

Suomenkielinen laitos

Tiedonantoja ja ilmoituksia

<u>Ilmoitusnumero</u>	Sisältö	Sivu
	I Tiedonantoja	
	Komissio	
2004/C 16/01	Euron kurssi	1
2004/C 16/02	Valtiontuki – Italia – Tuki C 61/03 (ex NN 42/01) – Legge Aeronautica n. 808/85 – Yksittäiset tutkimus- ja kehityshankkeet – Kehotus huomautusten esittämiseen EY:n perustamissopimuksen 88 artiklan 2 kohdan mukaisesti ⁽¹⁾	2
2004/C 16/03	EY:n perustamissopimuksen 87 ja 88 artiklan mukaisen valtiontuen hyväksyminen – Tapaukset, joita komissio ei vastusta ⁽¹⁾	22
2004/C 16/04	EY:n perustamissopimuksen 87 ja 88 artiklan mukaisen valtiontuen hyväksyminen – Tapaukset, joita komissio ei vastusta ⁽¹⁾	25
2004/C 16/05	Tiedot, jotka jäsenvaltiot ovat toimittaneet Euroopan yhteisön perustamissopimuksen 87 ja 88 artiklan soveltamisesta koulutustukeen 12 päivänä tammikuuta 2001 annetun komission asetuksen (EY) N:o 68/2001 nojalla myönnetystä valtiontuesta ⁽¹⁾	26
2004/C 16/06	Tiedot, jotka jäsenvaltiot ovat toimittaneet Euroopan yhteisön perustamissopimuksen 87 ja 88 artiklan soveltamisesta pienille ja keskisuurille yrityksille myönnettyyn valtiontukeen 12 päivänä tammikuuta 2001 annetun komission asetuksen (EY) N:o 70/2001 nojalla myönnetystä valtiontuesta ⁽¹⁾	28
2004/C 16/07	Ilmoitus muun muassa Puolasta peräisin olevan kovalevyn yhteisöön suuntautuvassa tuonnissa voimassa olevista polkumyyntitoimenpiteistä: sellaisen yrityksen nimen muuttaminen, johon sovelletaan yksilöllistä tullia ja jolta on hyväksytty sitoumus	30
2004/C 16/08	Ilmoitus jäsenvaltioiden päätöksistä myöntää tai peruuttaa toimilupia lentoliikenteen harjoittajien toimiluvista annetun asetuksen (ETY) N:o 2407/92 13 artiklan 4 kohdan mukaisesti ⁽¹⁾	31
2004/C 16/09	Ilmoitus jäsenvaltioiden päätöksistä myöntää tai peruuttaa toimilupia lentoliikenteen harjoittajien toimiluvista annetun asetuksen (ETY) N:o 2407/92 13 artiklan 4 kohdan mukaisesti ⁽¹⁾	32

<u>Ilmoitusnumero</u>	Sisältö (jatkuu)	Sivu
2004/C 16/10	Ilmoitus jäsenvaltioiden päätöksistä myöntää tai peruuttaa toimilupia lentoliikenteen harjoittajien toimiluvista annetun asetuksen (ETY) N:o 2407/92 13 artiklan 4 kohdan mukaisesti ⁽¹⁾	32
2004/C 16/11	Päätös olla vastustamatta ilmoitettua keskittymää (Asia COMP/M.3296 – Areva/Alstom T & D) ⁽¹⁾	34
2004/C 16/12	Päätös olla vastustamatta ilmoitettua keskittymää (Asia COMP/M.3329 – Tchibo/Beiersdorf) ⁽¹⁾	34
<hr/>		
II <i>Valmistavat säädökset</i>		
.....		
<hr/>		
III <i>Tiedotteita</i>		
Euroopan parlamentti		
2004/C 16/13	<i>Euroopan unionin virallinen lehti</i> C 16 E julkaistut istuntojen pöytäkirjat 6. ja 7. päivältä marraskuuta 2002	35
Komissio		
2004/C 16/14	Ehdotuspyynnön peruutus – EU:n ja Latinalaisen Amerikan välisten suhteiden seuranta-keskus	36



⁽¹⁾ ETA:n kannalta merkityksellinen teksti

I

(Tiedonantoja)

KOMISSIO

Euron kurssi ⁽¹⁾

21. tammikuuta 2004

(2004/C 16/01)

1 euro =

Rahayksikkö	Kurssi	Rahayksikkö	Kurssi		
USD	Yhdysvaltain dollaria	1,2607	LVL	Latvian latia	0,6711
JPY	Japanin jeniä	134,86	MTL	Maltan liiraa	0,4299
DKK	Tanskan kruunua	7,4472	PLN	Puolan zlotya	4,7083
GBP	Englannin puntaa	0,69	ROL	Romanian leuta	41 048
SEK	Ruotsin kruunua	9,1639	SIT	Slovenian tolarina	237,4
CHF	Sveitsin frangia	1,5691	SKK	Slovakian korunaa	40,585
ISK	Islannin kruunua	86,95	TRL	Turkin liiraa	1 677 660
NOK	Norjan kruunua	8,64	AUD	Australian dollaria	1,6328
BGN	Bulgarian leviä	1,9558	CAD	Kanadan dollaria	1,6313
CYP	Kyproksen puntaa	0,58672	HKD	Hongkongin dollaria	9,7931
CZK	Tšekin korunaa	32,77	NZD	Uuden-Seelannin dollaria	1,8741
EEK	Viron kruunua	15,6466	SGD	Singaporin dollaria	2,1428
HUF	Unkarin korinttia	263,85	KRW	Etelä-Korean wonia	1 498,22
LTL	Liettuan litiä	3,4529	ZAR	Etelä-Afrikan randia	8,9635

⁽¹⁾ Lähde: Euroopan keskuspankin ilmoittama viitekurssi.

VALTIONTUKI – ITALIA

Tuki C 61/03 (ex NN 42/01) – Legge Aeronautica n. 808/85 – Yksittäiset tutkimus- ja kehityshankkeet

Kehotus huomautusten esittämiseen EY:n perustamissopimuksen 88 artiklan 2 kohdan mukaisesti

(2004/C 16/02)

(ETA:n kannalta merkityksellinen teksti)

Komissio on ilmoittanut 1. lokakuuta 2003 päivätyllä, tätä tiivistelmää seuraavilla sivuilla todistusvoimaisella kielellä toistetulla kirjeellä Italialle päätöksestään aloittaa EY:n perustamissopimuksen 88 artiklan 2 kohdassa tarkoitettu menettely, joka koskee mainittua tukea.

Asianomaiset voivat esittää huomautuksensa tuesta, jota koskevan menettelyn komissio aloittaa, kuukauden kuluessa tämän tiivistelmän ja sitä seuraavan kirjeen julkaisemisesta. Huomautukset on lähetettävä osoitteeseen:

Euroopan komissio
Kilpailun pääosasto
Valtiontukien kirjaamo
J-70
B-1049 Bruxelles/Brussel
Faksi (32-2) 296 12 42.

Huomautukset toimitetaan Italialle. Huomautuksia esittävä asianomainen voi pyytää kirjallisesti henkilöllisyyden luottamuksellista käsittelyä, ja tämä pyyntö on perusteltava.

TIIVISTELMÄ

1. KUVAAUS

Italiassa yksittäisille ilmailuteollisuuden tutkimus- ja kehityshankkeille myönnetty tuki perustuu voimassa olevaan tukijärjestelmään, sillä hankkeet hyväksyttiin 24. joulukuuta 1985 annetun lain nro 808/85 (Legge n. 808/85, Interventi per lo sviluppo e l'accrescimento di competitività delle industrie operanti nel settore aeronautico) mukaisesti. Komissio hyväksyi tukijärjestelmän 14. toukokuuta 1986 ja siihen sovellettiin myöhemmin aiheellisia toimenpiteitä EY:n perustamissopimuksen 88 artiklan 1 kohdan nojalla.

Päätöksessään komissio muistutti siitä, että kaikki yksittäinen tuki, jonka investointikustannukset ylittävät sovellettavan 20 miljoonan euron rajan, on ilmoitettava, ja viittasi tutkimus- ja kehitystyöhön myönnettävää valtiontukea koskevien yhteisön puitteiden 5.5 kohtaan. Italia ei kuitenkaan ilmoittanut erikseen kyseisen enimmäismäärän ylittävistä yksittäisistä tutkimus- ja kehityshankkeista, vaikka sen olisi pitänyt näin tehdä.

Kantelun jälkeen Italian viranomaiset antoivat komissiolle teknisiä tietoja myöntämästään ilmoittamattomasta tuesta 13:lle ilmailualan yksittäiselle tutkimus- ja kehityshankkeelle.

Komissio on todentanut, että kyseisistä 13 ilmoittamattomasta hankkeesta kaksi ei ylitä sovellettavien T&K-puitteiden mukaista yksittäisen tuen ilmoittamista koskevaa rajaa. Koska ilmoittamisvelvollisuus ei koskenut hankkeita N:o 1⁽¹⁾ ja N:o 3⁽²⁾, seuraavassa kuvataan ainoastaan 11 T&K-hanketta.

Kyseiset 11 T&K-hanketta koskevat neljän siviili-/sotilaskäyttöön tarkoitetun helikopterin ja seitsemän kiinteäsiipisen lentokoneen kehittämistä. Niihin käytetään paljon taloudellisia ja henkilöstöresursseja ja hankkeesta riippuen niiden tarkoituksena on kehittää uutta tuotantoa ja valvontamenetelmiä tai komponentteja kuten lentokoneen runkopaneeleja ja roottorin siipiä.

Lopullisena tavoitteena on vahvistaa valmistajan (Alenia, Aermacchi tai tuensaaja Agusta) kilpailuasemaa.

⁽¹⁾ Hanke N:o 1: teknologioiden kehittäminen paineistettuja (miehitettyjä) avaruus- ja lentoliikennejärjestelmiä varten.

⁽²⁾ Hanke N:o 3: A 119 Koala – A 109-helikopterin yksiturbiinisen version kehittäminen.

Yksityiskohtaisia tietoja:

— Hanke N:o 2: A 109 X (Agusta 1999–2001) sisältää uusien teknologioiden kehittämisen A109-helikopterin uusia versioita varten. A 109 on kevyt kaksiturbiininen helikopteri. Hanke A 109 X toteutetaan yhteistyössä Pratt & Whitney -yrityksen kanssa. Sen tavoitteena on kehittää A 109-helikoptereita erityisesti seuraavasti:

— täydessä lastissa ja täynnä polttoainetta olevien ilmalusten joustavan liikkumisen parantaminen tiheään asutuilla alueilla,

— täyden käyttövarmuuden takaaminen silloin, kun helikopterin paino nousussa on 3 100 kg,

— rakenteiden toteuttaminen innovatiivisten materiaalien ja modulaaristen tekniikoiden avulla,

— keskittyminen Agustan markkinasegmenttiin kehittämällä hienomekaniikkaa ja metallurgista teknologiaa, joilla voidaan saavuttaa erittäin suuritehoisia ja painoltaan rajoitettuja voimansiirto- ja iskunvaimennusjärjestelmiä.

— Hanke N:o 4: A 109 D/E/F (Agusta 1996–1998) sisältää A 109-helikopterin tiettyjen versioiden kehittämisen, joiden käyttövoimajärjestelmät tyydyttävät yhä tiukemmat turvallisuutta, lentosuoritusta ja ympäristövaikutuksia koskevat vaatimukset. A 109 on kevyt kaksiturbiininen helikopteri. A 109-helikopterin versiot A 109 D, E ja F vastaavat yritysten Allison Gas Turbine, Pratt & Whitney ja Turbomeca valmistamia moottorikäyttöisiä versioita. Näiden versioiden kehittäminen tapahtuu yhteistyössä asianomaisen moottorivalmistajan kanssa.

— Hanke N:o 5: MD 95 (Alenia 1996–1999) tarkoituksena on kehittää ja ottaa käyttöön uusia menetelmiä lentokoneiden suurien rakenneosien automatisoidussa tuotannossa. Hanke sisältää myös Alenia-yrityksen Nolan tehtaalla kehitettyjen, MD 95:n runkopaneelien rakentamisessa käytettyjen menetelmien vahvistamisen. MD 95 on 100-paikkainen siviililentokone, jonka on suunnitellut Boeing-yrityksen ostama McDonnell Douglas. MD 95 otettiin käyttöön lokakuussa 1999 ja sen nimeksi on sen jälkeen muutettu Boeing B 717. Sitä valmistetaan edelleen ja se kilpailee 100-paikkaisen lentokoneiden markkinoilla Airbusin A 318:n kanssa.

Alenia-yrityksen hankkeen tavoitteena on erityisesti:

— yrityksen erikoisosaamisen kehittäminen suunnittelun, valmistusteknologioiden ja lentokoneenosien kokoamisen osalta,

— tuotantoprosessien tehokkuuden tutkiminen, jotta monimutkaisten järjestelmien valmistuskustannukset vähenisivät.

Italian viranomaisten mukaan hankkeita A 109 X, A 109 D/E/F ja MD 95 koskevat T&K-toimet sisältävät kukin kaksi teolliseen tutkimukseen ja kolme kilpailua edeltävään kehitystoimintaan liittyvää osaa.

— Hanke N:o 6: [. . .] (*)

— Hankkeen N:o 7: MD 11:n etu- ja takaosa (Alenia 1996–1997) tarkoituksena on kehittää ja ottaa käyttöön uusia menetelmiä vaikutuksille erityisen alttiiden lentokoneen osien, eli koneen etu- ja takaosan, automatisoidussa tuotannossa. Hanke sisältää myös suuren reittilentokoneen, eli MD 11:n, osien rakentamista varten kehitettyjen menetelmien vahvistamisen. MD 11 on 300–400-paikkainen pitkien välimatkojen siviililentokone, jonka on suunnitellut Boeing-yrityksen ostama McDonnell Douglas. Boeing valmisti MD 11:tä tammikuusta 1990 helmikuuhun 2001. Italian viranomaisten mukaan hankkeeseen sisältyvät neljä toimea koskevat kilpailua edeltävää kehitystoimintaa.

— Hankkeeseen N:o 8: DO 328 EC Laajennettu kapasiteetti (Aermacchi 1995–1997) sisältyy Aermacchi-yrityksen osallistuminen alueellisiin kuljetuksiin tarkoitetun Dornier-yrityksen DO 328-koneen pidennettyä versiota koskevan hankkeen kehittämiseen. DO 328 on 32-paikkainen lentokone, jossa on kaksi potkuriturbiinia, ja jonka on suunnitellut Fairchild Aircraftin ostama Dornier-yritys. DO 328-konetta on valmistettu noin 100 kappaletta. Komission käytettävissä olevien tietojen mukaan DO 328:n pidennetty versio pystyy kuljettamaan 40–50 matkustajaa. Hanke ei näytä koskaan toteutuneen, koska Fairchild-Dornier halusi keskittyä DO 328:n suihkumoottoriversioon DO 328 JET, joka toimitettiin vuonna 1999.

(*) Liikesalaisuus.

— Hankkeen N:o 9: DO 328 Lentokoneen rankopaneelit (Aermacchi 1993–1999) tarkoituksena on kehittää yhdessä Dornier-yrityksen kanssa innovatiivisia suunnitelmia eripituisia moduuleja varten, joita käytetään eripituisten koneen runkojen valmistuksessa ja jotka alentavat runkojen valmistuskustannuksia. Hanke toteutettiin käyttämällä testikoneena alueellisiin kuljetuksiin tarkoitettua Dornier-yrityksen DO 328-konetta. DO 328 on 32-paikkainen lentokone, jossa on kaksi potkuriturbiinia, ja jonka on suunnitellut Fairchild Aircraftin ostama Dornier. DO 328-konetta on valmistettu noin 100 kappaletta.

Italian viranomaisten mukaan hankkeita DO 328 (koneen rankopaneelit) ja DO 328 EC koskevat T&K-toimet sisältävät kukin yhden teolliseen tutkimukseen ja kaksi tai kolme kilpailua edeltävään kehitystoimintaan liittyvää osaa.

— Hankkeeseen N:o 10: DO 328 (Aermacchi 1990–1991) sisältyy Aermacchi-yrityksen osallistuminen alueellisiin kuljetuksiin tarkoitettua Dornier-yrityksen DO 328-konetta koskevan ohjelman kehittämiseen. DO 328 on 32-paikkainen lentokone, jossa on kaksi potkuriturbiinia, ja jonka on suunnitellut Fairchild Aircraftin ostama Dornier-yritys. DO 328-konetta on valmistettu noin 100 kappaletta. Aermacchi osallistuu pääasiassa ilma-aluksen rungon valmistusta koskevaan ohjelmaosuuteen. T&K-hankkeeseen sisältyy useita toimintamuotoja numeeristen määritelmien tutkimuksesta runkojen ensimmäisten koekappaleiden rakentamiseen ja niiden vahvistamiseen.

— Hanke N:o 11: MD 11:n siipien kärjet (Aeritalia⁽³⁾ 1987–1989) koskee laskentamenetelmien kehittämistä ja uusien erittäin jäykkien materiaalien esittelyä sekä edistyneiden polymerisaatiomenettelyiden kehittämistä ilmailuteollisuuden käyttöön, ja näiden teknologioiden soveltamista yhdessä sellaisen rakenteen aikaan saamiseksi, jolla vähennetään MD 11:n siipien kärkien synnyttämää turbulenssia. MD 11 on 300–400-paikkainen pitkien välimatkojen siviililentokone, jonka on suunnitellut Boeing-yrityksen ostama McDonnell Douglas. Boeing valmisti MD 11:tä tammikuusta 1990 helmikuuhun 2001. T&K-hankkeeseen sisältyy useita toimintamuotoja numeeristen määritelmien tutkimuksesta siipien ensimmäisten koekappaleiden rakentamiseen ja niiden vahvistamiseen.

— Hanke N:o 12: ATR 72 (Aeritalia 1987–1992) koskee alueellisiin kuljetuksiin tarkoitettuihin ilma-aluksiin sovellettavien teknologioiden kehittämistä. Hankkeeseen sisältyy pääasiassa tuensaajayrityksen osallistuminen ATR 72-ohjelmaan ranskalaisen yrityksen Aérospatialeen kanssa. Kaikkien toimien osalta hankkeeseen kuuluvat teoreettiset ja numeeriset

kehitystoimet sekä kokeilut, joihin joskus sisältyy esittelykappaleiden rakentaminen.

— Hanke N:o 13: EH 101 (Agusta 1988–1997) on raskas helikopteri, jonka kehittivät yhdessä yritykset GKN Westland ja Agusta. Siitä on olemassa siviilikäyttöön tarkoitettu versio (pääasiassa kuljetushelikopteri) ja sotilaskäyttöön tarkoitettu versio. Hanke koskee helikopterin ensimmäisten esittelykappaleiden kehittämistä [...]. Näitten prototyypin on osoitettava, että ilma-alus pystyy toteuttamaan kolme tehtävää: ensimmäinen liittyy [...], toinen siviilimatksajien kuljetukseen ja kolmas tavarankuljetukseen ja avunantoon. T&K-hanke sisältää useita toimintatyyppisiä ilma-aluksen numeeristen mallien tutkimuksesta ja sen valmistuksessa tarvittavien materiaalien esittelystä helikopterin ensimmäisten prototyyppien rakentamiseen ja niiden ensimmäisiin koelentoihin.

2. ARVIOINTI

2.1 EY:n perustamissopimuksen 88 artiklan 3 kohdan mukainen arviointi

Komissio katsoo, että 11 T&K-hankkeelle myönnetty tuki on laitonta, sillä Italia ei ole täyttänyt EY:n perustamissopimuksen 88 artiklan 3 kohdan mukaista velvollisuutta, vaan myönsi tuen ilmoittamatta siitä.

2.2 EY:n perustamissopimuksen 87 artiklan 1 kohdassa tarkoitettu valtiontuki

Ilmoittamattomat T&K-hankkeet perustuvat ilmailuteollisuuden kehittämistä ja kilpailukykyä koskevaan tukijärjestelmään (Legge n. 805/85) ja sisältävät valtion varoja valtion myöntämien lainojen muodossa. Toimenpiteet ovat valikoivia, sillä ne on tarkoitettu kolmen suurimman Italian markkinoilla toimivan konsernin eli Alenian (Gruppo Finmeccanica), Aermacchin ja Agustan kilpailuaseman vahvistamiseen.

Edellä mainituista syistä Italian T&K-ohjelmien vaikutus yhteis-markkinoihin todennäköisesti vääristää kilpailuedellytyksiä.

Näin ollen T&K-hankkeisiin sisältyvät varat ovat EY:n perustamissopimuksen 87 artiklan 1 kohdassa tarkoitettua valtiontukea.

T&K-puitteiden, toteutettujen tutkimusvaiheiden sekä tukien kannustavan vaikutuksen tarkastelun perusteella arvioinnissa on päädytty seuraaviin päätelmiin.

⁽³⁾ Nykyisin Alenia Aerospazio.

Hankkeet, joiden toteuttaminen aloitettiin ennen helmikuuta 1996 (hankkeet N:o 10, 11, 12 ja 13)

Vuonna 1986 annettujen T&K-puitteiden määräysten nojalla komissio katsoo, että hankkeille N:o 10, 11, 12 ja 13 myönnetty tuki on EY:n perustamissopimuksen 87 artiklan 3 kohdan c alakohdan mukaista.

Hanke N:o 6 – [...] sotilashelikopteri

Koska tuote kuuluu EY:n perustamissopimuksen 296 artiklan 1 ja 2 kohdan mukaiseen luetteloon, komissio ei arvioi toimenpidettä tässä menettelyssä.

Hankkeet, joiden toteuttaminen aloitettiin helmikuun 1996 jälkeen (hankkeet N:o 2, 4, 5, 7, 8 ja 9)

Komissio epäilee hankkeiden N:o 2, 4, 5, 7, 8 ja 9 tai niiden osien yhteensopivuutta nykyisten T&K-puitteiden kanssa.

Kunkin T&K-hankkeen yksityiskohtien osalta komissiolla on epäilyjä seuraavien näkökohtien yhdenmukaisuudesta.

1. Tutkimus- ja kehitystoiminnan vaiheet

Komissiolla on epäilyjä siitä, voidaanko hankkeen N:o 5 (MD 95) toimia 1 ja 2 pitää T&K-puitteissa tarkoitettuna teollisena tutkimuksena.

Komissiolla on epäilyjä siitä, voidaanko hankkeiden N:o 2 (A 109 X), 4 (A 109 D/E/F) ja 5 (MD 95) toimia 3, 4 ja 5, hankkeen N:o 7 (MD 11) toimia 1, 3 ja 4, hankkeiden N:o 8 (DO 328) ja 9 (DO 328 EC) toimia 2, 3 ja 4 pitää T&K-puitteissa tarkoitettuna kilpailua edeltävänä kehitystoimintana.

2. Kannustava vaikutus

Komissiolla on myös epäilyjä hankkeille N:o 2, 4, 5, 7, 8 ja 9 myönnettävän tuen kannustavasta vaikutuksesta.

Edellä esitetyn perusteella komissio on tehnyt seuraavan päätöksen:

— hankkeille N:o 1 ja 3 myönnetty tuki ei edellyttänyt ennakkoilmoitusta, koska sen määrä alitti yksittäisten T&K-tukien ilmoittamisrajan,

— hankkeille N:o 10, 11, 12 ja 13 myönnettyä tukea ei vastusteta,

— hankkeen N:o 6 osalta ei tehdä EY:n perustamissopimuksen 87 ja 88 artiklan mukaista päätöstä,

— hankkeille N:o 2, 4, 5, 7, 8 ja 9 tai niiden osille myönnetyn tuen osalta aloitetaan tutkimusvaiheita ja tuen kannustavaa vaikutusta koskeva EY:n perustamissopimuksen 88 artiklan 2 kohdan mukainen menettely.

KIRJE

"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 mozzetti 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 mozzetto e delle pale del rotore principale del sistema anticoppia, dei gruppi di riduzione nonché dell'avionica.
- Il quarto compito riguarda la realizzazione di sistemi di dimostrazione e prototipi per test in galleria o al suolo.

⁽¹⁴⁾ Progetto n. 1: [...].

⁽¹⁵⁾ Progetto n. 2: [...].

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

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

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

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

Il progetto è suddiviso in cinque grandi compiti.

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

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

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

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

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

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

Il progetto è suddiviso in cinque grandi compiti.

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

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

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

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

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

[...]

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

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

Il progetto è suddiviso in quattro grandi compiti.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Il progetto è suddiviso in quattro grandi compiti.

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

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

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

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

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

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

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

Il progetto è suddiviso in tre grandi compiti.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

2.3. Costi ammissibili, forma e intensità dell'aiuto

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

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

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

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

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

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

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

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

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

⁽¹⁸⁾ GU C 74 del 10.3.1998, pag. 9.

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

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

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

PROGETTO N. 2 — A 109 X (1999-2001)

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

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

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

Tutti i costi sono espressi in milioni di euro.

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

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

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

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

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

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

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

Tutti i costi sono espressi in milioni di euro.

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

PROGETTO N. 5 — MD 95 (1996-1999)

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

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

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

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

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

PROGETTO N. 6 — [...]

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

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

⁽²¹⁾ Tutte le cifre sono arrotondate.

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

Tutti i costi sono espressi in milioni di euro.

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

PROGETTO N. 7 — MD 11 (1996-1997)

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

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

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

Tutti i costi sono espressi in milioni di euro.

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

PROGETTO N. 8 — DO 328 EC (1995-1997)

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

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

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

Tutti i costi sono espressi in milioni di euro.

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

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

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

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

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

Tutti i costi sono espressi in milioni di euro.

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

PROGETTO N. 10 — DO 328 (1990-1991)

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

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

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

Tutti i costi sono espressi in milioni di euro.

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

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

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

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

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

Tutti i costi sono espressi in milioni di euro.

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

PROGETTO N. 12 — ATR 72 (1987-1992)

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

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

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

Tutti i costi sono espressi in milioni di euro.

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

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

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

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

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

Tutti i costi sono espressi in milioni di euro.

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

3. VALUTAZIONE

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

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

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

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

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

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

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

La presente decisione riguarda soltanto i progetti (11 su 13) che, ai sensi della decisione della Commissione del 14.5.1986 e della pertinente disciplina R & S comunitaria, avrebbero dovuto essere notificati in quanto superavano le soglie applicabili. Nella valutazione seguente, la data di scadenza (1996) si riferisce all'entrata in vigore dell'attuale disciplina R & S ⁽²⁾. 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 Ispira (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».

EY:n perustamissopimuksen 87 ja 88 artiklan mukaisen valtiontuen hyväksyminen**Tapaukset, joita komissio ei vastusta**

(2004/C 16/03)

(ETA:n kannalta merkityksellinen teksti)

Päätöksen tekopäivä: 29.10.2003**Jäsenvaltio:** Saksa**Tuen numero:** N 116/03**Nimike:** Tutkimushanke ”Litografiamentelmät nanoelektronikan komponentteja varten”**Tarkoitus:** T & K:n edistäminen litografia-alalla**Oikeusperusta:** Haushaltsgesetz Sektion 30 Kapitel 6 (Einzelplan), für den Geschäftsbereich des Bundesministeriums für Bildung und Forschung mit Fachtitel Elektronik (68317) finanziert**Talousarvio:** 104 miljoonaa euroa neljän vuoden aikana**Tuen intensiteetti tai määrä:** Tuki-intensiteetit vaihtelevat eri osahankkeiden mukaan. Tuen kokonaisintensiteetti on 36 %, joka ei ylity vaikka yksittäisissä tapauksissa myönnettäisiin lisätukea.

Tuki-intensiteettiä nostetaan:

- 10 prosenttiyksikköä, kun tuki myönnetään pk-yrityksille,
- 10 prosenttiyksikköä, kun tuki myönnetään perustamissopimuksen 87 artiklan 3 kohdan a alakohdan mukaisesti tuetuilla alueilla sijaitseville yrityksille,
- 10 prosenttiyksikköä, kun tuki myönnetään osana todellista rajaseutuyhteistyötä toteutettaviin hankkeisiin, ja yhteistyössä on mukana ainakin kaksi itsenäistä kumppania eri jäsenvaltioista, ja/tai osana yritysten ja julkisten tutkimuslaitosten välistä todellista yhteistyötä.

Tuki-intensiteetti ei lisäosineenkaan ylitä 75 % teollisessa tutkimuksessa eikä 50 % kilpailua edeltävässä kehittämistoiminnassa

Kesto: Neljä vuotta komission antamasta hyväksynnästä**Muita tietoja:** Ks. tuki numero N 388/02

Päätöksen koko teksti, josta on poistettu luottamukselliset tiedot, on saatavissa todistusvoimaisilla kielillä Internet-osoitteesta:

http://europa.eu.int/comm/secretariat_general/sgb/state_aids**Päätöksen tekopäivä:** 12.12.2003**Jäsenvaltio:** Espanja**Tuen numero:** N 168/03**Nimike:** Ohjelman N 633/2000 muuttaminen – Koulutustuki**Tarkoitus:** Koulutustuki**Oikeusperusta:** 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**Talousarvio:** 18 684 641 euroa**Tuen intensiteetti tai määrä:** Suuryrityksille: 50 % yleiskoulutukseen ja 25 % erityiskoulutukseen. Pk-yrityksille: 35 % erityiskoulutukseen ja 70 % yleiskoulutukseen**Kesto:** 31. joulukuuta 2006 asti

Päätöksen koko teksti, josta on poistettu luottamukselliset tiedot, on saatavissa todistusvoimaisilla kielillä Internet-osoitteesta:

http://europa.eu.int/comm/secretariat_general/sgb/state_aids**Päätöksen tekopäivä:** 6.10.2003**Jäsenvaltio:** Yhdistynyt kuningaskunta (Wales)**Tuen numero:** N 281/03**Nimike:** Pelastamis- ja rakenneuudistustukiohjelma Walesin hyväksi**Tarkoitus:** Yritysten pelastaminen ja rakenneuudistus – Kaikki alat, paitsi terästeollisuus, maatalous, vesiviljely ja kalastus**Oikeusperusta:** Welsh Development Agency Act 1975 (as amended)**Talousarvio:** 7 miljoonaa Englannin puntaa vuodessa (n. 10,1 miljoonaa euroa)**Tuen intensiteetti tai määrä:** Enintään 10 miljoonaa euroa tuensaajaa kohden**Kesto:** Vuoden 2009 loppuun

Muita tietoja: Vuosikertomus

Päätöksen koko teksti, josta on poistettu luottamukselliset tiedot, on saatavissa todistusvoimaisilla kielillä Internet-osoitteesta:

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

Päätöksen tekopäivä: 10.12.2003

Jäsenvaltio: Yhdistynyt kuningaskunta

Tuen numero: N 282/03

Nimike: Cumbria Broadband -hanke ACCESS

Tarkoitus: Hankkeella pyritään varmistamaan nopeiden laajakaistapalveluiden tarjoaminen Yhdistyneen kuningaskunnan maaseudulla ja syrjäisillä alueilla

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

Kesto: 3 vuotta, mahdollisesti jatketaan enintään 2 vuodella

Päätöksen koko teksti, josta on poistettu luottamukselliset tiedot, on saatavissa todistusvoimaisilla kielillä Internet-osoitteesta:

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

Päätöksen tekopäivä: 12.11.2003

Jäsenvaltio: Saksa

Tuen numero: N 296/03

Nimike: Likviditeettirahasto II – Berliini

Tarkoitus: Tukijärjestelmä tarjoaa rakenneuudistuslainoja vaikeuksissa oleville pk-yrityksille

Oikeusperusta: Richtlinie für den Liquiditätsfonds II Berlin

Talousarvio: Kokonaistalousarvio: 25 miljoonaa euroa

Tuen intensiteetti tai määrä: Yleensä enintään miljoona euroa edunsaajaa kohti; perustelluissa poikkeustapauksissa enintään 2,5 miljoonaa euroa edunsaajaa kohti

Kesto: 30. syyskuuta 2013 asti

Päätöksen koko teksti, josta on poistettu luottamukselliset tiedot, on saatavissa todistusvoimaisilla kielillä Internet-osoitteesta:

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

Päätöksen tekopäivä: 1.12.2003

Jäsenvaltio: Ranska (merentakaiset departementit)

Tuen numero: N 422/03

Nimike: FIRM – Martinique

Tarkoitus: Aluetuki

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

Talousarvio: 12 300 000 euroa, josta 7,316 miljoonaa euroa alueneuvostolta

Tuen intensiteetti tai määrä: Osittain toimintatukea, muutoin riskipääomaa, jonka arvioitu etu on 5 % NAE

Kesto: 31. joulukuuta 2006 saakka

Päätöksen koko teksti, josta on poistettu luottamukselliset tiedot, on saatavissa todistusvoimaisilla kielillä Internet-osoitteesta:

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

Päätöksen tekopäivä: 11.11.2003

Jäsenvaltio: Ranska

Tuen numero: N 442/03

Nimike: Matra/Romorantin, koulutustuki

Tarkoitus: Koulutustuki moottoriajoneuvoalalla

Oikeusperusta: Tapauskohtainen tuki

Talousarvio: 5,003 miljoonaa euroa

Tuen intensiteetti tai määrä: 1,407 miljoonaa euroa

Kesto: 2003

Päätöksen koko teksti, josta on poistettu luottamukselliset tiedot, on saatavissa todistusvoimaisilla kielillä Internet-osoitteesta:

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

Päätöksen tekopäivä: 10.12.2003

Jäsenvaltio: Italia

Tuen numero: N 717/02

Nimike: Biopolttoaineiden valmisteveron alennus

Tarkoitus: Ympäristötuki

Oikeusperusta: Legge finanziaria 2001

Tuen intensiteetti tai määrä: 12 911 000 euroa vuosittain (ilman arvonlisäveroa)

Kesto: 3 vuotta

Muita tietoja: Italia on sitoutunut seuraamaan valmistuskustannuksia vuosittain ja tekemään tukiohjelmaan tarvittavat muutokset, jos tukea maksetaan liikaa

Päätöksen koko teksti, josta on poistettu luottamukselliset tiedot, on saatavissa todistusvoimaisilla kielillä Internet-osoitteesta:

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

Päätöksen tekopäivä: 10.12.2003

Jäsenvaltio: Ranska (Perustamissopimuksen 87 artiklan 3 kohdan a) alakohdan mukaisesti tukikelpoinen alue)

Tuen numero: N 96a/03

Nimike: Merentakaisia alueita koskevasta ohjelmasta annettu laki – osasto I: työllisyystoimenpiteet

Tarkoitus:

Aluetuki

1. vapautus sosiaaliturvamaksuista
2. vastavalmistuneiden palkkaustuki
3. työhönpääsytyspöytäkirja

Oikeusperusta: Loi de programmation pour l'Outre Mer

Talousarvio: Toimenpide 1: 37 200 000 euroa vuodessa; toimenpide 2: 1 752 000 euroa vuonna 2003, 2 628 000 euroa vuonna 2004, 3 504 000 euroa vuonna 2005; toimenpide 3: 35 388 687 euroa vuonna 2003

Tuen intensiteetti tai määrä: Toimintatuki

Kesto: 15 vuotta – hyväksytty vuoden 2006 loppuun asti

Päätöksen koko teksti, josta on poistettu luottamukselliset tiedot, on saatavissa todistusvoimaisilla kielillä Internet-osoitteesta:

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

Päätöksen tekopäivä: 11.11.2003

Jäsenvaltio: Ranska

Tuen numero: N 96b/03

Nimike: Merentakaisia alueita koskevasta tukiohjelmasta annettu laki – osasto II: investointien verotuki

Tarkoitus: Aluekehitys. Huomautuksia: investointi- ja toimintatuki

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

Talousarvio: 171 000 000 euroa. Huomautuksia: Tämä määrä vastaa nykyisiin säännöksiin tehtävien muutosten aiheuttamia lisäkustannuksia

Tuen intensiteetti tai määrä: 199 j artiklan B kohta: 50–70 prosenttia, 217 j artikla: 33,33 prosenttia

Kesto: 15 vuotta – hyväksytty vuoden 2006 loppuun asti

Päätöksen koko teksti, josta on poistettu luottamukselliset tiedot, on saatavissa todistusvoimaisilla kielillä Internet-osoitteesta:

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

Päätöksen tekopäivä: 27.2.2002

Jäsenvaltio: Alankomaat

Tuen numero: NN 35/02

Nimike: Hallituksen toteuttama vakuutusjärjestely, joka kattaa sotariskit

Tarkoitus: Alankomaihin sijoittuneille lentoyhtiöille ja muille lentoliikenteen alalla toimiville yhtiöille myönnetty vakuutus- turva, joka vastaa ennen 11. syyskuuta 2001 vallinnutta vakuutus- turvaa ja joka kattaa sota- ja terrorismiriskit

Oikeusperusta:

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

— Garantie-overeenkomst tussen de staat en dienstenleveranciers in de luchtvaartsector

Talousarvio: Valtion antamat takuut

Kesto: Aluksi 24. syyskuuta 2001–24. lokakuuta 2001

Muita tietoja: Muutettu tuki uusitaan ajanjaksoksi 24. lokakuuta 2001–31. joulukuuta 2001, ja siitä ilmoitetaan nykyisen tuen yhteydessä

Päätöksen koko teksti, josta on poistettu luottamukselliset tiedot, on saatavissa todistusvoimaisilla kielillä Internet-osoitteesta:

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

EY:n perustamissopimuksen 87 ja 88 artiklan mukaisen valtiontuen hyväksyminen**Tapaukset, joita komissio ei vastusta**

(2004/C 16/04)

(ETA:n kannalta merkityksellinen teksti)

Päätöksen tekopäivä: 16.12.2003**Jäsenvaltio:** Yhdistynyt kuningaskunta**Tuen numero:** N 464/03**Nimike:** Company Neutral revenue Support Scheme (CNRS)**Tarkoitus:** Tuki intermodaalikonttien siirtämiseen rautateitse**Oikeusperusta:** Transport Act 2000, Section 211**Talousarvio:** 32 miljoonaa euroa vuosina 2004–2005, 33 miljoonaa euroa vuosina 2005–2006 ja 34 miljoonaa euroa vuosina 2006–2007**Kesto:** 3 vuotta

Päätöksen koko teksti, josta on poistettu luottamukselliset tiedot, on saatavissa todistusvoimaisilla kielillä Internet-osoitteesta:

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

Päätöksen tekopäivä: 10.12.2003**Jäsenvaltio:** Ranska**Tuen numero:** N 84/03**Nimike:** ADEMen tuki tutkimukselle ja kehitykselle**Tarkoitus:** T&K-hankkeiden rahoittaminen energian, saaste-päästöjen, jätehuollon ja meluntorjunnan aloilla**Oikeusperusta:** Délibération du Conseil d'administration n° 02-7-9 du 12 décembre 2002 intitulée «systèmes d'aides à la recherche et au développement»**Talousarvio:** Noin 50–60 milj. euroa vuodessa**Tuen intensiteetti tai määrä:**

- 100 % T & K-hankkeille, joita toteuttavat voittoa tavoittelemattomat julkiset tutkimuslaitokset
- 50 % teolliselle tutkimukselle ja 25 % kilpailua edeltävälle kehitystoiminnalle.

Korotus pk-yrityksille (10 prosenttiyksikköä), tukialueiden hankkeille (10 prosenttiyksikköä alueelle a), 5 prosenttiyksikköä alueelle b) sekä rajatylittävälle yhteistyöhankkeille

Kesto: 31 päivään joulukuuta 2005 asti**Muita tietoja:** Jäsenvaltio sitoutuu toimittamaan vuosikertomuksen

Päätöksen koko teksti, josta on poistettu luottamukselliset tiedot, on saatavissa todistusvoimaisilla kielillä Internet-osoitteesta:

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

Tiedot, jotka jäsenvaltiot ovat toimittaneet Euroopan yhteisön perustamissopimuksen 87 ja 88 artiklan soveltamisesta koulutustukeen 12 päivänä tammikuuta 2001 annetun komission asetuksen (EY) N:o 68/2001 nojalla myönnetystä valtiontuesta

(2004/C 16/05)

(ETA:n kannalta merkityksellinen teksti)

Tuen numero: XT 21/03

Jäsenvaltio: Italian tasavalta

Alue: Veneton alue

Tukiohjelman nimike tai yksittäisen tuen saaneen yrityksen nimi: Lain 236/93 9 artikla, työ- ja sosiaaliturvaministeriön johtajan 21.12.2001 antama asetus yritysten, maantieteellisten alueiden ja toimialojen koulutus suunnitelmien toteuttamisesta. Varat

Oikeusperusta: DGR n. 1726 del 28.6.2002 e DGR n. 354 del 14.2.2003. Aluehallituksen asetuksella 1726/2002 hyväksytyn ilmoituksen mukaan hankkeet on esitettävä niiden vähämerkityksistä tukea koskevien sääntöjen mukaisesti, jotka vahvistetaan EY:n perustamissopimuksen 87 ja 88 artiklan soveltamisesta vähämerkityksiseen tukeen 12 päivänä tammikuuta 2001 annetussa komission asetuksessa (EY) N:o 69/2001 (EYVL L 10, 13.1.2001, s. 30).

Ainoastaan niillä aloilla, joihin ei sovelleta vähämerkityksistä tukea koskevia sääntöjä (asetuksen (EY) N:o 69/2001 1 artiklan a, b ja c alakohdan mukaisesti sekä kuljetusten, maatalouden, kalastuksen ja vesiviljelyn alalla) sovelletaan Euroopan yhteisön perustamissopimuksen 87 ja 88 artiklan soveltamisesta koulutustukeen 12 päivänä tammikuuta 2001 annettua komission asetusta (EY) N:o 68/2001 (EYVL L 10, 13.1.2001, s. 20).

Hanke-ehdotuksessa on hylkäämisen uhalla osoitettava selkeästi, mihin asetuksen (EY) N:o 68/2001 4 artiklassa luetelluista tapauksista hanke kuuluu, ja mainittava yhteisön rahoituksen osuus. Hankkeille, jotka eivät täytä edellä mainitun asetuksen 4 artiklan säännöksiä, ei myönnetä tukea sillä perusteella, että yhteisön rahoituksen osuutta ei ole määritelty riittävän selkeästi

Tukiohjelman arvioidut vuosikustannukset tai yritykselle myönnetyn yksittäisen tuen kokonaismäärä: 9 370 593,98 euroa, lukuun ottamatta yksityistä rahoitusta (sisältää myös asetuksella (EY) N:o 69/2001 säädettyyn tukiohjelman perustuvan osuuden)

Tuen enimmäisintensiteetti: 12 päivänä tammikuuta 2001 annetun asetuksen (EY) N:o 68/2001 4 artiklan mukaisesti.

Hanke-ehdotuksessa on hylkäämisen uhalla osoitettava selkeästi, mihin asetuksen (EY) N:o 68/2001 4 artiklassa luetelluista

tapauksista hanke kuuluu, ja mainittava yhteisön rahoituksen osuus. Hankkeisiin, jotka eivät täytä edellä mainitun asetuksen 4 artiklan säännöksiä, ei ole myönnetty tukea sillä perusteella, ettei yhteisön rahoituksen osuus ole ollut riittävä.

Julkisen rahoituksen enimmäisosuudet ovat aluehallituksen päätöksen N:o 1726/2002 mukaisesti seuraavat:

	Julkisen rahoituksen enimmäisosuudet	Eryityskoulutus	Yleiskoulutus
Suuryritykset	a) ensisijaisen tukialueen ulkopuolella	25 %	50 %
	b) 87 artiklan 3 kohdan b alakohdan alueella	30 %	55 %
Pk-yritykset	c) ensisijaisen tukialueen ulkopuolella	35 %	70 %
	d) 87 artiklan 3 kohdan b alakohdan alueella	40 %	75 %

Huom.: Em. prosentiosuuksiin lisätään 10 %, kun kyseessä ovat muita heikommassa asemassa olevien työntekijöiden hyväksi tarkoitettut koulutustoimet (ks. asetus (EY) N:o 68/2001)

Kukin hanke-ehdotus on luokiteltava vain yhteen edellä mainituista kohdista a–d.

Asetuksen (EY) N:o 68/2001 mukaisesti toimenpiteet on luokiteltava seuraavasti:

1. Eryityskoulutus: Koulutus, johon sisältyvää opetusta voidaan hyödyntää suoraan ja pääasiassa tuetun yrityksen työntekijän nykyisessä tai tulevassa työtehtävässä ja josta saatavaa pätevyyttä ei voida siirtää tai voidaan siirtää vain vähäisessä määrin muihin yrityksiin tai muille työelämän aloille.
2. Yleiskoulutus: Koulutus, johon sisältyvää opetusta voidaan hyödyntää muullakin tavoin kuin ainoastaan tai pääasiassa tuetun yrityksen työntekijän nykyisessä tai tulevassa työtehtävässä ja josta saatava pätevyys on yleisesti ottaen siirrettävissä muihin yrityksiin tai muille työelämän aloille ja joka siten parantaa olennaisesti työntekijän työllistettävyyttä. Koulutusta pidetään yleiskoulutuksena, jos esimerkiksi

— useat eri riippumattomat yritykset järjestävät sitä yhdessä tai koulutukseen voivat osallistua eri yritysten työntekijät,

— sen on hyväksynyt viranomainen tai julkinen laitos taikka muu laitos tai toimielin, jolle jäsenvaltio tai yhteisö on antanut tarvittavat valtuudet.

Kukin hanke on luokiteltava kuuluvaksi vain jompaankumpaan kohtaan; lisäksi on esitettävä selkeästi valitun koulutustyypin ominaispiirteet.

Täytäntöönpanopäivä: 14. helmikuuta 2003

Tukiohjelman tai yksittäisen tuen kesto: 31. maaliskuuta 2004 asti

Tuen tarkoitus: Tuki on tarkoitettu jatkuvaa koulutusta koskevien hankkeiden toteuttamiseen yrityksissä, joissa ne ovat osa työsopimusta. Koulutushankkeet on tarkoitettu sellaisten yritysten palveluksessa oleville työntekijöille, joilta peritään lain N:o 160/1975 12 §:ssä, sellaisena kuin se on muutettuna ammatillista koulutusta koskevan puitelain N:o 845/1978 25 §:ssä ja sen myöhemmissä muutoksissa, säädetty maksu

Alat, joita tuki koskee: Alat, joihin ei sovelleta asetuksen (EY) N:o 69/2001 1 artiklan a, b ja c alakohdan vähämerkityksistä tukea koskevia säännöksiä, sekä liikenne, maatalous, kalastus ja vesiviljely

Tuen myöntävän viranomaisen nimi ja osoite:

Regione del Veneto
Giunta regionale
Dorsoduro 3901
I-30100 Venezia

Tuen numero: XT 32/03

Jäsenvaltio: Portugali

Alue: Portugali (mannermaa)

Tukiohjelman nimike tai yksittäisen tuen saaneen yrityksen nimi: Ammattikoulutuksen tukiohjelma (maalouden ja maaseudun kehittämisohjelma, yhteisön tukikehys YTK III)

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

Tukiohjelman arvioidut vuosikustannukset tai yritykselle myönnetyn yksittäisen tuen kokonaismäärä: 1 000 000 euroa vuodessa

Tuen enimmäisintensiteetti:

Erityiskoulutus:

Suuryritykset – 25 % + korotukset (asetuksen (EY) N:o 68/2001 4 artiklan)

Pk-yritykset – 35 % + korotukset (asetuksen (EY) N:o 68/2001 4 artiklan)

Yleiskoulutus:

Suuryritykset – 50 % + korotukset (asetuksen (EY) N:o 68/2001 4 artiklan)

Pk-yritykset – 70 % + korotukset (asetuksen (EY) N:o 68/2001 4 artiklan)

Täytäntöönpanopäivä: Toukokuu 2003, ohjelma julkistetaan Portugalin virallisessa lehdessä (Diário da República)

Tukiohjelman tai yksittäisen tuen kesto: YTK III:n voimassaoloaika

Tuen tarkoitus: Kehitetään maatalousalan työntekijöiden pätevyyttä ja koulutusta

Alat, joita tuki koskee: Maatalouden ja maaseudun kehittäminen 17 päivänä toukokuuta 1999 annetun neuvoston asetuksen (EY) N:o 1257/99 mukaisesti

Tuen myöntävän viranomaisen nimi ja osoite:

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

Muut tiedot: Yli 100 000 euron tuki myönnetään tuensaajayrityksille kolmen vuoden aikana

Tiedot, jotka jäsenvaltiot ovat toimittaneet Euroopan yhteisön perustamissopimuksen 87 ja 88 artiklan soveltamisesta pienille ja keskisuurille yrityksille myönnettyyn valtiontukeen 12 päivänä tammikuuta 2001 annetun komission asetuksen (EY) N:o 70/2001 nojalla myönnettystä valtiontuesta

(2004/C 16/06)

(ETA:n kannalta merkityksellinen teksti)

Tuen numero: XS 46/03

Jäsenvaltio: Italia

Alue: Veneto

Tukiohjelman nimi tai yksittäisen tuen saaneen yrityksen nimi: Rahoitustuki teknisen tuen konsulttipalveluista ja henkilöstön erityiskoulutuksesta aiheutuviin kustannuksiin yrityksen toimintamenetelmien mukauttamiseksi laatuperiaatteisiin ja -standardeihin

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

Tukiohjelman arvioidut vuosikustannukset tai yritykselle myönnetyn yksittäisen tuen kokonaismäärä: 4 423 500 euroa

Tuen enimmäisintensiteetti: 50 % ulkoisten konsulttipalveluiden kustannuksista; kuhunkin aloitteeseen tukea voidaan myöntää enintään 15 000 euroa

Täytäntöönpanopäivä: Tukea voidaan myöntää 5. joulukuuta 2002 alkaen

Tukiohjelman tai yksittäisen tuen kesto: Tukea voidaan myöntää 31. joulukuuta 2002 asti. Viimeinen tukierä on maksettava viimeistään 31. joulukuuta 2004 (alustava arvio)

Tuen tarkoitus: Laatu järjestelmien käyttöönoton tukeminen Veneton alueella toimivissa pk-yrityksissä

Alat, joita tuki koskee: Kaikki alat, lukuun ottamatta seuraavia:

- EY:n perustamissopimuksen liitteessä I lueteltujen tuotteiden tuottamiseen tai jalostamiseen taikka kaupan pitämiseen liittyvä toiminta;
- vientitoiminta;
- hiili- ja terästeollisuus;
- synteettikuituteollisuus;
- moottoriajoneuvoteollisuus;
- kuljetuspalvelut (lukuun ottamatta Istat-koodeja 602, 6021, 6022, 6023, 6024, 6025, 631, 6311, 6312, 632 ja 6321);
- laivanrakennus;
- kalastus;

- kauppa sekä matkailu- ja palveluala, joista säädetään 10 päivänä huhtikuuta 1998 annetussa Veneton aluelaissa nro 16 (ks. Veneton virallinen lehti 33/1998), joka koskee alueellisia toimenpiteitä laadun ja innovaatioiden edistämiseksi kaupan alalla sekä matkailu- ja palvelualalla

Tuen, myöntävän viranomaisen nimi ja osoite:

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

Muut tiedot: Tukiohjelmalla ei sovelleta yli 1,5 miljoonan euron suuruisiin investointeihin.

Tukiohjelmalla ei sovelleta vientitoimintaan, eli se ei ole tukea, joka välittömästi liittyy vientimääriin, jakeluverkon perustamiseen ja toimintaan tai muihin vientitoimintaan liittyviin juokseviin kustannuksiin, eikä sen avulla suosita kotimaisia tuotteita tuontituotteiden kustannuksella.

Ainoastaan tukihakemuksen esittämisen jälkeen syntyneet kustannukset ovat tukikelpoisia.

Tukea voidaan myöntää, kun on suoritettu tekninen ja taloudellinen sekä rahoitusta koskeva selvitys, jonka tarkoituksena on tarkistaa seuraavat seikat:

- hankittavat tiedot ovat uusia ja alkuperäisiä
- kyseiset tiedot ovat tuotannon lisäämiseksi toteutettavien, tuotteita ja tuotantoprosesseja koskevien innovaatioiden kannalta välttämättömiä ja edistävät toiminnan kehittämistä
- hankkeen toteuttamiseksi tarvittavien kustannusten johdonmukaisuus ja asiaankuuluvuus
- taloudellinen voitto, joka hankkeesta on hakijan mukaan odotettavissa.

Konsultointipalvelut eivät saa olla jatkuvia tai toistuvia eivätkä liittyä yrityksen tavanomaisiin toimintakustannuksiin.

Toinen tuen myöntämisen ennakoedellytys on, että investoinnin rahoittaa pankki, joka arvioi yrityksen luottokelpoisuuden ja kehitysnäkymät

Tuen numero: XS 97/01

Jäsenvaltio: Italia

Alue: Sisilia

Tukiohjelman nimike tai yksittäisen tuen saaneen yrityksen nimi: Tuki kaupan alan pk-yritysten investointeihin

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

Tukiohjelman arvioidut vuosikustannukset tai yritykselle myönnetyn yksittäisen tuen kokonaismäärä: 5 000 miljoonaa Italian liiraa (varainhoitovuosi 2001)

Tuen enimmäisintensiteetti: 35 % NAE + 15 % BAE

Täytäntöönpanopäivä: Sen jälkeen, kun julkisessa hakumenetelyssä valitun yrityksen kanssa on tehty sopimus

Tukiohjelman tai yksittäisen tuen kesto: Vuoteen 2006

Tuen tarkoitus: Helpottaa pienten ja keskisuurten yritysten luotonsaantia

Alat, joita tuki koskee: Kauppa

Tuen, myöntävän viranomaisen nimi ja osoite:

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

Muut tiedot: Tuki koostuu seuraavista:

- tuettu rahoitus;
- tuki leasingmaksuihin;
- luottolaitoksista otettujen lainojen korkotuki;
- pääomatuki a, b ja c kohdassa tarkoitettuihin investointeihin

Tuen numero: XS 99/01

Jäsenvaltio: Italia

Alue: Sisilia

Tukiohjelman nimike tai yksittäisen tuen saaneen yrityksen nimi: Investointituki pienille ja keskisuurille käsiteollisuus-yrityksille

Oikeusperusta: 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

Tuen enimmäisintensiteetti: 35 % NAE + 15 % BAE pk-yrityksille

Täytäntöönpanopäivä: Sen jälkeen kun sopimus julkisella tarjouskilpailulla valitun palveluntarjoajan kanssa on tehty

Tukiohjelman tai yksittäisen tuen kesto: Vuoden 2006 loppuun

Tuen tarkoitus: Auttaa käsiteollisuuden alalla toimivia pk-yrityksiä perustamaan uusia työtiloja tai toteuttamaan nykyisten työtilojen rakenneuudistuksia tai laajennuksia

Alat, joita tuki koskee: Käsiteollisuusyritykset, seuraavia aloja lukuun ottamatta: maataloustuotteiden jalostus ja myynti; kalastus- ja vesiviljelytuotteiden tuotanto, jalostus ja myynti; liikenne sekä teräs-, telakka-, synteetikuitu- ja moottoriajoneuvo-
teollisuus

Tuen, myöntävän viranomaisen nimi ja osoite:

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

Muut tiedot: Tukea voidaan myöntää seuraavasti:

Jokin seuraavista: laiteavustus, korkotuettu laina, leasing-sopimusten korko- tai kustannustuki.

Yhdistelmänä: laiteavustus ja korkotuettu laina, laiteavustus ja leasing-sopimusten korko- tai kustannustuki

Ilmoitus muun muassa Puolasta peräisin olevan kovalevyn yhteisöön suuntautuvassa tuonnissa voimassa olevista polkumyynnitoimenpiteistä: sellaisen yrityksen nimen muuttaminen, johon sovelletaan yksilöllistä tullia ja jolta on hyväksytty sitoumus

(2004/C 16/07)

Muun muassa Puolasta peräisin olevan kovalevyn tuonnissa on otettu käyttöön lopulliset polkumyynnitullit neuvoston asetuksella (EY) N:o 194/1999 ⁽¹⁾, sellaisena kuin se on muutettuna neuvoston asetuksella (EY) N:o 1899/2001 ⁽²⁾.

Komission päätöksellä 1999/71/EY ⁽³⁾, sellaisena kuin se on muutettuna komission päätöksellä 2001/707/EY ⁽⁴⁾, hyväksyttiin puolalaisen Alpex-Karlino SA -yrityksen sitoumus. Sen yhteisöön suuntautuvassa kovalevyn viennissä sovelletaan edellä mainitun asetuksen nojalla yksilöllistä polkumyynnitullia, jonka suuruus on 22,4 prosenttia.

Yritys on ilmoittanut komissiolle muuttaneensa nimekseen Plyty-Karlino SA. Yritys on pyytänyt komissiota vahvistamaan, ettei nimenmuutos vaikuta sen oikeuteen hyötyä yksilöllisestä tullista, jota siihen on sovellettu sen aiemmalla nimellä, Alpex-Karlino SA, eikä sen oikeuteen hyötyä sen aiemmalla nimellään antamasta sitoumuksesta sitoumuksen soveltamisalaan kuuluvien tuotelajien osalta.

Komissio on tutkinut toimitetut tiedot, joista käy ilmi, ettei nimenmuutos vaikuta mihinkään kovalevyn valmistukseen, myyntiin ja vientiin liittyviin yrityksen toimiin. Näin ollen komissio päätelee, että nimenmuutos ei vaikuta millään tavalla neuvoston asetuksen (EY) N:o 194/1999 ja komission päätöksen 1999/71/EY päätelmiin. Koska olosuhteissa ei ole tapahtunut olennaisia muutoksia, neuvoston asetuksen (EY) N:o 194/1999 1 artiklan 2 kohdassa ja 2 artiklan 3 kohdassa sekä komission päätöksen 1999/71/EY 1 artiklan 1 kohdassa olevia viittauksia Alpex-Karlino SA -yritykseen olisi pidettävä viittauksina Plyty-Karlino SA -yritykseen.

Alpex-Karlino SA -yritykselle aiemmin vahvistetut Taric-lisäkoodit 8479 ja 8511 korvataan Plyty-Karlino SA -yritykselle (entinen Alpex-Karlino SA) vahvistetulla Taric-lisäkoodilla A 501.

⁽¹⁾ EYVL L 22, 29.1.1999, s. 16.

⁽²⁾ EYVL L 261, 29.9.2001, s. 1.

⁽³⁾ EYVL L 22, 29.1.1999, s. 71.

⁽⁴⁾ EYVL L 261, 29.9.2001, s. 65.

Ilmoitus jäsenvaltioiden päätöksistä myöntää tai peruuttaa toimilupia lentoliikenteen harjoittajien toimiluvista annetun asetuksen (ETY) N:o 2407/92 13 artiklan 4 kohdan mukaisesti ⁽¹⁾ ⁽²⁾

(2004/C 16/08)

(ETA:n kannalta merkityksellinen teksti)

ITÄVALTA

Myönnetyt toimiluvat

Luokka A: Toimiluvat, joihin ei sovelleta asetuksen (ETY) N:o 2407/92 5 artiklan 7 kohdan a alakohdassa säädettyjä rajoituksia

Lentoliikenteen harjoittajan nimi	Lentoliikenteen harjoittajan osoite	Sallittu lasti	Päätöksen voimaantulopäivä
AAA — Air Alps Aviation Alpenländisches Flugunternehmen Ges.mBH	Eduard-Bodem-Gasse 1 A-6020 Innsbruck	Matkustajat, posti, tavara	14.11.2003
NL Luftfahrt GmbH	Objekt 610 A-1300 Wien-Flughafen	Matkustajat, posti, tavara	28.11.2003

Luokka B: Toimiluvat, joihin sovelletaan asetuksen (ETY) N:o 2407/92 5 artiklan 7 kohdan a alakohdassa säädettyjä rajoituksia

Lentoliikenteen harjoittajan nimi	Lentoliikenteen harjoittajan osoite	Sallittu lasti	Päätöksen voimaantulopäivä
HELI AMBULANCE TEAM GmbH & Co. KG	Fürstenweg 180 A-6020 Innsbruck	Matkustajat, posti, tavara	5.11.2003
Zenith Airways GmbH	Promenadenweg 8 A-2522 Oberwaltersdorf	Matkustajat, posti, tavara	4.12.2003

Peruutetut toimiluvat

Luokka B: Toimiluvat, joihin sovelletaan asetuksen (ETY) N:o 2407/92 5 artiklan 7 kohdan a alakohdassa säädettyjä rajoituksia

Lentoliikenteen harjoittajan nimi	Lentoliikenteen harjoittajan osoite	Sallittu lasti	Päätöksen voimaantulopäivä
Hubschrauber Transport GmbH	Kranebitter Allee 24 A-6020 Innsbruck	Matkustajat, posti, tavara	9.10.2003

⁽¹⁾ EYVL L 240, 24.8.1992, s. 1.

⁽²⁾ Lähetetty Euroopan Komissiolle ennen 31.12.2003.

Ilmoitus jäsenvaltioiden päätöksistä myöntää tai peruuttaa toimilupia lentoliikenteen harjoittajien toimiluvista annetun asetuksen (ETY) N:o 2407/92 13 artiklan 4 kohdan mukaisesti ⁽¹⁾ ⁽²⁾

(2004/C 16/09)

(ETA:n kannalta merkityksellinen teksti)

ESPANJA

Myönnetyt toimiluvat

Luokka A: Toimiluvat, joihin ei sovelleta asetuksen (ETY) N:o 2407/92 5 artiklan 7 kohdan a alakohdassa säädettyjä rajoituksia

Lentoliikenteen harjoittajan nimi	Lentoliikenteen harjoittajan osoite	Sallittu lasti	Päätöksen voimaantulopäivä
MEDIT AIR, SA	Taquígrafo Martí, 15 — pta. 10 E-46005 Valencia	Matkustajat, posti, tavara	15.10.2003

⁽¹⁾ EYVL L 240, 24.8.1992, s. 1.

⁽²⁾ Lähetetty Euroopan komissiolle ennen 31.12.2003.

Ilmoitus jäsenvaltioiden päätöksistä myöntää tai peruuttaa toimilupia lentoliikenteen harjoittajien toimiluvista annetun asetuksen (ETY) N:o 2407/92 13 artiklan 4 kohdan mukaisesti ⁽¹⁾ ⁽²⁾

(2004/C 16/10)

(ETA:n kannalta merkityksellinen teksti)

SAKSA

Myönnetyt toimiluvat

Luokka A: Toimiluvat, joihin ei sovelleta asetuksen (ETY) N:o 2407/92 5 artiklan 7 kohdan a alakohdassa säädettyjä rajoituksia

Lentoliikenteen harjoittajan nimi	Lentoliikenteen harjoittajan osoite	Sallittu lasti	Päätöksen voimaantulopäivä
BONAIR Business Charter GmbH (aikaisempi nimi: BONAIR Business Charter & Bedarfsflüge GmbH)	General Aviation Terminal Ostallee D-85445 Oberding (aikaisempi osoite: Flughafen Köln/Bonn Halle 7 D-51147 Köln)	Matkustajat, posti, tavara	16.10.2002

⁽¹⁾ EYVL L 240, 24.8.1992, s. 1.

⁽²⁾ Lähetetty Euroopan komissiolle ennen 31.12.2003.

Luokka B: Toimiluvat, joihin sovelletaan asetuksen (ETY) N:o 2407/92 5 artiklan 7 kohdan a alakohdassa säädettyjä rajoituksia

Lentoliikenteen harjoittajan nimi	Lentoliikenteen harjoittajan osoite	Sallittu lasti	Päätöksen voimaantulopäivä
Augusta Air Luftfahrtunternehmen, Yachtcharter und Videogeräteverleih Hans Schneider e.K. (aikaisempi nimi: Augusta Air Luftfahrtunternehmen Hans Schneider)	Flughafenstraße 5 D-86169 Augsburg	Matkustajat, posti, tavara	31.3.2003
Heli Transair GmbH	Postfach 11 02 D-63323 Egelsbach	Matkustajat, posti, tavara	9.4.1999
Rieker AIR SERVICE Flugzeughandel und Charter GmbH (aikaisempi nimi: Rieker Airservice GmbH)	Flughafen Stuttgart LVT-Gebäude 104-108 D-70629 Leinfelden-Echterdingen (aikaisempi osoite: Postfach 23 03 28 D-70623 Stuttgart)	Matkustajat, posti, tavara	22.3.2002
Usedomer Fluggesellschaft mbH	Flugplatz D-17449 Peenemünde (aikaisempi osoite: Flughafen Heringsdorf D-17419 Garz)	Matkustajat, posti, tavara	10.10.2003

Luvanhaltijan nimen muutos

Luokka A: Toimiluvat, joihin ei sovelleta asetuksen (ETY) N:o 2407/92 5 artiklan 7 kohdan a alakohdassa säädettyjä rajoituksia

Uusi nimi	Lentoliikenteen harjoittajan osoite	Sallittu lasti	Päätöksen voimaantulopäivä
Hapag-Lloyd Express GmbH (aikaisempi nimi: Hapag-Lloyd Executive GmbH)	Benkendorffstraße 22 B D-30855 Langenhagen (aikaisempi osoite: Karl-Wiechert-Allee 4 D-30625 Hannover)	Matkustajat, posti, tavara	2.5.2003

Toimiluvan päättyminen

Luokka B: Toimiluvat, joihin sovelletaan asetuksen (ETY) N:o 2407/92 5 artiklan 7 kohdan a alakohdassa säädettyjä rajoituksia

Lentoliikenteen harjoittajan nimi	Lentoliikenteen harjoittajan osoite	Sallittu lasti	Päätöksen voimaantulopäivä
Jetline Aviation System GmbH	GAT Airport Stuttgart D-70629 Stuttgart	Matkustajat, posti, tavara	8.10.2003

Päätös olla vastustamatta ilmoitettua keskittymää**(Asia COMP/M.3296 – Areva/Alstom T & D)**

(2004/C 16/11)

(ETA:n kannalta merkityksellinen teksti)

Komissio päätti 19. joulukuuta 2003 olla vastustamatta edellä mainittua keskittymää ja julistaa, että se soveltuu yhteismarkkinoille. Päätös perustuu neuvoston asetuksen (ETY) N:o 4064/89 6 artiklan 1 kohdan b alakohtaan. Päätöksen koko teksti on saatavissa vain englannin kielellä, ja se julkistetaan sen jälkeen, kun siitä on poistettu kaikki sen mahdollisesti sisältämät liikesalaisuudet. Se on saatavissa:

- paperipainoksena Euroopan yhteisöjen virallisten julkaisujen toimiston myyntitoimistoista (ks. luettelo viimeisellä sivulla),
- elektronisessa muodossa Celex-tietokannan CEN-versiona asiakirjanumerolla 303M3296. Celex on Euroopan yhteisön oikeuden asiakirjojen automaattinen käsittelyjärjestelmä.

Lisätietoja tilauksista osoitteella:

EUR-OP
Information, Marketing and Public Relations
2, rue Mercier
L-2985 Luxembourg
Puhelin (352) 29 29-42718, faksi (352) 29 29-42709.

Päätös olla vastustamatta ilmoitettua keskittymää**(Asia COMP/M.3329 – Tchibo/Beiersdorf)**

(2004/C 16/12)

(ETA:n kannalta merkityksellinen teksti)

Komissio päätti 16. joulukuuta 2003 olla vastustamatta edellä mainittua keskittymää ja julistaa, että se soveltuu yhteismarkkinoille. Päätös perustuu neuvoston asetuksen (ETY) N:o 4064/89 6 artiklan 1 kohdan b alakohtaan. Päätöksen koko teksti on saatavissa vain saksan kielellä, ja se julkistetaan sen jälkeen, kun siitä on poistettu kaikki sen mahdollisesti sisältämät liikesalaisuudet. Se on saatavissa:

- paperipainoksena Euroopan yhteisöjen virallisten julkaisujen toimiston myyntitoimistoista (ks. luettelo viimeisellä sivulla),
- elektronisessa muodossa Celex-tietokannan CDE-versiona asiakirjanumerolla 303M3329. Celex on Euroopan yhteisön oikeuden asiakirjojen automaattinen käsittelyjärjestelmä.

Lisätietoja tilauksista osoitteella:

EUR-OP
Information, Marketing and Public Relations
2, rue Mercier
L-2985 Luxembourg
Puhelin (352) 29 29-42718, faksi (352) 29 29-42709.

III

(Tiedotteita)

EUROOPAN PARLAMENTTI

***Euroopan unionin virallinen lehti C 16 E julkaistut istuntojen pöytäkirjat 6. ja 7. päivältä marras-
kuuta 2002***

(2004/C 16/13)

Nämä tekstit ovat saatavilla:

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

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

KOMISSIO

EHDOTUSPYYNNÖN PERUUTUS

EU:n ja Latinalaisen Amerikan välisten suhteiden seurantakeskus

(2004/C 16/14)

1. **Julkaisuviite:** EuropeAid/117217/D/G/Multi
 2. **Julkaisupäivä:** 11. syyskuuta 2003
 3. **Ohjelma:** ALA
 4. **Hankintaviranomainen/sopimusviranomainen:** Euroopan komissio
 5. **Muita tietoja:** Ehdotuspyyntö on osoittautunut tuloksettomaksi, koska yhdenkään ehdotuksen ei ole voitu katsoa täyttävän hallinnollisia tai kelpoisuuteen liittyviä edellytyksiä. Vuonna 2004 julkaistaan uusi ehdotuspyyntö.
-