmigung staatlicher Beihilfen gemäß den Artikeln 87 und 88 des EG-Vertrags — Vorhaben, gegen die von der Kommission keine Einwände erhoben werden ⁽¹⁾	22
2004/C 16/04	Genehmigung staatlicher Beihilfen gemäß den Artikeln 87 und 88 des EG-Vertrags — Vorhaben, gegen die von der Kommission keine Einwände erhoben werden ⁽¹⁾	25
2004/C 16/05	Angaben der Mitgliedstaaten über staatliche Beihilfen, die auf der Grundlage der Verordnung der Kommission (EG) Nr. 68/2001 vom 12. Januar 2001 über die Anwendung der Artikel 87 und 88 EG-Vertrag auf Ausbildungsbeihilfen gewährt werden ⁽¹⁾	26
2004/C 16/06	Angaben der Mitgliedstaaten über staatliche Beihilfen, die auf der Grundlage der Verordnung der Kommission (EG) Nr. 70/2001 vom 12. Januar 2001 über die Anwendung der Artikel 87 und 88 EG-Vertrag auf staatliche Beihilfen an kleine und mittlere Unternehmen gewährt werden ⁽¹⁾	28
2004/C 16/07	Mitteilung zu den Antidumpingmaßnahmen gegenüber den Einfuhren von Hartplatten mit Ursprung in unter anderem Polen in die Gemeinschaft: Änderung des Namens eines Unternehmens, für das ein unternehmensspezifischer Zollsatz gilt und von dem ein Verpflichtungsangebot angenommen wurde	30
2004/C 16/08	Veröffentlichung der Entscheidungen der Mitgliedstaaten über die Erteilung oder den Widerruf von Betriebsgenehmigungen nach Artikel 13 Absatz 4 der Verordnung (EWG) Nr. 2407/92 über die Erteilung von Betriebsgenehmigungen an Luftfahrtunternehmen ⁽¹⁾	31
2004/C 16/09	Veröffentlichung der Entscheidungen der Mitgliedstaaten über die Erteilung oder den Widerruf von Betriebsgenehmigungen nach Artikel 13 Absatz 4 der Verordnung (EWG) Nr. 2407/92 über die Erteilung von Betriebsgenehmigungen an Luftfahrtunternehmen ⁽¹⁾	32

DE

<u>Informationsnummer</u>	Inhalt (Fortsetzung)	Seite
2004/C 16/10	Veröffentlichung der Entscheidungen der Mitgliedstaaten über die Erteilung oder den Widerruf von Betriebsgenehmigungen nach Artikel 13 Absatz 4 der Verordnung (EWG) Nr. 2407/92 über die Erteilung von Betriebsgenehmigungen an Luftfahrtunternehmen ⁽¹⁾	32
2004/C 16/11	Keine Einwände gegen einen angemeldeten Zusammenschluss (Sache COMP/M.3296 — Areva/Alstom T & D) ⁽¹⁾	34
2004/C 16/12	Keine Einwände gegen einen angemeldeten Zusammenschluss (Sache COMP/M.3329 — Tchibo/Beiersdorf) ⁽¹⁾	34

II *Vorbereitende Rechtsakte*

.....

III *Bekanntmachungen*

Europäisches Parlament

2004/C 16/13	Im <i>Amtsblatt der Europäischen Union</i> C 16 E veröffentlichte Sitzungsprotokolle vom 6. und 7. November 2002	35
--------------	--	----

Kommission

2004/C 16/14	Aufhebung einer Aufforderung zur Einreichung von Vorschlägen — Beobachtungsstelle für die Beziehungen EU-Lateinamerika	36
--------------	--	----



⁽¹⁾ Text von Bedeutung für den EWR

I

(Mitteilungen)

KOMMISSION

Euro-Wechselkurs ⁽¹⁾

21. Januar 2004

(2004/C 16/01)

1 Euro =

Währung		Kurs	Währung		Kurs
USD	US-Dollar	1,2607	LVL	Lettischer Lat	0,6711
JPY	Japanischer Yen	134,86	MTL	Maltesische Lira	0,4299
DKK	Dänische Krone	7,4472	PLN	Polnischer Zloty	4,7083
GBP	Pfund Sterling	0,69	ROL	Rumänischer Leu	41 048
SEK	Schwedische Krone	9,1639	SIT	Slowenischer Tolar	237,4
CHF	Schweizer Franken	1,5691	SKK	Slowakische Krone	40,585
ISK	Isländische Krone	86,95	TRL	Türkische Lira	1 677 660
NOK	Norwegische Krone	8,64	AUD	Australischer Dollar	1,6328
BGN	Bulgarischer Lew	1,9558	CAD	Kanadischer Dollar	1,6313
CYP	Zypern-Pfund	0,58672	HKD	Hongkong-Dollar	9,7931
CZK	Tschechische Krone	32,77	NZD	Neuseeländischer Dollar	1,8741
EEK	Estnische Krone	15,6466	SGD	Singapur-Dollar	2,1428
HUF	Ungarischer Forint	263,85	KRW	Südkoreanischer Won	1 498,22
LTL	Litauischer Litas	3,4529	ZAR	Südafrikanischer Rand	8,9635

⁽¹⁾ Quelle: Von der Europäischen Zentralbank veröffentlichter Referenz-Wechselkurs.

STAATLICHE BEIHILFE — ITALIEN

Beihilfe C 61/03 (ex NN 42/01) — Legge Aeronautica n. 808/85 — FuE-Einzelprojekte
Aufforderung zur Abgabe einer Stellungnahme gemäß Artikel 88 Absatz 2 EG-Vertrag

(2004/C 16/02)

(Text von Bedeutung für den EWR)

Mit Schreiben vom 1. Oktober 2003, das nachstehend in der verbindlichen Sprachfassung abgedruckt ist, hat die Kommission Italien ihren Beschluss mitgeteilt, wegen der vorerwähnten Beihilfe das Verfahren nach Artikel 88 Absatz 2 EG-Vertrag einzuleiten.

Die Kommission fordert alle Beteiligten zu den Beihilfen, derentwegen die Kommission das Verfahren einleitet, zur Stellungnahme innerhalb eines Monats nach dem Datum dieser Veröffentlichung an folgende Anschrift auf:

Europäische Kommission
Generaldirektion Wettbewerb
Geschäftsstelle Staatliche Beihilfen
J-70
B-1049 Brüssel
Fax (32-2) 296 12 42.

Alle Stellungnahmen werden Italien übermittelt. Jeder, der eine Stellungnahme abgibt, kann unter Angabe von Gründen schriftlich beantragen, dass seine Identität nicht bekannt gegeben wird.

ZUSAMMENFASSUNG

1. ALLGEMEINES

In Italien werden Beihilfen für FuE-Einzelvorhaben in der Luftfahrtindustrie auf der Grundlage der am 24. Dezember 1985 verabschiedeten Legge n. 808/85 („Interventi per lo sviluppo e l'accrescimento di competitività delle industrie operanti nel settore aeronautico“) gewährt. Diese Regelung wurde von der Kommission am 14. Mai 1986 genehmigt, jedoch von zweckdienlichen Maßnahmen gemäß Artikel 88 Absatz 1 EG-Vertrag abhängig gemacht.

In ihrer Entscheidung erinnerte die Kommission daran, dass alle Einzelbeihilfen, die den geltenden Schwellenwert von 20 Mio. ECU Investitionskosten überschreiten, angemeldet werden müssen, und verwies außerdem auf Ziffer 5.5 des Gemeinschaftsrahmens für staatliche Forschungs- und Entwicklungsbeihilfen. Italien hat einzelne FuE-Vorhaben, die diesen Schwellenwert überschreiten, nicht angemeldet, obwohl es dazu verpflichtet gewesen wäre.

Im Zuge einer Beschwerde hat die italienische Regierung der Kommission jedoch technische Informationen über nicht angemeldete (NN) Beihilfen vorgelegt, die für 13 FuE-Einzelvorhaben in der Luftfahrtindustrie gewährt worden waren.

Die Kommission hat festgestellt, dass zwei der 13 nicht angemeldeten Vorhaben den nach dem geltenden FuE-Gemeinschaftsrahmen vorgesehenen Schwellenwert für die Anmeldung von Einzelbeihilfen nicht überschreiten. Da die Vorhaben Nr. 1⁽¹⁾ und Nr. 3⁽²⁾ nicht der Anmeldepflicht unterliegen, betrifft die folgende Beschreibung nur 11 FuE-Vorhaben.

Die 11 FuE-Vorhaben betreffen die Entwicklung von vier Hubschraubern zur zivilen/militärischen Nutzung und sieben Starrflügelflugzeugen. Sie erfordern den Einsatz umfangreicher finanzieller und menschlicher Ressourcen und dienen — je nach Vorhaben — entweder der Entwicklung neuer Produktions- und Kontrollverfahren oder von Strukturteilen wie Rumpflattens oder Rotorenblättern.

Das allgemeine Ziel ist die Stärkung der Wettbewerbsposition der Hersteller Alenia, Aeromacchi oder Agusta, dem Empfänger dieser Beihilfe.

(¹) Vorhaben Nr. 1: Entwicklung von Techniken für Raumtransportsysteme mit Druckluftkabine (bemannt).

(²) Vorhaben Nr. 3: A 119 Koala — Entwicklung einer einstrahligen Version des A 109 Hubschraubers.

Die Vorhaben:

- Vorhaben Nr. 2: A 109 X (Agusta 1999—2001): Entwicklung neuer Techniken für künftige Versionen des Hubschraubers A 109. Der A 109 ist ein zweistrahligler leichter Hubschrauber. Durch das Vorhaben A 109 X soll in Zusammenarbeit mit Pratt & Whitney die A 109-Familie weiterentwickelt werden. Es konzentriert sich insbesondere auf:
 - die Verstärkung der Flexibilität im Volllastbetrieb, mit vollen Tanks in dichtbesiedelten Gebieten,
 - Gewährleistung der vollen Zuverlässigkeit bei einem Startgewicht von bis zu 3 100 kg,
 - die Realisierung von Strukturen mit Hilfe von innovativen Materialien und Modularstechniken,
 - die Nutzung der besonderen Kompetenzen der Agusta durch die Entwicklung der Präzisionsmechanik und der Metallurgietechnik, um Bewegungsübertragungs- und -reduktionssysteme von sehr hoher Leistungsfähigkeit bei begrenztem Gewicht zu erreichen.
- Vorhaben Nr. 4: A 109 D/E/F (Agusta 1996—1998): Entwicklung von besonderen Versionen des Hubschraubers A 109 für bestimmte Antriebsaggregate, um den immer strengeren Sicherheits-, Flugleistungs- und Umweltschutzanforderungen zu entsprechen. Der A 109 ist ein zweistrahligler leichter Hubschrauber. Die Versionen A 109 D, E und F entsprechen den Versionen mit Motoren der Firmen Allison Gas Turbine, Pratt & Whitney und Turbomeca. Die Entwicklung der jeweiligen Version erfolgt in Zusammenarbeit mit dem betreffenden Motorenhersteller.
- Vorhaben Nr. 5: MD 95 (Alenia 1996—1999): Entwicklung und Einführung neuer Verfahren und Modelle für die automatisierte Produktion großer Flugzeugstrukturbestandteile. Teil des Vorhabens ist die Prüfung der Verfahren und Konzepte, die im Werk Nola der Firma Alenia für die Herstellung von Rumpflplatten des MD 95 entwickelt werden. Das Modell MD 95 ist ein ziviles Passagierflugzeug mit 100 Sitzen, das ursprünglich von der Firma McDonnell Douglas konzipiert und anschließend von der Firma Boeing gekauft wurde. Es wurde im Oktober 1999 in Dienst gestellt und anschließend in Boeing B 717 umbenannt. Es steht auf dem Markt für Flugzeuge mit 100 Sitzen im Wettbewerb mit dem Airbus A 318.

Das Vorhaben der Firma Alenia verfolgt insbesondere die:

- Spezialisierung und Vertiefung des Know-hows des Unternehmens bei den Konstruktionsverfahren und den Herstellungs- und Montageverfahren für Flugzeugstrukturteilsysteme,
- Verbesserung der Effizienz der Produktionsverfahren zur Senkung der Herstellungskosten komplexer Teilsysteme.

Nach Angaben der italienischen Behörden umfassen die FuE-Tätigkeiten der Vorhaben A 109 X, A 109 D/E/F und MD 95 jeweils zwei industrielle Forschungstätigkeiten und drei vorwettbewerbliche Entwicklungstätigkeiten.

— Vorhaben Nr. 6: [. . .] (*).

— Vorhaben Nr. 7: Front- und Heckpartie des Modells MD 11 (Alenia 1996—1997): Entwicklung und Einführung neuer Verfahren und automatisierter Produktionsabläufe für die besonders empfindliche Frontpartie und Heckpartie. Das Vorhaben umfasst die Erprobung der Verfahren und Konzepte, die zur Konstruktion dieser Segmente für das Großraumpassagierflugzeug MD 11 entwickelt wurden. Dieses ist ein ziviles Langstreckenpassagierflugzeug mit 300 bis 400 Sitzen, das ursprünglich von McDonnell Douglas konzipiert und anschließend von Boeing gekauft wurde. Die MD 11, deren erster Flug im Januar 1990 stattfand, wurde von Boeing bis Februar 2001 hergestellt. Nach Angaben der italienischen Behörden fallen die vier Vorhabensteile unter die vorwettbewerbliche Entwicklung.

— Vorhaben Nr. 8: DO 328 mit erweiterter Kapazität (EC) (Aermacchi 1995—1997): Beteiligung der Firma Aermacchi an der Entwicklung der Langversion des Regionaltransportflugzeugs DO 328 der Firma Dornier. Die DO 328 ist ein durch zwei Turbopropaggregate angetriebenes Flugzeug mit 32 Sitzen, das von der Firma Dornier entworfen wurde, bevor sie von Fairchild Aircraft übernommen wurde. Etwa 100 Exemplare der DO 328 wurden hergestellt. Nach den vorliegenden Informationen sollte die Langversion den Transport von 40 bis 50 Passagieren ermöglichen. Das Projekt kam offenbar nie zustande, da es die Firma Fairchild-Dornier vorzog, sich auf die Strahlflugzeug-Version DO 328 JET, die 1999 ausgeliefert wurde, zu konzentrieren.

(*) Geschäftsgeheimnis.

— Vorhaben Nr. 9: DO 328 Rumpflplatten (Aermacchi 1993—1999): Entwicklung innovativer Konzepte, gemeinsam mit der Firma Dornier, um Module verschiedener Längen zu schaffen, die als Grundlage für unterschiedlich lange Rümpfe dienen, deren Herstellungskosten gesenkt werden sollen. Als Grundlage für die Versuche wurde das Regionaltransportflugzeug DO 328 der Firma Dornier benutzt. Die DO 328 ist ein durch zwei Turbopropaggregate angetriebenes Flugzeug mit 32 Sitzen, das von der Firma Dornier entworfen wurde, bevor sie von Fairchild Aircraft übernommen wurde. Etwa 100 Exemplare der DO 328 wurden hergestellt.

Nach Angaben der italienischen Behörden umfassen die FuE-Tätigkeiten der Vorhaben DO 328 (Rumpflplatten) und DO 328 EC jeweils eine industrielle Forschungstätigkeit und zwei bis drei vorwettbewerbliche Entwicklungstätigkeiten.

— Vorhaben Nr. 10: DO 328 (Aermacchi 1990—1991): Beteiligung der Firma Aermacchi an dem Programm zur Entwicklung des Regionaltransportflugzeugs DO 328 der Firma Dornier. Die DO 328 ist ein durch zwei Turbopropaggregate angetriebenes Flugzeug mit 32 Sitzen, das von Dornier entworfen wurde, bevor es von Fairchild Aircraft übernommen wurde. Etwa 100 Exemplare der DO 328 wurden hergestellt. Die Beteiligung von Aermacchi betrifft vor allem den Flugzeugrumpf. Das FuE-Projekt umfasst Tätigkeiten, die von EDV-Studien bis zum Bau der ersten Musterrümpfe und deren Erprobung reichen.

— Vorhaben Nr. 11: Flächenendquerruder der MD 11 (Aeritalia ⁽³⁾ 1987—1989): Entwicklung von Verfahren zur Berechnung und Festlegung neuer Werkstoffe von hoher Festigkeit sowie Entwicklung fortgeschrittener Polymerisationsverfahren zur Anwendung in der Luftfahrt nebst Anwendung dieser Technik bei der Entwicklung einer Struktur zur Verringerung der durch die Flügelspitzen der MD 11 verursachten Turbulenz. MD 11 ist ein ziviles Langstreckenpassagierflugzeug mit 300 bis 400 Sitzen, das ursprünglich von McDonnell Douglas konzipiert und anschließend von Boeing gekauft wurde. Das Flugzeug MD 11, dessen erster Flug im Januar 1990 stattfand, wurde von Boeing bis Februar 2001 hergestellt. Das FuE-Projekt umfasst mehrere Arten von Tätigkeiten, die von EDV-Studien bis zum Bau der ersten Musterruder und deren Erprobung reichen.

— Vorhaben Nr. 12: ATR 72 (Aeritalia 1987—1992): Entwicklung von Techniken für das Segment der Regionaltransportflugzeuge. Wichtigster Bestandteil ist die Beteiligung der Empfängerfirma am Programm ATR 72 gemeinsam mit der französischen Firma Aérospatiale. Hierfür sind EDV-Entwicklungen, theoretische Arbeiten und experimentelle Anwendungen vorgesehen, zu denen auch der Bau von Demonstrationsobjekten zählen kann.

— Vorhaben Nr. 13: EH 101 (Agusta 1988—1997): schwerer Hubschrauber, der gemeinsam von den Firmen GKN Westland und Agusta entwickelt wurde. Es gibt eine zivile Version (bei der es sich im Wesentlichen um einen Transporthubschrauber handelt) und eine militärische Version. Vorgesehen ist die Entwicklung der ersten Demonstrationsexemplare [...]. Diese Prototypen sollen nachweisen, dass das Fluggerät für [...], den Transport ziviler Passagiere, den Transport von Gütern und für Rettungszwecke eingesetzt werden kann. Das FuE-Vorhaben umfasst mehrere Arten von Tätigkeiten, die von EDV-Modellstudien des Fluggeräts und der Festlegung der zu verwendenden Materialien, bis zum Bau der ersten Prototypen des Hubschraubers und ersten Testflügen reicht.

2. BEWERTUNG

2.1. Vereinbarkeit der Beihilfen mit Artikel 88 Absatz 3 EG-Vertrag

Bei den 11 Vorhaben handelt es sich um unrechtmäßig gewährte Beihilfen, da Italien seiner Verpflichtung gemäß Artikel 88 Absatz 3 EG-Vertrag zur Anmeldung der Beihilfen vor ihrer Gewährung nicht nachgekommen ist.

2.2. Staatliche Beihilfe im Sinne des Artikels 87 Absatz 1 EG-Vertrag

Die nicht angemeldeten FuE-Vorhaben im Rahmen des Programms für die Entwicklung und Wettbewerbsfähigkeit der Luftfahrtindustrie (Legge n. 808/85) werden aus öffentlichen Mitteln in Form von rückzahlbaren Darlehen des Staates gefördert. Die Maßnahmen sind selektiv, da sie der Stärkung der Wettbewerbsposition der drei größten auf dem italienischen Markt tätigen Gruppen dienen: Alenia (Gruppo Finmeccanica), Aermacchi und Agusta.

Aus den genannten Gründen sind die Auswirkungen dieser FuE-Programme geeignet, die Wettbewerbsbedingungen zu verfälschen.

Bei den Fördermitteln für die FuE-Vorhaben handelt es sich daher um staatliche Beihilfen im Sinne des Artikels 87 Absatz 1 EG-Vertrag.

Gestützt auf den geltenden FuE-Gemeinschaftsrahmen ist die Kommission unter Berücksichtigung sowohl der betreffenden Forschungsstadien als auch der Anreizwirkung der Beihilfen bei ihrer Bewertung zu folgenden Schlussfolgerungen gekommen.

⁽³⁾ Nunmehr Alenia Aerospazio.

Beihilfen, die vor Februar 1996 gewährt wurden (Vorhaben Nr. 10, 11, 12 und 13)

Gemäß dem Gemeinschaftsrahmen für FuE-Beihilfen von 1986 sind die für die Vorhaben Nr. 10, 11, 12 und 13 gewährten Beihilfen mit Artikel 87 Absatz 3 Buchstabe c) EG-Vertrag zu vereinbaren.

Für Vorhaben Nr. 6 — [...] Militärhubschrauber

Da Militärhubschrauber unter die Liste gemäß Artikel 296 Absatz 1 und 2 EG-Vertrag fallen, wird diese Maßnahme nicht im Rahmen dieses Beihilfverfahrens bewertet.

Beihilfen, die nach Februar 1996 gewährt wurden (Vorhaben Nr. 2, 4, 5, 7, 8 und 9)

Die Kommission hat Zweifel an der Vereinbarkeit der Vorhaben Nr. 2, 4, 5, 7, 8 und 9 — oder von Teilen davon — mit dem geltenden FuE-Gemeinschaftsrahmen.

Bei allen FuE-Einzelvorhaben bestehen Zweifel an der Vereinbarkeit folgender Aspekte:

1. Forschungsstadien

Die Kommission bezweifelt, dass alle Tätigkeiten der Aufgaben 1 und 2 des Vorhabens Nr. 5 (MD 95) als industrielle Forschungstätigkeiten im Sinne des Gemeinschaftsrahmens angesehen werden können.

Die Kommission hat Zweifel daran, dass alle Tätigkeiten der Aufgaben 3, 4 und 5 der Vorhaben Nr. 2 (A 109 X), 4 (A 109 D/E/F) und 5 (MD 95), 1, 3 und 4 des Vorhabens Nr. 7 (MD 11), der Aufgaben 2, 3 und 4 (neue Bezeichnung) der Vorhaben Nr. 8 (DO 328) und 9 (DO 328 EC) als vorwettbewerbliche Entwicklungstätigkeiten im Sinne des Gemeinschaftsrahmens angesehen werden können.

2. Anreizwirkung

Die Kommission hat auch Zweifel an der Anreizwirkung der Vorhaben Nr. 2, 4, 5, 7, 8 und 9.

Die Kommission hat daher beschlossen,

— dass die für die Vorhaben Nr. 1 und 3 gewährten Beihilfen keiner vorherigen Anmeldung bedürfen, da sie unter den geltenden Schwellenwerten für die Anmeldung von FuE-Einzelbeihilfen liegen,

— keine Einwände gegen die für die Vorhaben Nr. 10, 11, 12 und 13 gewährten Beihilfen zu erheben,

— keine Entscheidung gemäß Artikel 87 und 88 EG-Vertrag bezüglich des Vorhabens Nr. 6 zu treffen,

— das Verfahren gemäß Artikel 88 Absatz 2 EG-Vertrag bezüglich der Beihilfen für die Vorhaben Nr. 2, 4, 5, 7, 8 und 9 — oder Teile davon — wegen der fraglichen Forschungsstadien und der Anreizwirkung der Beihilfe einzuleiten.

WORTLAUT DES SCHREIBENS

„La Commissione informa l'Italia che dopo aver esaminato le informazioni fornite dalle autorità italiane sulla misura in oggetto, ha deciso di avviare il procedimento di cui all'articolo 88, paragrafo 2 del trattato CE.

1. PROCEDIMENTO

In Italia gli aiuti concessi a singoli progetti di R & S nell'industria aeronautica sono basati su un regime che è stato approvato dalla Commissione nel 1986⁽⁴⁾. I progetti sono stati autorizzati ai sensi della Legge n. 808/85 («Interventi per lo sviluppo e l'accrescimento di competitività delle industrie operanti nel settore aeronautico»), adottata il 24.12.1985.

Nella sua decisione la Commissione ha richiamato la necessità di notificare tutti i singoli aiuti superiori alla soglia di 20 milioni di ECU per le spese d'investimento, avuto riguardo al punto 5.5 della disciplina comunitaria per gli aiuti di Stato alla R & S⁽⁵⁾. Tuttavia, l'Italia ha mancato di notificare i singoli progetti di R & S superiori alla suddetta soglia, nonostante l'obbligo di farlo.

Il regime è stato in seguito oggetto di opportune misure ai sensi dell'articolo 88, paragrafo 1 del trattato CE.

Con l'entrata in vigore della disciplina comunitaria per gli aiuti di Stato alla R & S [di seguito «la disciplina R & S del 1996»⁽⁶⁾], le autorità italiane, mediante lettera del 27.3.1996 (A/32247) hanno accettato le opportune misure riguardanti le nuove soglie per la notifica.

⁽⁴⁾ Caso N 281/84, lettera SG(86) D/5685 del 14.5.1986.

⁽⁵⁾ GU C 83 dell'11.4.1986, pag. 2.

⁽⁶⁾ GU C 45 del 17.2.1996, pag. 5.

In tempi più recenti, la Commissione — mediante lettera del 30.11.2001 — ha raccomandato alle autorità italiane di allineare il regime ai criteri sostanziali della disciplina R & S del 1996. Dopo una proroga concessa dalla Commissione, con lettera del 10.12.2002 il governo italiano ha comunicato l'adozione di un atto esecutivo [delibera CIPE (7) del 2.8.2002], di cui la Commissione ha accusato ricevuta il 12.12.2002. La Commissione ha ritenuto che con l'adozione della delibera del CIPE il regime fosse stato finalmente allineato alle disposizioni della disciplina R & S del 1996 (8).

Il 7.10.1999 e nuovamente il 12.1.2000 la Commissione ha ricevuto una denuncia secondo la quale erano stati concessi aiuti illegali a singoli progetti di R & S effettuati dall'industria aeronautica italiana in virtù della Legge 808/85. I progetti riguardavano sia aeromobili ad ala fissa che elicotteri — dal punto di vista sia dei componenti del prodotto finito che dei processi produttivi — ed avrebbero autorizzato l'esborso di aiuti di funzionamento, risultando così incompatibili con le norme comunitarie in materia di aiuti di Stato.

In seguito alle allegazioni, la Commissione ha richiesto informazioni l'8.5.2000. Le autorità italiane hanno risposto l'1.8.2000, dopo aver chiesto e ottenuto dalla Commissione una proroga necessaria per raccogliere le informazioni.

Il richiedente ha inviato un'ulteriore denuncia il 27.4.2001 e il 30.5.2002.

L'1.2.2001 il governo italiano ha fornito alla Commissione ulteriori informazioni tecniche sull'aiuto non notificato (NN) che aveva concesso a 13 progetti di R & S nel settore aeronautico.

Dopo una verifica iniziale, la Commissione è giunta alla conclusione che 11 dei 13 progetti comunicati in data 1.2.2002 sarebbero dovuti essere notificati a norma dell'articolo 88, paragrafo 3 del trattato, dato che superavano le soglie di notifica stabilite. Pertanto, risulta che a partire dall'approvazione del regime, le autorità italiane hanno mancato di notificare singoli progetti di R & S superiori alle soglie prescritte.

In data 14.8.2001 e 24.8.2001 la Commissione ha scritto alle autorità italiane, le quali — dopo una proroga concessa dalla Commissione il 24.9.2001 — hanno risposto il 31.10.2001 fornendo ulteriori informazioni relative a sei casi.

Il 22.1.2002 la Commissione ha scritto alle autorità di Francia, Germania e Regno Unito, gli unici Stati membri che — con l'Italia — possono vantare una consistente industria aeronautica nazionale. Lo scopo era verificare se in anni precedenti nel settore vi erano stati altri casi di singoli progetti di R & S non notificati superiori alle soglie comunitarie.

Le risposte alla lettera del 22.1.2002 sono state protocollate il 26.2.2002 (Regno Unito), il 2.4.2002 (Francia) e il 29.5.2002 (Germania). Esse hanno confermato che tutti e tre gli Stati membri avevano notificato in media 2-3 (9) progetti di R & S

singoli o ad hoc nell'industria aeronautica negli anni 1990-2001. La Francia e il Regno Unito hanno rinotificato il regime nazionale di aiuti alla R & S nel settore dell'aviazione civile dopo l'entrata in vigore della disciplina R & S del 1996. Entrambi i regimi sono stati approvati dalla Commissione in quanto compatibili con le norme in materia di aiuti di Stato. La Germania, invece, non ha adottato alcun regime nazionale di quel tipo.

La Commissione ha chiesto ulteriori informazioni, limitatamente al progetto n. 9, con lettera del 4.6.2002, alla quale le autorità italiane hanno risposto l'8.8.2002. Nel frattempo, il governo italiano ha redatto un memorandum sulla situazione dell'industria aeronautica nazionale, inviato alla Commissione il 18.6.2002.

Nella valutazione di sei progetti autorizzati dopo il 1996 (10), la Commissione ha tenuto conto delle conclusioni di due rapporti stilati da esperti indipendenti. I contratti riguardanti la perizia scientifica sono stati firmati rispettivamente il 15.1.2003 (11) (per 6 progetti relativi ad aeromobili ad ala fissa) e il 27.2.2003 (12) (per 2 progetti relativi ad elicotteri). I rapporti finali sono stati consegnati alla Commissione il 7.4.2003 (ala fissa) e il 23.4.2003 (elicotteri).

Su richiesta delle autorità italiane, la Commissione ha organizzato due riunioni tecniche nei suoi locali il 27.5.2003 e il 30.6.2003, alle quali hanno partecipato esperti italiani del settore.

2. DESCRIZIONE DETTAGLIATA DELL'AIUTO

2.1. Beneficiari dell'aiuto

I beneficiari, Finmeccanica-Alenia-Aerospazio, Aermacchi e Agusta, rappresentano circa il 90 % della produzione dell'industria aeronautica italiana.

FINMECCANICA-ALENIA-AEROSPAZIO

In qualità di principale parte interessata, lo Stato italiano controlla il gruppo Finmeccanica-Alenia-Aerospazio. Le attività del gruppo vanno dagli elicotteri alla difesa, dai trasporti all'energia e alle attività aerospaziali (7 %, con Alenia Spazio). L'industria aeronautica rappresenta il 19 % del totale (con Alenia Aeronautica). La Finmeccanica occupa 40 000 persone e nel 2000 ha avuto un giro d'affari di 6,2 miliardi di euro. Il giro d'affari è cresciuto del 10 % in media negli ultimi cinque anni. Tra il 2000 e il 2001, la Finmeccanica ne ha investito il [...] (***) in R & S.

ALENIA

I principali dati della società Alenia sono:

- numero di dipendenti: 9 300;
- giro d'affari: 1,33 miliardi di euro (2001);
- quota della R & S sul giro d'affari: [...].

(7) Comitato interministeriale per la programmazione economica.

(8) L'8.5.2002, la disciplina R & S del 1996 è stata estesa fino al 31.12.2005 [comunicazione della Commissione 2002/C 111/03 (GU C 111 dell'8.5.2002, pag. 3)].

(9) I singoli progetti di R & S notificati alla Commissione sono stati due per il Regno Unito, tre per la Francia e tre per la Germania, oltre ad altri due casi notificati dall'Italia.

(10) Progetti nn. 2, 4, 5, 7, 8 e 9.

(11) Contratto n. COMP/2002/ETD/S12.337602.

(12) Contratto n. COMP/2002/ETD/Si2.349725.

(**) Segreto d'affari.

L'attività dell'Alenia comprende cinque poli: i) gli aerei da combattimento, ii) gli aerei da trasporto militare, iii) le missioni speciali, iv) gli aerei commerciali, v) le modifiche e la manutenzione di aerei. I programmi Eurofighter e ATR sono tra le iniziative più note alle quali partecipa l'Alenia.

L'attività riguardante le aerostutture che è oggetto dell'aiuto concesso rappresenta il [...] dell'attività totale dell'azienda, corrispondente a circa 2 900 dipendenti.

L'Alenia produce parti di aerei (fusoliere) per la Boeing, ma anche per la Dassault.

AERMACCHI

I dati principali della società AerMACCHI — che fa parte del gruppo Finmeccanica dal gennaio 2003 — sono:

- numero di dipendenti: 1 827 (dati 2000);
- giro d'affari: 236,6 milioni di euro (dati 2000);
- quota della R & S sul giro d'affari: [...] % — [...] % tra il 1994 e il 1997.

L'azienda inizialmente si era specializzata nella concezione e nella realizzazione di aerei per addestramento militare avanzati. Dagli anni '80 una diversificazione dell'attività ha portato l'AerMACCHI a cooperare con la Dornier. A partire da allora, l'AerMACCHI ha creato un polo di aerostutture comprendente le navicelle dei motori dei modelli Airbus, Falcon e ATR e le fusoliere di aerei (DO 28, parte posteriore della fusoliera dell'A 310).

In base ai dati disponibili, non è possibile determinare la quota del polo aerostutture — che è oggetto dell'aiuto concesso — sul totale delle attività dell'AerMACCHI.

AGUSTA

Agusta è uno dei leader mondiali fra le aziende che fabbricano elicotteri. Società consociata della Finmeccanica, nel luglio 2000 si è fusa con la British Westland, società consociata della GKN plc. La nuova azienda nata dalla joint venture è stata chiamata Agusta Westland.

L'Agusta fornisce una serie di modelli di elicotteri per uso sia civile (A 109 Power, A 119 Koala) che militare [...]. Nel suo settore di attività, compete con grandi aziende internazionali quali la Boeing (che nel 1997 ha assorbito la McDonnell Douglas), la Sikorsky, la Bell e il consorzio europeo Eurocopter.

2.2. Descrizione dei progetti di R & S

La Commissione ha calcolato l'equivalente in valore dell'aiuto per i progetti nn. 1 e 3 sulla base del metodo illustrato all'Allegato I degli Orientamenti in materia di aiuti di Stato a finalità regionale⁽¹³⁾ ed utilizzando il tasso di riferimento all'epoca in vigore. Esso ammonta, rispettivamente, a [...] (***) per il progetto n. 1 ed a [...] (***) per il progetto n. 3. Pertanto, fra i 13 progetti la cui esistenza le è stata comunicata e sui quali erano

⁽¹³⁾ GU C 74 del 10.3.1998.

(***) Informazione coperta dal segreto professionale; inferiore a 5 milioni di euro.

state fornite informazioni tecniche, essi non superano la soglia ai sensi della disciplina applicabile alla R & S per la notifica dei singoli aiuti. Dato che il progetto n. 1⁽¹⁴⁾ e il progetto n. 3⁽¹⁵⁾ non sono oggetto dell'obbligo di notifica, la descrizione seguente riguarda soltanto 11 progetti di R & S.

2.2.1. Progetto n. 2: A 109 X — Sviluppo di una versione estesa dell'elicottero A 109 (1999-2001)

Il progetto è stato effettuato dalla società Agusta. Consiste nello sviluppo di nuove tecnologie per le future versioni dell'A 109, che è un elicottero biturbina leggero esistente in numerose versioni, civili o militari. Le sue versioni civili possono essere utilizzate per esempio per operazioni di sorveglianza da parte della polizia, di soccorso o di trasporto di affari. Questo progetto riguarda unicamente la versione civile. Il progetto A 109 X, effettuato in cooperazione con la società Pratt & Whitney, intende far evolvere la famiglia A 109 concentrandosi in particolare sugli aspetti seguenti:

- il potenziamento della flessibilità operativa dell'aeromobile a pieno carico e a pieno carburante in una zona densamente popolata;
- la possibilità di garantire la piena affidabilità con un peso al decollo che può raggiungere i 3 100 kg;
- la realizzazione di strutture mediante l'uso di materiali innovativi e di tecniche modulari;
- la valorizzazione delle capacità di nicchia dell'Agusta mediante lo sviluppo della meccanica di precisione e delle tecnologie metallurgiche per ottenere sistemi di trasmissione e di riduzione del movimento di altissima potenza a peso limitato.

Il progetto è suddiviso in cinque grandi compiti.

- Il primo compito si prefigge lo sviluppo di nuove mattonelle tecnologiche. Comprende studi sulla creazione di modelli matematici in materia di aerodinamica, caratteristiche di volo e qualità di volo, studi di sopravvivenza agli scontri; studi di ottimizzazione dei mozzini e delle pale del rotore principale; studi di ottimizzazione dei gruppi di riduzione nonché studi volti a inserire un rotore integrato nella deriva a fini anticoppia.
- Il secondo compito riguarda principalmente la ricerca di procedimenti legati alla realizzazione delle palette del rotore di coda integrato nella deriva al fine di ottenerle in un pezzo unico.
- Il terzo compito riguarda lo sviluppo di soluzioni tecnologiche nuove nate dagli studi effettuati durante le tappe precedenti, in particolare per quanto riguarda l'architettura generale del sistema, del mozzo e delle pale del rotore principale del sistema anticoppia, dei gruppi di riduzione nonché dell'avionica.
- Il quarto compito riguarda la realizzazione di sistemi di dimostrazione e prototipi per test in galleria o al suolo.

⁽¹⁴⁾ Progetto n. 1: [...].

⁽¹⁵⁾ Progetto n. 2: [...].

- Il quinto compito riguarda i test al suolo e in volo realizzati per convalidare le nuove tecnologie sviluppate.

Le autorità italiane ritengono che i compiti 1 e 2 rientrino nella ricerca industriale ai sensi dell'allegato I della disciplina R & S e che i compiti 3, 4 e 5 rientrino nello sviluppo precompetitivo ai sensi della stessa.

2.2.2. Progetto n. 4: A 109 D/E/F — Sviluppo di tre versioni specializzate dell'elicottero A 109 (1996-1998)

Il progetto è stato effettuato dalla società Agusta. Consiste nello sviluppo di versioni specifiche dell'elicottero A 109 per quanto riguarda alcuni sistemi di propulsione, in grado di soddisfare i requisiti sempre più severi richiesti in materia di sicurezza, prestazioni di volo e impatto ambientale. L'A 109 è un elicottero biturbina leggero esistente in numerose versioni, civili e militari. Le sue versioni civili possono essere usate per esempio per operazioni di sorveglianza da parte della polizia, di soccorso o di trasporto d'affari. Questo progetto riguarda unicamente la versione civile. Le versioni A 109 D, E e F corrispondono rispettivamente alle versioni motorizzate delle società *Allison Gas Turbine*, *Pratt & Whitney* e *Turbomeca*. Gli sviluppi di queste versioni sono condotti ciascuno in cooperazione con il costruttore di motori interessato.

Il progetto è suddiviso in cinque grandi compiti.

- Il primo compito, riguardante lo sviluppo di nuove mattonelle tecnologiche, comprende studi sulla creazione di modelli matematici e fisici dei fenomeni di divergenza dinamica, scontro, rumore interno ed esterno; studi riguardanti la messa a punto di un nuovo rotore, in particolare del suo mozzo, delle forcelle di fissazione della pala e del concetto di pala a doppia estremità parabolica.
- Il secondo compito riguarda principalmente la ricerca di procedimenti legati alla realizzazione del nuovo rotore e in particolare del suo mozzo e della forcella di fissazione della pala.
- Il terzo compito si prefigge lo sviluppo di soluzioni tecnologiche nuove nate dagli studi effettuati durante le tappe precedenti, in particolare per quanto riguarda la pala e il mozzo del rotore principale, la fusoliera, i motori e la trasmissione principale, il carrello d'atterraggio a ruote e a pattini, gli strumenti di volo, l'impianto del carburante, la trave del rotore di coda e infine il trattamento di rumori e vibrazioni.
- Il quarto compito riguarda la realizzazione di sistemi di dimostrazione e prototipi per test in galleria o al suolo.
- Il quinto compito riguarda i test al suolo e in volo realizzati per convalidare le nuove tecnologie sviluppate.

Le autorità italiane ritengono che i compiti 1 e 2 rientrino nella ricerca industriale ai sensi dell'allegato I della disciplina R & S e che i compiti 3, 4 e 5 rientrino nello sviluppo precompetitivo ai sensi della stessa.

2.2.3. Progetto n. 5: MD 95 — Messa a punto di nuove tecniche per la concezione e la produzione di aerei e applicazione di tali tecniche alla partecipazione Finmeccanica-Alenia al programma per l'aeromobile MD 95 (1996-1999)

Il progetto, effettuato dalla società Alenia, riguarda lo sviluppo e l'introduzione di nuovi procedimenti e concetti di produzione automatizzata di grandi sottoinsiemi strutturali di aerei. Comprende anche la convalida dei procedimenti e dei concetti sviluppati nell'officina di Nola della Alenia, per la costruzione dei pannelli di fusoliera dell'MD 95. Quest'ultimo è un aereo di linea civile da 100 posti concepito inizialmente dalla *McDonnell Douglas*, acquisita in seguito dalla *Boeing*. L'MD 95, messo in servizio nell'ottobre 1999 e in seguito ribattezzato *Boeing B 717*, è ancora in fabbricazione e fa concorrenza sul mercato degli aerei da 100 posti all'A 318 dell'*Airbus*.

Il progetto avviato dalla società Alenia si prefigge in particolare di:

- specializzare e potenziare il know-how dell'azienda nel quadro delle metodologie di concezione e delle tecnologie di fabbricazione e di assemblaggio di sottosistemi strutturali aeronautici;
- ricercare i livelli di efficacia dei processi produttivi che consentano di ridurre i costi di realizzazione di sottosistemi complessi.

Il progetto è suddiviso in cinque grandi compiti.

- Il primo compito riguarda lo sviluppo di metodi di concezione di sistemi aeronautici che lascino un grande spazio alla progettazione assistita dal calcolatore. In particolare, vengono studiati i criteri di applicazione dei modelli digitali agli elementi finiti per l'analisi della fatica e della tolleranza ai danni e i programmi pre-elaboratori (per esempio di definizione dei carichi) e post-elaboratori (per esempio di analisi dei margini di sicurezza). Alcuni settori sono oggetto di un approfondimento specifico, come le configurazioni con motore in coda, i sistemi con tubi in titanio e le esplosioni di motori in volo. Questo compito rappresenta il [...] % del progetto.
- Il secondo compito riguarda la definizione e la messa a punto di tecniche di assemblaggio senza utensileria («jigless») e rappresenta l'[...] % del progetto.
- Il terzo compito riguarda la qualifica operativa di nuovi procedimenti industriali automatizzati per la realizzazione di grandi pannelli aeronautici. Vengono studiati in particolare i procedimenti realizzati sulla cella di allungamento, sulla cella dei trattamenti superficiali e sui punti di chiodatura automatica. Viene studiata anche la possibilità di far guidare il processo da un sistema integrato. Questo compito rappresenta il [...] % del progetto.
- Il quarto compito intende studiare l'ottimizzazione dell'organizzazione del ciclo produttivo. Occorre studiare la riorganizzazione di alcune fasi del ciclo produttivo al fine di un'ottimizzazione trasversale. Gli studi riguardano in particolare: la fase di controllo dimensionale e di verifica dell'utensileria, la realizzazione degli elenchi di montaggio relativi ai grandi assemblaggi e alla linea finale nonché il procedimento di monitoraggio degli indici di qualità. Questo compito rappresenta il [...] % del progetto.

— Il quinto compito si prefigge di automatizzare i sistemi di gestione tecnica della produzione e riguarda in particolare i sistemi di gestione delle modifiche, di accoppiamento degli ordini di fabbricazione grazie alla simmetria dell'aeromobile e di gestione completa dei *Material Revue Board*. Questa fase del progetto comprende un'importante quota di dimostrazione sul caso particolare dell'MD 95 e rappresenta il [...] % del progetto.

Le autorità italiane ritengono che i compiti 1 e 2 rientrino nella ricerca industriale ai sensi dell'allegato I della disciplina R & S e che i compiti 3, 4 e 5 rientrino nello sviluppo precompetitivo ai sensi della stessa.

I compiti 1 e 2 rientrano inoltre nella concezione mentre i compiti 3, 4 e 5 riguardano i metodi di fabbricazione. Si può inoltre rilevare che fino al [...] % dei compiti di concezione e al [...] % dei compiti relativi ai metodi di fabbricazione consistono essenzialmente in attività di lavoro del personale.

2.2.4. Progetto n. 6: [...] dell'elicottero militare [...]

[...]

2.2.5. Progetto n. 7: Sezioni anteriore e posteriore dell'MD 11 — Messa a punto di nuove tecniche per la concezione e la produzione di aerei e applicazione di tali tecniche alla partecipazione Finmeccanica-Alenia al programma per l'aeromobile MD 11 (1996-1997)

Il progetto, effettuato dalla Alenia, è volto a sviluppare e introdurre nuovi procedimenti e concetti per la produzione automatizzata di sezioni di aerei particolarmente delicate: la sezione anteriore e la sezione di coda. Il progetto comprende anche la convalida dei procedimenti e dei concetti sviluppati per la costruzione di tali sezioni per un aereo di linea di grandi dimensioni: l'MD 11. Quest'ultimo è un aereo di linea civile di lungo raggio da 300-400 posti concepito inizialmente dalla *McDonnell Douglas*, acquisita in seguito dalla *Boeing*. L'MD 11, il cui primo volo è avvenuto nel gennaio 1990, è stato prodotto dalla *Boeing* fino al febbraio 2001.

Il progetto è suddiviso in quattro grandi compiti.

— Il primo compito è volto ad automatizzare e integrare la concezione e la produzione. È stato diviso in due parti, una relativa all'integrazione della concezione con le logiche del processo produttivo, l'altra volta alla creazione di un sistema di informazione trasversale e integrato delle fasi di montaggio e assemblaggio. Questo compito rappresenta il [...] % del progetto.

— Il secondo compito riguarda la messa a punto di sistemi innovativi per il controllo della verifica elettronica degli strumenti. Si concentra sulla messa a punto di metodi di misurazione al laser e di fotogrammetria ([...] % del progetto).

— Il terzo compito riguarda la qualifica operativa di nuovi procedimenti industriali e di nuove tecniche di fabbricazione applicabili alla realizzazione di grandi pannelli e di parti lavorate complesse per l'aeronautica. Si tratta principalmente dello sviluppo di programmi informatici destinati ad eseguire chiodature automatizzate su pannelli di dimensioni e tipi diversi, a eseguire controlli sui parametri di

taglio e a qualificare i procedimenti conformemente alle specifiche di vari clienti potenziali. Viene sviluppato anche un sistema chiuso automatizzato e integrato di lavoro meccanico, dotato di un centro di lavoro a cinque assi e di un sistema automatizzato di carico degli attrezzi, di immagazzinamento e di ritiro degli scarti. Questo compito rappresenta il [...] % del progetto.

— Il quarto compito riguarda l'automatizzazione dei sistemi di gestione tecnica della produzione, in particolare i sistemi di gestione del conto lavoro attivo, di accoppiamento degli ordini di fabbricazione grazie alla simmetria dell'aeromobile e di gestione del conto di fabbricazione passiva di tipo misto. Rappresenta il [...] % del progetto.

Questi ultimi due compiti sono oggetto di dimostrazioni nella fabbrica di Nola.

Le autorità italiane ritengono che tutti i compiti rientrino nello sviluppo precompetitivo ai sensi della disciplina R & S.

Si può inoltre rilevare che fino al [...] % del progetto consiste essenzialmente in attività di lavoro del personale.

2.2.6. Progetto n. 8: DO 328 a capacità estesa (EC) — Progettazione di nuovi pannelli della fusoliera per la versione estesa dell'aereo DO 328 della Dornier (1995-1997)

Il progetto è stato effettuato dalla Aermacchi. Si tratta della partecipazione della Aermacchi allo sviluppo del progetto di versione estesa dell'aereo da trasporto regionale DO 328 della società Dornier. Il DO 328 è un aereo da 32 posti dotato di due turbopropulsori, concepito dalla Dornier prima che fosse acquistata dalla Fairchild Aircraft. Il DO 328 è stato prodotto in circa 100 esemplari. Secondo le informazioni di cui dispone la Commissione, la versione estesa del DO 328 doveva consentire di trasportare da 40 a 50 passeggeri. Il progetto però sembra non essersi mai concretizzato in quanto la società Fairchild Dornier aveva preferito concentrarsi sulla versione reattore del DO 328, il DO 328 JET, consegnato nel 1999. Attualmente la Fairchild Dornier è in liquidazione.

Il progetto è suddiviso in quattro grandi compiti.

— Il primo compito è volto a identificare le problematiche legate all'allungamento della fusoliera dell'apparecchio, alla scelta delle nuove metodologie di concezione e agli studi teorici e sperimentali sull'uso di materiali avanzati.

— Il secondo compito riguarda la sperimentazione in officina dei risultati degli studi di laboratorio effettuati nell'ambito del primo compito.

— Il terzo compito riguarda la realizzazione di prototipi di sottoinsiemi e la concezione di attrezzi che consentano di produrre i sottoinsiemi in base alle catene di produzione esistenti per la versione iniziale del DO 328.

— Il quarto compito riguarda la realizzazione di due strutture di dimostrazione complete di fusoliera per il DO 328 EC.

Le autorità italiane ritengono che il compito 1 rientri nella ricerca industriale ai sensi dell'allegato I della disciplina R & S e che i compiti 2, 3 e 4 rientrino nello sviluppo precompetitivo ai sensi della stessa.

2.2.7. *Progetto n. 9: DO 328: Pannelli della fusoliera — Sviluppo di pannelli della fusoliera per l'aereo DO 328 della Dornier (1993-1999)*

Il progetto è stato effettuato dalla Aermacchi. Si tratta di un progetto congiunto con la società Dornier, volto a sviluppare concetti innovativi per ottenere elementi modulari di varie dimensioni longitudinali che servono da base per realizzare fusoliere di diverse lunghezze, riducendo nel contempo i costi di fabbricazione delle fusoliere. Il progetto è stato effettuato prendendo come base di sperimentazione l'aereo da trasporto regionale DO 328 della Dornier, che è un aereo da 32 posti dotato di due turbopropulsori concepito dalla società prima che fosse acquisita dalla Fairchild Aircraft. Il DO 328 è stato prodotto in circa 100 esemplari. Attualmente la Fairchild Dornier è in liquidazione.

Il progetto è suddiviso in tre grandi compiti.

- Il primo compito intende identificare le problematiche legate alla concezione dei pannelli modulari, alla scelta delle nuove metodologie di concezione e agli studi teorici e sperimentali sull'uso di materiali avanzati.
- Il secondo compito riguarda la prima applicazione sperimentale dei procedimenti messi a punto nel quadro del primo compito nonché gli studi di concezione degli attrezzi per la produzione dei pannelli modulari.
- Il terzo compito riguarda la realizzazione di prototipi di pannelli della fusoliera in applicazione dei risultati dei due compiti precedenti nonché la realizzazione degli attrezzi corrispondenti.

Le autorità italiane ritengono che il compito 1 rientri nella ricerca industriale ai sensi dell'allegato I della disciplina R & S e che i compiti 2 e 3 rientrino nello sviluppo precompetitivo ai sensi della stessa.

2.2.8. *Progetto n. 10: DO 328 — Progettazione dei pannelli della fusoliera per l'aereo DO 328 della Dornier (1990-1991)*

Il progetto è stato effettuato dalla Aermacchi. Si tratta della partecipazione della società allo sviluppo del programma di aereo da trasporto regionale DO 328 della Dornier. Il DO 328 è un aereo da 32 posti dotato di due turbopropulsori concepito dalla società prima che fosse stata acquistata dalla Fairchild Aircraft. Il DO 328 è stato prodotto in circa 100 esemplari.

La partecipazione dell'Aermacchi al programma riguarda principalmente la fusoliera dell'aeromobile. Il progetto di R & S comprende diverse attività, che vanno dagli studi di definizione numerici alla costruzione dei primi prototipi di fusoliera e alla loro convalida.

2.2.9. *Progetto n. 11: Alettone di estremità dell'MD 11 — Progettazione di un alettone migliorato aerodinamicamente per il velivolo MD 11 (1987-1989)*

Il progetto è stato effettuato dalla Aeritalia, in seguito diventata Alenia Aerospazio. Riguarda lo sviluppo di metodi di calcolo e di caratterizzazione di nuovi materiali ad alta rigidità nonché la messa a punto di procedimenti di polimerizzazione avanzati per applicazione aeronautica, e l'applicazione di tutte queste tecnologie per la messa a punto di una struttura di riduzione

della turbolenza generata dalle ali dell'MD 11. Quest'ultimo è un aereo di linea civile a lungo raggio da 300 a 400 posti concepito inizialmente dalla *McDonnell Douglas*, in seguito acquistata dalla *Boeing*. L'MD 11, il cui primo volo è avvenuto nel gennaio 1990, è stato prodotto dalla *Boeing* fino al febbraio 2001.

Il progetto di R & S comprende diverse attività, che vanno dagli studi di definizione numerici alla costruzione dei primi prototipi di alettoni e alla loro convalida.

2.2.10. *Progetto n. 12: ATR 72 — Progettazione e sviluppo dell'aereo da trasporto regionale ATR 72 in cooperazione con la società francese Aérospatiale (1987-1992)*

Il progetto è stato effettuato dalla Aeritalia, in seguito diventata Alenia Aerospazio. Riguarda lo sviluppo di tecnologie applicabili agli aeromobili da trasporto regionale. La sua applicazione principale è la partecipazione della società beneficiaria al programma ATR 72, con la società francese Aérospatiale.

Il progetto di R & S riguarda in particolare tre settori:

- le tecnologie di concezione e di produzione delle strutture aeronautiche, in particolare la riduzione del loro costo;
- le tecnologie relative alla sicurezza e all'affidabilità degli aerei;
- le tecnologie legate al comfort dei passeggeri (come per esempio la riduzione del rumore e delle vibrazioni generati dalle eliche).

Per tutti questi settori il progetto contiene sviluppi di natura teorica e numerica e quindi applicazioni sperimentali che a volte includono la costruzione di apparecchi dimostrativi.

2.2.11. *Progetto n. 13: EH 101 — Sviluppo di alternative per il trasporto di passeggeri civili e per la versione utility dell'elicottero militare EH 101 (1988-1997)*

Il progetto è stato effettuato dalla Agusta. L'EH 101 è un elicottero pesante sviluppato congiuntamente dalle società GKN Westland e Agusta. Esiste in versione civile (nel qual caso si tratta essenzialmente di un elicottero da trasporto) e in versione militare. Il progetto riguarda lo sviluppo [...] dei primi apparecchi dimostrativi dell'elicottero. Questi prototipi devono dimostrare la capacità dell'aeromobile di svolgere tre missioni: [...], la seconda relativa al trasporto di passeggeri civili e la terza relativa al trasporto di beni e al soccorso.

Il progetto comprende quindi alcune attività legate allo sviluppo di un aeromobile militare ma anche attività legate in tutto o in parte alle sue versioni civili.

Il progetto di R & S comprende diverse attività, che vanno dagli studi di elaborazione di modelli numerici dell'aeromobile e di caratterizzazione dei materiali che li compongono alla costruzione dei primi prototipi dell'elicottero e ai primi test di volo.

2.3. Costi ammissibili, forma e intensità dell'aiuto

L'allegato II della disciplina R & S del 1986 definisce i costi ammissibili ai fini del calcolo dell'intensità dell'aiuto. Le spese ammissibili comprendono:

- spese di personale;
- altri costi d'esercizio calcolati nello stesso modo;
- strumenti e attrezzature, terreni ed edifici, nella misura in cui essi siano utilizzati esclusivamente per attività di R & S;
- servizi di consulenza ed equivalenti inclusi acquisizione di risultati della ricerca, conoscenze tecniche, patenti, ecc.;
- spese generali supplementari direttamente imputabili al progetto o programma di R & S sostenuto.

L'allegato II della disciplina R & S del 1996 definisce i costi ammissibili ai fini del calcolo dell'intensità dell'aiuto. Le spese ammissibili comprendono:

- spese di personale;
- costo di strumenti e attrezzature ⁽¹⁶⁾ utilizzati esclusivamente e in forma permanente per l'attività di ricerca;
- costo dei servizi di consulenza utilizzati esclusivamente per l'attività di ricerca;
- spese generali supplementari direttamente imputabili all'attività di ricerca;
- altri costi d'esercizio (ad es. costo dei materiali, delle forniture e di prodotti analoghi) direttamente imputabili all'attività di ricerca.

In linea generale, è concessa un'intensità del 50 % (in equivalente sovvenzione lorda) dei costi ammissibili per la ricerca industriale (punto 5.3), mentre per lo sviluppo precompetitivo l'intensità concessa è del 25 % (punto 5.5) ⁽¹⁷⁾. Sono permesse maggiorazioni aggiuntive se il progetto viene effettuato in una regione assistita di cui all'articolo 87, paragrafo 3, lettera a) o all'articolo 87, paragrafo 3, lettera c).

L'aiuto è stato fornito sotto forma di prestito (anticipazione). L'elemento di aiuto risiede specificamente nella possibilità, prevista nelle condizioni del prestito, che una parte degli interessi sia abbonata dallo Stato nel caso in cui il progetto fallisca tecnicamente o commercialmente (il capitale dovrebbe essere restituito anche in caso di fallimento del progetto). Pertanto l'elemento d'aiuto corrisponde all'ammontare nel caso in cui gli interessi siano interamente abbonati.

L'elemento d'aiuto nell'abbuono d'interesse di tali prestiti equivale alla differenza tra quanto l'impresa beneficiaria avrebbe pagato se il prestito fosse stato erogato a tassi di mercato e la situazione per cui se il progetto fallisce, nessun interesse deve essere corrisposto [questa analisi era già pratica abituale della Commissione al momento dei prestiti. Inoltre, la Commissione ha spiegato in dettaglio la modalità di calcolo nei primi tre paragrafi della sezione 3 dell'Allegato I degli Orientamenti in materia di aiuti di Stato a finalità regionale ⁽¹⁸⁾]. Tale calcolo consiste nel sommare per ciascun anno della durata del prestito

⁽¹⁶⁾ Comprendono anche terreni e edifici che non fanno parte dell'investimento negli 11 progetti in esame.

⁽¹⁷⁾ Per la ricerca fondamentale l'intensità concessa è del 100 % dei costi ammissibili (punto 5.2). In nessuno degli 11 progetti viene effettuata ricerca fondamentale.

⁽¹⁸⁾ GU C 74 del 10.3.1998, pag. 9.

la differenza tra i residui da pagare moltiplicati per la differenza tra il tasso di riferimento della Commissione e il tasso del prestito agevolato, attualizzata al suo valore presente. La Commissione pubblica nella Gazzetta Ufficiale il tasso di riferimento da utilizzare per il calcolo per ogni Stato membro.

Le autorità italiane hanno utilizzato il succitato metodo per calcolare l'elemento d'aiuto di ciascun progetto. Il tasso di riferimento utilizzato è quello in vigore all'epoca della pertinente *delibera*. Esso è stato maggiorato di un appropriato coefficiente di rischio in linea con la comunicazione della Commissione relativa al metodo di fissazione dei tassi di riferimento e di attualizzazione ⁽¹⁹⁾.

La situazione relativa agli 11 progetti di R & S è stata riassunta nelle seguenti tabelle commentate. Le tabelle sono fondate su calcoli forniti dalle autorità italiane, basati su parametri standard. In ogni caso, le seguenti cifre costituiscono un'approssimazione e sono essenzialmente provvisorie dal momento che le spese ammissibili non sono note con esattezza a causa dell'incertezza relativa alla loro classificazione come ricerca industriale o sviluppo pre concorrenziale o anche, per talune spese, come attività non di ricerca. Per ogni progetto, vengono forniti l'importo dell'aiuto, la sua intensità effettiva e una ripartizione dei costi ammissibili per ogni fase della R & S.

PROGETTO N. 2 — A 109 X (1999-2001)

Il sostegno totale concesso dal governo italiano al progetto A 109 X sotto forma di prestito rimborsabile è di 33,6 milioni di euro ⁽²⁰⁾.

Ciò corrisponde a un equivalente massimale d'aiuto di circa [...], ovvero ad un'intensità del [...] % dei costi ammissibili.

La tabella seguente ricapitola le spese totali relative al progetto e la loro ripartizione per categoria di ricerca proposta dalle autorità italiane.

Tutti i costi sono espressi in milioni di euro.

Tipo di spesa	Ricerca industriale	Sviluppo precompetitivo	Totale parziale
1. Lavoro	[...]	[...]	[...]
2. Attrezzatura specifica	[...]	[...]	[...]
3. Materiali	[...]	[...]	[...]
4. Altri costi	[...]	[...]	[...]
Totale	[...]	[...]	37

PROGETTO N. 4 — A 109 D/E/F (1996-1998)

Il sostegno totale concesso dal governo italiano al progetto A 109 D/E/F sotto forma di prestito rimborsabile è di 34 milioni di euro.

⁽¹⁹⁾ GU C 273 del 9.9.1997, pag. 3; si veda inoltre il precedente del 1996 a cui la comunicazione citata fa riferimento.

⁽²⁰⁾ Tutte le cifre sono state arrotondate al milione di euro più vicino.

Ciò corrisponde a un equivalente massimale d'aiuto di circa [...], ovvero ad un'intensità del [...] % dei costi ammissibili.

La tabella seguente ricapitola le spese totali relative al progetto e la loro ripartizione per categoria di ricerca proposta dalle autorità italiane.

Tutti i costi sono espressi in milioni di euro.

Tipo di spesa	Ricerca industriale	Sviluppo precompetitivo	Totale parziale
1. Lavoro	[..]	[..]	[..]
2. Attrezzatura specifica	[..]	[..]	[..]
3. Materiali	[..]	[..]	[..]
4. Altri costi	[..]	[..]	[..]
Totale	[..]	[..]	39,5

PROGETTO N. 5 — MD 95 (1996-1999)

Il sostegno totale concesso dal governo italiano al progetto MD 95 sotto forma di prestito rimborsabile è di 80,4 milioni di euro.

Ciò corrisponde a un equivalente massimale d'aiuto di circa [...], ovvero ad un'intensità del [...] % dei costi ammissibili.

La tabella seguente ricapitola le spese totali relative al progetto e la loro ripartizione per categoria di ricerca proposta dalle autorità italiane.

Tutti i costi sono espressi in milioni di euro ⁽²¹⁾.

Tipo di spesa	Ricerca industriale	Sviluppo precompetitivo	Totale parziale
1. Lavoro	[..]	[..]	[..]
2. Attrezzatura specifica	[..]	[..]	[..]
3. Materiali	[..]	[..]	[..]
4. Altri costi	[..]	[..]	[..]
Totale	[..]	[..]	83,1

PROGETTO N. 6 — [...]

Il sostegno totale concesso dal governo italiano al progetto [...] sotto forma di prestito rimborsabile è di [...].

Ciò corrisponde a un equivalente massimale d'aiuto di circa [...], ovvero ad un'intensità del [...] % dei costi ammissibili.

⁽²¹⁾ Tutte le cifre sono arrotondate.

La tabella seguente ricapitola le spese totali relative al progetto e la loro ripartizione per categoria di ricerca proposta dalle autorità italiane.

Tutti i costi sono espressi in milioni di euro.

Tipo di spesa	Ricerca industriale	Sviluppo precompetitivo	Totale parziale
1. Lavoro	[..]	[..]	[..]
2. Attrezzatura specifica	[..]	[..]	[..]
3. Materiali	[..]	[..]	[..]
4. Altri costi	[..]	[..]	[..]
Totale	[..]	[..]	[..]

PROGETTO N. 7 — MD 11 (1996-1997)

Il sostegno totale concesso dal governo italiano al progetto MD 11 sotto forma di prestito rimborsabile è di 32,6 milioni di euro.

Ciò corrisponde a un equivalente massimale d'aiuto di circa [...], ovvero ad un'intensità del [...] % dei costi ammissibili.

La tabella seguente ricapitola le spese totali relative al progetto e la loro ripartizione per categoria di ricerca proposta dalle autorità italiane.

Tutti i costi sono espressi in milioni di euro.

Tipo di spesa	Ricerca industriale	Sviluppo precompetitivo	Totale parziale
1. Lavoro	[..]	[..]	[..]
2. Attrezzatura specifica	[..]	[..]	[..]
3. Materiali	[..]	[..]	[..]
4. Altri costi	[..]	[..]	[..]
Totale	[..]	[..]	37,8

PROGETTO N. 8 — DO 328 EC (1995-1997)

Il sostegno totale concesso dal governo italiano al progetto DO 328 EC sotto forma di prestito rimborsabile è di 37 milioni di euro.

Ciò corrisponde a un equivalente massimale d'aiuto di circa [...], ovvero ad un'intensità del [...] % dei costi ammissibili.

La tabella seguente ricapitola le spese totali relative al progetto e la loro ripartizione per categoria di ricerca proposta dalle autorità italiane.

Tutti i costi sono espressi in milioni di euro.

Tipo di spesa	Ricerca industriale	Sviluppo precompetitivo	Totale parziale
1. Lavoro	[..]	[..]	[..]
2. Attrezzatura specifica	[..]	[..]	[..]
3. Materiali	[..]	[..]	[..]
4. Altri costi	[..]	[..]	[..]
Totale	[..]	[..]	42

PROGETTO N. 9 — DO 328 (PANNELLI DELLA FUSOLIERA)
(1993-1999)

Il sostegno totale concesso dal governo italiano al progetto DO 328 (pannelli della fusoliera) sotto forma di prestito rimborsabile è di circa 32 milioni di euro.

Ciò corrisponde a un equivalente massimale d'aiuto di circa [..], ovvero ad un'intensità del [..] % dei costi ammissibili.

La tabella seguente ricapitola le spese totali relative al progetto e la loro ripartizione per categoria di ricerca proposta dalle autorità italiane.

Tutti i costi sono espressi in milioni di euro.

Tipo di spesa	Ricerca industriale	Sviluppo precompetitivo	Totale parziale
1. Lavoro	[..]	[..]	[..]
2. Attrezzatura specifica	[..]	[..]	[..]
3. Materiali	[..]	[..]	[..]
4. Altri costi	[..]	[..]	[..]
Totale	[..]	[..]	37

PROGETTO N. 10 — DO 328 (1990-1991)

Il sostegno totale concesso dal governo italiano al progetto DO 328 sotto forma di prestito rimborsabile è di 27 milioni di euro.

Ciò corrisponde a un equivalente massimale d'aiuto di circa [..], ovvero ad un'intensità del [..] % dei costi ammissibili.

La tabella seguente ricapitola le spese totali relative al progetto e la loro ripartizione per categoria di ricerca proposta dalle autorità italiane.

Tutti i costi sono espressi in milioni di euro.

Tipo di spesa	Ricerca industriale	Sviluppo precompetitivo	Totale parziale
1. Lavoro			[..]
2. Attrezzatura specifica			[..]
3. Materiali			[..]
4. Altri costi			[..]
Totale	[..]	[..]	32,4

PROGETTO N. 11 — ALETTONE DELL'MD 11 (1987-1989)

Il sostegno totale concesso dal governo italiano al progetto Alettone dell'MD 11 sotto forma di prestito rimborsabile è di 48 milioni di euro.

Ciò corrisponde a un equivalente massimale d'aiuto di circa [..], ovvero ad un'intensità del [..] % dei costi ammissibili.

La tabella seguente ricapitola le spese totali relative al progetto e la loro ripartizione per categoria di ricerca proposta dalle autorità italiane.

Tutti i costi sono espressi in milioni di euro.

Tipo di spesa	Ricerca industriale	Sviluppo precompetitivo	Totale parziale
1. Lavoro			[..]
2. Attrezzatura specifica			[..]
3. Materiali			[..]
4. Altri costi			[..]
Totale	[..]	[..]	50,5

PROGETTO N. 12 — ATR 72 (1987-1992)

Il sostegno totale concesso dal governo italiano al progetto ATR 72 sotto forma di prestito rimborsabile è di 100,7 milioni di euro.

Ciò corrisponde a un equivalente massimale d'aiuto di circa [..], ovvero ad un'intensità del [..] % dei costi ammissibili.

La tabella seguente ricapitola le spese totali relative al progetto e la loro ripartizione per categoria di ricerca proposta dalle autorità italiane.

Tutti i costi sono espressi in milioni di euro.

Tipo di spesa	Ricerca industriale	Sviluppo precompetitivo	Totale parziale
1. Lavoro			[..]
2. Attrezzatura specifica			[..]
3. Materiali			[..]
4. Altri costi			[..]
Totale	[..]	[..]	109

PROGETTO N. 13 — EH 101 CIVILE/UTILITY (1988-1997)

Il sostegno totale concesso dal governo italiano al progetto EH 101 civile/utility sotto forma di prestito rimborsabile è di 98 milioni di euro.

Ciò corrisponde a un equivalente massimale d'aiuto di circa [..], ovvero ad un'intensità del [..] % dei costi ammissibili.

La tabella seguente ricapitola le spese totali relative al progetto e la loro ripartizione per categoria di ricerca proposta dalle autorità italiane.

Tutti i costi sono espressi in milioni di euro.

Tipo di spesa	Ricerca industriale	Sviluppo precompetitivo	Totale parziale
1. Lavoro			[..]
2. Attrezzatura specifica			[..]
3. Materiali			[..]
4. Altri costi			[..]
Totale	[..]	[..]	108

3. VALUTAZIONE

3.1. Valutazione ai sensi dell'articolo 88, paragrafo 3 del trattato CE

La Commissione ritiene che l'aiuto concesso agli 11 progetti di R & S sia illegale, in quanto l'Italia non ha rispettato gli obblighi di cui all'articolo 88, paragrafo 3 del trattato CE, concedendo l'aiuto prima della notifica, contrariamente alle disposizioni della disciplina R & S applicabile e alla decisione della Commissione del 14.5.1986.

3.2. Presenza dell'aiuto ai sensi dell'articolo 87, paragrafo 1 del trattato CE

I progetti di R & S non notificati rientranti nel regime per lo sviluppo e la competitività dell'industria aeronautica (*Legge n. 808/85*) comportano risorse sotto forma di prestiti rimborsabili concessi dallo Stato. Le misure sono selettive in quanto sono volte a rafforzare la posizione competitiva dei tre maggiori gruppi italiani operanti sul mercato europeo (e mondiale): Alenia (Gruppo Finmeccanica), AerMacchi e Agusta. L'industria aeronautica è un settore strategico, a causa:

- delle dimensioni dei concorrenti sul mercato mondiale;
- dei grandi costi di investimento e dei rischi connessi;
- del duplice uso delle varie generazioni di modelli (sia aerei che elicotteri), adattabili per missioni di difesa e civili a scopo di trasporto, soccorso, addestramento, ecc.;
- dei legami con altri settori quali energia, trasporti, aerospaziale, ecc., e dell'effetto derivato dalla ricerca aeronautica su tali settori.

Per le ragioni di cui sopra, è probabile che l'impatto dei programmi italiani di R & S sul mercato comune alteri le condizioni di concorrenza.

Le risorse utilizzate per i progetti di R & S costituiscono pertanto un aiuto di Stato ai sensi dell'articolo 87, paragrafo 1 del trattato CE.

La presente decisione riguarda soltanto i progetti (11 su 13) che, ai sensi della decisione della Commissione del 14.5.1986 e della pertinente disciplina R & S comunitaria, avrebbero dovuto essere notificati in quanto superavano le soglie applicabili. Nella valutazione seguente, la data di scadenza (1996) si riferisce all'entrata in vigore dell'attuale disciplina R & S ⁽²²⁾. Conformemente alla pratica standard e alla dottrina della Commissione ⁽²³⁾, si considera che siano stati avviati prima del 17.2.1996 i progetti che erano stati autorizzati da singoli atti esecutivi (*delibere*) precedenti a tale data, indipendentemente dalla data in cui l'azienda aveva chiesto il sostegno pubblico e dalla data in cui era iniziato l'investimento ⁽²⁴⁾.

La tabella seguente presenta le date per ciascuna *delibera*.

Progetto	Delibera
2	21.7.1999
4	3.6.1997
5	10.4.1996 e 22.10.1998 ⁽¹⁾
6	[..]
7	10.4.1996
8	10.4.1996
9	4.8.1994 e 10.4.1996
10	12.2.1991
11	31.11.1988
12	9.12.1987, 31.7.1990, 12.2.1991 e 3.12.1991
13	9.12.1987 e 2.8.1991

⁽¹⁾ Esiste più di una *delibera* per quei progetti per i quali l'aiuto è stato erogato in quote

⁽²²⁾ Disciplina comunitaria per gli aiuti di Stato alla ricerca e sviluppo (GU C 45 del 17.2.1996, pag. 5).

⁽²³⁾ Cfr. nota firmata dal sig. Schaub del 25.2.2002 (D/50807).

⁽²⁴⁾ In tutti i casi, la data in cui l'azienda aveva chiesto l'aiuto di Stato precedeva l'inizio dell'investimento.

3.2.1. Valutazione dei progetti la cui delibera precede il febbraio 1996 (progetti nn. 10, 11, 12 e 13)

I progetti nn. 10, 11, 12 e 13 furono approvati dal governo italiano prima del 17.2.1996⁽²⁵⁾. Pertanto, la loro valutazione si basa sulla disciplina comunitaria per gli aiuti di Stato alla R & S in vigore all'epoca⁽²⁶⁾ (in appresso «disciplina R & S del 1986»).

Nella valutazione dei quattro progetti, la Commissione ha tenuto conto in particolare di tre elementi:

- a) il tempo trascorso dalla data dell'autorizzazione;
- b) la difficoltà di effettuare oggi una valutazione ragionevole del loro «effetto d'incentivazione» applicando i criteri appropriati per gli aiuti compatibili (ai sensi della disciplina R & S del 1986) nel contesto delle condizioni scientifiche, tecniche ed economiche esistenti nell'industria aeronautica europea 12-15 anni fa;
- c) la formulazione vaga delle norme comunitarie applicabili (disciplina R & S del 1986).

Per quanto riguarda il terzo elemento, la disciplina R & S del 1986 era meno rigorosa di quella attuale. In particolare, non richiedeva esplicitamente di controllare l'effetto d'incentivazione dell'aiuto. Non legava neppure l'intensità dell'aiuto in modo preciso alle fasi della ricerca, ma stabiliva piuttosto il principio guida generale secondo il quale l'intensità dell'aiuto deve diminuire con la prossimità del mercato e consentiva alla Commissione di valutare ciascun fascicolo «caso per caso» (punto 5.1), prendendo in considerazione molti elementi, fra i quali i «rischi tecnici e finanziari» e «considerazioni di politica economica legate alla competitività dell'industria europea». Per la ricerca industriale menzionava un livello generale e indicativo di intensità dell'aiuto del 50 %.

In particolare, per quanto riguarda l'effetto d'incentivazione dell'aiuto, il punto 8.2 della disciplina R & S del 1986 affermava:

«Le proposte di aiuto alla ricerca e sviluppo devono contribuire a realizzare gli obiettivi del trattato enunciati nell'articolo 92, paragrafo 3 e suscitare nuove iniziative nel settore, al di là delle normali operazioni che le imprese effettuano in ogni caso nella loro attività quotidiana oppure corrispondere a una situazione eccezionale per la quale le risorse proprie dell'impresa siano insufficienti. L'obiettivo degli aiuti dovrebbe essere di fornire incentivi e compensazioni per rischi e costi particolari» (27).

Per quanto riguarda la definizione delle fasi di R & S ai fini dell'articolo 92 — oggi articolo 87 — del trattato CE, l'allegato I della disciplina R & S del 1986 riteneva che le definizioni di «ricerca industriale» e «ricerca applicata e sviluppo» avessero «un carattere indicativo e non normativo». Il punto 5 dell'allegato I confermava questo orientamento alquanto indulgente:

⁽²⁵⁾ Il progetto n. 10 fu autorizzato il 12.2.1991; il progetto n. 11, il 30.11.1988; il progetto n. 12 fu autorizzato in quattro quote, il 9.12.1987, il 31.7.1990, il 12.2.1991 e il 3.12.1991; il progetto n. 13, fu autorizzato in due quote, il 9.12.1987 e il 2.8.1991.

⁽²⁶⁾ GU C 83 dell'11.4.1986, pag. 2.

⁽²⁷⁾ La disciplina R & S comunitaria vigente dedica cinque punti — dal 6.1 al 6.5 — alla definizione dell'effetto d'incentivazione dell'aiuto alla R & S.

«Tuttavia, date le difficoltà di definire le attività di ricerca e sviluppo, per poter individuare con esattezza, relativamente all'azione che gli Stati membri intendono intraprendere, il punto di prossimità al mercato essa si baserà sulle definizioni e sugli obiettivi indicati dagli Stati membri nelle loro proposte, e non esigerà né cercherà un'aderenza rigorosa a categorie o definizioni predeterminate delle attività di ricerca e sviluppo.»

Tenendo presente l'importanza del settore aeronautico per l'industria europea e i connessi rischi tecnologici particolarmente alti, la Commissione ritiene che i progetti nn. 10, 11, 12 e 13 — che comportano intensità di aiuto dal [...] % al [...] %⁽²⁸⁾ — rispettino le disposizioni della disciplina R & S del 1986, in quanto l'effetto d'incentivazione dell'aiuto concesso tra il 1987 e il 1991 deve essere valutato nel contesto adeguato.

3.2.2. Valutazione del progetto n. 6 — Elicottero militare [...]

[...]

L'articolo 296 (ex articolo 223), paragrafo 1, lettera b) del trattato CE stipula che:

«Ogni Stato membro può adottare le misure che ritenga necessarie alla tutela degli interessi essenziali della propria sicurezza e che si riferiscono alla produzione o al commercio di armi, munizioni e materiale bellico; tali misure non devono alterare le condizioni di concorrenza nel mercato comune per quanto riguarda i prodotti che non siano destinati a fini specificamente militari.»

Dal momento che questo tipo di prodotto ricade nella lista di cui agli articoli 296, paragrafo 1, lettera b) e 296, paragrafo 2 del Trattato CE, la Commissione non apprezza la misura nell'ambito del presente procedimento ai sensi della normativa sugli aiuti di Stato.

3.2.3. Valutazione di progetti avviati la cui delibera segue il febbraio 1996 [progetti nn. 2, 4, 5, 7, 8 e 9⁽²⁹⁾]

La valutazione della Commissione si basa sulla disciplina comunitaria R & S vigente (in appresso «disciplina R & S del 1996»).

L'analisi si è concentrata principalmente su due aspetti: a) le fasi della ricerca e b) l'effetto d'incentivazione dell'aiuto.

È stata prestata particolare attenzione alla portata di ciascun progetto, tenendo presente che i progetti di sviluppo nel settore aeronautico spesso vanno oltre la definizione di R & S prevista dall'attuale disciplina R & S (sono cioè più vicini al mercato).

La valutazione ha portato la Commissione a dubitare della compatibilità dei progetti nn. 2, 4, 5, 7, 8 e 9 — o di loro parti — con la disciplina R & S del 1996.

⁽²⁸⁾ Media tra la ricerca industriale e lo sviluppo precompetitivo.

⁽²⁹⁾ Il progetto n. 9 (DO 328 — pannelli della fusoliera) fu autorizzato in due date diverse, la prima fase o quota il 4.8.1994 e la seconda il 10.4.1996; tuttavia, dato che dal punto di vista tecnico risultò impossibile separare le due quote, è stato valutato insieme agli altri progetti successivi al 1996, in base alla disciplina R & S del 1996.

Progetto n. 4 — A 109 D/E/F**1. Fasi di ricerca**

L'allegato I della disciplina R & S definisce la ricerca industriale come la ricerca pianificata o indagini critiche miranti ad acquisire nuove conoscenze, così che queste conoscenze possano essere utili per mettere a punto nuovi prodotti, processi produttivi o servizi o comportare un notevole miglioramento di tali prodotti.

Le attività del primo e del secondo compito del progetto consistono precisamente nel testare in modo numerico e sperimentale alcune serie di procedimenti nuovi al fine di poterli integrare in importanti miglioramenti tecnologici di alcuni elementi degli elicotteri. La Commissione ritiene pertanto che tali compiti costituiscano attività di ricerca industriale ai sensi della disciplina R & S.

L'allegato della disciplina R & S definisce le attività di sviluppo precompetitive come la concretizzazione dei risultati della ricerca industriale in un piano, un progetto o un disegno per prodotti, processi produttivi o servizi nuovi, modificati o migliorati, compresa la creazione di un primo prototipo non idoneo a fini commerciali.

Le attività dei compiti 3, 4 e 5 del progetto riguardano, secondo le autorità italiane, l'applicazione dei risultati dei compiti precedenti e quindi dei risultati della ricerca industriale. Comprendono in particolare la realizzazione di un certo numero di apparecchi dimostrativi o prototipi di sottosistemi o di sistemi interi e la convalida sperimentale delle soluzioni concettuali innovatrici.

La Commissione rileva però che alcune importanti tecnologie che le autorità italiane hanno indicato che saranno oggetto di una prima applicazione sperimentale in tali compiti, come il carrello d'atterraggio retrattile a ruote, il mozzo del rotore principale in titanio con forcella e pale in composito e con cuscinetti elastomerici, e i motori dotati di un controllo FADEC interamente automatico, sono presenti su un altro modello dell'elicottero della società Agusta, l'A 109 Power.

Allo stesso modo, l'elicottero A 119 Koala, anch'esso della società Agusta, è dotato di pale a estremità doppia paraboliche.

L'A 109 Power è stato certificato nel maggio 1996 e consegnato ai primi clienti nel dicembre 1996. L'A 119 Koala è stato invece certificato nel dicembre 1999.

Dato che il progetto di ricerca A 109 D/E/F secondo le autorità italiane è iniziato nel marzo 1996 ed è durato due anni, terminando quindi nel 1998, e dato che i compiti 3, 4 e 5 di per sé vengono effettuati verso la fine del progetto, la Commissione esprime dubbi sul fatto che le tecnologie in questione all'epoca della realizzazione del progetto siano veramente state in una condizione tale da non poter essere utilizzate commercialmente o industrialmente, poiché alcune di esse erano già utilizzate in elicotteri commerciali, mentre altre stavano per essere utilizzate rapidamente, l'anno successivo. La Commissione esprime quindi dubbi sul fatto che tutte le attività dei compiti 3, 4 e 5 possano essere considerate attività di sviluppo precompetitive ai sensi della disciplina.

2. Effetto d'incentivazione

I punti 6.1-6.5 della disciplina R & S enunciano l'effetto d'incentivazione di cui è necessario provare l'esistenza affinché un aiuto concesso ad attività di R & S possa essere considerato compatibile:

«6.1. Gli aiuti di Stato alla R & S devono incentivare le imprese a intraprendere attività di R & S supplementari, che si aggiungano a quelle da esse normalmente svolte nel quadro delle loro attività correnti. Esse possono inoltre incoraggiare le imprese che non svolgono attività di R & S a intraprenderne. Quando tale effetto di incentivazione non risulta chiaramente, la Commissione potrà considerare questi aiuti meno favorevolmente di quanto avvenga d'abitudine.

[...]

6.5. La Commissione attribuirà particolare importanza alle condizioni di cui ai punti 6.2 e 6.3:

— nel caso di singoli progetti elaborati da grandi imprese che effettuano ricerche prossime al mercato.»

In considerazione di quanto precede, la Commissione esprime inoltre dubbi riguardo all'effetto d'incentivazione degli aiuti. Infatti, se le tecnologie sviluppate esistevano già in tutto o in parte sugli apparecchi commercializzati o sul punto di esserlo, non risulta chiara la necessità dell'intervento statale per il loro inserimento sui modelli A 109 D, E ed F.

Inoltre, secondo le informazioni di cui dispone la Commissione, il programma A 109 D sarebbe iniziato nell'ottobre 1994 e sarebbe quindi stato sospeso per essere trasformato nel programma A 109 E, un cui prototipo avrebbe volato per la prima volta l'8 febbraio 1995. L'apparecchio sarebbe stato esposto al Salone aeronautico di Le Bourget nel giugno 1995. Questo calendario non è compatibile con quello descritto dalle autorità italiane, secondo le quali il programma si sarebbe svolto nel periodo 1996-1998.

In ogni caso, secondo le autorità italiane, la richiesta di aiuto per il programma è stata effettuata dalla società Agusta il 23 febbraio 1996, vale a dire oltre un anno dopo il primo volo dell'apparecchio. In base alla prassi costante della Commissione, è poco probabile che tale situazione sia compatibile con il fatto che l'aiuto di Stato abbia avuto un effetto d'incentivazione sul progetto.

Progetto n. 2 — A 109 X**1. Fasi della ricerca**

Il progresso tecnologico più importante realizzato grazie a questo progetto consiste in un sistema posteriore anticoppia «Fan in Fin» che garantisce un maggior livello di resistenza agli scontri. L'insieme dei progressi sperimentati in questo programma permetterebbe alla Agusta di partecipare alla gara per l'immissione sul mercato di una nuova famiglia di elicotteri leggeri bimotori da 3 tonnellate con migliori prestazioni di volo (autonomia, velocità, carico utile), meno rumorosi e meno inquinanti (grazie alla riduzione del consumo di carburante), più affidabili e più sicuri.

Tuttavia, prevalgono considerazioni meno ottimistiche constatando che il progetto A 109 X è il seguito logico — con maggiori ambizioni tecnologiche — del programma di ricerca e sviluppo A 109 D/E/F.

L'allegato I della disciplina R & S definisce la ricerca industriale come la ricerca pianificata o indagini critiche miranti ad acquisire nuove conoscenze, così che queste conoscenze possano essere utili per mettere a punto nuovi prodotti, processi produttivi o servizi o comportare un notevole miglioramento di tali prodotti.

Le attività del primo e del secondo compito del progetto consistono precisamente nel testare in modo numerico e sperimentale alcune serie di procedimenti nuovi al fine di poterli integrare in importanti miglioramenti tecnologici di alcuni elementi degli elicotteri. La Commissione ritiene pertanto che tali compiti costituiscano attività di ricerca industriale ai sensi della disciplina R & S.

L'allegato della disciplina R & S definisce le attività di sviluppo precompetitive come la concretizzazione dei risultati della ricerca industriale in un piano, un progetto o un disegno per prodotti, processi produttivi o servizi nuovi, modificati o migliorati, compresa la creazione di un primo prototipo non idoneo a fini commerciali.

Le attività dei compiti 3, 4 e 5 del progetto riguardano, secondo le autorità italiane, l'applicazione dei risultati dei compiti precedenti e quindi dei risultati della ricerca industriale. Comprendono in particolare la realizzazione di un certo numero di apparecchi dimostrativi o prototipi di sottosistemi o di sistemi interi e la convalida sperimentale delle soluzioni concettuali innovatrici.

La Commissione rileva che alcuni risultati delle attività di ricerca e sviluppo si basano su una cooperazione con istituti e stabilimenti di ricerca come le Università di Milano (Politecnico), Pisa, Roma, Cassino, Trento, Trieste e anche centri di ricerca come il CIRA (Capua, Napoli), il CERMET-Centro Regionale Metalli (S. Lazzaro di Savena, Bologna), il CNR e l'Istituto dei Materiali Avanzati di Ispra (Varese), ai quali sono affidati alcuni compiti in misura non precisata. Inoltre, gli studi sui turbomotori sono effettuati dalla società canadese Pratt & Whitney, con la quale la Agusta ha firmato un accordo di cooperazione.

Come per il programma A 109 D/E/F, la Commissione rileva inoltre che alcune tecnologie importanti, che secondo le autorità italiane sono state oggetto di una prima applicazione sperimentale in tali compiti, sono presenti sui modelli A 109 Power e A 119 Koala.

Il progetto di ricerca A 109 X iniziò nel gennaio 1999, durò tre anni e finì quindi nel dicembre 2001. I suoi risultati potrebbero ripercuotersi su altre versioni migliorate degli apparecchi A 109 Power e A 119 Koala o essere utilizzati per sviluppare nuovi apparecchi con prestazioni migliori. Ciò costituisce un elemento positivo nella valutazione della Commissione.

Tuttavia, la Commissione può accettare che tutte le attività dei compiti 3, 4 e 5 siano considerate attività di sviluppo precompetitivo ai sensi della disciplina soltanto a condizione che le autorità italiane siano in grado di spiegare perché le particolarità del progetto A 109 X ne fanno un programma di ricerca e

sviluppo distinto rispetto ai progetti A 109 Power, A 119 Koala e A 109 D/E/F.

2. Effetto d'incentivazione

Visto quanto precede, la Commissione può ritenere che la necessità del sostegno statale al progetto A 109 X sia provata soltanto a condizione che le autorità italiane siano in grado di differenziarlo precisamente — a livello sia degli obiettivi che delle attività precompetitive — dal progetto A 109 D/E/F dal punto di vista logico e cronologico.

Progetto n. 5 — MD 95

Osservazioni generali relative ai progetti MD 95 e MD 11

La Commissione constata una certa confusione tra i due progetti, per esempio per quanto riguarda l'attività di concezione (10 % del progetto MD 95), le attività tecniche non legate all'attività produttiva che costituisce l'obiettivo del progetto e le attività di sviluppo precompetitive dei progetti MD 95 e MD 11, nei quali i procedimenti (metodi di fabbricazione) e l'organizzazione del ciclo produttivo sembrano molto mescolati. Constata inoltre l'esistenza di un numero relativamente alto di aspetti comuni fra i due progetti.

Altri punti deboli si ritrovano nella presentazione fatta dalle autorità italiane per quanto riguarda la ripartizione dell'aiuto per tema, che resta poco chiara, e soprattutto a causa dell'assenza di storia dell'evoluzione tecnologica della società che consenta di misurare i progressi ottenuti dai progetti MD 95 e MD 11 rispetto alla situazione di partenza.

Infine, in mancanza di una quantificazione dello sforzo di ricerca riguardo soltanto alle aerostutture e non alle attività degli altri poli dell'Alenia, non è possibile valutare positivamente l'effetto d'incentivazione dell'aiuto.

1. Fasi della ricerca

L'allegato I della disciplina R & S definisce la ricerca industriale come la ricerca pianificata o indagini critiche miranti ad acquisire nuove conoscenze, così che queste conoscenze possano essere utili per mettere a punto nuovi prodotti, processi produttivi o servizi o comportare un notevole miglioramento di tali prodotti.

La Commissione esprime riserve riguardo alla classificazione adottata dalle autorità italiane a causa della mancanza di precisione nella descrizione dei vari sottocompiti.

Infatti, il compito n. 1 (metodo di concezione innovatore) sembra consistere piuttosto in un'attività di routine di formazione rapida del personale mediante l'acquisto di software, svolta senza alcun contatto con laboratori di ricerca e senza essere in rapporto apparente con la grande quantità di risorse umane impiegate (circa 50 ingegneri permanenti nei due anni di durata del progetto). In compenso, il compito n. 2 (produzione — assemblaggio «senza utensileria») sembra equilibrato rispetto alla quantità di personale qualificato, ma potrebbe anche rientrare nell'attività di routine dell'azienda in quanto il suo aspetto applicativo (simulazione della sequenza dell'assemblaggio) sembra essere molto vicino alla semplice creazione di una banca dati.

La Commissione non può escludere a priori che le attività dei compiti nn. 1 e 2 possano essere qualificate come ricerca industriale ai sensi della disciplina R & S, ma ritiene che tale classificazione dovrebbe essere giustificata in base ad argomentazioni tecniche più salde. Visto quanto precede, la Commissione esprime dubbi a questo proposito.

L'allegato della disciplina R & S definisce le attività di sviluppo precompetitive come la concretizzazione dei risultati della ricerca industriale in un piano, un progetto o un disegno per prodotti, processi produttivi o servizi nuovi, modificati o migliorati, compresa la creazione di un primo prototipo non idoneo a fini commerciali.

Le attività dei compiti 3, 4 e 5 del progetto riguardano secondo le autorità italiane lo sviluppo di metodi di produzione e rientrano nella definizione comunitaria di sviluppo precompetitivo.

In particolare, i compiti n. 3 e 4 si prefiggono di aumentare la flessibilità del processo produttivo e di ridurre i ritardi dei cicli di produzione.

La Commissione ritiene che le attività del compito n. 3 (procedimenti automatizzati di produzione di grandi pannelli) rientrino soltanto in piccola parte nella definizione comunitaria di sviluppo precompetitivo. Infatti, mentre la fase di analisi e di identificazione dei compiti — abbastanza breve — corrisponde a questa definizione e rientra quindi nella ricerca, la fase di costituzione di una banca dati di fabbricazione e di identificazione dei compiti e dei pezzi — abbastanza lunga — sembra avere un carattere di routine.

La Commissione ritiene che una parte delle attività del compito n. 4 (organizzazione del ciclo di produzione) possano rientrare parzialmente nella definizione comunitaria di sviluppo precompetitivo, in particolare le attività riguardanti la riduzione dei tempi di trasporto/movimentazione mediante l'ottimizzazione delle liste di montaggio e il controllo di qualità effettuato dal controllo dimensionale delle procedure. In compenso, il nuovo procedimento di controllo degli indici di qualità non si giustifica come sviluppo precompetitivo sulla base delle informazioni disponibili. Rimangono dubbi rispetto all'elevato numero di persone (43 ingegneri ogni anno) per tutte le attività di cui sopra e al volume dell'investimento tecnico e umano nell'attività di ottimizzazione delle liste di montaggio.

La Commissione rileva che soltanto una parte relativamente ridotta delle attività dei compiti n. 3 e 4 può essere considerata rientrante nello sviluppo precompetitivo ed esprime pertanto riserve in proposito. Inoltre, esprime dubbi riguardo al grande volume di investimento tecnico e umano nelle attività del compito n. 4, che è difficile da accettare in base alle informazioni disponibili.

La Commissione ritiene che le attività del compito n. 5 (gestione della produzione mediante modifiche di software che consentono di includere un indice supplementare nei pezzi fabbricati) non rientra nella definizione comunitaria di sviluppo precompetitivo in quanto sembra piuttosto costituire un'attività di routine che può essere considerata, tutt'al più, un'applicazione industriale e non una vera attività di ricerca.

In considerazione di quanto precede, la Commissione esprime dubbi:

- per il compito n. 1: sulla natura di ricerca industriale di tutte le attività;
- per il compito n. 2: sulla natura di ricerca industriale di tutte le attività;
- per il compito n. 3: sulla natura di sviluppo precompetitivo della maggioranza delle attività;
- per il compito n. 4: sulla natura di sviluppo precompetitivo della maggioranza delle attività e sul volume dell'investimento tecnico e umano in tutte le attività, che pare eccessivo;
- per il compito n. 5: sulla natura di sviluppo precompetitivo di tutte le attività, che non sembrano rientrare nella R & S.

In compenso la Commissione ritiene che:

- per i compiti n. 3 e 4, una parte delle attività possa rientrare nella definizione di sviluppo precompetitivo.

2. Effetto d'incentivazione

La Commissione ritiene che l'effetto d'incentivazione non sia stato provato, in quanto:

- a) a parte alcune eccezioni, gran parte delle misure previste dall'aiuto non sono quantificabili come sviluppo precompetitivo mentre alcune di esse sembrano rientrare nelle attività di routine dell'azienda e altre ancora rientrano piuttosto in applicazioni industriali dei risultati;
- b) l'aiuto contempla tutte le spese normali di R & S di un'azienda aeronautica efficiente (spese di funzionamento normale per l'intera società Alenia e non soltanto per le aerostutture);
- c) il bilancio sembra abbastanza elevato rispetto al giro d'affari dell'azienda (12 % in quattro anni) se misurato rispetto alle spese di R & S sul giro d'affari di un'azienda media (10 %). Ciò supera il livello medio dello sforzo di R & S di un'azienda classica.

Progetto n. 7 — MD 11

1. Fasi della ricerca

L'allegato della disciplina R & S definisce le attività di sviluppo precompetitive come la concretizzazione dei risultati della ricerca industriale in un piano, un progetto o un disegno per prodotti, processi produttivi o servizi nuovi, modificati o migliorati, compresa la creazione di un primo prototipo non idoneo a fini commerciali.

La Commissione rileva che soltanto una parte relativamente ridotta dei compiti nn. 1, 2 e 3 possono rientrare nello sviluppo precompetitivo.

Infatti, la maggior parte dei compiti citati — costituzione di banche dati di fabbricazione e di identificazione dei compiti e dei pezzi — sembra rientrare fra le attività di routine dell'azienda.

La Commissione ritiene che le attività del compito n. 1 (automazione del processo di concezione-produzione) rientrino soltanto in piccola parte nella definizione comunitaria di sviluppo precompetitivo. Infatti, mentre la fase di analisi e di identificazione dei compiti — abbastanza breve — corrisponde a questa definizione e rientra quindi nella ricerca, la fase di costituzione di una banca dati di fabbricazione e di identificazione dei compiti e dei pezzi — abbastanza lunga — sembra avere un carattere di routine.

La Commissione ritiene che le attività del compito n. 2 (metodi di controllo e verifica dell'utensileria) possano rientrare nella definizione comunitaria di sviluppo precompetitivo. Invece, l'alto numero di addetti (15 ingegneri ogni anno) le sembra sproporzionato rispetto alle attività di cui sopra.

La Commissione ritiene che le attività del compito n. 3 (qualificazione operativa di nuovi procedimenti industriali per la realizzazione di strutture «lavorate») rientrino soltanto in piccola parte nella definizione comunitaria di sviluppo precompetitivo. Infatti, mentre la fase di analisi e di identificazione dei compiti — abbastanza breve — corrisponde a questa definizione e rientra quindi nella ricerca, la fase di costituzione di una banca dati di fabbricazione e di identificazione dei compiti e dei pezzi — abbastanza lunga — sembra avere un carattere di routine.

La Commissione ritiene che le attività del compito n. 4 (automazione dei sistemi di gestione tecnica della produzione) non rientri nella definizione comunitaria di sviluppo precompetitivo in quanto, in base alle informazioni disponibili, sembra costituire piuttosto un'attività di routine che può essere considerata tutt'al più un'applicazione industriale e non una vera attività di ricerca. Il volume del lavoro per questo compito sembra invece eccessivo rispetto al tipo di attività.

In considerazione di quanto precede, la Commissione esprime dubbi:

- per il compito n. 1: sulla natura di sviluppo precompetitivo di tutte le attività;
- per il compito n. 3: sulla natura di sviluppo precompetitivo della maggior parte delle attività;
- per il compito n. 4: sulla natura di sviluppo precompetitivo di tutte le attività, che non sembrano rientrare nella R & S.

In compenso, ritiene che:

- per il compito n. 2: le attività in questione possono rientrare nella definizione di sviluppo precompetitivo;
- per il compito n. 3: una piccola parte delle attività possono rientrare nella definizione di sviluppo precompetitivo.

2. Effetto d'incentivazione

Per quanto riguarda l'effetto d'incentivazione, al progetto MD 11 si applicano le stesse considerazioni fatte a proposito del progetto MD 95.

Progetto n. 8 — DO 328 e Progetto n. 9 — DO 328 EC

Osservazioni generali relative ai progetti DO 328 e DO 328 EC

La Commissione osserva una forte somiglianza fra i due progetti, in quanto l'obiettivo è comune: messa a punto di nuovi metodi di concezione e di nuovi materiali, realizzazione di prototipi di strutture di fusoliera.

La somiglianza si ritrova a più livelli: negli aspetti più propriamente tecnici, nella struttura dei compiti di ricerca, nei mezzi utilizzati e negli obiettivi scientifici.

A fini di maggiore chiarezza di presentazione, la Commissione ha considerato i progetti DO 328 e DO 328 EC come un unico progetto. Le considerazioni riguardanti le fasi della ricerca, l'effetto d'incentivazione e il livello dell'aiuto si riferiscono quindi ai due progetti e sono ugualmente e identicamente valide in entrambi i casi.

In questo contesto, i compiti 1 del progetto DO 328 e 1 del progetto DO 328 EC (fase di concezione) saranno considerati un unico compito 1 «ricerca industriale», mentre — per la parte «sviluppo precompetitivo» (fase di sperimentazione) — i compiti 2 del progetto DO 328 e 2 del progetto DO 328 EC, i compiti 3 del progetto DO 328 e 3 del progetto DO 328 EC e il compito 4 del progetto DO 328 EC sono stati riuniti rispettivamente in nuovi compiti denominati nn. 2, 3 e 4.

Il nuovo «compito 1» rappresenta il [...] % dei due progetti, il «compito 2» il [...] %, il «compito 3» il [...] % e il «compito 4» l' [...] %.

Come nel caso dei progetti realizzati dalla Alenia (MD 95 e MD 11), le informazioni fornite dalle autorità italiane sono molto ridotte e poco chiare per quanto riguarda: a) la cronistoria dell'attività dell'azienda nel settore interessato; b) i volumi dei vari poli di attività della società Aermacchi.

1. Fasi della ricerca

L'allegato I della disciplina R & S definisce la ricerca industriale come la ricerca pianificata o indagini critiche miranti ad acquisire nuove conoscenze, così che queste conoscenze possano essere utili per mettere a punto nuovi prodotti, processi produttivi o servizi o comportare un notevole miglioramento di tali prodotti.

La Commissione esprime riserve riguardo alla classificazione adottata dalle autorità italiane, soprattutto nel passaggio dalla presentazione generale della Aermacchi alle fasi specifiche del progetto.

Infatti, il compito n. 1 (ricerca sui materiali compositi e sui metodi di concezione, scelta delle tecnologie) presenta una buona definizione tecnica degli obiettivi che — con altri elementi come la cooperazione con l'ambiente scientifico universitario — sembra confermare a prava vista che si tratti di «ricerca industriale».

In compenso, altri elementi — l'incertezza sull'investimento reale⁽³⁰⁾, l'altissimo numero di risorse umane mobilitate per questo progetto⁽³¹⁾, la caratterizzazione di alcune attività come «prossime alla fase di fabbricazione», la scomparsa di uno strumento molto importante quale il banco di prova per valutare l'impatto degli uccelli in volo — pesano piuttosto negativamente sulla valutazione di tutta questa fase.

In mancanza di precisazioni su questi elementi nelle informazioni disponibili per la valutazione, la Commissione — senza poter escludere a priori che le attività del compito n. 1 possano essere classificate come «ricerca industriale» ai sensi della disciplina R & S — ritiene che questa classificazione dovrebbe essere giustificata in base ad argomentazioni tecniche più salde. In considerazione di quanto precede, la Commissione esprime dubbi in proposito.

I compiti nn. 2, 3, e 4 del progetto riguardano attività di dimostrazione sperimentale degli studi effettuati nella fase n. 1 e rientrano (secondo le autorità italiane) nella definizione comunitaria di «sviluppo precompetitivo».

In particolare, il compito n. 2 intende introdurre i progressi ottenuti nei laboratori durante la fase n. 1 nei cicli di produzione dei componenti della fusoliera, il compito n. 3 riguarda la realizzazione di prototipi di sottoinsiemi sviluppati nella fase precedente e la necessaria utensileria, mentre il compito n. 4 — che richiede minori risorse — consiste nel realizzare due strutture di dimostrazione della fusoliera.

La Commissione rileva che la descrizione dei tre compiti classificati come «sviluppo precompetitivo» contenuta nell'informazione fornita dalle autorità italiane è particolarmente ridotta e non le ha permesso di confermare la classificazione proposta. Inoltre, i compiti di cui sopra presentano forti legami con la prima fase di ricerca industriale e mobilitano un numero di ingegneri (150 per tre anni) che sembra eccessivo per attività sperimentali.

Per le ragioni di cui sopra e in base alle informazioni disponibili, la Commissione non può accettare che le attività dei compiti nn. 2, 3 e 4 possano essere considerate sviluppo precompetitivo ed esprime dubbi in proposito.

2. Effetto d'incentivazione

La Commissione ritiene che l'effetto d'incentivazione non sia stato provato in quanto:

- il progetto non può essere classificato con certezza come «sviluppo precompetitivo»;
- l'aiuto riguarda tutte le spese normali di R & S di un'azienda aeronautica efficiente (spese di funzionamento normale per l'intera società e non soltanto per le aerostutture);
- il livello dell'aiuto presenta notevoli variazioni nel corso del periodo dell'investimento per i due progetti considerati insieme (è compreso fra il [...] e il [...] % per cinque anni, 1994-1998) e pare elevato rispetto al giro d'affari dell'azienda (11 % in media) se misurato in rapporto alle

spese di R & S sul giro d'affari di una azienda classica ([...] %). Si può affermare a grandi linee che la ripartizione fra R & S dichiarata e sostegno pubblico è abbastanza disuguale, anche se la prima si situa più o meno allo stesso livello dell'aiuto ([...]). Questa cifra corrisponde in valore assoluto alle attività di ricerca dell'azienda e le supera anche ([...]). Inoltre, le attività devono riferirsi a tutti i poli dell'Aermacchi, contrariamente a quanto avviene per i progetti della Alenia (MD 95 e MD 11). Questo livello pare eccessivo anche rispetto a un solo progetto (DO 328 + DO 328 EC), a condizione che l'impressione della Commissione di un'unità reale dei due progetti Aermacchi sia confermata dall'evidenza fornita ulteriormente dalle autorità italiane.

4. CONCLUSIONE

La Commissione ritiene che l'aiuto concesso a 11 progetti di R & S sia illegale, in quanto l'Italia non ha rispettato gli obblighi di cui all'articolo 88, paragrafo 3 del trattato CE, concedendo l'aiuto prima della notifica, contrariamente alle disposizioni della disciplina R & S applicabile e alla decisione della Commissione del 14.5.1986.

Vista la pertinente disciplina R & S — e tenendo conto sia delle fasi della ricerca in questione che dell'effetto d'incentivazione degli aiuti — la valutazione ha portato alle conclusioni seguenti.

Per i progetti avviati prima del febbraio 1996 (progetti nn. 10, 11, 12 e 13)

In base alle disposizioni della disciplina R & S del 1986, la Commissione ritiene che gli aiuti concessi ai progetti nn. 10, 11, 12 e 13 siano compatibili con l'articolo 87, paragrafo 3, lettera c) del trattato CE.

Per il progetto n. 6 — Elicottero militare [...]

Dal momento che questo tipo di prodotto ricade nella lista di cui agli articoli 296, paragrafo 1, lettera b) e 296, paragrafo 2 del Trattato CE, la Commissione non apprezza la misura nell'ambito del presente procedimento ai sensi della normativa sugli aiuti di Stato.

Per i progetti avviati dopo il febbraio 1996 (progetti nn. 2, 4, 5, 7, 8 e 9)

La Commissione nutre dubbi sulla compatibilità dei progetti nn. 2, 4, 5, 7, 8 e 9 — o loro parti — con l'attuale disciplina R & S.

Per quanto concerne i particolari di ciascun progetto specifico di R & S, la Commissione esprime dubbi riguardo alla compatibilità degli aspetti seguenti.

1. Fasi della ricerca

Progetto n. 2 — A 109 X

La Commissione esprime dubbi sul fatto che tutte le attività dei compiti 3, 4 e 5 possano essere considerate attività di sviluppo precompetitivo ai sensi della disciplina.

⁽³⁰⁾ Non è chiaro se si tratta della preparazione dei test e dei metodi di fabbricazione o dell'analisi delle proprietà dei materiali.

⁽³¹⁾ Si può calcolare una media di 78 ingegneri per due anni.

Progetto n. 4 — A 109 D/E/F

La Commissione esprime dubbi sul fatto che tutte le attività dei compiti 3, 4 e 5 possano essere considerate attività di sviluppo precompetitivo ai sensi della disciplina.

Progetto n. 5 — MD 95

La Commissione esprime dubbi sul fatto che tutte le attività dei compiti 1 e 2 possano essere considerate attività di ricerca industriale ai sensi della disciplina.

La Commissione esprime dubbi sul fatto che tutte le attività dei compiti 3, 4 e 5 possano essere considerate attività di sviluppo precompetitivo ai sensi della disciplina.

Progetto n. 7 — MD 11

La Commissione esprime dubbi sul fatto che tutte le attività dei compiti 1, 3 e 4 possano essere considerate attività di sviluppo precompetitivo ai sensi della disciplina.

Progetto n. 8 — DO 328 e Progetto n. 9 — DO 328 EC

La Commissione esprime dubbi sul fatto che tutte le attività dei compiti 2, 3 e 4 possano essere considerate attività di sviluppo precompetitivo ai sensi della disciplina.

2. Effetto d'incentivazione**Progetto n. 2 — A 109 X**

La Commissione esprime dubbi anche sull'effetto d'incentivazione dell'aiuto.

Progetto n. 4 — A 109 D/E/F

La Commissione esprime dubbi anche sull'effetto d'incentivazione dell'aiuto.

Progetto n. 5 — MD 95

La Commissione esprime dubbi anche sull'effetto d'incentivazione dell'aiuto.

Progetto n. 7 — MD 11

La Commissione esprime dubbi anche sull'effetto d'incentivazione dell'aiuto.

Progetto n. 8 — DO 328 e Progetto n. 9 — DO 328 EC

La Commissione esprime dubbi anche sull'effetto d'incentivazione dell'aiuto.

Per quanto riguarda gli altri aspetti e compiti ⁽³²⁾ dei progetti nn. 2, 4, 5, 7, 8 e 9, la Commissione non solleva obiezioni sulla loro compatibilità.

La Commissione ha pertanto deciso:

- che l'aiuto concesso ai progetti nn. 1 e 3 non richiedeva una notifica preventiva, in quanto è inferiore alle soglie applicabili alle notifiche dei singoli aiuti di R & S;
- di non sollevare obiezioni per quanto riguarda gli aiuti concessi ai progetti nn. 10, 11, 12 e 13;
- di non adottare decisioni ai sensi degli articoli 87 e 88 del trattato CE per quanto riguarda il progetto n. 6, in quanto esso rientra nel campo d'applicazione dell'articolo 296 (ex articolo 223) del trattato CE in materia di difesa militare;
- di avviare la procedura di cui all'articolo 88, paragrafo 2 del trattato CE riguardo agli aiuti concessi ai progetti nn. 2, 4, 5, 7, 8 e 9 — o loro parti — per quanto concerne sia le fasi della ricerca che l'effetto d'incentivazione dell'aiuto.

La Commissione, nell'ambito del procedimento di cui all'articolo 88, paragrafo 2 del trattato CE, invita l'Italia ad inviare osservazioni e a fornire qualsiasi informazione utile ai fini della valutazione della misura e in particolare della definizione della fase della ricerca in cui si colloca, entro un mese dalla data di ricezione della presente. Invita inoltre le autorità italiane a trasmettere senza indugio copia della presente lettera ai potenziali beneficiari dell'aiuto.

La Commissione richiama l'attenzione delle autorità italiane sul fatto che l'articolo 88, paragrafo 3 del trattato CE ha effetto sospensivo e che l'articolo 14 del regolamento (CE) n. 659/1999 del Consiglio stabilisce che ogni aiuto illegale può essere oggetto di recupero presso il beneficiario.

La Commissione comunica all'Italia che informerà gli interessati attraverso la pubblicazione della presente lettera e di una sintesi della stessa sulla *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*. Informerà inoltre gli interessati nei paesi EFTA firmatari dell'accordo SEE attraverso la pubblicazione di un avviso nel supplemento SEE della *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea* e informerà infine l'Autorità di Vigilanza EFTA inviandole copia della presente. Tutti gli interessati anzidetti saranno invitati a presentare le loro osservazioni entro un mese dalla data di detta pubblicazione.“.

⁽³²⁾ Vedi la «Valutazione».

Genehmigung staatlicher Beihilfen gemäß den Artikeln 87 und 88 des EG-Vertrags

Vorhaben, gegen die von der Kommission keine Einwände erhoben werden

(2004/C 16/03)

(Text von Bedeutung für den EWR)

Datum der Annahme des Beschlusses: 29.10.2003

Mitgliedstaat: Deutschland

Beihilfe Nr.: N 116/03

Titel: Forschungsprojekt „Lithographieverfahren für nanoelektronische Komponenten“

Zielsetzung: Förderung von FuE im Bereich der Lithographie

Rechtsgrundlage: Haushaltsgesetz Sektion 30 Kapitel 6 (Einzelplan), für den Geschäftsbereich des Bundesministeriums für Bildung und Forschung mit Fachtitel Elektronik (68317) finanziert

Haushaltsmittel: 104 Mio. EUR über vier Jahre

Beihilfeintensität oder -höhe: Die Intensitäten sind für die einzelnen Teilvorhaben unterschiedlich. Die Gesamtbeihilfeintensität von 36 % wird nicht überschritten, selbst wenn in Einzelfällen Aufschläge gewährt werden.

Die Beihilfeintensität erhöht sich um:

- 10 Prozentpunkte, wenn die Beihilfe an KMU vergeben wird;
- 10 Prozentpunkte, wenn die Beihilfe an Unternehmen in Fördergebieten nach Artikel 87 Absatz 3 Buchstabe a) vergeben wird;
- 10 Prozentpunkte, wenn die Beihilfe für Vorhaben gewährt wird, die im Rahmen einer echten grenzübergreifenden Zusammenarbeit von mindestens zwei unabhängigen Partnern aus verschiedenen Mitgliedstaaten und/oder im Rahmen einer echten Zusammenarbeit zwischen Unternehmen und öffentlichen Forschungseinrichtungen durchgeführt werden.

Insgesamt — einschließlich der Aufschläge — höchstens 75 % für industrielle Forschung und 50 % für vorwettbewerbliche Entwicklung

Laufzeit: Vier Jahre von der Genehmigung durch die Kommission an gerechnet

Andere Angaben: Hintergrundinformationen zur Beihilfe N 388/02

Die rechtsverbindliche(n) Sprachfassung(en) des Beschlusses, aus der/denen alle vertraulichen Angaben gestrichen wurden, finden Sie unter folgender Internet-Adresse:

http://europa.eu.int/comm/secretariat_general/sgb/state_aids

Datum der Annahme des Beschlusses: 12.12.2003

Mitgliedstaat: Spanien

Beihilfe Nr.: N 168/03

Titel: Änderung der Beihilferegelung N 633/2000 (Ausbildungsbeihilfen)

Zielsetzung: Ausbildungsförderung

Rechtsgrundlage: Orden de 14 de enero de 2000 por la que se aprueban las bases reguladoras que han de regir las subvenciones relativas a las acciones de formación ocupacional y a fines de carácter ocupacional que promueve la Dirección General de Ocupación del Departamento de Trabajo de la Generalitat de Cataluña

Haushaltsmittel: 18 684 641 EUR

Beihilfeintensität oder -höhe: Großunternehmen: 50 % für allgemeine und 25 % für spezifische Ausbildungsmaßnahmen; KMU: 35 % für allgemeine und 70 % für spezifische Ausbildungsmaßnahmen

Laufzeit: Bis zum 31. Dezember 2006

Die rechtsverbindliche(n) Sprachfassung(en) des Beschlusses, aus der/denen alle vertraulichen Angaben gestrichen wurden, finden Sie unter folgender Internet-Adresse:

http://europa.eu.int/comm/secretariat_general/sgb/state_aids

Datum der Annahme des Beschlusses: 6.10.2003

Mitgliedstaat: Vereinigtes Königreich (Wales)

Beihilfe Nr.: N 281/03

Titel: Beihilferegelung „Rettungs- und Umstrukturierungsbeihilfen für Wales“

Zielsetzung: Rettung und Umstrukturierung von Unternehmen in allen Wirtschaftszweigen mit Ausnahme der Stahlindustrie, Landwirtschaft, Aquakultur und Fischerei

Rechtsgrundlage: Welsh Development Agency Act 1975 (as amended)

Haushaltsmittel: Jährlich 7 Mio. GBP (ca. 10,1 Mio. EUR)

Beihilfeintensität oder -höhe: Bis zu 10 Mio. EUR pro begünstigtem Unternehmen

Laufzeit: Bis Ende 2009

Andere Angaben: Jährlicher Bericht

Die rechtsverbindliche(n) Sprachfassung(en) des Beschlusses, aus der/denen alle vertraulichen Angaben gestrichen wurden, finden Sie unter folgender Internet-Adresse:

http://europa.eu.int/comm/secretariat_general/sgb/state_aids

Datum der Annahme des Beschlusses: 10.12.2003

Mitgliedstaat: Vereinigtes Königreich

Beihilfe Nr.: N 282/03

Titel: Breitband-Projekt ACCESS (Cumbria)

Zielsetzung: Bereitstellung von Hochgeschwindigkeits-Breitband-Diensten in ländlichen und abgelegenen Gegenden des Vereinigten Königreichs

Rechtsgrundlage: 5(1) of the Regions Development Agency Act 1998

Laufzeit: Drei Jahre, mögliche Verlängerung um höchstens zwei Jahre

Die rechtsverbindliche(n) Sprachfassung(en) des Beschlusses, aus der/denen alle vertraulichen Angaben gestrichen wurden, finden Sie unter folgender Internet-Adresse:

http://europa.eu.int/comm/secretariat_general/sgb/state_aids

Datum der Annahme des Beschlusses: 12.11.2003

Mitgliedstaat: Deutschland

Beihilfe Nr.: N 296/03

Titel: Liquiditätsfond II Berlin

Zielsetzung: Hilfe in Form von Darlehen für die Umstrukturierung von KMU in Schwierigkeiten

Rechtsgrundlage: Richtlinie für den Liquiditätsfonds II Berlin

Haushaltsmittel: 25 Mio. EUR

Beihilfeintensität oder -höhe: Grundsätzlich bis zu 1 Mio. EUR, in begründeten Ausnahmefällen bis zu 2,5 Mio. EUR pro begünstigtem Unternehmen

Laufzeit: Bis zum 30. September 2013

Die rechtsverbindliche(n) Sprachfassung(en) des Beschlusses, aus der/denen alle vertraulichen Angaben gestrichen wurden, finden Sie unter folgender Internet-Adresse:

http://europa.eu.int/comm/secretariat_general/sgb/state_aids

Datum der Annahme des Beschlusses: 1.12.2003

Mitgliedstaat: Frankreich (Überseische Departements)

Beihilfe Nr.: N 422/03

Titel: FIRM — Martinique

Zielsetzung: Rechtsgrundlage

Rechtsgrundlage: Docup Martinique 2000-2006 + appel d'offres + mandat de gestion

Haushaltsmittel: 12,3 Mio. EUR, davon 7,316 Millionen aus Mitteln des Conseil Régional

Beihilfeintensität oder -höhe: Teils Betriebsbeihilfen, teils Wagniskapital; Intensität: ca. 5 % NSÄ

Laufzeit: Bis zum 31. Dezember 2006

Die rechtsverbindliche(n) Sprachfassung(en) des Beschlusses, aus der/denen alle vertraulichen Angaben gestrichen wurden, finden Sie unter folgender Internet-Adresse:

http://europa.eu.int/comm/secretariat_general/sgb/state_aids

Datum der Annahme des Beschlusses: 11.11.2003

Mitgliedstaat: Frankreich

Beihilfe Nr.: N 442/03

Titel: Ausbildungsbeihilfe zugunsten von Matra/Romorantin

Zielsetzung: Ausbildungsförderung in der Kfz-Industrie

Rechtsgrundlage: Einzelbeihilfe

Haushaltsmittel: 5,003 Mio. EUR

Beihilfeintensität oder -höhe: 1,407 Mio. EUR

Laufzeit: 2003

Die rechtsverbindliche(n) Sprachfassung(en) des Beschlusses, aus der/denen alle vertraulichen Angaben gestrichen wurden, finden Sie unter folgender Internet-Adresse:

http://europa.eu.int/comm/secretariat_general/sgb/state_aids

Datum der Annahme des Beschlusses: 10.12.2003

Mitgliedstaat: Italien

Beihilfe Nr.: N 717/02

Titel: Ermäßigung der Verbrauchsteuern für Biokraftstoffe

Zielsetzung: Förderung des Umweltschutzes

Rechtsgrundlage: Legge finanziaria 2001

Beihilfeintensität oder -höhe: Jährlich 12 911 000 EUR (o. MwSt.)

Laufzeit: Drei Jahre

Andere Angaben: Zusage Italiens, die Produktionskosten jährlich zu überwachen und die Beihilferegulierung gegebenenfalls zu ändern, wenn es zu einer Überkompensation kommt

Die rechtsverbindliche(n) Sprachfassung(en) des Beschlusses, aus der/denen alle vertraulichen Angaben gestrichen wurden, finden Sie unter folgender Internet-Adresse:

http://europa.eu.int/comm/secretariat_general/sgb/state_aids

Datum der Annahme des Beschlusses: 10.12.2003

Mitgliedstaat: Frankreich (Fördergebiet gemäß Artikel 87 Absatz 3 Buchstabe a))

Beihilfe Nr.: N 96a/03

Titel: Programmgesetz für Überseegebiete — Titel I: Beschäftigungsförderungsmaßnahmen

Zielsetzung:

Regionalbeihilfe:

1. Befreiung von den Arbeitgeberbeiträgen zur Sozialversicherung,
2. Hilfen für die Einstellung von Jungakademikern,
3. Berufseinstiegsverträge

Rechtsgrundlage: Loi de programmation pour l'Outre Mer

Haushaltsmittel: Maßnahme 1: 37 200 000 EUR jährlich; Maßnahme 2: 1 752 000 EUR im Jahre 2003; 2 628 000 EUR im Jahre 2004; 3 504 000 EUR im Jahre 2005; Maßnahme 3: 35 388 687 EUR im Jahre 2003

Beihilfeintensität oder -höhe: Betriebsbeihilfe

Laufzeit: 15 Jahre — Genehmigung bis Ende 2006

Die rechtsverbindliche(n) Sprachfassung(en) des Beschlusses, aus der/denen alle vertraulichen Angaben gestrichen wurden, finden Sie unter folgender Internet-Adresse:

http://europa.eu.int/comm/secretariat_general/sgb/state_aids

Datum der Annahme des Beschlusses: 11.11.2003

Mitgliedstaat: Frankreich

Beihilfe Nr.: N 96b/03

Titel: Programmgesetz für die Überseegebiete — Titel II: steuerliche Investitionsbeihilfen

Zielsetzung: Regionalentwicklung. Bemerkungen: Investitions- und Betriebsbeihilfen

Rechtsgrundlage: Articles 199 *undecies* A et B, 217 *bis* modifié, 217 *undecies* du Code Général des Impôts

Haushaltsmittel: 171 000 000 EUR. Bemerkungen: Dieser Betrag entspricht den Mehrkosten durch die Änderungen gegenüber der geltenden Regelung

Beihilfeintensität oder -höhe: Artikel 199j Abschnitt B: 50 bis 70 %, Artikel 217j: 33,33 %

Laufzeit: 15 Jahre — Genehmigung bis Ende 2006

Die rechtsverbindliche(n) Sprachfassung(en) des Beschlusses, aus der/denen alle vertraulichen Angaben gestrichen wurden, finden Sie unter folgender Internet-Adresse:

http://europa.eu.int/comm/secretariat_general/sgb/state_aids

Datum der Annahme des Beschlusses: 27.2.2002

Mitgliedstaat: Niederlande

Beihilfe Nr.: NN 35/02

Titel: Staatliche Maßnahme zur Versicherung für den Luftfahrtsektor gegen Risiken im Zusammenhang mit Krieg

Zielsetzung: Einrichtung einer der vor dem 11. September 2001 bestehenden vergleichbaren Versicherungsdeckung gegen die Risiken „Krieg“ und „Terrorismus“ zugunsten von Luftfahrt- und anderen Unternehmen des Luftfahrtsektors in den Niederlanden

Rechtsgrundlage:

- Verzekeringsovereenkomst luchtvaartuigen op basis van artikel 4 van de Zee- en luchtverzekeringwet van 1939
- Garantieovereenkomst tussen de staat en dienstenleveranciers in de luchtvaartsector

Haushaltsmittel: Vom Staat gestellte Versicherungen

Laufzeit: Zunächst vom 24. September 2001 bis 24. Oktober 2001

Andere Angaben: Diese Regelung wird für den Zeitraum vom 24. Oktober bis zum 31. Dezember im Rahmen dieser Beihilfe verlängert und notifiziert

Die rechtsverbindliche(n) Sprachfassung(en) des Beschlusses, aus der/denen alle vertraulichen Angaben gestrichen wurden, finden Sie unter folgender Internet-Adresse:

http://europa.eu.int/comm/secretariat_general/sgb/state_aids

Genehmigung staatlicher Beihilfen gemäß den Artikeln 87 und 88 des EG-Vertrags**Vorhaben, gegen die von der Kommission keine Einwände erhoben werden**

(2004/C 16/04)

(Text von Bedeutung für den EWR)

Datum der Annahme des Beschlusses: 16.12.2003**Mitgliedstaat:** Vereinigtes Königreich**Beihilfe Nr.:** N 464/03**Titel:** Company Neutral Revenue Support Scheme (CNRS)**Zielsetzung:** Förderung des Einsatzes intermodaler Ladeeinheiten im Schienenverkehr**Rechtsgrundlage:** Transport Act 2000, Section 211**Haushaltsmittel:** 32 Mio. EUR für 2004/05, 33 Mio. EUR für 2005/06, 34 Mio. EUR für 2006/07**Laufzeit:** 3 Jahre

Die rechtsverbindliche(n) Sprachfassung(en) des Beschlusses, aus der/denen alle vertraulichen Angaben gestrichen wurden, finden Sie unter folgender Internet-Adresse:

http://europa.eu.int/comm/secretariat_general/sgb/state_aids

Datum der Annahme des Beschlusses: 10.12.2003**Mitgliedstaat:** Frankreich**Beihilfe Nr.:** N 84/03**Titel:** Beihilferegelung der ADEME für Forschung und Entwicklung**Zielsetzung:** Finanzierung von FuE-Vorhaben auf den Gebieten Energie, Luftverschmutzung, Abfallbewirtschaftung und Lärmschutz**Rechtsgrundlage:** Délibération du Conseil d'administration n° 02-7-9 du 12 décembre 2002 intitulée «systèmes d'aides à la recherche et au développement»**Haushaltsmittel:** Zwischen 50 und 60 Mio. EUR jährlich**Beihilfeintensität oder -höhe:**

— 100 % für FuE-Vorhaben in öffentlichen, nicht gewinnorientierten Forschungseinrichtungen

— 50 % für industrielle Forschungsprojekte und 25 % für vorwettbewerbliche Entwicklungstätigkeiten.

Aufschläge für KMU (10 Prozentpunkte), Vorhaben in Fördergebieten (10 Prozentpunkte in Gebieten gemäß Buchstabe a), 5 Prozentpunkte in Gebieten gemäß Buchstabe b)) und Vorhaben im Bereich der grenzübergreifenden Zusammenarbeit

Laufzeit: Bis zum 31. Dezember 2005**Andere Angaben:** Frankreich hat sich verpflichtet, einen Jahresbericht vorzulegen

Die rechtsverbindliche(n) Sprachfassung(en) des Beschlusses, aus der/denen alle vertraulichen Angaben gestrichen wurden, finden Sie unter folgender Internet-Adresse:

http://europa.eu.int/comm/secretariat_general/sgb/state_aids

Angaben der Mitgliedstaaten über staatliche Beihilfen, die auf der Grundlage der Verordnung der Kommission (EG) Nr. 68/2001 vom 12. Januar 2001 über die Anwendung der Artikel 87 und 88 EG-Vertrag auf Ausbildungsbeihilfen gewährt werden

(2004/C 16/05)

(Text von Bedeutung für den EWR)

Beihilfe Nr.: XT 21/03

Mitgliedstaat: Italien

Region: Venetien

Bezeichnung der Beihilferegelung bzw. bei Einzelbeihilfen

Name des begünstigten Unternehmens: Art. 9 L. 236/93 der Verfügung des Ministeriums für Arbeit und Soziales vom 21.12.2001 über die Finanzierung von unternehmens-, sektor- und gebietsspezifischen Ausbildungsprogrammen. Mittelausstattung

Rechtsgrundlage: DGR n. 1726 del 28.6.2002 e DGR n. 354 del 14.2.2003. In der mit Beschluss der Regionalregierung DGR 1726/2002 genehmigten Ausschreibung war vorgesehen, dass die Projekte gemäß den „De-minimis“-Vorschriften nach Maßgabe der Verordnung (EG) Nr. 69/2001 über die Anwendung der Artikel 87 und 88 EG-Vertrag auf „De-minimis“-Beihilfen einzureichen seien (Abl. L 10 vom 13.1.2001, S. 30).

Für die Wirtschaftsbereiche, die nicht unter die „De-minimis“-Regeln gemäß Artikel 1 Buchstabe a), b) und c) der Verordnung (EG) Nr. 69/2001 fallen, sowie für die Wirtschaftsbereiche Verkehr, Landwirtschaft, Fischerei und Aquakultur war die Regelung gemäß Verordnung (EG) Nr. 68/2001 der Kommission vom 12. Januar 2001 über die Anwendung der Artikel 87 und 88 EG-Vertrag auf Ausbildungsbeihilfen (Abl. L 10 vom 13.1.2001, S. 30) vorgesehen.

Um einen Ausschluss des Projekts zu vermeiden, musste bei dessen Vorlage eindeutig angegeben werden, unter welche der in Artikel 4 der Verordnung (EG) Nr. 68/2001 genannten Bedingungen das Projekt fällt, und es mussten die betreffenden Kofinanzierungssätze spezifiziert werden. Die Projekte, bei denen ein Verstoß gegen die Bestimmungen des genannten Artikels 4 festgestellt werden sollte, würden als nicht beihilfefähig angesehen, da sie die Kofinanzierungsquote nicht in hinreichender Weise einhalten

Voraussichtliche jährliche Kosten der Regelung bzw. Gesamtbetrag der einem Unternehmen gewährten Einzelbeihilfe: 9 370 593,98 EUR, ohne private Beteiligung (umfasst auch den Anteil im Rahmen der Regelung nach Maßgabe der Verordnung (EG) Nr. 69/2001)

Beihilfehchstintensität: Gemäß den Bestimmungen von Artikel 4 der Verordnung (EG) Nr. 68/2001 vom 12. Januar 2001.

Um einen Ausschluss des Projekts zu vermeiden, muss bei dessen Vorlage eindeutig angegeben werden, unter welche der in Artikel 4 der Verordnung (EG) Nr. 68/2001 genannten Bedingungen das Projekt fällt, und es müssen die betreffenden Kofinanzierungssätze spezifiziert werden. Die Projekte, bei denen ein Verstoß gegen die Bestimmungen des genannten Artikels 4 festgestellt wird, werden als nicht beihilfefähig angesehen

hen, da sie die Kofinanzierungsquote nicht in hinreichender Weise einhalten.

Nachfolgend werden die in dem Beschluss der Regionalregierung DGR 1726/2002 vorgesehenen höchstzulässigen Sätze für die Finanzierung durch die öffentliche Hand aufgeführt:

	Höchstzulässige Sätze für die Finanzierung durch die öffentliche Hand	Spezifische Ausbildungsmaßnahmen	Allgemeine Ausbildungsmaßnahmen
Großunternehmen	a) außerhalb von vorrangigen Fördergebieten	25 %	50 %
	b) innerhalb von vorrangigen Fördergebieten gemäß Artikel 87 Absatz 3 Buchstabe c)	30 %	55 %
KMU	c) außerhalb von vorrangigen Fördergebieten	35 %	70 %
	d) innerhalb von vorrangigen Fördergebieten gemäß Artikel 87 Absatz 3 Buchstabe c)	40 %	75 %

N.B. Die oben aufgeführten Prozentsätze werden für Investitionen für die Bildung benachteiligter Personen um 10 % erhöht (gemäß den Bestimmungen der Verordnung (EG) Nr. 68/2001)

Jedes vorgelegte Projekt darf lediglich auf eine der unter den Buchstaben a) bis d) oben genannten Regelungen Bezug nehmen.

Nach Maßgabe der Verordnung (EG) Nr. 68/2001 sind die unterschiedlichen vorgesehenen Maßnahmen wie folgt zu unterteilen:

1. Spezifische Ausbildungsmaßnahmen: Ausbildungsmaßnahmen, die vom Inhalt her in erster Linie unmittelbar am dem gegenwärtigen oder zukünftigen Arbeitsplatz des Beschäftigten in dem begünstigten Unternehmen verwendbar sind und mit denen Qualifikationen vermittelt werden, die nicht oder nur in begrenztem Umfang auf andere Unternehmen oder Arbeitsbereiche übertragbar sind;
2. Allgemeine Ausbildungsmaßnahmen: Ausbildungsmaßnahmen, die vom Inhalt her nicht ausschließlich oder hauptsächlich an dem gegenwärtigen oder zukünftigen Arbeitsplatz des Beschäftigten in dem begünstigten Unternehmen verwendbar sind, sondern mittels derer auf andere Unternehmen und Arbeitsfelder übertragbare Qualifikationen erworben werden, durch die sich die Vermittelbarkeit des Arbeitnehmers deutlich verbessert. Eine allgemeine Ausbildungsmaßnahme liegt z. B. vor,

— wenn sie von mehreren unabhängigen Firmen gemeinsam organisiert ist oder von den Beschäftigten anderer Betriebe in Anspruch genommen werden kann oder

- wenn sie von einer Behörde oder einer öffentlichen Einrichtung oder sonstigen Organen oder Gremien, die hierzu von einem Mitgliedstaat der Gemeinschaft ermächtigt wurden, anerkannt, bescheinigt oder validiert wurde.

Jedes Projekt darf lediglich auf eine der unter den Buchstaben a) bis d) unter Punkt 1) und 2) genannten Regelungen Bezug nehmen; ferner sind die Merkmale des gewählten Ausbildungsmodells eindeutig zu erläutern

Bewilligungszeitpunkt: 14. Februar 2003

Laufzeit der Regelung bzw. Auszahlung der Einzelbeihilfe: 31. März 2004

Zweck der Beihilfe: Mit den Beihilfen soll die Durchführung von Weiterbildungsprojekten gefördert werden, die von Unternehmen auf vertraglicher Basis vorgeschlagen werden. Die Ausbildungsprojekte betreffen Arbeitnehmer von Unternehmen, die unter die Beihilferegelung gemäß Artikel 12 des Gesetzes Nr. 160/1975 fallen, geändert durch Artikel 25 des Rahmengesetzes Nr. 845/1978 über die berufliche Ausbildung und nachfolgende Änderungen

Betroffene Wirtschaftssektoren: Ausgenommen sind Wirtschaftsbereiche, die nicht unter die „De-minimis“-Regeln gemäß Artikel 1 Buchstabe a), b) und c) der Verordnung (EG) Nr. 69/2001 fallen, sowie Verkehr, Landwirtschaft, Fischerei und Aquakultur

Name und Anschrift der Bewilligungsbehörde:

Regione del Veneto
Giunta regionale
Dorsoduro 3901
I-30100 Venezia

Beihilfe Nr.: XT 32/03

Mitgliedstaat: Portugal

Region: Portugal (Festland)

Bezeichnung der Beihilferegelung bzw. bei Einzelbeihilfen
Name des begünstigten Unternehmens: Maßnahme zur Förderung der beruflichen Bildung (Operationelles Programm Landwirtschaft und Entwicklung des ländlichen Raums — QCA III)

Rechtsgrundlage: Portaria n.º 547/2003, publicada no Diário da República, II série, de 14.5.2003

Voraussichtliche jährliche Kosten der Regelung bzw. Gesamtbetrag der einem Unternehmen gewährten Einzelbeihilfe: 1 000 000 EUR/Jahr

Beihilfemaximalintensität:

Spezifische Ausbildung:

Großunternehmen — 25 % plus Aufschläge (Artikel 4 der Verordnung (EG) Nr. 68/2001)

KMU — 35 % plus Aufschläge (Artikel 4 der Verordnung (EG) Nr. 68/2001)

Allgemeine Ausbildung:

Großunternehmen — 50 % plus Aufschläge (Artikel 4 der Verordnung (EG) Nr. 68/2001)

KMU — 70 % plus Aufschläge (Artikel 4 der Verordnung (EG) Nr. 68/2001)

Bewilligungszeitpunkt: Mai 2003 — Veröffentlichung der oben genannten Regelung im Amtsblatt (Diário da República)

Laufzeit der Regelung bzw. Auszahlung der Einzelbeihilfe: Geltungsdauer des QCA III (Förderrahmen der Gemeinschaft — 31. Dezember 2006)

Zweck der Beihilfe: Verbesserung der Kenntnisse und Qualifikation der in der Landwirtschaft beschäftigten Personen

Betroffene Wirtschaftssektoren: Landwirtschaft und Entwicklung des ländlichen Raums. Anwendungsbereich der Verordnung (EG) Nr. 1257/99 des Rates vom 17. Mai 1999

Name und Anschrift der Bewilligungsbehörde:

Gestor do PO Agricultura e Desenvolvimento Rural
Praça do Comércio
PT-1149-010 Lisboa

Sonstige Auskünfte: Beihilfen von über 100 000 EUR werden begünstigten Gewerbebetrieben über einen Zeitraum von drei Jahren gewährt

Angaben der Mitgliedstaaten über staatliche Beihilfen, die auf der Grundlage der Verordnung der Kommission (EG) Nr. 70/2001 vom 12. Januar 2001 über die Anwendung der Artikel 87 und 88 EG-Vertrag auf staatliche Beihilfen an kleine und mittlere Unternehmen gewährt werden

(2004/C 16/06)

(Text von Bedeutung für den EWR)

Beihilfe Nr.: XS 46/03

Mitgliedstaat: Italien

Region: Venetien

Bezeichnung der Beihilferegelung bzw. bei Einzelbeihilfen

Name des begünstigten Unternehmens: Finanzierung der Kosten von Beratungsleistungen, technischer Hilfe und spezieller Schulung des Personals zur Anpassung der Arbeitsabläufe an Qualitätsgrundsätze und -normen

Rechtsgrundlage: Art. 4 della legge regionale del Veneto n. 3 del 28.1.1997, in Bollettino ufficiale della Regione Veneto n. 9 del 1997

Voraussichtliche jährliche Kosten der Regelung bzw. Gesamtbetrag der einem Unternehmen gewährten Einzelbeihilfe: 4 423 500 EUR

Beihilfemaximalintensität: 50 % der Kosten der externen Beratungsleistungen, wobei der höchstzulässige Zuschuss für jede einzelne Initiative 15 000 EUR beträgt

Bewilligungszeitpunkt: Die Beihilfe kann ab folgendem Zeitpunkt bewilligt werden: 5. Dezember 2002

Laufzeit der Regelung bzw. Auszahlung der Einzelbeihilfe:

Frist für die Gewährung der Beihilfe: 31. Dezember 2002. Vorläufig geplanter Zeitpunkt für die letzte Auszahlung: 31. Dezember 2004

Zweck der Beihilfe: Mit der Beihilfe soll die breit angelegte Umsetzung von betrieblichen Qualitätssicherungssystemen in KMU mit Geschäftssitz in der Region Venetien gefördert werden

Betroffene Wirtschaftssektoren: Alle Wirtschaftsbereiche, ausgenommen:

- Tätigkeiten in Verbindung mit der Herstellung, Verarbeitung und Vermarktung der Erzeugnisse nach Anhang I EG-Vertrag
- exportbezogene Tätigkeiten;
- Bergbau und Stahlindustrie;
- Kunstfaserindustrie;
- Kfz-Industrie;
- Verkehr (mit Ausnahme der ISTAT-Codes 602, 6021, 6022, 6023, 6024, 6025, 631, 6311, 6312, 632, 6321);
- Schiffbau;
- Fischerei;

— Handel, Tourismus und Dienstleistungen nach Maßgabe des Gesetzes der Region Venetien Nr. 16 vom 10. April 1998 (Amtsblatt der Region B.U.R. Nr. 33/1998) betreffend „Interventi regionali a favore della qualità e dell'innovazione nei settori del commercio, del turismo e dei servizi“ (Regionale Maßnahmen zur Verbesserung der Qualität und Förderung der Innovation in Handel, Tourismus und Dienstleistungen)

Name und Anschrift der Bewilligungsbehörde:

Regione Veneto
Giunta regionale
Palazzo Balbi
Dorsoduro 3901
I-30100 Venezia

Sonstige Auskünfte: Die vorliegende Beihilferegelung ist nicht anwendbar auf Investitionen, die 1,5 Mio. EUR überschreiten.

Die Beihilferegelung gilt nicht für exportbezogene Tätigkeiten, d. h. Beihilfen, die unmittelbar mit den ausgeführten Mengen, der Errichtung und dem Betrieb eines Vertriebsnetzes oder den laufenden Ausgaben einer Exporttätigkeit in Zusammenhang stehen, und auch nicht für Tätigkeiten, die von der Verwendung heimischer Erzeugnisse zu Lasten von Importwaren abhängig gemacht werden.

Beihilfefähig sind nur die ab dem Zeitpunkt der Vorlage des Beihilfeantrags getätigten Ausgaben.

Die Bewilligung der Beihilfe erfolgt erst nach einer technischen, wirtschaftlichen und finanziellen Prüfung der folgenden Aspekte:

- Neuheit und Neuartigkeit der zu erwerbenden Kenntnisse;
- Nutzen dieser Kenntnisse für Produkt- und Prozessinnovationen mit Blick auf die Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit und Förderung der Entwicklung;
- Plausibilität und Relevanz der für die Projektdurchführung angegebenen Kosten;
- Zuverlässigkeit der vom antragstellenden Unternehmen angegebenen wirtschaftlichen Auswirkungen des Projekts.

Bei den externen Beratungsleistungen darf es sich nicht um Dienstleistungen handeln, die fortlaufend oder in regelmäßigen Abständen in Anspruch genommen werden oder zu den gewöhnlichen Betriebsausgaben des Unternehmens gehören. Eine weitere Bedingung für die Bewilligung der Beihilfe ist die Finanzierung der Investition durch eine Bank, die die Kreditwürdigkeit und die Entwicklungschancen des Unternehmens prüft

Beihilfe Nr.: XS 97/01

Mitgliedstaat: Italien

Region: Sizilien

Bezeichnung der Beihilferegelung bzw. bei Einzelbeihilfen
Name des begünstigten Unternehmens: Investitionsbeihilfen für KMU des Handelsbereichs

Rechtsgrundlage: Art. 60 della L.R. 23.12.2000 n. 32 e art. 113 della L.R. 3.5.2001 n. 6

Voraussichtliche jährliche Kosten der Regelung bzw. Gesamtbetrag der einem Unternehmen gewährten Einzelbeihilfe: 5 Mrd. ITL (Haushaltsjahr 2001)

Beihilfeshöchstintensität: 35 % NSÄ + 15 % BSÄ

Bewilligungszeitpunkt: nach Abschluss der Vereinbarung mit dem im Wege einer öffentlichen Ausschreibung ermittelten Rechtssubjekt

Laufzeit der Regelung bzw. Auszahlung der Einzelbeihilfe: bis 2006

Zweck der Beihilfe: Erleichterung des Zugangs kleiner und mittlerer Unternehmen zu Krediten

Betroffene Wirtschaftssektoren: Handel

Name und Anschrift der Bewilligungsbehörde:

Assessorato regionale Cooperazione, commercio, artigianato e pesca
Via degli Emiri n. 43
Palermo

Sonstige Auskünfte: Die Beihilfe besteht aus:

- a) zinsgünstigen Finanzierungen;
- b) Gebührenermäßigungen bei Leasinggeschäften;
- c) Zinsvergünstigungen bei Darlehen von Kreditinstituten;
- d) Kapitalverbilligungen bei den unter Buchstabe a), b) und c) erwähnten Investitionen

Beihilfe Nr.: XS 99/01

Mitgliedstaat: Italien

Region: Sizilien

Bezeichnung der Beihilferegelung bzw. bei Einzelbeihilfen
Name des begünstigten Unternehmens: Investitionshilfen für KMU aus dem Handwerksbereich

Rechtsgrundlage: Art. 48 L.R. 23.12.2000 n. 32 con modificazioni ed integrazioni apportate dall'art. 111, commi 1 e 2 della L.R. 3.5.2001 n. 6

Beihilfeshöchstintensität: 35 % NSÄ + 15 % BSÄ für kleine und mittlere Unternehmen

Bewilligungszeitpunkt: nach Abschluss der Vereinbarung mit dem im Wege einer öffentlichen Ausschreibung ermittelten Rechtssubjekt

Laufzeit der Regelung bzw. Auszahlung der Einzelbeihilfe: bis 2006

Zweck der Beihilfe: Unterstützung der KMU des Handwerksbereichs beim Bau neuer Labors oder bei der Umgestaltung oder Erweiterung bereits bestehender Labors

Betroffene Wirtschaftssektoren: Unternehmen des Handwerksbereichs, die nicht in den Bereichen Verarbeitung und Vermarktung von Agrarprodukten, Herstellung, Verarbeitung und Vermarktung von Fischerei- und/oder Aquakulturerzeugnissen, Verkehr, Eisen- und Stahlindustrie, Schiffbau, Herstellung von Synthetikfasern und Automobilindustrie tätig sind

Name und Anschrift der Bewilligungsbehörde:

Assessorato regionale Cooperazione, commercio, artigianato e pesca
Via degli Emiri n. 43
Palermo

Sonstige Auskünfte: Die Beihilfen können in folgender Form gewährt werden:

Alternativ: Kapitalverbilligungen, zinsgünstige Darlehen, zins- oder gebührenermäßigte Leistungen bei der Kreditaufnahme.

Gemischt: Kapitalverbilligungen bei zinsgünstiger Finanzierung, Kapitalverbilligungen mit Zinsvergünstigung und Gebührenermäßigungen

Mitteilung zu den Antidumpingmaßnahmen gegenüber den Einfuhren von Hartplatten mit Ursprung in unter anderem Polen in die Gemeinschaft: Änderung des Namens eines Unternehmens, für das ein unternehmensspezifischer Zollsatz gilt und von dem ein Verpflichtungsangebot angenommen wurde

(2004/C 16/07)

Für die Einfuhren von Hartplatten mit Ursprung in unter anderem Polen gelten endgültige Antidumpingzölle, die mit der Verordnung (EG) Nr. 194/1999 des Rates ⁽¹⁾, geändert durch die Verordnung (EG) Nr. 1899/2001 des Rates ⁽²⁾, eingeführt wurden.

Mit dem Beschluss Nr. 1999/71/EG der Kommission ⁽³⁾, geändert durch den Beschluss Nr. 2001/707/EG der Kommission ⁽⁴⁾, wurde ein Verpflichtungsangebot des polnischen Unternehmens Alpex-Karlino SA angenommen, für dessen Ausfuhren von Hartplatten in die Gemeinschaft mit der vorgenannten Verordnung ein unternehmensspezifischer Zollsatz von 22,4 % eingeführt worden war.

Das Unternehmen teilte der Kommission mit, dass es seinen Namen in Plyty-Karlino SA geändert habe. Das Unternehmen ersuchte die Kommission um Bestätigung, dass nach der Namensänderung sowohl der dem Unternehmen unter seinem vorherigen Namen Alpex-Karlino SA gewährte unternehmensspezifische Zollsatz als auch die von dem Unternehmen unter seinem vorherigen Namen Alpex-Karlino SA angebotene Verpflichtung für die unter die Verpflichtung fallenden Warentypen weiterhin gelten.

Die Kommission prüfte die übermittelten Angaben, aus denen hervorgeht, dass die Namensänderung die Tätigkeiten des Unternehmens im Zusammenhang mit der Herstellung, dem Verkauf und der Ausfuhr von Hartplatten nicht beeinflusst. Die Kommission zieht daher den Schluss, dass die Namensänderung die Feststellungen in der Verordnung (EG) Nr. 194/1999 des Rates und den Beschluss Nr. 1999/71/EG der Kommission in keiner Weise berührt. Da sich die Umstände nicht wesentlich geändert haben, ist die Bezugnahme auf Alpex-Karlino SA in Artikel 1 Absatz 2 und Artikel 2 Absatz 3 der Verordnung (EG) Nr. 194/1999 des Rates und in Artikel 1 Absatz 1 des Beschlusses Nr. 1999/71/EG der Kommission in Zukunft als Bezugnahme auf Plyty-Karlino SA zu verstehen.

Die ursprünglich dem Unternehmen Alpex-Karlino SA zugewiesenen Taric-Zusatzcodes 8479 und 8511 werden durch den Plyty-Karlino SA (ehem. Alpex-Karlino SA) zugewiesenen Taric-Zusatzcode A 501 ersetzt.

⁽¹⁾ ABl. L 22 vom 29.1.1999, S. 16.

⁽²⁾ ABl. L 261 vom 29.9.2001, S. 1.

⁽³⁾ ABl. L 22 vom 29.1.1999, S. 71.

⁽⁴⁾ ABl. L 261 vom 29.9.2001, S. 65.

Veröffentlichung der Entscheidungen der Mitgliedstaaten über die Erteilung oder den Widerruf von Betriebsgenehmigungen nach Artikel 13 Absatz 4 der Verordnung (EWG) Nr. 2407/92 über die Erteilung von Betriebsgenehmigungen an Luftfahrtunternehmen ⁽¹⁾ ⁽²⁾

(2004/C 16/08)

(Text von Bedeutung für den EWR)

ÖSTERREICH

Erteilte Betriebsgenehmigungen

Kategorie A: Betriebsgenehmigungen ohne die in Artikel 5 Absatz 7 Buchstabe a) der Verordnung (EWG) Nr. 2407/92 vorgesehene Beschränkung

Name des Luftfahrtunternehmens	Anschrift des Luftfahrtunternehmens	Berechtigt zur Beförderung von	Entscheidung rechtswirksam seit
AAA — Air Alps Aviation Alpenländisches Flugunternehmen Ges.mBH	Eduard-Bodem-Gasse 1 A-6020 Innsbruck	Fluggästen, Post, Fracht	14.11.2003
NL Luftfahrt GmbH	Objekt 610 A-1300 Wien-Flughafen	Fluggästen, Post, Fracht	28.11.2003

Kategorie B: Betriebsgenehmigungen mit der in Artikel 5 Absatz 7 Buchstabe a) der Verordnung (EWG) Nr. 2407/92 vorgesehenen Beschränkung

Name des Luftfahrtunternehmens	Anschrift des Luftfahrtunternehmens	Berechtigt zur Beförderung von	Entscheidung rechtswirksam seit
HELI AMBULANCE TEAM GmbH & Co. KG	Fürstenweg 180 A-6020 Innsbruck	Fluggästen, Post, Fracht	5.11.2003
Zenith Airways GmbH	Promenadenweg 8 A-2522 Oberwaltersdorf	Fluggästen, Post, Fracht	4.12.2003

Widerrufene Betriebsgenehmigungen

Kategorie B: Betriebsgenehmigungen mit der in Artikel 5 Absatz 7 Buchstabe a) der Verordnung (EWG) Nr. 2407/92 vorgesehenen Beschränkung

Name des Luftfahrtunternehmens	Anschrift des Luftfahrtunternehmens	Berechtigt zur Beförderung von	Entscheidung rechtswirksam seit
Hubschrauber Transport GmbH	Kranebitter Allee 24 A-6020 Innsbruck	Fluggästen, Post, Fracht	9.10.2003

⁽¹⁾ ABl. L 240 vom 24.8.1992, S. 1.

⁽²⁾ Mitgeteilt an die Europäische Kommission vor dem 31.12.2003.

Veröffentlichung der Entscheidungen der Mitgliedstaaten über die Erteilung oder den Widerruf von Betriebsgenehmigungen nach Artikel 13 Absatz 4 der Verordnung (EWG) Nr. 2407/92 über die Erteilung von Betriebsgenehmigungen an Luftfahrtunternehmen ⁽¹⁾ ⁽²⁾

(2004/C 16/09)

(Text von Bedeutung für den EWR)

SPANIEN

Erteilte Betriebsgenehmigungen

Kategorie A: Betriebsgenehmigungen ohne die in Artikel 5 Absatz 7 Buchstabe a) der Verordnung (EWG) Nr. 2407/92 vorgesehenen Beschränkung

Name des Luftfahrtunternehmens	Anschrift des Luftfahrtunternehmens	Berechtigt zur Beförderung von	Entscheidung rechtswirksam seit
MEDIT AIR, SA	Taquígrafo Martí, 15 — pta. 10 E-46005 Valencia	Fluggästen, Post, Fracht	15.10.2003

⁽¹⁾ ABl. L 240 vom 24.8.1992, S. 1.

⁽²⁾ Der Europäischen Kommission mitgeteilt vor dem 31.12.2003.

Veröffentlichung der Entscheidungen der Mitgliedstaaten über die Erteilung oder den Widerruf von Betriebsgenehmigungen nach Artikel 13 Absatz 4 der Verordnung (EWG) Nr. 2407/92 über die Erteilung von Betriebsgenehmigungen an Luftfahrtunternehmen ⁽¹⁾ ⁽²⁾

(2004/C 16/10)

(Text von Bedeutung für den EWR)

DEUTSCHLAND

Erteilte Betriebsgenehmigungen

Kategorie A: Betriebsgenehmigungen ohne die in Artikel 5 Absatz 7 Buchstabe a) der Verordnung (EWG) Nr. 2407/92 vorgesehenen Beschränkung

Name des Luftfahrtunternehmens	Anschrift des Luftfahrtunternehmens	Berechtigt zur Beförderung von	Entscheidung rechtswirksam seit
BONAIR Business Charter GmbH (vorher: BONAIR Business Charter & Bedarfsflüge GmbH)	General Aviation Terminal Ostallee D-85445 Oberding (vorher: Flughafen Köln/Bonn Halle 7 D-51147 Köln)	Fluggästen, Post, Fracht	16.10.2002

⁽¹⁾ ABl. L 240 vom 24.8.1992, S. 1.

⁽²⁾ Mitgeteilt an die Europäische Kommission vor dem 31.12.2003.

Kategorie B: Betriebsgenehmigungen mit der in Artikel 5 Absatz 7 Buchstabe a) der Verordnung (EWG) Nr. 2407/92 vorgesehenen Beschränkung

Name des Luftfahrtunternehmens	Anschrift des Luftfahrtunternehmens	Berechtigt zur Beförderung von	Entscheidung rechtswirksam seit
Augusta Air Luftfahrtunternehmen, Yachtcharter und Videogeräteverleih Hans Schneider e.K. (vorher: Augusta Air Luftfahrtunternehmen Hans Schneider)	Flughafenstraße 5 D-86169 Augsburg	Fluggästen, Post, Fracht	31.3.2003
Heli Transair GmbH	Postfach 11 02 D-63323 Egelsbach	Fluggästen, Post, Fracht	9.4.1999
Rieker AIR SERVICE Flugzeughandel und Charter GmbH (vorher: Rieker Airservice GmbH)	Flughafen Stuttgart LVT-Gebäude 104-108 D-70629 Leinfelden-Echterdingen (vorher: Postfach 23 03 28 D-70623 Stuttgart)	Fluggästen, Post, Fracht	22.3.2002
Usedomer Fluggesellschaft mbH	Flugplatz D-17449 Peenemünde (vorher: Flughafen Heringsdorf D-17419 Garz)	Fluggästen, Post, Fracht	10.10.2003

Änderung des Namens des Genehmigungsinhabers

Kategorie A: Betriebsgenehmigungen ohne die in Artikel 5 Absatz 7 Buchstabe a) der Verordnung (EWG) Nr. 2407/92 vorgesehene Beschränkung

Neuer Name	Anschrift des Luftfahrtunternehmens	Berechtigt zur Beförderung von	Entscheidung rechtswirksam seit
Hapag-Lloyd Express GmbH (vorher: Hapag-Lloyd Executive GmbH)	Benkendorffstraße 22 B D-30855 Langenhagen (vorher: Karl-Wiechert-Allee 4 D-30625 Hannover)	Fluggästen, Post, Fracht	2.5.2003

Bescheid erloschen

Kategorie B: Betriebsgenehmigungen mit der in Artikel 5 Absatz 7 Buchstabe a) der Verordnung (EWG) Nr. 2407/92 vorgesehenen Beschränkung

Name des Luftfahrtunternehmens	Anschrift des Luftfahrtunternehmens	Berechtigt zur Beförderung von	Entscheidung rechtswirksam seit
Jetline Aviation System GmbH	GAT Airport Stuttgart D-70629 Stuttgart	Fluggästen, Post, Fracht	8.10.2003

Keine Einwände gegen einen angemeldeten Zusammenschluss**(Sache COMP/M.3296 — Areva/Alstom T & D)**

(2004/C 16/11)

(Text von Bedeutung für den EWR)

Am 19. Dezember 2003 hat die Kommission entschieden, keine Einwände gegen den oben genannten angemeldeten Zusammenschluss zu erheben und ihn insofern als für mit dem Gemeinsamen Markt vereinbar zu erklären. Diese Entscheidung stützt sich auf Artikel 6 Absatz 1 Buchstabe b) der Verordnung (EWG) Nr. 4064/89 des Rates. Der vollständige Text der Entscheidung ist nur auf Englisch erhältlich und wird nach Herausnahme eventuell darin enthaltener Geschäftsgeheimnisse veröffentlicht. Er ist erhältlich

- auf Papier bei den Verkaufsstellen des Amtes für amtliche Veröffentlichungen der Europäischen Gemeinschaften (siehe letzte Umschlagseite);
- in Elektronikformat über die „CEN“-Version der CELEX-Datenbank unter der Dokumentennummer 303M3296. CELEX ist das EDV-gestützte Dokumentationssystem für Gemeinschaftsrecht.

Für mehr Informationen über CELEX-Abonnements wenden Sie sich bitte an folgende Stelle:

EUR-OP
Information, Marketing and Public Relations
2, rue Mercier
L-2985 Luxemburg
Tel.: (+352) 29 29-4 27 18, Fax: (+352) 29 29-4 27 09.

Keine Einwände gegen einen angemeldeten Zusammenschluss**(Sache COMP/M.3329 — Tchibo/Beiersdorf)**

(2004/C 16/12)

(Text von Bedeutung für den EWR)

Am 16. Dezember 2003 hat die Kommission entschieden, keine Einwände gegen den oben genannten angemeldeten Zusammenschluss zu erheben und ihn insofern als für mit dem Gemeinsamen Markt vereinbar zu erklären. Diese Entscheidung stützt sich auf Artikel 6 Absatz 1 Buchstabe b) der Verordnung (EWG) Nr. 4064/89 des Rates. Der vollständige Text der Entscheidung ist nur auf Deutsch erhältlich und wird nach Herausnahme eventuell darin enthaltener Geschäftsgeheimnisse veröffentlicht. Er ist erhältlich

- auf Papier bei den Verkaufsstellen des Amtes für amtliche Veröffentlichungen der Europäischen Gemeinschaften (siehe letzte Umschlagseite);
- in Elektronikformat über die „CDE“-Version der CELEX-Datenbank unter der Dokumentennummer 303M3329. CELEX ist das EDV-gestützte Dokumentationssystem für Gemeinschaftsrecht.

Für mehr Informationen über CELEX-Abonnements wenden Sie sich bitte an folgende Stelle:

EUR-OP
Information, Marketing and Public Relations
2, rue Mercier
L-2985 Luxemburg
Tel.: (+352) 29 29-4 27 18, Fax: (+352) 29 29-4 27 09.

III

(Bekanntmachungen)

EUROPÄISCHES PARLAMENT

Im Amtsblatt der Europäischen Union C 16 E veröffentlichte Sitzungsprotokolle vom 6. und 7. November 2002

(2004/C 16/13)

Diese Texte sind verfügbar in:

EUR-Lex: <http://europa.eu.int/eur-lex>

CELEX: <http://europa.eu.int/celex>

KOMMISSION

AUFHEBUNG EINER AUFFORDERUNG ZUR EINREICHUNG VON VORSCHLÄGEN

Beobachtungsstelle für die Beziehungen EU-Lateinamerika

(2004/C 16/14)

1. **Aufforderungskennnummer:** EuropeAid/117217/D/G/Multi
 2. **Zeitpunkt der Veröffentlichung:** 11. September 2003
 3. **Programm:** ALA
 4. **Auftraggeber/öffentlicher Auftraggeber:** Europäische Kommission
 5. **Sonstige Angaben:** Die Aufforderung ist ergebnislos geblieben, da keiner der Vorschläge den administrativen Anforderungen entsprach bzw. als förderungswürdig eingestuft wurde. Eine weitere Aufforderung wird im Jahr 2004 veröffentlicht.
-