

Έκδοση
στην ελληνική γλώσσα

Ανακοινώσεις και Πληροφορίες

<u>Ανακοίνωση αριθ.</u>	Περιεχόμενα	Σελίδα
	I Ανακοινώσεις	
	Επιτροπή	
2004/C 16/01	Ισοτιμίες του ευρώ	1
2004/C 16/02	Κρατική ενίσχυση — Ιταλία — Ενίσχυση C 61/03 (ex NN 42/01) — Legge Aeronautica n. 808/85 — Μεμονωμένα σχέδια E&A — Πρόσκληση για υποβολή παρατηρήσεων σύμφωνα με το άρθρο 88 παράγραφος 2 της συνθήκης ΕΚ ⁽¹⁾	2
2004/C 16/03	Έγκριση των κρατικών ενισχύσεων στο πλαίσιο των διατάξεων των άρθρων 87 και 88 της συνθήκης ΕΚ — Περιπτώσεις όπου η Επιτροπή δεν προβάλλει αντίρρηση ⁽¹⁾	22
2004/C 16/04	Έγκριση των κρατικών ενισχύσεων στο πλαίσιο των διατάξεων των άρθρων 87 και 88 της συνθήκης ΕΚ — Περιπτώσεις όπου η Επιτροπή δεν προβάλλει αντίρρηση ⁽¹⁾	25
2004/C 16/05	Πληροφορίες που διαβιβάζουν τα κράτη μέλη για τις κρατικές ενισχύσεις που χορηγούνται βάσει του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 68/2001 της Επιτροπής της 12ης Ιανουαρίου 2001 σχετικά με την εφαρμογή των άρθρων 87 και 88 της συνθήκης στις ενισχύσεις για επαγγελματική εκπαίδευση ⁽¹⁾	26
2004/C 16/06	Πληροφορίες που διαβιβάζουν τα κράτη μέλη για τις κρατικές ενισχύσεις που χορηγούνται βάσει του κανονισμού της Επιτροπής (ΕΚ) αριθ. 70/2001 της 12ης Ιανουαρίου 2001 σχετικά με την εφαρμογή των άρθρων 87 και 88 της συνθήκης στις κρατικές ενισχύσεις προς μικρές και μεσαίες επιχειρήσεις ⁽¹⁾	28
2004/C 16/07	Ανακοίνωση όσον αφορά τα μέτρα αντιντάμπινγκ που εφαρμόζονται στις εισαγωγές στην Κοινότητα ινοσανίδων καταγωγής, μεταξύ άλλων, Πολωνίας: τροποποίηση της επωνυμίας εταιρείας με ατομικό συντελεστή δασμού από την οποία έγινε αποδεκτή ανάληψη υποχρέωσης	30
2004/C 16/08	Δημοσίευση των αποφάσεων των κρατών μελών για τη χορήγηση ή την ανάκληση αδειών εκμετάλλευσης σύμφωνα με το άρθρο 13 παράγραφος 4 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 2407/92 περί της εκδόσεως αδειών των αερομεταφορέων ⁽¹⁾	31
2004/C 16/09	Δημοσίευση των αποφάσεων των κρατών μελών για τη χορήγηση ή την ανάκληση αδειών εκμετάλλευσης σύμφωνα με το άρθρο 13 παράγραφος 4 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 2407/92 περί της εκδόσεως αδειών των αερομεταφορέων ⁽¹⁾	32

<u>Ανακοίνωση αριθ.</u>	Περιεχόμενα (συνέχεια)	Σελίδα
2004/C 16/10	Δημοσίευση των αποφάσεων των κρατών μελών για τη χορήγηση ή την ανάκληση αδειών εκμετάλλευσης σύμφωνα με το άρθρο 13 παράγραφος 4 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 2407/92 περί της εκδόσεως αδειών των αερομεταφορέων ⁽¹⁾	32
2004/C 16/11	Μη διατύπωση αντιρρήσεων σε μια κοινοποιηθείσα συγκέντρωση (Υπόθεση COMP/M.3296 — Areva/Alstom T & D) ⁽¹⁾	34
2004/C 16/12	Μη διατύπωση αντιρρήσεων σε μια κοινοποιηθείσα συγκέντρωση (Υπόθεση COMP/M.3329 — Tchibo/Beiersdorf) ⁽¹⁾	34

II Προπαρασκευαστικές πράξεις

.....

III Πληροφορίες

Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο

2004/C 16/13	Συνοπτικά πρακτικά της συνεδρίασης της 6 και 7 Νοεμβρίου 2002 που δημοσιεύθηκαν στην Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης C 16 E	35
--------------	---	----

Επιτροπή

2004/C 16/14	Ακύρωση μίας Πρόσκλησης Υποβολής Προτάσεων — Παρατηρητήριο των σχέσεων Ευρωπαϊκής Ένωσης-Λατινικής Αμερικής	36
--------------	---	----



⁽¹⁾ Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ

I

(Ανακοινώσεις)

ΕΠΙΤΡΟΠΗ

Ισοτιμίες του ευρώ ⁽¹⁾**21 Ιανουαρίου 2004**

(2004/C 16/01)

1 ευρώ =

Νομισματική μονάδα		Ισοτιμία	Νομισματική μονάδα		Ισοτιμία
USD	δολάριο ΗΠΑ	1,2607	LVL	λετονικό λατ	0,6711
JPY	ιαπωνικό γιεν	134,86	MTL	μαλτέζικη λίρα	0,4299
DKK	δανική κορόνα	7,4472	PLN	πολωνικό ζλότι	4,7083
GBP	λίρα στερλίνα	0,69	ROL	ρουμανικό λεί	41 048
SEK	σουηδική κορόνα	9,1639	SIT	σλοβενικό τόλαρ	237,4
CHF	ελβετικό φράγκο	1,5691	SKK	σλοβακική κορόνα	40,585
ISK	ισλανδική κορόνα	86,95	TRL	τουρκική λίρα	1 677 660
NOK	νορβηγική κορόνα	8,64	AUD	αυστραλιανό δολάριο	1,6328
BGN	βουλγαρικό λεβ	1,9558	CAD	καναδικό δολάριο	1,6313
CYP	κυπριακή λίρα	0,58672	HKD	δολάριο Χονγκ Κονγκ	9,7931
CZK	τσεχική κορόνα	32,77	NZD	νεοζηλανδικό δολάριο	1,8741
EEK	εσθονική κορόνα	15,6466	SGD	δολάριο Σιγκαπούρης	2,1428
HUF	ουγγρικό φιορίνι	263,85	KRW	νοτιοκορεατικό γουόν	1 498,22
LTL	λιθουανικό λίτας	3,4529	ZAR	νοτιοαφρικανικό ραντ	8,9635

(¹) Πηγή: Ισοτιμίες αναφοράς που δημοσιεύονται από την Ευρωπαϊκή Κεντρική Τράπεζα.

ΚΡΑΤΙΚΗ ΕΝΙΣΧΥΣΗ — ΙΤΑΛΙΑ

Ενίσχυση C 61/03 (ex NN 42/01) — Legge Aeronautica n. 808/85 — Μεμονωμένα σχέδια E&A

Πρόσκληση για υποβολή παρατηρήσεων σύμφωνα με το άρθρο 88 παράγραφος 2 της συνθήκης ΕΚ

(2004/C 16/02)

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

Με επιστολή της 1ης Οκτωβρίου 2003 που αναδημοσιεύεται στην αυθεντική γλώσσα του κειμένου της επιστολής στις σελίδες που ακολουθούν την παρούσα περίληψη, η Επιτροπή κοινοποίησε στην Ιταλία την απόφασή της να κινήσει τη διαδικασία του άρθρου 88, παράγραφος 2, της συνθήκης ΕΚ σχετικά με την προαναφερθείσα ενίσχυση.

Τα ενδιαφερόμενα μέρη μπορούν να υποβάλουν τις παρατηρήσεις τους επί των ενισχύσεων για τις οποίες η Επιτροπή κινεί τη διαδικασία μέσα σε ένα μήνα από την ημερομηνία δημοσίευσης της παρούσας περίληψης και της επιστολής που ακολουθεί, στην ακόλουθη διεύθυνση:

Commission européenne
Direction générale de la concurrence
Greffé des Aides d'État
J-70
B-1049 Bruxelles
Φαξ (32-2) 296 12 42

Οι παρατηρήσεις αυτές θα κοινοποιηθούν στην Ιταλία. Το απόρρητο της ταυτότητας του ενδιαφερόμενου μέρους που υποβάλει τις παρατηρήσεις μπορεί να ζητηθεί γραπτώς, με μνεία των σχετικών λόγων.

ΠΕΡΙΛΗΨΗ

1. ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ

Στην Ιταλία οι ενισχύσεις που χορηγούνται σε μεμονωμένα σχέδια E&A στην αεροναυτική βιομηχανία βασίζονται σε υφιστάμενο καθεστώς, δεδομένου ότι τα σχέδια επιτρέπονται βάσει του Legge αριθ. 808/85 («Interventi per lo sviluppo e l'accrescimento di competitività delle industrie operanti nel settore aeronautico»), που εγκρίθηκε στις 24 Δεκεμβρίου 1985. Το εν λόγω καθεστώς εγκρίθηκε από την Επιτροπή στις 14 Μαΐου 1986, η οποία στη συνέχεια πρότεινε κατάλληλα μέτρα σύμφωνα με το άρθρο 88, παράγραφος 1 της συνθήκης ΕΚ.

Στην απόφασή της η Επιτροπή υπενθυμίζει την ανάγκη κοινοποίησης όλων των μεμονωμένων ενισχύσεων που υπερβαίνουν το ισχύον όριο των 20 εκατ. ECU όσον αφορά τις επενδυτικές δαπάνες, και παραπέμπει επίσης στο σημείο 5.5 του κοινοτικού πλαισίου των κρατικών ενισχύσεων στην έρευνα και ανάπτυξη. Ωστόσο, η Ιταλία δεν κοινοποίησε μεμονωμένα σχέδια E&A που υπερβαίνουν το εν λόγω όριο, παρά τη σχετική υποχρέωσή της.

Μετά την υποβολή καταγγελίας, η Ιταλική Κυβέρνηση υπέβαλε στην Επιτροπή τεχνικές πληροφορίες σχετικά με μη κοινοποιηθείσα (NN) ενίσχυση που χορήγησε η Ιταλική Κυβέρνηση σε 13 μεμονωμένα σχέδια E&A στον αεροναυτικό τομέα.

Η Επιτροπή διαπίστωσε ότι, μεταξύ των 13 μη κοινοποιηθέντων σχεδίων, δύο δεν υπερβαίνουν το όριο που επιβλήθηκε βάσει του ισχύοντος πλαισίου E&A για την κοινοποίηση των μεμονωμένων ενισχύσεων. Δεδομένου ότι για το σχέδιο αριθ. 1⁽¹⁾ και το σχέδιο αριθ. 3⁽²⁾ δεν ίσχυε η υποχρέωση κοινοποίησης, η ακόλουθη περιγραφή αφορά μόνο 11 σχέδια E&A.

Τα 11 σχέδια E&A αφορούν την ανάπτυξη τεσσάρων ελικοπτέρων για πολιτική/στρατιωτική χρήση και επτά αεροσκαφών σταθερών πτερυγών. Τα εν λόγω σχέδια προϋποθέτουν μεγάλης κλίμακας χρηματοοικονομικούς και ανθρώπινους πόρους και, ανάλογα με το σχέδιο, αποσκοπούν στην ανάπτυξη είτε νέων μεθόδων παραγωγής και ελέγχου είτε δομικών τμημάτων του προϊόντος, όπως φατνώματα ατράκτου ή άκρα πτερυγίων στροφέιου.

Ο τελικός στόχος είναι να ενισχυθεί η ανταγωνιστική θέση του κατασκευαστή (Alenia, Aermacchi ή Agusta), ο τελευταίος εκ των οποίων αποτελεί και τον δικαιούχο της ενίσχυσης.

(¹) Σχέδιο αριθ. 1: ανάπτυξη τεχνολογιών για υπό πίεση (επανδρωμένα) συστήματα αεροδυναμικής μεταφοράς.

(²) Σχέδιο αριθ. 3: A 119 Koala — ανάπτυξη παράγοντος του ελικοπτερόου A 109 με ένα αεριοστρόβιλο.

Συγκεκριμένα:

- το σχέδιο αριθ. 2: A 109 X (Agusta 1999-2001) συνίσταται στην ανάπτυξη νέων τεχνολογιών για τους μελλοντικούς τύπους του ελικόπτερου A 109. Το A 109 είναι ένα ελαφρύ ελικόπτερο με δύο αεροστροβίλους. Το σχέδιο A 109 X, το οποίο εκτελείται σε συνεργασία με την εταιρεία Pratt & Whitney, έχει ως στόχο την εξέλιξη της οικογένειας A 109, επικεντρώνοντας ιδίως στα εξής:
 - την ενίσχυση της λειτουργικής ευελιξίας του αεροσκάφους, όταν αυτό είναι πλήρες φορτίου και καυσίμου, σε μία πυκνοκατοικημένη ζώνη,
 - τη δυνατότητα να εξασφαλιστεί πλήρης αξιοπιστία με βάρος κατά την απογείωση μέχρι 3 100 kg,
 - την υλοποίηση δομών για την ενίσχυση καινοτόμων υλικών και δομοστοιχειωτών τεχνικών,
 - την αξιοποίηση των ικανοτήτων της Agusta σε εξειδικευμένα μικρά τμήματα της αγοράς μέσω της ανάπτυξης της μηχανικής ακρίβειας και των μεταλλουργικών τεχνολογιών για τη κατασκευή συστημάτων μεταβίβασης και μείωσης της κίνησης ιδιαίτερα υψηλής ισχύος σε περιορισμένο βάρος.
 - το σχέδιο αριθ. 4: A 109 D/E/F (Agusta 1996-1998) συνίσταται στην ανάπτυξη ειδικών τύπων του ελικόπτερου A 109 για ορισμένα συστήματα προώθησης, που να μπορούν να ικανοποιήσουν τις διαρκώς υψηλότερες απαιτήσεις απόδοσης όσον αφορά την ασφάλεια, τις πτητικές επιδόσεις και τον περιβαλλοντικό αντίκτυπο. Το A 109 είναι ένα ελαφρύ ελικόπτερο με δύο αεροστροβίλους. Οι τύποι A 109 D, E και F του A 109 ανταποκρίνονται αντίστοιχα στους μηχανοκίνητους τύπους των εταιρειών Allison Gas Turbine, Pratt & Whitney και Turbomeca. Η ανάπτυξη των εν λόγω τύπων πραγματοποιήθηκε σε συνεργασία με την ενδιαφερόμενη εταιρεία.
 - το σχέδιο αριθ. 5: MD 95 (Alenia 1996-1999) αποσκοπεί στην ανάπτυξη και την εισαγωγή νέων διαδικασιών και εννοιών αυτοματοποιημένης παραγωγής των μεγάλων δομικών υποσυστημάτων των αεροπλάνων. Το σχέδιο περιλαμβάνει επίσης την επικύρωση των διαδικασιών και εννοιών που έχουν αναπτυχθεί στο εργοστάσιο Nola της εταιρείας Alenia, για την κατασκευή των φαινομάτων ατράκτου του MD 95. Το MD 95 είναι αεροπλάνο πολιτικών μεταφορών 100 θέσεων, το οποίο αρχικά είχε σχεδιαστεί από την εταιρεία McDonnell Douglas και στη συνέχεια αγοράστηκε από την εταιρεία Boeing. Το MD 95, το οποίο τέθηκε σε υπηρεσία τον Οκτώβριο του 1999, έχει μετονομαστεί σε Boeing B 717. Το εν λόγω αεροσκάφος παράγεται πάντα και ανταγωνίζεται στην αγορά των αεροσκαφών 100 θέσεων το A 318 της Airbus.
- Το σχέδιο της εταιρείας Alenia αποσκοπεί πιο συγκεκριμένα στα εξής:
 - εξειδίκευση της τεχνογνωσίας της επιχείρησης στο πλαίσιο των μεθοδολογιών σχεδιασμού και των τεχνολογιών κατασκευής και συναρμολόγησης των δομικών αεροναυτικών υποσυστημάτων,
 - έρευνα των επιπέδων αποτελεσματικότητας των παραγωγικών διαδικασιών ώστε να μειωθούν οι δαπάνες υλοποίησης περίπλοκων υποσυστημάτων.
 - Σύμφωνα με τις ιταλικές αρχές, οι δραστηριότητες E&A που σχετίζονται με τα σχέδια A 109 X, A 109 D/E/F και MD 95 περιλαμβάνουν δύο δραστηριότητες βιομηχανικής έρευνας και τρεις δραστηριότητες ανάπτυξης σε προανταγωνιστικό στάδιο.
 - το σχέδιο αριθ. 6: [..] (*).
 - το σχέδιο αριθ. 7: πρόσθιο και οπίσθιο τμήμα του MD 11 (Alenia 1996-1997) αποσκοπεί στην ανάπτυξη και την εισαγωγή νέων διαδικασιών και εννοιών αυτοματοποιημένης παραγωγής των ιδιαίτερα ευαίσθητων τμημάτων των αεροσκαφών: το εμπρόσθιο τμήμα και το τμήμα της ουράς. Το σχέδιο περιλαμβάνει επίσης την επικύρωση των διαδικασιών και εννοιών που έχουν αναπτυχθεί για την κατασκευή των εν λόγω τμημάτων για ένα αεροπλάνο δημόσιων μεταφορών μεγάλων διαστάσεων: το MD 11. Το MD 11 είναι ένα αεροπλάνο δημόσιων μεταφορών μεγάλων αποστάσεων, 300 έως 400 θέσεων, το οποίο αρχικά σχεδιάστηκε από την εταιρεία McDonnell Douglas, και στη συνέχεια αγοράστηκε από την εταιρεία Boeing. Το MD 11, το οποίο για πρώτη φορά πέταξε τον Ιανουάριο του 1990, κατασκευαζόταν από την Boeing μέχρι το Φεβρουάριο του 2001. Σύμφωνα με τις ιταλικές αρχές, οι 4 δραστηριότητες τις οποίες προβλέπει το σχέδιο αφορούν την ανάπτυξη σε προανταγωνιστικό στάδιο.
 - το σχέδιο αριθ. 8: DO 328 Extended Capacity (EC) (Aermacchi 1995-1997) προβλέπει τη συμμετοχή της εταιρείας Aermacchi στην ανάπτυξη του σχεδίου για τον ενισχυμένο τύπο του αεροσκάφους περιφερειακών μεταφορών DO 328 της εταιρείας Dornier. Το DO 328 είναι αεροσκάφος 32 θέσεων με δύο ελικοστροβιλοκίνητες, το οποίο σχεδιάστηκε από την εταιρεία Dornier πριν αγοραστεί από την εταιρεία Fairchild Aircraft. Έχουν παραχθεί περίπου 100 αεροσκάφη του εν λόγω τύπου. Σύμφωνα με τις πληροφορίες που διαθέτει η Επιτροπή, ο ενισχυμένος τύπος του DO 328 θα επέτρεπε τη μεταφορά 40 έως 50 επιβατών. Κατά τα φαινόμενα, το σχέδιο δεν υλοποιήθηκε ποτέ, δεδομένου ότι η εταιρεία Fairchild-Dornier προτίμησε να επικεντρωθεί στον τύπο του DO 328 με κινητήρα αντιδράσεως, το αεροσκάφος DO 328 JET, που παραδόθηκε το 1999.

(*) Επιχειρηματικό απόρρητο.

— το σχέδιο αριθ. 9: DO 328 φατνώματα ατράκτου (Aermacchi 1993-1999) προβλέπει την ανάπτυξη, από κοινού με την εταιρεία Dornier, καινοτόμων εννοιών για τη δημιουργία σπονδυλωτών στοιχείων διαφόρων επιμήκων διαστάσεων ώστε να αποτελέσουν τη βάση για την κατασκευή φατνωμάτων σε διάφορα μήκη, μειώνοντας ταυτόχρονα τα έξοδα κατασκευής των εν λόγω φατνωμάτων. Το σχέδιο πραγματοποιήθηκε λαμβάνοντας ως πειραματική βάση το αεροσκάφος περιφερειακών μεταφορών DO 328 της εταιρείας Dornier. Το DO 328 είναι αεροσκάφος 32 θέσεων με δύο ελικοστροβιλοκινητήρες που σχεδιάστηκε από την εταιρεία Dornier πριν αγοραστεί από την εταιρεία Fairchild Aircraft. Έχουν παραχθεί περίπου 100 αεροσκάφη του εν λόγω τύπου.

Σύμφωνα με τις ιταλικές αρχές, οι δραστηριότητες E&A που σχετίζονται με τα σχέδια DO 328 (φατνώματα ατράκτου) και DO 328 EC συνίστανται σε μία δραστηριότητα βιομηχανικής έρευνας και δύο έως τρεις δραστηριότητες ανάπτυξης σε προανταγωνιστικό στάδιο.

— το σχέδιο αριθ. 10: DO 328 (Aermacchi 1990-1991) προβλέπει τη συμμετοχή της εταιρείας Aermacchi στην ανάπτυξη του προγράμματος όσον αφορά το αεροσκάφος περιφερειακών μεταφορών DO 328 της εταιρείας Dornier. Το DO 328 είναι αεροσκάφος 32 θέσεων με δύο ελικοστροβιλοκινητήρες, το οποίο σχεδιάστηκε από την εταιρεία Dornier πριν αγοραστεί από την εταιρεία Fairchild Aircraft. Έχουν παραχθεί περίπου 100 αεροσκάφη του εν λόγω τύπου. Η συμμετοχή της Aermacchi στο πρόγραμμα αφορά κυρίως την άτρακτο του αεροσκάφους. Το σχέδιο E&A περιλαμβάνει πολλών τύπων δραστηριότητες, από τις ψηφιακές μελέτες σχεδιασμού μέχρι την κατασκευή των πρώτων δοκιμαστικών ατράκτων και την επικύρωσή τους.

— το σχέδιο αριθ. 11: Άκρα πτερυγίων του MD11 (Aeritalia⁽³⁾ 1987-1989) αφορά την ανάπτυξη μεθόδων υπολογισμού και χαρακτηρισμού των νέων υλικών υψηλής ακαμψίας καθώς και την επεξεργασία προηγμένων διαδικασιών πολυμερισμού για αεροναυτικές εφαρμογές, και την εφαρμογή του συνόλου των εν λόγω τεχνολογιών για την επεξεργασία μιας δομής μείωσης της τύρβωσης που προκαλείται από τα άκρα του πτερυγικού συγκροτήματος του MD 11. Το MD 11 είναι ένα αεροσκάφος δημόσιων μεταφορών μεγάλων αποστάσεων, 300 έως 400 θέσεων, που αρχικά σχεδιάστηκε από την εταιρεία McDonnell Douglas, και στη συνέχεια αγοράστηκε από την εταιρεία Boeing. Το MD 11, το οποίο πραγματοποίησε την πρώτη πτήση του τον Ιανουάριο του 1990, παρήγαγε η Boeing μέχρι το Φεβρουάριο του 2001. Το σχέδιο E&A περιλαμβάνει δραστηριότητες διαφόρων τύπων, από τις ψηφιακές μελέτες σχεδιασμού μέχρι την κατασκευή των πρώτων δοκιμαστικών πτερυγίων και την επικύρωσή τους.

— το σχέδιο αριθ. 12: ATR 72 (Aeritalia 1987-1992) αφορά την ανάπτυξη τεχνολογιών που μπορούν να εφαρμοστούν για τα αεροσκάφη περιφερειακών μεταφορών. Η κύρια εφαρμογή του είναι η συμμετοχή της δικαιούχου εταιρείας στο πρόγραμμα ATR 72, με τη γαλλική εταιρεία Aérospatiale. Για το σύνολο των εν λόγω δραστηριοτήτων, το σχέδιο προβλέπει

εργασίες ανάπτυξης θεωρητικής και ψηφιακής φύσης, και στη συνέχεια πειραματικές εφαρμογές που περιλαμβάνουν ενίοτε την κατασκευή μοντέλων επίδειξης.

— το σχέδιο αριθ. 13: το EH 101 (Agusta 1988-1997) είναι ένα βαρύ ελικόπτερο που αναπτύχθηκε από κοινού από τις εταιρείες GKN Westland και Agusta. Το εν λόγω ελικόπτερο υπάρχει ως πολιτικό (στην περίπτωση αυτή πρόκειται κυρίως για ελικόπτερο μεταφορών) καθώς και ως στρατιωτικό. Το εν λόγω σχέδιο αφορά την ανάπτυξη, [...], των πρώτων μοντέλων επίδειξης του ελικοπτέρου. Τα εν λόγω πρωτότυπα θα πρέπει να καταδείξουν την ικανότητα του αεροσκάφους να εκτελεί τρεις αποστολές: [...], η δεύτερη σχετικά με τη μεταφορά επιβατών και η τρίτη σχετικά με τη μεταφορά αγαθών και την παροχή πρώτων βοηθειών. Το σχέδιο E&A περιλαμβάνει δραστηριότητες διαφόρων τύπων, από τις ψηφιακές μελέτες κατασκευής μοντέλων (modelling) του αεροσκάφους και το χαρακτηρισμό των χρησιμοποιούμενων υλικών, μέχρι την κατασκευή των πρώτων πρωτοτύπων του ελικοπτέρου και τις πρώτες δοκιμαστικές πτήσεις τους.

2. ΕΚΤΙΜΗΣΗ

2.1. Εκτίμηση βάσει του άρθρου 88, παράγραφος 3 της συνθήκης ΕΚ

Η Επιτροπή θεωρεί την ενίσχυση που χορηγήθηκε στα 11 σχέδια E&A ως παράνομη, δεδομένου ότι η Ιταλία δεν εκπλήρωσε τις υποχρεώσεις της σύμφωνα με το άρθρο 88, παράγραφος 3 της συνθήκης ΕΚ χορηγώντας την ενίσχυση πριν την κοινοποίησή της.

2.2. Ύπαρξη στοιχείου ενίσχυσης κατά την έννοια του άρθρου 88, παράγραφος 1 της συνθήκης ΕΚ

Τα μη κοινοποιηθέντα σχέδια E&A βάσει του καθεστώτος για την ανάπτυξη και την ανταγωνιστικότητα της αεροναυτικής βιομηχανίας (Legge αριθ. 808/85) περιλαμβάνουν κρατικούς πόρους με τη μορφή επιστρεπτέων δανείων που χορηγήθηκαν από το κράτος. Τα μέτρα είναι επιλεκτικά, δεδομένου ότι έχουν ως στόχο να ενισχύσουν την ανταγωνιστικότητα των τριών σημαντικότερων ομίλων που δραστηριοποιούνται στην ιταλική αγορά: Alenia (Gruppo Finmeccanica), Aermacchi και Agusta.

Για τους προαναφερθέντες λόγους, τα ιταλικά προγράμματα E&A ενδέχεται να νοθεύσουν τους όρους του ανταγωνισμού στην κοινή αγορά.

Ως εκ τούτου, οι πόροι που περιλαμβάνονται στα σχέδια E&A συνιστούν κρατική ενίσχυση κατά την έννοια του άρθρου 87, παράγραφος 1 της συνθήκης ΕΚ.

Έχοντας υπόψη το σχετικό πλαίσιο E&A και λαμβάνοντας υπόψη τόσο τα ερευνητικά στάδια που αφορούν τα σχέδια όσο και το χαρακτήρα κινήτρου των ενισχύσεων, η εκτίμηση οδήγησε στα ακόλουθα συμπεράσματα.

⁽³⁾ Η οποία μετονομάστηκε σε Alenia Aerospazio.

Σχέδια, για τα οποία η απόφαση (*delibera*) ελήφθη πριν το Φεβρουάριο του 1996 (σχέδια αριθ. 10, 11, 12, 13)

Βάσει των διατάξεων του πλαισίου E&A του 1986, η Επιτροπή θεωρεί ότι οι ενισχύσεις που χορηγήθηκαν στα σχέδια αριθ. 10, 11, 12 και 13 συμβιβάζονται με το άρθρο 87 παράγραφος 3 στοιχείο γ) της συνθήκης ΕΚ.

Για το σχέδιο αριθ. 6 - [...] στρατιωτικό ελικόπτερο

Δεδομένου ότι το προϊόν εμπίπτει στον κατάλογο που αναφέρεται στα άρθρα 296 παράγραφος 1 και 296 παράγραφος 2 της συνθήκης ΕΚ, η Επιτροπή δεν θα εκτιμήσει το μέτρο στο πλαίσιο της παρούσας διαδικασίας για κρατικές ενισχύσεις.

Σχέδια, για τα οποία η απόφαση (*delibera*) ελήφθη μετά το Φεβρουάριο του 1996 (σχέδια αριθ. 2, 4, 5, 7, 8, 9)

Η Επιτροπή διατηρεί αμφιβολίες όσον αφορά το συμβιβασμό των σχεδίων αριθ. 2, 4, 5, 7, 8 και 9, ή τμημάτων τους, με το τρέχον πλαίσιο E&A.

Ειδικότερα, για κάθε συγκεκριμένο σχέδιο E&A, η Επιτροπή εκφράζει τις αμφιβολίες της όσον αφορά τη συμβατότητα των ακόλουθων στοιχείων.

1. Ερευνητικά στάδια

Η Επιτροπή αμφιβάλει εάν το σύνολο των δραστηριοτήτων στις εργασίες 1 και 2 του σχεδίου αριθ. 5 (MD 95) μπορούν να θεωρηθούν ως δραστηριότητες βιομηχανικής έρευνας κατά την έννοια του πλαισίου.

Η Επιτροπή αμφιβάλει εάν το σύνολο των δραστηριοτήτων στις εργασίες: 3, 4 και 5 των σχεδίων αριθ. 2 (A 109 X), 4 (A 109 D/E/F) και 5 (MD 95): 1, 3 και 4 του σχεδίου αριθ. 7 (MD 11): 2, 3 και 4 (νέα ονομασία) των σχεδίων αριθ. 8 (DO 328) και 9 (DO 328 EC) μπορούν να θεωρηθούν ως δραστηριότητες ανάπτυξης σε προανταγωνιστικό στάδιο κατά την έννοια του πλαισίου.

2. Χαρακτήρας κινήτρου

Η Επιτροπή αμφιβάλει επίσης όσον αφορά το χαρακτήρα κινήτρου της ενίσχυσης στα σχέδια αριθ. 2, 4, 5, 7, 8 και 9.

Ως εκ τούτου, η Επιτροπή αποφάσισε

— ότι για την ενίσχυση που χορηγήθηκε στα σχέδια αριθ. 1 και 3 δεν απαιτείται εκ των προτέρων κοινοποίηση, δεδομένου ότι η εν λόγω ενίσχυση είναι χαμηλότερη των εφαρμοζόμενων ορίων για την κοινοποίηση μεμονωμένων ενισχύσεων E&A

— να μην φέρει αντιρρήσεις όσον αφορά την ενίσχυση που χορηγήθηκε στα σχέδια αριθ. 10, 11, 12 και 13

— να μην λάβει απόφαση σύμφωνα με τα άρθρα 87 και 88 της συνθήκης όσον αφορά το σχέδιο αριθ. 6

— να κινήσει τη διαδικασία που προβλέπεται στο άρθρο 88 παράγραφος 2 της συνθήκης ΕΚ όσον αφορά την ενίσχυση που χορηγήθηκε στα σχέδια αριθ. 2, 4, 5, 7, 8 και 9, ή τμήματά τους, τόσο όσον αφορά τα προβλεπόμενα ερευνητικά στάδια όσο και το χαρακτήρα κινήτρου της ενίσχυσης.

ΚΕΙΜΕΝΟ ΤΗΣ ΕΠΙΣΤΟΛΗΣ

«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 rientrano nella ricerca industriale ai sensi dell'allegato I della disciplina R & S e che i compiti 3, 4 e 5 rientrano 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 rientrano nella ricerca industriale ai sensi dell'allegato I della disciplina R & S e che i compiti 3, 4 e 5 rientrano 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».

Έγκριση των κρατικών ενισχύσεων στο πλαίσιο των διατάξεων των άρθρων 87 και 88 της συνθήκης ΕΚ**Περιπτώσεις όπου η Επιτροπή δεν προβάλλει αντίρρηση**

(2004/C 16/03)

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

Ημερομηνία έκδοσης της απόφασης: 29.10.2003**Κράτος μέλος:** Γερμανία**Αριθμός ενίσχυσης:** N 116/03**Τίτλος:** Ερευνητικό σχέδιο «Λιθογραφικές μέθοδοι για ναυολεκτρονικά στοιχεία»**Στόχος:** Προώθηση της έρευνας και ανάπτυξης στον τομέα της λιθογραφίας**Νομική βάση:** Haushaltsgesetz Sektion 30 Kapitel 6 (Einzelplan), für den Geschäftsbereich des Bundesministeriums für Bildung und Forschung mit Fachtitel Elektronik (68317) finanziert**Προϋπολογισμός:** 104 εκατ. ευρώ για περίοδο τεσσάρων ετών**Ένταση ή ποσό της ενίσχυσης:** Οι εντάσεις ποικίλλουν ανάλογα με τα υπο-σχέδια. Η συνολική ένταση της ενίσχυσης δεν μπορεί να υπερβεί το 36 % ακόμη και αν χορηγηθούν προσαυξήσεις σε συγκεκριμένες περιπτώσεις.

Η ένταση της ενίσχυσης αυξάνεται κατά:

- 10 ποσοστιαίες μονάδες, σε περίπτωση χορήγησης της ενίσχυσης σε ΜΜΕ·
- 10 ποσοστιαίες μονάδες, σε περίπτωση χορήγησης της ενίσχυσης σε επιχειρήσεις σε ενισχυόμενες περιοχές του άρθρου 87 παράγραφος 3 στοιχείο α)·
- 10 ποσοστιαίες μονάδες, σε περίπτωση χορήγησης της ενίσχυσης σε σχέδια που εκτελούνται στο πλαίσιο πραγματικής διασυννοριακής συνεργασίας, στα οποία συμμετέχουν τουλάχιστον δύο ανεξάρτητοι εταίροι από διαφορετικά κράτη μέλη ή/και στο πλαίσιο πραγματικής συνεργασίας μεταξύ εταιρειών και δημόσιων ερευνητικών ιδρυμάτων.

Συνολικά, συμπεριλαμβανομένων των προσαυξήσεων, οι εντάσεις δεν μπορούν να υπερβούν το 75 % για βιομηχανική έρευνα και το 50 % για προανταγωνιστική ανάπτυξη

Διάρκεια: Τέσσερα έτη από την έγκριση της Επιτροπής**Άλλες πληροφορίες:** Πρώην N 388/02

Το κείμενο της απόφασης στην (στις) αυθεντική(-ές) γλώσσα(-ες), χωρίς τα εμπιστευτικά στοιχεία, είναι διαθέσιμο στη διεύθυνση:

http://europa.eu.int/comm/secretariat_general/sgb/state_aids**Ημερομηνία έκδοσης της απόφασης:** 12.12.2003**Κράτος μέλος:** Ισπανία**Αριθμός ενίσχυσης:** N 168/03**Τίτλος:** Τροποποίηση του καθεστώτος κρατικών ενισχύσεων N 633/2000 — Ενισχύσεις για επαγγελματική κατάρτιση**Στόχος:** Ενίσχυση κατάρτισης**Νομική βάση:** 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**Προϋπολογισμός:** 18 684 641 ευρώ**Ένταση ή ποσό της ενίσχυσης:** Σε μεγάλες επιχειρήσεις: 50 % για γενική κατάρτιση και 25 % για ειδική κατάρτιση. Σε ΜΜΕ: 35 % για ειδική κατάρτιση και 70 % για γενική κατάρτιση**Διάρκεια:** Έως τις 31 Δεκεμβρίου 2006

Το κείμενο της απόφασης στην (στις) αυθεντική(-ές) γλώσσα(-ες), χωρίς τα εμπιστευτικά στοιχεία, είναι διαθέσιμο στη διεύθυνση:

http://europa.eu.int/comm/secretariat_general/sgb/state_aids**Ημερομηνία έκδοσης της απόφασης:** 6.10.2003**Κράτος μέλος:** Ηνωμένο Βασίλειο (Ουαλία)**Αριθμός ενίσχυσης:** N 281/03**Τίτλος:** Καθεστώς κρατικών ενισχύσεων της Ουαλίας για διάσωση και αναδιάρθρωση προβληματικών επιχειρήσεων**Στόχος:** Διάσωση και αναδιάρθρωση — Όλοι οι τομείς, πλην χαλυβουργίας, γεωργίας, υδατοκαλλιέργειας και αλιείας**Νομική βάση:** Welsh Development Agency Act 1975 (as amended)**Προϋπολογισμός:** 7 εκατ. GBP κατ' έτος (περίπου 10,1 εκατ. ευρώ)**Ένταση ή ποσό της ενίσχυσης:** Έως 10 εκατ. ευρώ ανά δικαιούχο**Διάρκεια:** Έως το τέλος του 2009

Άλλες πληροφορίες: Ετήσια έκθεση

Το κείμενο της απόφασης στην (στις) αυθεντική(-ές) γλώσσα(-ες), χωρίς τα εμπιστευτικά στοιχεία, είναι διαθέσιμο στη διεύθυνση:

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

Ημερομηνία έκδοσης της απόφασης: 10.12.2003

Κράτος μέλος: Ηνωμένο Βασίλειο

Αριθμός ενίσχυσης: N 282/03

Τίτλος: Cumbria Broadband-Σχέδιο ACCESS

Στόχος: Σκοπός του σχεδίου είναι να εξασφαλίσει την παροχή ευρυζωνικών υπηρεσιών υψηλής ταχύτητας σε αγροτική και απομακρυσμένη περιοχή στο Ηνωμένο Βασίλειο

Νομική βάση: 5(1) of the 'Regions Development Agency Act 1998'

Διάρκεια: 3 έτη, με δυνατότητα παράτασης το πολύ δύο έτη

Το κείμενο της απόφασης στην (στις) αυθεντική(-ές) γλώσσα(-ες), χωρίς τα εμπιστευτικά στοιχεία, είναι διαθέσιμο στη διεύθυνση:

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

Ημερομηνία έκδοσης της απόφασης: 12.11.2003

Κράτος μέλος: Γερμανία

Αριθμός ενίσχυσης: N 296/03

Τίτλος: Ταμείο Ρευστότητας Βερολίνου II

Στόχος: Το καθεστώς προβλέπει τη χορήγηση δανείων για την αναδιάρθρωση προβληματικών ΜΜΕ

Νομική βάση: Richtlinie für den Liquiditätsfonds II Berlin

Προϋπολογισμός: Συνολικός προϋπολογισμός 25 εκατ. ευρώ

Ένταση ή ποσό της ενίσχυσης: Γενικά, 1 εκατ. ευρώ ανά δικαιούχο και, σε αιτιολογημένες έκτακτες περιπτώσεις, 2,5 εκατ. ευρώ ανά δικαιούχο

Διάρκεια: Έως τις 30 Σεπτεμβρίου 2013

Το κείμενο της απόφασης στην (στις) αυθεντική(-ές) γλώσσα(-ες), χωρίς τα εμπιστευτικά στοιχεία, είναι διαθέσιμο στη διεύθυνση:

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

Ημερομηνία έκδοσης της απόφασης: 1.12.2003

Κράτος μέλος: Γαλλία (υπερπόντια διαμερίσματα)

Αριθμός ενίσχυσης: N 422/03

Τίτλος: FIRM — Μαρτινίκα

Στόχος: Περιφερειακή ενίσχυση

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

Προϋπολογισμός: 12 300 000 ευρώ, εκ των οποίων 7,316 εκατ. ευρώ από το Περιφερειακό Συμβούλιο

Ένταση ή ποσό της ενίσχυσης: Εν μέρει λειτουργική ενίσχυση, διαφορετικά επιχειρηματικό κεφάλαιο το πλεονέκτημα του οποίου μπορεί να εκτιμηθεί σε 5 % ΚΙΕ

Διάρκεια: Έως τις 31 Δεκεμβρίου 2006

Το κείμενο της απόφασης στην (στις) αυθεντική(-ές) γλώσσα(-ες), χωρίς τα εμπιστευτικά στοιχεία, είναι διαθέσιμο στη διεύθυνση:

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

Ημερομηνία έκδοσης της απόφασης: 11.11.2003

Κράτος μέλος: Γαλλία

Αριθμός ενίσχυσης: N 442/03

Τίτλος: Matra/Romorantin, ενίσχυση κατάρτισης

Στόχος: Ενίσχυση κατάρτισης στην αυτοκινητοβιομηχανία

Νομική βάση: Ενίσχυση ad hoc

Προϋπολογισμός: 5,003 εκατ. ευρώ

Ένταση ή ποσό της ενίσχυσης: 1,407 εκατ. ευρώ

Διάρκεια: 2003

Το κείμενο της απόφασης στην (στις) αυθεντική(-ές) γλώσσα(-ες), χωρίς τα εμπιστευτικά στοιχεία, είναι διαθέσιμο στη διεύθυνση:

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

Ημερομηνία έκδοσης της απόφασης: 10.12.2003

Κράτος μέλος: Ιταλία

Αριθμός ενίσχυσης: N 717/02

Τίτλος: Έκπτωση ειδικού φόρου κατανάλωσης για βιοκαύσιμα

Στόχος: Περιβαλλοντική ενίσχυση

Νομική βάση: Legge finanziaria 2001

Ένταση ή ποσό της ενίσχυσης: 12 911 000 κατ' έτος χωρίς ΦΠΑ

Διάρκεια: 3 έτη

Άλλες πληροφορίες: Η Ιταλία αναλαμβάνει την υποχρέωση να ελέγχει κατ' έτος το κόστος παραγωγής και να τροποποιεί ανάλογα το καθεστώς εφόσον παρατηρείται υπεραντισταθμισμός

Το κείμενο της απόφασης στην (στις) αυθεντική(-ές) γλώσσα(-ες), χωρίς τα εμπιστευτικά στοιχεία, είναι διαθέσιμο στη διεύθυνση:

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

Ημερομηνία έκδοσης της απόφασης: 10.12.2003

Κράτος μέλος: Γαλλία [Περιφέρεια επιλέξιμη σύμφωνα με το άρθρο 87 παράγραφος 1 στοιχείο α)

Αριθμός ενίσχυσης: N 96α/03

Τίτλος: Νομοθετικό πρόγραμμα για τις υπερπόντιες χώρες και εδάφη — Τίτλος I: Μέτρα υπέρ της απασχόλησης

Στόχος:

Περιφερειακή ενίσχυση:

1. απαλλαγές των εργοδοτών από τις εισφορές κοινωνικής ασφάλισης,
2. υποστήριξη της πρόσληψης νέων πτυχιούχων,
3. σύμβαση πρόσβασης στην απασχόληση

Νομική βάση: Loi de programmation pour l'Outre Mer

Προϋπολογισμός: Μέτρο 1: 37 200 000 ευρώ κατ' έτος· μέτρο 2: 1 752 000 ευρώ το 2003, 2 628 000 ευρώ το 2004, 3 504 000 ευρώ το 2005· μέτρο 3: 35 388 687 ευρώ

Ένταση ή ποσό της ενίσχυσης: Λειτουργική ενίσχυση

Διάρκεια: 15 έτη — έγκριση έως το τέλος του 2006

Το κείμενο της απόφασης στην (στις) αυθεντική(-ές) γλώσσα(-ες), χωρίς τα εμπιστευτικά στοιχεία, είναι διαθέσιμο στη διεύθυνση:

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

Ημερομηνία έκδοσης της απόφασης: 11.11.2003

Κράτος μέλος: Γαλλία

Αριθμός ενίσχυσης: N 96β/03

Τίτλος: Προγραμματικός νόμος για τα υπερπόντια εδάφη — Τίτλος II: φορολογικές ενισχύσεις υπέρ των επενδύσεων

Στόχος: Περιφερειακή ανάπτυξη. Σχόλια: Επενδυτικές και λειτουργικές ενισχύσεις

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

Προϋπολογισμός: 171 000 000 ευρώ. Σχόλια: Το ποσό αυτό αντιστοιχεί στο επιπλέον κόστος που προκύπτει από τις κοινοποιηθείσες τροποποιήσεις σε σχέση με το υφιστάμενο καθεστώς

Ένταση ή ποσό της ενίσχυσης: Άρθρο 199 B: 50-70 %, άρθρο 217: 33,33 %

Διάρκεια: 15 έτη — έγκριση έως το τέλος του 2006

Το κείμενο της απόφασης στην (στις) αυθεντική(-ές) γλώσσα(-ες), χωρίς τα εμπιστευτικά στοιχεία, είναι διαθέσιμο στη διεύθυνση:

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

Ημερομηνία έκδοσης της απόφασης: 27.2.2002

Κράτος μέλος: Κάτω Χώρες

Αριθμός ενίσχυσης: NN 35/02

Τίτλος: Κυβερνητικό μέτρο ασφάλισης κατά των κινδύνων πολέμου στον τομέα των αερομεταφορών

Στόχος: Καθιέρωση ασφάλισης των αεροπορικών εταιρειών και άλλων επιχειρήσεων των αερομεταφορών που είναι εγκατεστημένες στις Κάτω Χώρες, παρεμφερούς με εκείνη πριν την 11η Σεπτεμβρίου 2001 για την κάλυψη των κινδύνων πολέμου και τρομοκρατικών ενεργειών

Νομική βάση:

— Verzekeringsovereenkomst luchtvaartuigen op basis van artikel 4 van de Zee- en luchtverzekeringwet van 1939

— Garantieovereenkomst tussen de staat en dienstenleveranciers in de luchtvaartsector

Προϋπολογισμός: Ασφαλίσεις παρεχόμενες από το κράτος

Διάρκεια: Από τις 24 Σεπτεμβρίου 2001 έως τις 24 Οκτωβρίου 2001 αρχικά

Άλλες πληροφορίες: Τροποποιημένο καθεστώς που ανανεώθηκε για την περίοδο από τις 24 Οκτωβρίου 2001 έως τις 31 Δεκεμβρίου, το οποίο κοινοποιήθηκε στο πλαίσιο της παρούσας ενίσχυσης

Το κείμενο της απόφασης στην (στις) αυθεντική(-ές) γλώσσα(-ες), χωρίς τα εμπιστευτικά στοιχεία, είναι διαθέσιμο στη διεύθυνση:

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

Έγκριση των κρατικών ενισχύσεων στο πλαίσιο των διατάξεων των άρθρων 87 και 88 της συνθήκης ΕΚ**Περιπτώσεις όπου η Επιτροπή δεν προβάλλει αντίρρηση**

(2004/C 16/04)

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

Ημερομηνία έκδοσης της απόφασης: 16.12.2003**Κράτος μέλος:** Ηνωμένο Βασίλειο**Αριθμός ενίσχυσης:** N 464/03**Τίτλος:** Company Neutral Revenue Support Scheme (CNRS)**Στόχος:** Στήριξη της μετακίνησης, σιδηροδρομικώς, εμπορευματοκιβωτίων πολυτροπικών μεταφορών**Νομική βάση:** Transport Act 2000, Section 211**Προϋπολογισμός:** 32 εκατ. ευρώ κατά το 2004/05, 33 εκατ. ευρώ κατά το 2005/06, 34 εκατ. ευρώ κατά το 2006/07**Διάρκεια:** 3 έτη

Το κείμενο της απόφασης στην (στις) αυθεντική(-ές) γλώσσα(-ες), χωρίς τα εμπιστευτικά στοιχεία, είναι διαθέσιμο στη διεύθυνση:

http://europa.eu.int/comm/secretariat_general/sgb/state_aids**Ημερομηνία έκδοσης της απόφασης:** 10.12.2003**Κράτος μέλος:** Γαλλία**Αριθμός ενίσχυσης:** N 84/03**Τίτλος:** Ενισχύσεις από την ADEME για έρευνα και ανάπτυξη**Στόχος:** Χρηματοδότηση ερευνητικών και αναπτυξιακών σχεδίων στους τομείς της ενέργειας, των εκπομπών ρύπων, της διαχείρισης των αποβλήτων και της καταπολέμησης της ηχορύπανσης**Νομική βάση:** Délibération du Conseil d'administration n° 02-7-9 du 12 décembre 2002 intitulée «systèmes d'aides à la recherche et au développement»**Προϋπολογισμός:** Μεταξύ 50 και 60 εκατ. ευρώ κατ' έτος**Ένταση ή ποσό της ενίσχυσης:**

— 100 % για τα σχέδια Ε&Α που εκτελούνται από δημόσια ερευνητικά ιδρύματα μη κερδοσκοπικού χαρακτήρα

— 50 % για τα σχέδια βιομηχανικής έρευνας και 25 % για τις δραστηριότητες προανταγωνιστικής ανάπτυξης

Προσαυξήσεις για τις ΜΜΕ (10 ποσοστιαίες μονάδες), για τα σχέδια σε ενισχυόμενες περιοχές [10 ποσοστιαίες μονάδες στις περιοχές α), 5 ποσοστιαίες μονάδες στις περιοχές β)] και για τα σχέδια στα οποία προβλέπεται διασυνοριακή συνεργασία

Διάρκεια: Έως τις 31 Δεκεμβρίου 2005**Άλλες πληροφορίες:** Ετήσια έκθεση

Το κείμενο της απόφασης στην (στις) αυθεντική(-ές) γλώσσα(-ες), χωρίς τα εμπιστευτικά στοιχεία, είναι διαθέσιμο στη διεύθυνση:

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

Πληροφορίες που διαβιβάζουν τα κράτη μέλη για τις κρατικές ενισχύσεις που χορηγούνται βάσει του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 68/2001 της Επιτροπής της 12ης Ιανουαρίου 2001 σχετικά με την εφαρμογή των άρθρων 87 και 88 της συνθήκης στις ενισχύσεις για επαγγελματική εκπαίδευση

(2004/C 16/05)

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

Αριθμός ενίσχυσης: XT 21/03

Κράτος μέλος: Ιταλία

Περιφέρεια: Veneto

Τίτλος του εφαρμόζομενου καθεστώτος ή επωνυμία του δικαιούχου της χορηγούμενης μεμονωμένης ενίσχυσης: Νόμος 236/93, άρθρο 9. Εκτελεστικό διάταγμα (Decreto Dirigenziale) του υπουργείου εργασίας και κοινωνικής πολιτικής της 21ης Δεκεμβρίου 2001 σχετικά με τη χρηματοδότηση επιχειρηματικών, περιφερειακών ή τομεακών εκπαιδευτικών προγραμμάτων. Πόροι

Νομική βάση: DGR n. 1726 del 28.6.2002 e DGR n. 354 del 14.2.2003. Η εξαγγελία που εγκρίθηκε με το διάταγμα DGR 1726/2002 όριζε ότι τα σχέδια πρέπει να υποβληθούν σύμφωνα με τα κριτήρια «de minimis» του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 69/2001 της Επιτροπής, της 12ης Ιανουαρίου 2001, για την εφαρμογή των άρθρων 87 και 88 της συνθήκης ΕΚ στις ενισχύσεις ήσσονος σημασίας (ΕΕ L 10 της 13.1.2001, σ. 30).

Μόνον οι τομείς που δεν καλύπτονται από τους κανόνες «de minimis» [άρθρο 1, στοιχεία α), β) και γ) του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 69/2001, καθώς και οι τομείς των μεταφορών, της γεωργίας, της αλιείας και της υδατοκαλλιέργειας] καλύπτονται από τις διατάξεις του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 68/2001 της Επιτροπής, της 12ης Ιανουαρίου 2001, σχετικά με την εφαρμογή των άρθρων 87 και 88 της συνθήκης στις ενισχύσεις για επαγγελματική εκπαίδευση (ΕΕ L 10 της 13.1.2001, σ. 30).

Οι αιτούντες πρέπει να δηλώσουν σαφώς κατά την υποβολή σχεδίων, τα οποία θα είχαν υπό διαφορετικές συνθήκες απορριφθεί, σε ποιες από τις περιπτώσεις που αναφέρονται στο άρθρο 4 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 68/2001 της 12ης Ιανουαρίου 2001 υπάγεται το σχέδιο καθώς και τα ποσοστά μερικής χρηματοδότησης που θα ισχύσουν. Σχέδια που δεν ανταποκρίνονται στους ορισμούς του άρθρου 4 δεν θα θεωρηθούν επιλέξιμα για λόγους ανεπαρκούς μερικής χρηματοδότησης.

Ετήσιες δαπάνες που έχουν προγραμματιστεί στο πλαίσιο του καθεστώτος ή συνολικό ποσό της μεμονωμένης ενίσχυσης που χορηγήθηκε στην επιχείρηση: 9 370 593,98 ευρώ άνευ της συμμετοχής του ιδιωτικού τομέα [περιλαμβάνει επίσης τη συμβολή βάσει των ρυθμίσεων του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 69/2001]

Μέγιστη ένταση ενίσχυσης: Σύμφωνα με το άρθρο 4 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 68/2001 της 12ης Ιανουαρίου 2001.

Οι αιτούντες πρέπει να δηλώσουν σαφώς κατά την υποβολή σχεδίων, τα οποία υπό διαφορετικές συνθήκες θα είχαν απορριφθεί, σε ποιες από τις περιπτώσεις που αναφέρονται στο άρθρο 4 του

κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 68/2001 της 12ης Ιανουαρίου 2001 υπάγεται το σχέδιο καθώς και τα ποσοστά μερικής χρηματοδότησης που θα ισχύσουν. Σχέδια που δεν ανταποκρίνονται στους ορισμούς του άρθρου 4 δεν θα θεωρηθούν επιλέξιμα για λόγους ανεπαρκούς μερικής χρηματοδότησης.

Τα ανώτατα όρια χρηματοδότησης από μέρος του δημοσίου καθορίζονται από το διάταγμα DGR 1726/2002 ως εξής:

	Ανώτατο ποσοστό χρηματοδότησης από μέρος του δημοσίου	Ειδική εκπαίδευση	Γενική εκπαίδευση
Μεγάλες επιχειρήσεις	α) εκτός περιοχής προτεραιότητας β) σε περιοχή προτεραιότητας του άρθρου 87 παράγραφος 3 στοιχείο γ)	25 % 30 %	50 % 55 %
MME	γ) εκτός περιοχής προτεραιότητας δ) σε περιοχή προτεραιότητας του άρθρου 87 παράγραφος 3 στοιχείο γ)	35 % 40 %	70 % 75 %

Σημείωση: Τα ανωτέρω ποσοστά αυξάνονται κατά 10 ποσοστιαίες μονάδες για την εκπαίδευση μειονεκτούντων εργαζομένων (όπως ορίζει ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 68/2001)

Κάθε εκπαιδευτικό σχέδιο πρέπει να αφορά μόνον μία από τις κατηγορίες που αναφέρονται ανωτέρω στις παραγράφους α) έως δ).

Βάσει του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 68/2001, οι διάφοροι τύποι εκπαιδευτικών μέτρων υποδιαίρονται ως εξής:

1. Ειδική εκπαίδευση. Εκπαίδευση που περιλαμβάνει άμεση διδασκαλία και αφορά κυρίως στην τρέχουσα ή μελλοντική θέση απασχόλησης του εργαζομένου στην ενισχυόμενη επιχείρηση η οποία, ωστόσο, παρέχει τυπικά προσόντα μη ή μόνον εν μέρει μεταβιβάσιμα σε άλλες επιχειρήσεις ή τομείς απασχόλησης.
2. Γενική εκπαίδευση. Η γενική εκπαίδευση περιλαμβάνει εκπαίδευση που δεν αφορά αποκλειστικά ή κατά κύριο λόγο την τρέχουσα ή τη μελλοντική θέση του εργαζομένου στην ενισχυόμενη επιχείρηση, η οποία, όμως, παρέχει προσόντα τα οποία κατά μεγάλο μέρος είναι μεταβιβάσιμα σε άλλες επιχειρήσεις ή τομείς απασχόλησης και ως εκ τούτου αυξάνουν σημαντικά τις δυνατότητες απασχόλησης του εργαζομένου. Η εκπαίδευση θεωρείται ότι έχει γενικό χαρακτήρα όταν, π.χ.:

— οργανώνεται από κοινού από διάφορες ανεξάρτητες επιχειρήσεις ή όταν εργαζόμενοι άλλων επιχειρήσεων μπορούν να επωφεληθούν από αυτήν,

— αναγνωρίζεται, πιστοποιείται ή επικυρώνεται από δημόσιες αρχές ή φορείς ή από άλλους φορείς ή οργανισμούς στους οποίους ένα κράτος μέλος ή η Κοινότητα έχει αναθέσει τις σχετικές αρμοδιότητες.

Τα σχέδια πρέπει να ανήκουν σε μία μόνον από τις κατηγορίες εκπαίδευσης που αναφέρονται ανωτέρω στα σημεία 1 και 2, ενώ τα χαρακτηριστικά της επιλεγείσας εκπαιδευτικής ενότητας πρέπει, επίσης, να προκύπτουν με σαφήνεια

Ημερομηνία εφαρμογής: 14 Φεβρουαρίου 2003

Διάρκεια χορήγησης του καθεστώτος ή της μεμονωμένης ενίσχυσης: 31 Μαρτίου 2004

Στόχος της ενίσχυσης: Η ενίσχυση προορίζεται για συνεχιζόμενα εκπαιδευτικά σχέδια που οργανώνουν επιχειρήσεις βάσει συμβατικών συμφωνιών. Τα εκπαιδευτικά σχέδια αφορούν εργαζόμενους απασχολούμενους από επιχειρήσεις υπαγόμενες στη συνεισφορά του Νόμου 160/1975, όπως τροποποιήθηκε από το άρθρο 25 του νόμου-πλαίσιο 845/1978 για την επαγγελματική εκπαίδευση και τις επακόλουθες τροποποιήσεις

Οικείοι οικονομικοί τομείς: Τομείς μη καλυπτόμενοι από τους κανόνες «de minimis» που θεσπίζονται με το άρθρο 1 στοιχεία α), β) και γ) του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 69/2001, καθώς και οι τομείς των μεταφορών, της γεωργίας, της αλιείας και της υδατοκαλλιέργειας

Επωνυμία και διεύθυνση της επιδοτούσας αρχής:

Regione del Veneto
Giunta regionale
Dorsoduro 3901
I-30100 Venezia

Αριθμός ενίσχυσης: XT 32/03

Κράτος μέλος: Πορτογαλία

Περιφέρεια: Πορτογαλία (ηπειρωτική χώρα)

Τίτλος του εφαρμοζόμενου καθεστώτος ή επωνυμία του δικαιούχου της χορηγούμενης μεμονωμένης ενίσχυσης: Επαγγελματική εκπαίδευση (Επιχειρησιακό πρόγραμμα για τη γεωργία και την ανάπτυξη της υπαίθρου — 3ο ΚΠΣ)

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

Ετήσιες δαπάνες που έχουν προγραμματιστεί στο πλαίσιο του καθεστώτος ή συνολικό ποσό της μεμονωμένης ενίσχυσης που χορηγήθηκε στην επιχείρηση: 1 000 000 ευρώ

Μέγιστη ένταση ενίσχυσης:

Ειδική εκπαίδευση:

Μεγάλες επιχειρήσεις — 25 % + προσαύξηση [Άρθρο 4, κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 68/2001]

MME — 35 % + προσαύξηση [Άρθρο 4, κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 68/2001]

Γενική εκπαίδευση:

Μεγάλες επιχειρήσεις — 50 % + προσαύξηση [Άρθρο 4, κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 68/2001]

MME — 70 % + προσαύξηση [Άρθρο 4, κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 68/2001]

Ημερομηνία εφαρμογής: Μάιος 2003 — Δημοσίευση του καθεστώτος στην επίσημη εφημερίδα της χώρας (Diário da República)

Διάρκεια χορήγησης του καθεστώτος ή της μεμονωμένης ενίσχυσης: Περίοδος καλυπτόμενη από το 3ο ΚΠΣ

Στόχος της ενίσχυσης: Βελτίωση των δεξιοτήτων και προσόντων όσων εργάζονται στον γεωργικό τομέα

Οικείοι οικονομικοί τομείς: Γεωργία και ανάπτυξη της υπαίθρου. Πλαίσιο του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1257/99 του Συμβουλίου της 17ης Μαΐου 1999

Επωνυμία και διεύθυνση της επιδοτούσας αρχής:

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

Άλλες πληροφορίες: Ενισχύσεις χορηγούμενες σε επιχειρήσεις κερδοσκοπικού χαρακτήρα υπό την ιδιότητά τους ως δικαιούχες επιχειρήσεις. Οι ενισχύσεις υπερβαίνουν τα 100 000 ευρώ για περίοδο τριών ετών

Πληροφορίες που διαβιβάζουν τα κράτη μέλη για τις κρατικές ενισχύσεις που χορηγούνται βάσει του κανονισμού της Επιτροπής (ΕΚ) αριθ. 70/2001 της 12ης Ιανουαρίου 2001 σχετικά με την εφαρμογή των άρθρων 87 και 88 της συνθήκης στις κρατικές ενισχύσεις προς μικρές και μεσαίες επιχειρήσεις

(2004/C 16/06)

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

Αριθμός ενίσχυσης: XS 46/03

Κράτος μέλος: Ιταλία

Περιφέρεια: Veneto

Τίτλος του εφαρμοζόμενου καθεστώτος ή επωνυμία του δικαιούχου της χορηγούμενης μεμονωμένης ενίσχυσης: Χρηματοδοτική στήριξη των δαπανών συμβούλων, τεχνικής υποστήριξης και ειδικευσης του προσωπικού για την προσαρμογή επιχειρηματικών συστημάτων σε ποιοτικά πρότυπα και απαιτήσεις

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

Ετήσιες δαπάνες που έχουν προγραμματιστεί στο πλαίσιο του καθεστώτος ή συνολικό ποσό της μεμονωμένης ενίσχυσης που χορηγήθηκε στην επιχείρηση: 4 423 500 ευρώ

Μέγιστη ένταση ενίσχυσης: 50 % του κόστους των παρεχόμενων υπηρεσιών από εξωτερικές εταιρείες συμβούλων με ανώτατο όριο 15 000 ευρώ ανά σχέδιο

Ημερομηνία εφαρμογής: Ημερομηνία από την οποία είναι δυνατή η χορήγηση ενισχύσεων: 5 Δεκεμβρίου 2002

Διάρκεια χορήγησης του καθεστώτος ή της μεμονωμένης ενίσχυσης: Προθεσμία χορήγησης ενισχύσεων: 31.12.2002. Ενδεικτική ημερομηνία για την καταβολή της τελευταίας δόσης: 31.12.2004

Στόχος της ενίσχυσης: Υποστήριξη της εισαγωγής επιχειρηματικών ποιοτικών συστημάτων σε ΜΜΕ της περιφέρειας του Veneto

Οικείοι οικονομικοί τομείς: Όλοι οι τομείς της οικονομίας εκτός από:

- δραστηριότητες συνδεδεμένες με την παραγωγή, επεξεργασία και εμπορία προϊόντων του παραρτήματος I της Συνθήκης,
- εξαγωγικές δραστηριότητες,
- άνθρακας και χάλυβας,
- συνθετικές ίνες,
- αυτοκινητοβιομηχανία,
- μεταφορές (με εξαίρεση την ιταλική στατιστική υπηρεσία (STAT) κωδικοί 602, 6021, 6022, 6023, 6024, 6025, 631, 6311, 6312, 632 και 6321),
- ναυπηγία,
- αλιεία,

— εμπόριο, τουρισμός και υπηρεσίες που καλύπτονται από τον νόμο Legge regionale del Veneto, της 10ης Απριλίου 1998 (ΦΕΚ του Veneto 33/1998) «interventi regionali a favore della qualita e dell'innovazione nei settori del commercio, del turismo e dei servizi»

Επωνυμία και διεύθυνση της επιδοτούσας αρχής:

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

Άλλες πληροφορίες: Επενδύσεις άνω των 1,5 εκατ. ευρώ δεν είναι επιλέξιμες.

Το καθεστώς ενίσχυσης δεν ισχύει για εξαγωγικές δραστηριότητες, δηλαδή δεν πρόκειται για ενισχύσεις που αφορούν άμεσα εξαγόμενες ποσότητες, τη σύσταση και λειτουργία διανεμητικού δικτύου ή άλλες τρέχουσες δαπάνες συνδεδεμένες με την εξαγωγική δραστηριότητα ούτε εξαρτώνται από τη χρήση εγχώριων προϊόντων έναντι εισαγόμενων.

Επιλέξιμες είναι μόνον οι δαπάνες που πραγματοποιούνται μετά την ημερομηνία υποβολής της αίτησης ενίσχυσης.

Η ενίσχυση χορηγείται μετά από τεχνικό, οικονομικό και χρηματοπιστωτικό έλεγχο που αφορά:

- τον καινοτόμο και αυθεντικό χαρακτήρα της αποκτώμενης τεχνολογίας,
- την αξία της εν λόγω τεχνολογίας για καινοτόμα προϊόντα και διαδικασίες που αυξάνουν την ανταγωνιστικότητα και ενθαρρύνουν την ανάπτυξη,
- τη συνάφεια και συνοχή των αναφερόμενων δαπανών εφαρμογής του σχεδίου,
- το εφικτό των αποτελεσμάτων που προβλέπει ο αιτών.

Επιλέξιμες είναι μόνον οι υπηρεσίες συμβούλων που δεν έχουν συνεχή ή τακτικό χαρακτήρα και δεν συνδέονται με τις κανονικές δαπάνες λειτουργίας της επιχείρησης.

Περαιτέρω προϋπόθεση για τη χορήγηση ενίσχυσης είναι η χρηματοδότηση της επένδυσης από τράπεζα που έχει ελέγξει την πιστοληπτική ικανότητα και τις αναπτυξιακές προοπτικές της επιχείρησης

Αριθμός ενίσχυσης: XS 97/01

Κράτος μέλος: Ιταλία

Περιφέρεια: Σικελία

Τίτλος του εφαρμοζόμενου καθεστώτος ή επωνυμία του δικαιούχου της χορηγούμενης μεμονωμένης ενίσχυσης: Επενδυτικές ενισχύσεις για ΜΜΕ στους διανεμητικούς κλάδους

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

Ετήσιες δαπάνες που έχουν προγραμματιστεί στο πλαίσιο του καθεστώτος ή συνολικό ποσό της μεμονωμένης ενίσχυσης που χορηγήθηκε στην επιχείρηση: 5 000 εκατ. ITL (2001)

Μέγιστη ένταση ενίσχυσης: 35 % καθαρό ισοδύναμο επιχορήγησης + 15 % ακαθάριστο ισοδύναμο επιχορήγησης

Ημερομηνία εφαρμογής: Θα καθορισθεί μετά τη σύναψη της συμφωνίας με καθένα από τους δικαιούχους και αφού προηγηθεί δημοσίευση πρόσκλησης υποβολής αιτήσεων

Διάρκεια χορήγησης του καθεστώτος ή της μεμονωμένης ενίσχυσης: Έως το 2006

Στόχος της ενίσχυσης: Διευκόλυνση της πρόσβασης ΜΜΕ σε πιστώσεις

Οικείοι οικονομικοί τομείς: Διανεμητικοί κλάδοι

Επωνυμία και διεύθυνση της επιδοτούσας αρχής:

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

Άλλες πληροφορίες: Η ενίσχυση λαμβάνει τη μορφή:

- α) επιδοτούμενων δανείων,
- β) επιχορηγήσεων για πληρωμές μισθωμάτων,
- γ) επιχορηγήσεις για την ελάφρυνση των τόκων για δάνεια που συνάφθηκαν με πιστωτικά ιδρύματα,
- δ) επιχορηγήσεις κεφαλαίων για τις επενδύσεις που καλύπτονται παραπάνω από τα σημεία α), β) και γ)

Αριθμός ενίσχυσης: XS 99/01

Κράτος μέλος: Ιταλία

Περιφέρεια: Σικελία

Τίτλος του εφαρμοζόμενου καθεστώτος ή επωνυμία του δικαιούχου της χορηγούμενης μεμονωμένης ενίσχυσης: Επενδυτικές ενισχύσεις προς μικρομεσαίες βιοτεχνικές επιχειρήσεις

Νομική βάση: 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

Μέγιστη ένταση ενίσχυσης: 35 % ΚΙΕ + 15 % ΑΙΕ για ΜΜΕ

Ημερομηνία εφαρμογής: Θα καθορισθεί μετά τη σύναψη της συμφωνίας με καθένα από τους δικαιούχους και αφού προηγηθεί δημοσίευση πρόσκλησης υποβολής αιτήσεων

Διάρκεια χορήγησης του καθεστώτος ή της μεμονωμένης ενίσχυσης: Έως το 2006

Στόχος της ενίσχυσης: Υποστήριξη βιοτεχνικών ΜΜΕ για τη δημιουργία νέων εργαστηρίων ή την αναδιάρθρωση ή επέκταση υφιστάμενων εργαστηρίων

Οικείοι οικονομικοί τομείς: Βιοτεχνικές επιχειρήσεις που δεν ασχολούνται με την επεξεργασία και εμπορία γεωργικών προϊόντων ή την παραγωγή, επεξεργασία και εμπορία αλιευτικών ή υδατοκαλλιεργητικών προϊόντων και δεν δραστηριοποιούνται στους τομείς των μεταφορών, του χάλυβα, της ναυπηγίας, των συνθετικών ινών και της αυτοκινητοβιομηχανίας

Επωνυμία και διεύθυνση της επιδοτούσας αρχής:

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

Άλλες πληροφορίες: Η ενίσχυση μπορεί να λάβει μια από τις κάτωθι μορφές:

είτε ως επιχορηγήσεις κεφαλαίου, επιδοτούμενα δάνεια ή επιχορηγήσεις για ελάφρυνση των τόκων ή για μισθωτήριες πληρωμές,

είτε ως συνδυασμός επιχορηγήσεων κεφαλαίου συν επιδοτούμενο δάνειο ή επιχορηγήσεις κεφαλαίου συν επιχορηγήσεις για την ελάφρυνση τόκων ή για μισθωτήριες πληρωμές

Ανακοίνωση όσον αφορά τα μέτρα αντιντάμπινγκ που εφαρμόζονται στις εισαγωγές στην Κοινότητα ινοσανίδων καταγωγής, μεταξύ άλλων, Πολωνίας: τροποποίηση της επωνυμίας εταιρείας με ατομικό συντελεστή δασμού από την οποία έγινε αποδεκτή ανάληψη υποχρέωσης

(2004/C 16/07)

Οι εισαγωγές ινοσανίδων καταγωγής, μεταξύ άλλων, Πολωνίας υπόκεινται σε οριστικούς δασμούς αντιντάμπινγκ, που επιβλήθηκαν από τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 194/1999 ⁽¹⁾ του Συμβουλίου, όπως τροποποιήθηκε από τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1899/2001 ⁽²⁾ του Συμβουλίου.

Με την απόφαση 1999/71/ΕΚ ⁽³⁾ της Επιτροπής, όπως τροποποιήθηκε από την απόφαση 2001/707/ΕΚ ⁽⁴⁾ της Επιτροπής, έγινε αποδεκτή ανάληψη υποχρέωσης από την Alrex-Karlıno SA, μία πολωνική εταιρεία της οποίας οι εξαγωγές ινοσανίδων στην Κοινότητα υπόκεινται σε ατομικό συντελεστή δασμού 22,4 % που επιβλήθηκε με τον προαναφερόμενο κανονισμό.

Η εταιρεία ενημέρωσε την Επιτροπή σχετικά με το ότι είχε μεταβληθεί η επωνυμία της σε Płyty-Karlıno SA. Η εταιρεία ζήτησε από την Επιτροπή να επιβεβαιώσει ότι η αλλαγή επωνυμίας δεν επηρεάζει το δικαίωμα της εταιρείας να επωφελείται από τον ατομικό συντελεστή δασμού που εφαρμόζοταν στην εταιρεία με την προηγούμενη επωνυμία της Alrex-Karlıno SA, ούτε το δικαίωμά της να επωφελείται από την ανάληψη υποχρέωσης που πρότεινε η εταιρεία, όσον αφορά τους τύπους του προϊόντος που καλύπτεται από την ανάληψη υποχρέωσης, με την προηγούμενη επωνυμία της.

Η Επιτροπή εξέτασε τις πληροφορίες που υποβλήθηκαν και που αποδεικνύουν ότι όλες οι δραστηριότητες της εταιρείας σε συνδυασμό με την κατασκευή, τις πωλήσεις και τις εξαγωγές ινοσανίδων δεν επηρεάζονται από την αλλαγή της επωνυμίας. Η Επιτροπή επομένως συνάγει το συμπέρασμα ότι η αλλαγή της επωνυμίας δεν επηρεάζει με κανέναν τρόπο τα συμπεράσματα του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 194/1999 του Συμβουλίου και της απόφασης 1999/71/ΕΚ της Επιτροπής. Επειδή δεν έχουν μεταβληθεί ουσιαστικά οι συνθήκες, η αναφορά στην Alrex-Karlıno SA γίνεται Płyty-Karlıno SA στα άρθρα 1 παράγραφος 2 και 2 παράγραφος 3 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 194/1999 και στο άρθρο 1 παράγραφος 1 της απόφασης 1999/71/ΕΚ της Επιτροπής.

Οι πρόσθετοι κωδικοί Taric 8479 και 8511 που είχαν αποδοθεί προηγουμένως στην Alrex-Karlıno SA αντικαθίστανται από τον πρόσθετο κωδικό Taric A 501 που αποδίδεται στην Płyty-Karlıno SA (πρώην: Alrex-Karlıno SA).

⁽¹⁾ ΕΕ L 22 της 29.1.1999, σ. 16.

⁽²⁾ ΕΕ L 261 της 29.9.2001, σ. 1.

⁽³⁾ ΕΕ L 22 της 29.1.1999, σ. 71.

⁽⁴⁾ ΕΕ L 261 της 29.9.2001, σ. 65.

Δημοσίευση των αποφάσεων των κρατών μελών για τη χορήγηση ή την ανάκληση αδειών εκμετάλλευσης σύμφωνα με το άρθρο 13 παράγραφος 4 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 2407/92 περί της εκδόσεως αδειών των αερομεταφορέων ⁽¹⁾ ⁽²⁾

(2004/C 16/08)

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

ΑΥΣΤΡΙΑ

Χορηγηθείσες άδειες εκμετάλλευσης

Κατηγορία Α: Άδειες εκμετάλλευσης χορηγηθείσες στους μεταφορείς που δεν πληρούν τα κριτήρια που προβλέπονται στο άρθρο 5 παράγραφος 7 στοιχείο α) του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 2407/92

Επωνυμία του αερομεταφορέα	Διεύθυνση του αερομεταφορέα	Επιτρέπεται η μεταφορά	Απόφαση ισχύουσα από
AAA — Air Alps Aviation Alpenländisches Flugunternehmen Ges.mbH	Eduard-Bodern-Gasse 1 A-6020 Innsbruck	Επιβατών, ταχυδρομείου, εμπορευμάτων	14.11.2003
NL Luftfahrt GmbH	Objekt 610 A-1300 Wien-Flughafen	Επιβατών, ταχυδρομείου, εμπορευμάτων	28.11.2003

Κατηγορία Β: Άδειες εκμετάλλευσης χορηγηθείσες σε μεταφορείς που πληρούν τα κριτήρια που προβλέπονται στο άρθρο 5 παράγραφος 7 στοιχείο α) του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 2407/92

Επωνυμία του αερομεταφορέα	Διεύθυνση του αερομεταφορέα	Επιτρέπεται η μεταφορά	Απόφαση ισχύουσα από
HELI AMBULANCE TEAM GmbH & Co. KG	Fürstenweg 180 A-6020 Innsbruck	Επιβατών, ταχυδρομείου, εμπορευμάτων	5.11.2003
Zenith Airways GmbH	Promenadenweg 8 A-2522 Oberwaltersdorf	Επιβατών, ταχυδρομείου, εμπορευμάτων	4.12.2003

Ακυρωθείσες άδειες εκμετάλλευσης

Κατηγορία Β: Άδειες εκμετάλλευσης χορηγηθείσες σε μεταφορείς που πληρούν τα κριτήρια που προβλέπονται στο άρθρο 5 παράγραφος 7 στοιχείο α) του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 2407/92

Επωνυμία του αερομεταφορέα	Διεύθυνση του αερομεταφορέα	Επιτρέπεται η μεταφορά	Απόφαση ισχύουσα από
Hubschrauber Transport GmbH	Kranebitter Allee 24 A-6020 Innsbruck	Επιβατών, ταχυδρομείου, εμπορευμάτων	9.10.2003

⁽¹⁾ ΕΕ L 240 της 24.8.1992, σ. 1.

⁽²⁾ Κοινοποιημένες στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή πριν από τις 31.12.2003.

Δημοσίευση των αποφάσεων των κρατών μελών για τη χορήγηση ή την ανάκληση αδειών εκμετάλλευσης σύμφωνα με το άρθρο 13 παράγραφος 4 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 2407/92 περί της εκδόσεως αδειών των αερομεταφορέων ⁽¹⁾ ⁽²⁾

(2004/C 16/09)

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

ΙΣΠΑΝΙΑ

Χορηγηθείσες άδειες εκμετάλλευσης

Κατηγορία Α: Άδειες εκμετάλλευσης χορηγηθείσες στους μεταφορείς που δεν πληρούν τα κριτήρια που προβλέπονται στο άρθρο 5 παράγραφος 7 στοιχείο α) του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 2407/92

Επωνυμία του αερομεταφορέα	Διεύθυνση του αερομεταφορέα	Επιτρέπεται η μεταφορά	Απόφαση ισχύουσα από
MEDIT AIR, SA	Taquígrafo Martí, 15 — pta. 10 E-46005 Valencia	Επιβατών, ταχυδρομείου, εμπορευμάτων	15.10.2003

⁽¹⁾ ΕΕ L 240 της 24.8.1992, σ. 1.

⁽²⁾ Κοινοποιημένες στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή πριν από τις 31.12.2003.

Δημοσίευση των αποφάσεων των κρατών μελών για τη χορήγηση ή την ανάκληση αδειών εκμετάλλευσης σύμφωνα με το άρθρο 13 παράγραφος 4 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 2407/92 περί της εκδόσεως αδειών των αερομεταφορέων ⁽¹⁾ ⁽²⁾

(2004/C 16/10)

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

ΓΕΡΜΑΝΙΑ

Χορηγηθείσες άδειες εκμετάλλευσης

Κατηγορία Α: Άδειες εκμετάλλευσης χορηγηθείσες στους μεταφορείς που δεν πληρούν τα κριτήρια που προβλέπονται στο άρθρο 5 παράγραφος 7 στοιχείο α) του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 2407/92

Επωνυμία του αερομεταφορέα	Διεύθυνση του αερομεταφορέα	Επιτρέπεται η μεταφορά	Απόφαση ισχύουσα από
BONAIR Business Charter GmbH (προηγούμενο όνομα: BONAIR Business Charter & Bedarfsflüge GmbH)	General Aviation Terminal Ostallee D-85445 Oberding (προηγούμενο όνομα: Flughafen Köln/Bonn Halle 7 D-51147 Köln)	Επιβατών, ταχυδρομείου, εμπορευμάτων	16.10.2002

⁽¹⁾ ΕΕ L 240 της 24.8.1992, σ. 1.

⁽²⁾ Κοινοποιημένες στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή πριν από τις 31.12.2003.

Κατηγορία Β: Άδειες εκμετάλλευσης χορηγηθείσες σε μεταφορείς που πληρούν τα κριτήρια που προβλέπονται στο άρθρο 5 παράγραφος 7 στοιχείο α) του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 2407/92

Επωνυμία του αερομεταφορέα	Διεύθυνση του αερομεταφορέα	Επιτρέπεται η μεταφορά	Απόφαση ισχύουσα από
Augusta Air Luftfahrtunternehmen, Yachtcharter und Videogeräteverleih Hans Schneider e.K. (προηγούμενο όνομα: Augusta Air Luftfahrtunternehmen Hans Schneider)	Flughafenstraße 5 D-86169 Augsburg	Επιβατών, ταχυδρομείου, εμπορευμάτων	31.3.2003
Heli Transair GmbH	Postfach 11 02 D-63323 Egelsbach	Επιβατών, ταχυδρομείου, εμπορευμάτων	9.4.1999
Rieker AIR SERVICE Flugzeughandel und Charter GmbH (προηγούμενο όνομα: Rieker Airservice GmbH)	Flughafen Stuttgart LVT-Gebäude 104-108 D-70629 Leinfelden-Echterdingen (προηγούμενο όνομα: Postfach 23 03 28 D-70623 Stuttgart)	Επιβατών, ταχυδρομείου, εμπορευμάτων	22.3.2002
Usedomer Fluggesellschaft mbH	Flugplatz D-17449 Peenemünde (προηγούμενο όνομα: Flughafen Heringsdorf D-17419 Garz)	Επιβατών, ταχυδρομείου, εμπορευμάτων	10.10.2003

Αλλαγή ονόματος του κατόχου άδειας

Κατηγορία Α: Άδειες εκμετάλλευσης χορηγηθείσες στους μεταφορείς που δεν πληρούν τα κριτήρια που προβλέπονται στο άρθρο 5 παράγραφος 7 στοιχείο α) του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 2407/92

Νέο όνομα	Διεύθυνση του αερομεταφορέα	Επιτρέπεται η μεταφορά	Απόφαση ισχύουσα από
Hapag-Lloyd Express GmbH (προηγούμενο όνομα: Hapag-Lloyd Executive GmbH)	Benkendorffstraße 22 B D-30855 Langenhagen (προηγούμενο όνομα: Karl-Wiechert-Allee 4 D-30625 Hannover)	Επιβατών, ταχυδρομείου, εμπορευμάτων	2.5.2003

Λήξη άδειας

Κατηγορία Β: Άδειες εκμετάλλευσης χορηγηθείσες σε μεταφορείς που πληρούν τα κριτήρια που προβλέπονται στο άρθρο 5 παράγραφος 7 στοιχείο α) του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 2407/92

Επωνυμία του αερομεταφορέα	Διεύθυνση του αερομεταφορέα	Επιτρέπεται η μεταφορά	Απόφαση ισχύουσα από
Jetline Aviation System GmbH	GAT Airport Stuttgart D-70629 Stuttgart	Επιβατών, ταχυδρομείου, εμπορευμάτων	8.10.2003

Μη διατύπωση αντιρρήσεων σε μια κοινοποιηθείσα συγκέντρωση**(Υπόθεση COMP/M.3296 — Areva/Alstom T & D)**

(2004/C 16/11)

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

Στις 19 Δεκεμβρίου 2003, η Επιτροπή αποφάσισε να μην διατυπώσει αντιρρήσεις για την ανωτέρω κοινοποιηθείσα συγκέντρωση και να την αναγνωρίσει ως σύμφωνη με την κοινή αγορά. Η απόφαση αυτή βασίζεται στο άρθρο 6 παράγραφος 1 στοιχείο β) του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 4064/89 του Συμβουλίου. Το πλήρες κείμενο της απόφασης διατίθεται μόνο στην αγγλική γλώσσα και θα δημοσιοποιηθεί αφού διαγραφούν τα επαγγελματικά απόρρητα που ίσως περιέχει. Θα διατίθεται:

- υπό έντυπη μορφή μέσω των γραφείων πωλήσεως της Υπηρεσίας Επισήμων Εκδόσεων των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων (βλέπε οπισθόφυλλο),
- υπό ηλεκτρονική μορφή στη βάση δεδομένων CELEX (έκδοση «CEN»), όπου φέρει αριθμό εγγράφου 303M3296. Το CELEX είναι το αυτοματοποιημένο σύστημα τεκμηρίωσης του κοινοτικού δικαίου.

Για περισσότερες πληροφορίες σχετικά με συνδρομές, απευθυνθείτε στη διεύθυνση:

EUR-OP
Information, Marketing and Public Relations
2, rue Mercier
L-2985 Luxembourg
Τηλ.: (+352) 2929 42718, φαξ: (+352) 2929 42709.

Μη διατύπωση αντιρρήσεων σε μια κοινοποιηθείσα συγκέντρωση**(Υπόθεση COMP/M.3329 — Tchibo/Beiersdorf)**

(2004/C 16/12)

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

Στις 16 Δεκεμβρίου 2003, η Επιτροπή αποφάσισε να μην διατυπώσει αντιρρήσεις για την ανωτέρω κοινοποιηθείσα συγκέντρωση και να την αναγνωρίσει ως σύμφωνη με την κοινή αγορά. Η απόφαση αυτή βασίζεται στο άρθρο 6 παράγραφος 1 στοιχείο β) του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 4064/89 του Συμβουλίου. Το πλήρες κείμενο της απόφασης διατίθεται μόνο στην γερμανικά γλώσσα και θα δημοσιοποιηθεί αφού διαγραφούν τα επαγγελματικά απόρρητα που ίσως περιέχει. Θα διατίθεται:

- υπό έντυπη μορφή μέσω των γραφείων πωλήσεως της Υπηρεσίας Επισήμων Εκδόσεων των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων (βλέπε οπισθόφυλλο),
- υπό ηλεκτρονική μορφή στη βάση δεδομένων CELEX (έκδοση «CDE»), όπου φέρει αριθμό εγγράφου 303M3329. Το CELEX είναι το αυτοματοποιημένο σύστημα τεκμηρίωσης του κοινοτικού δικαίου.

Για περισσότερες πληροφορίες σχετικά με συνδρομές, απευθυνθείτε στη διεύθυνση:

EUR-OP
Information, Marketing and Public Relations
2, rue Mercier
L-2985 Luxembourg
Τηλ.: (+352) 2929 42718, φαξ: (+352) 2929 42709.

III

(Πληροφορίες)

ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ

Συνοπτικά πρακτικά της συνεδρίασης της 6 και 7 Νοεμβρίου 2002 που δημοσιεύθηκαν στην Επίσημη
Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης C 16 E

(2004/C 16/13)

Τα κείμενα αυτά είναι διαθέσιμα σε:

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

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

ΕΠΙΤΡΟΠΗ

ΑΚΥΡΩΣΗ ΜΙΑΣ ΠΡΟΣΚΛΗΣΗΣ ΥΠΟΒΟΛΗΣ ΠΡΟΤΑΣΕΩΝ

Παρατηρητήριο των σχέσεων Ευρωπαϊκής Ένωσης-Λατινικής Αμερικής

(2004/C 16/14)

1. **Στοιχεία δημοσίευσης:** EuropeAid/117217/D/G/Multi
 2. **Ημερομηνία δημοσίευσης:** 11 Σεπτεμβρίου 2003
 3. **Πρόγραμμα:** ALA
 4. **Αναθέτουσα αρχή/αρμόδια αναθέτουσα υπηρεσία:** Ευρωπαϊκή Επιτροπή
 5. **Άλλες πληροφορίες:** Θεωρήθηκε ότι η πρόσκληση απέβη άκαρπη, διότι κρίθηκε ότι καμία πρόταση δεν ανταποκρινόταν στις διοικητικές απαιτήσεις ούτε/ή ήταν επιλέξιμη. Μία νέα πρόσκληση θα προκηρυχθεί το 2004.
-