

Edizione  
in lingua italiana

## Comunicazioni ed informazioni

<u>Numero d'informazione</u>	Sommario	Pagina
	<i>I Comunicazioni</i>	
	<b>Commissione</b>	
98/C 12/01	ECU.....	1
98/C 12/02	Comunicazione ai sensi dell'articolo 19, paragrafo 3 del regolamento n. 17 del Consiglio, relativa al caso n. IV/C-3/36.494 — EACEM, impegno in materia di risparmio energetico <sup>(1)</sup> .....	2
98/C 12/03	Autorizzazione di aiuti di Stato in base agli articoli 92 e 93 del trattato CE — Casi in cui la Commissione non solleva obiezioni — N 475/96 — Austria <sup>(1)</sup> .....	5
98/C 12/04	Comunicazione della Commissione in applicazione dell'articolo 3 del regolamento (CE) n. 544/97 della Commissione, del 25 marzo 1997, che istituisce un certificato d'origine per l'aglio importato da taluni paesi terzi (rispetto da parte di tali paesi di alcune formalità relative alla cooperazione amministrativa in materia di giustificazione dell'origine di tale prodotto).....	13
98/C 12/05	Notifica preventiva di una concentrazione (Caso n. IV/M.1087 — Promodès/Simago) <sup>(1)</sup> .....	14
98/C 12/06	Notifica preventiva di una concentrazione (Caso n. IV/M.1085 — Promodès/Catteau) <sup>(1)</sup> .....	15

## I

(Comunicazioni)

## COMMISSIONE

ECU (\*)

15 gennaio 1998

(98/C 12/01)

Importo in moneta nazionale per una unità:

Franco belga e lussemburghese	40,7737	Marco finlandese	5,98379
Corona danese	7,52767	Corona svedese	8,67190
Marco tedesco	1,97655	Sterlina inglese	0,663627
Dracma greca	311,818	Dollaro USA	1,08304
Peseta spagnola	167,481	Dollaro canadese	1,55427
Franco francese	6,61921	Yen giapponese	141,575
Sterlina irlandese	0,791638	Franco svizzero	1,60723
Lira italiana	1944,03	Corona norvegese	8,15637
Fiorino olandese	2,22705	Corona islandese	79,1377
Scellino austriaco	13,9051	Dollaro australiano	1,65932
Scudo portoghese	202,084	Dollaro neozelandese	1,87247
		Rand sudafricano	5,38054

La Commissione ha installato una telescrivente con meccanismo di risposta automatica capace di trasmettere ad ogni richiedente, su semplice chiamata per telex, i tassi di conversione nelle principali monete. Questo servizio opera ogni giorno dalle ore 15,30 alle ore 13 del giorno dopo.

Il richiedente deve procedere nel seguente modo:

- chiamare il numero di telex 23789 a Bruxelles;
- trasmettere il proprio indicativo di telex;
- formare il codice «cccc» che fa scattare il meccanismo di risposta automatica che produce l'iscrizione sulla propria telescrivente dei tassi di conversione dell'ecu;
- non interrompere la comunicazione prima della fine del messaggio che è segnalata dall'iscrizione «ffff».

*Nota:* Presso la Commissione sono altresì in servizio fax a risposta automatica (ai n. 296 10 97 e n. 296 60 11) che forniscono dati giornalieri concernenti il calcolo dei tassi di conversione applicabili nel quadro della politica agricola comune.

(\*) Regolamento (CEE) n. 3180/78 del Consiglio (GU L 379 del 30.12.1978, pag. 1), modificato da ultimo dal regolamento (CEE) n. 1971/89 (GU L 189 del 4.7.1989, pag. 1).

Decisione 80/1184/CEE del Consiglio (convenzione di Lomé) (GU L 349 del 23.12.1980, pag. 34).

Decisione n. 3334/80/CECA della Commissione (GU L 349 del 23.12.1980, pag. 27).

Regolamento finanziario, del 16 dicembre 1980, applicabile al bilancio generale delle Comunità europee (GU L 345 del 20.12.1980, pag. 23).

Regolamento (CEE) n. 3308/80 del Consiglio (GU L 345 del 20.12.1980, pag. 1).

Decisione del consiglio dei governatori della Banca europea per gli investimenti del 13 maggio 1981 (GU L 311 del 30.10.1981, pag. 1).

**Comunicazione ai sensi dell'articolo 19, paragrafo 3 del regolamento n. 17 del Consiglio <sup>(1)</sup>,  
relativa al caso n. IV/C-3/36.494 — EACEM, impegno in materia di risparmio energetico**

(98/C 12/02)

(Testo rilevante ai fini del SEE)

I. INTRODUZIONE

1. Il 30 aprile 1997, la European Association of Consumer Electronics Manufacturers («EACEM») ha chiesto alla Commissione europea di verificare la compatibilità con le disposizioni dell'articolo 85 del trattato CE e con l'articolo 53 dell'accordo SEE di un impegno volontario adottato da un gran numero dei suoi membri al fine di ridurre il consumo energetico dei televisori e dei videoregistratori in posizione di veglia.

II. LE PARTI

2. Le parti firmatarie di tale accordo sono l'EACEM e 16 delle sue società:

— Aiwa (UK) Ltd  
— Bang & Olufsen  
— Grundig AG  
— Hitachi Home Electronics Europe Ltd  
— JVC Europe  
— Loewe Opta GmbH  
— Mitsubishi Electric UK Ltd  
— Panasonic Europe Ltd  
— Philips Sound & Vision  
— Pioneer Electronic Europe NV  
— Samsung Europe Headquarters  
— Sanyo UK Sales Ltd  
— Sharp Corporation  
— Sony Europe GmbH  
— Thomson Multimedia  
— Toshiba

3. L'EACEM è un'associazione con sede a Bruxelles che rappresenta l'industria europea dei produttori di beni elettronici di largo consumo; dei 29 membri che la compongono, 22 sono imprese singole e 7 sono associazioni nazionali del settore. Le imprese aderenti all'EACEM rappresentano oltre l'80 % del mercato europeo dei televisori e dei videoregistratori.
4. Le 16 società che, in seno all'EACEM hanno concluso tale impegno volontario, sono tutte attive in Europa, dove fabbricano prodotti elettrici ed elettronici. Le 16 società citate sono tutte fabbricanti di televisori e videoregistratori e, globalmente, rappresentano il 64 % circa del volume di mercato del SEE per tali prodotti.

III. I PRODOTTI ED IL MERCATO

5. L'accordo volontario notificato ha per oggetto il consumo energetico dei televisori e dei videoregistratori. Le parti, che vendono tutte i loro prodotti sul mercato del SEE, si sono impegnate a rispettare taluni valori a livello del consumo energetico dei televisori e videoregistratori che vendono nel SEE. Tale intesa inciderà pertanto o sull'intero mercato SEE dei televisori e videoregistratori o su una serie di mercati geografici più ristretti degli stessi prodotti in ambito SEE. La posizione di mercato delle parti che hanno aderito all'accordo volontario risulta comunque simile nei due casi, indipendentemente dalla definizione di mercato prescelta.
6. Alla Commissione sono state comunicate delle stime, calcolate dalla società indipendente di ricerca di mercato, relative alle quote di mercato dei televisori e videoregistratori nell'area «dell'Europa occidentale». Tali stime escludono le vendite in alcuni degli Stati più piccoli del SEE. Secondo l'EACEM, la loro inclusione non modificherebbe significativamente le quote di mercato indicate. I dati trasmessi indicano che le 16 società che hanno aderito all'accordo volontario detengono una quota di mercato, in volume del 64,6 % per i televisori e del 64,5 % per i videoregistratori.

IV. GLI ANTEFATTI DELL'ACCORDO

7. La grande maggioranza degli apparecchi televisivi e dei videoregistratori, fabbricati ed utilizzati in Europa, prevede l'uso di un telecomando. Quando si spegne un televisore utilizzando solo il telecomando, senza staccarne la spina e senza utilizzare l'interruttore

<sup>(1)</sup> GU 13 del 21.2.1962, pag. 204/62.

tore generale, l'apparecchio si mette in posizione di veglia ma continua a consumare energia elettrica. Analogamente, se si spegne un videoregistratore senza staccarlo dalla rete di alimentazione generale, esso resta in posizione di veglia e continua a consumare elettricità. Tali apparecchi vengono per loro natura lasciati in posizione di veglia affinché il loro orologio interno resti in funzione e registri i programmi televisivi all'ora programmata.

8. Il consumo combinato di energia, in posizione di veglia, dei numerosi apparecchi televisivi e videoregistratori esistenti in Europa è ingente e potrebbe essere notevolmente ridotto modificando la progettazione di tali apparecchi. Questo problema è all'esame di singole imprese ed enti pubblici che desiderano ridurre il consumo energetico generale.
9. Uno degli studi più recenti in materia è quello che la Direzione generale dell'energia (DG XVII) della Commissione ha commissionato ad un gruppo di esperti, sotto la guida della società olandese Novem BV; tale ricerca intitolata «Standby losses and energy saving potential for television and video recorder sets in Europe», si è conclusa nel novembre 1996.
10. La «Environmental Change Unit» dell'università di Oxford ha calcolato, nel quadro di tale studio, delle stime relative al futuro consumo di energia in Europa dei televisori e dei videoregistratori in posizione di veglia; a tal fine ha costruito un modello per misurare l'impatto di un programma industriale di riduzione delle perdite energetiche durante la posizione di veglia. Basandosi sui dati trasmessi da 5 importanti fabbricanti, i ricercatori hanno realizzato un modello della popolazione di televisioni e videoregistratori esistente in Europa, e l'hanno analizzato secondo i parametri della durata di vita utile residua e del consumo di energia in posizione di veglia. Partendo dall'esperienza ottenuta con tale modello, il gruppo di ricercatori ha ottenuto, basandosi su una serie di ipotesi, delle stime circa il consumo energetico totale di tutti i televisori e videoregistratori in Europa in posizione di veglia. I ricercatori hanno selezionato i due scenari più probabili, ipotizzando innanzitutto il caso in cui i consumatori sostituiscano i loro apparecchi con altri provenienti dalla gamma attuale dei fabbricanti; in secondo luogo hanno ipotizzato l'entrata in vigore dell'accordo notificato con una conseguente riduzione del consumo energetico medio degli apparecchi in posizione di veglia a 6 W entro l'anno 2000. I principali risultati della ricerca sono riportati nelle tabelle seguenti; le cifre relative ai modelli ipotizzati sono espresse in Terawatt/ora di elettricità. I risparmi energetici previsti sono stati convertiti in valori monetari, sulla base di un prezzo medio dell'energia di 0,15 ECU/KWh per il consumatore, dato che tale valore era stato utilizzato nell'indagine per il calcolo dei risparmi del consumatore.

#### Consumo degli apparecchi televisivi in posizione di veglia (TWh salvo altra indicazione)

	Proiezione di base	Accordo	Risparmio	Risparmio (in Mio di ECU)
1995	4,8	4,8	0,0	0
2000	6,2	5,9	0,3	45
2005	7,1	6,3	0,8	120
2010	7,8	6,5	1,3	195

#### Consumo dei videoregistratori in posizione di veglia (TWh salvo altra indicazione)

	Proiezione di base	Accordo	Risparmio	Risparmio (in Mio di ECU)
1995	9,6	9,6	0,0	0
2000	10,3	9,3	1,0	150
2005	10,5	8,1	2,4	360
2010	11,2	7,9	3,3	495

#### Consumo combinato dei due apparecchi in posizione di veglia (TWh salvo altra indicazione)

	Proiezione di base	Accordo	Risparmio	Risparmio (in Mio di ECU)
1995	14,4	14,4	0,0	0
2000	16,5	15,2	1,3	195
2005	17,6	14,4	3,2	480
2010	19,0	14,4	4,6	690

11. Il dato più importante è quello relativo ad una riduzione nel 2005 del consumo totale di elettricità in Europa di 3,2 TWh all'anno rispetto al consumo che si avrebbe altrimenti. Ai prezzi attuali, si tratta di un risparmio di 480 milioni di ECU all'anno per i consumatori, senza contare che si eviterebbero gli effetti esterni negativi provocati dalla produzione di un tale volume di energia elettrica. A titolo comparativo, lo studio valuta il costo di adattamento di un modello di televisore o di videoregistratore, tuttora non conforme all'obiettivo di un consumo limitato a 6 W, a 3 ECU per unità. Sulla base di tali dati, lo studio prevede che per realizzare il programma, l'industria dovrà sostenere una spesa iniziale di 11 milioni di ECU — per modificare la vecchia gamma di apparecchi e per il deprezzamento dei vecchi modelli — oltre ad un costo ulteriore di 65 milioni di ECU all'anno per le parti componenti.

## V. L'ACCORDO NOTIFICATO

12. L'accordo notificato rappresenta l'adozione volontaria di un impegno, su iniziativa dell'associazione commerciale EACEM ed è sottoscritto dai fabbricanti citati sopra. Tale impegno è stato formulato da EACEM in consultazione con i servizi della DG XVII e prevede l'obbligo per le parti di effettuare varie relazioni alla Commissione circa la realizzazione degli obiettivi dell'accordo in materia di tutela dell'ambiente e di risparmio energetico. Per proteggere il segreto professionale delle parti e per evitare scambi di informazioni suscettibili di falsare la concorrenza, l'accordo sarà gestito da un consulente esterno. I fabbricanti interessati possono aderire all'impegno e partecipare alla realizzazione dell'accordo: in caso di mancato rispetto dell'accordo, l'unica sanzione prevista è la comunicazione al pubblico di tale informazione.

13. Le parti in causa assumono i seguenti impegni:

i) *I fabbricanti*

- Dal 1° gennaio 2000, tutti gli apparecchi televisivi ed i videoregistratori immessi sul mercato avranno un consumo di energia in posizione di veglia inferiore o uguale a 10 W. Il consumo di energia medio della totalità degli apparecchi messi in vendita da un fabbricante non supererà 6 W.
- Dal 1° gennaio 1998, i fabbricanti informeranno i consumatori circa il consumo di energia in posizione di veglia di tutti i modelli di apparecchi televisivi e di videoregistratori che essi immettono sul mercato.
- Dal 1° luglio 1997, i fabbricanti trasmetteranno ad un esperto indipendente i dati relativi al consumo energetico di ciascun tipo di apparecchio televisivo e videoregistratore commercializzato e quelli relativi al numero di unità vendute per ogni tipo.
- Inoltre ogni fabbricante si impegna a continuare a partecipare alla ricerca volta alla riduzione del consumo energetico degli apparecchi elettrodomestici.

ii) *L'EACEM si impegna a:*

- redigere, aggiornandola regolarmente, una lista dei fabbricanti che aderiscono all'accordo, trasmettendola ai servizi della DG XVII della Commissione ed ai terzi che ne facciano domanda;
- ottenere dalla società indipendente di studi di mercato i dati relativi alle quote di mercato ed alle vendite dei televisori e dei videoregistratori e fornire tali informazioni al consulente esterno;
- scegliere il consulente esterno e gestirne il contratto.

iii) *Il consulente esterno*

L'esperto consulente è incaricato di elaborare ogni anno civile una relazione, da trasmettere all'EACEM e ai servizi della DG XVII entro la fine del mese di aprile dell'anno successivo a quello di riferimento, contenente i dati seguenti: la lista dei fabbricanti che hanno omesso di fornire le informazioni prescritte, la lista dei fabbricanti le cui vendite si discostano di oltre il 10 % dalle cifre citate di società indipendente di ricerca di mercato, la quota di mercato comune dei fabbricanti e, dal 30 gennaio 2001, una lista dei fabbricanti che superano le cifre di consumo massimo e medio indicate per la posizione di veglia degli apparecchi e, per tutti i fabbricanti, i dati relativi in generale al consumo medio energetico degli apparecchi in posizione di veglia.

## VI. CONCLUSIONI

14. La Commissione ha l'intenzione di adottare una decisione favorevole in merito all'accordo notificato ai sensi dell'articolo 85 del trattato CE e dell'articolo 53 dell'accordo SEE. Essa invita i terzi interessati a trasmetterle le loro osservazioni, entro 30 giorni dalla data di pubblicazione della presente comunicazione, citando il numero di riferimento IV/C-3/36.494 — EACEM, all'indirizzo seguente:

Commissione europea  
Direzione generale della Concorrenza (DG IV)  
Direzione C — Informazione, Comunicazione  
e Multimedia  
Rue de la Loi/Wetstraat 200  
B-1049 Bruxelles

**Autorizzazione di aiuti di Stato in base agli articoli 92 e 93 del trattato CE**

**Casi in cui la Commissione non solleva obiezioni**

**N 475/96 — Austria**

(98/C 12/03)

(Testo rilevante ai fini del SEE)

Sintesi della decisione della Commissione di non sollevare obiezioni contro gli aiuti allo sviluppo regionale, alla tutela dell'ambiente, alla formazione nonché alla ricerca e allo sviluppo previsti dal governo austriaco a favore della società BMW Steyr.

«Con lettera del 7 giugno 1996 il governo austriaco ha informato la Commissione della sua intenzione di concedere aiuti allo sviluppo regionale, alla tutela dell'ambiente, alla formazione nonché alla ricerca e allo sviluppo, a favore della società BMW Motoren AG per il suo stabilimento di produzione e di assemblaggio di motori a Steyr, Austria superiore.

Con lettera del 17 luglio 1996 la Commissione ha chiesto ulteriori informazioni. Le autorità austriache hanno trasmesso una parte di queste informazioni con lettera del 27 settembre 1996 e hanno fornito ulteriori dettagli durante una visita presso lo stabilimento di Steyr il 23 ottobre 1996.

Con lettera del 5 novembre 1996 la Commissione ha chiesto informazioni complementari per proseguire i suoi lavori e ha richiamato l'attenzione delle autorità austriache sulle varie condizioni di applicazione delle discipline comunitarie. Le autorità austriache hanno risposto il 9 dicembre 1996.

La Commissione ha chiesto ulteriori informazioni con lettera del 21 gennaio 1997. Il 7 marzo 1997 ha avuto luogo un incontro con rappresentanti della BMW, delle autorità austriache e della Commissione. Infine le autorità austriache hanno inoltrato il 22 aprile 1997 una notifica definitiva.

La zona di Steyr-Kirchdorf, Austria superiore, fa parte di una regione assistita ai sensi dell'articolo 92, paragrafo 3, lettera c), del trattato CE, in cui possono essere autorizzati aiuti regionali fino ad un massimo del 23 % in equivalente sovvenzione lordo (o del 15 % in equivalente sovvenzione netto).

Destinataria dell'aiuto è l'impresa BMW Motoren AG Steyr, filiale al 100 % della BMW Österreich Holding GmbH, a sua volta filiale della BMW AG München. Nel 1995 l'impresa ha realizzato un fatturato di 14,4 miliardi di ATS e occupava 2 272 dipendenti stabili e temporanei. Alla fine del 1996, l'impresa occupava 2 328 persone. Secondo BMW, l'impresa contribuisce indirettamente all'occupazione di altre 2 500 persone. Il gruppo BMW (Rover inclusa) rappresentava nel 1995 circa 1,1 milioni di autoveicoli prodotti, 116 000 dipendenti e un fatturato di 46 miliardi di DEM. Scopo sociale della società BMW Motoren AG Steyr è lo sviluppo, la fabbricazione e la commercializzazione di motori a benzina e diesel. Nel

1995 sono stati prodotti 419 000 motori, di cui 262 000 quattro-cilindri e 137 000 sei-cilindri, ossia 315 000 motori a benzina e 104 000 motori diesel. Ciò rappresenta circa il 60 % della produzione complessiva del gruppo BMW. Nel 1996 sono stati prodotti 440 000 motori. Il settore interessato dal progetto di aiuto è dunque quello della fabbricazione di motori per autoveicoli. Il progetto, chiamato "fase V", fa parte di una serie di azioni condotte da BMW a Steyr da alcuni anni e dovrebbe estendersi sul periodo 1996-2000. La fase IV, che copriva il periodo 1993-1996, è stata notificata nel 1994 ed autorizzata dall'autorità di vigilanza EFTA mediante una decisione pubblicata nella *Gazzetta ufficiale delle Comunità europee* C 250 dell'8.9.1994. Anche se non è da escludere una certa sovrapposizione delle misure, la contabilità interna di BMW permette di evitare una confusione fra i progetti delle singole fasi.

Il progetto notificato deve permettere al gruppo BMW di proseguire l'allestimento di un centro di sviluppo per motori diesel nello stabilimento di Steyr. I lavori sono incentrati essenzialmente sulla riduzione delle emissioni inquinanti e sull'elaborazione di sistemi di consumo minimo. Inoltre BMW desidera modernizzare ed ampliare la sua produzione di motori a benzina e diesel, per soddisfare in particolare i bisogni crescenti dello stabilimento di assemblaggio BMW a Spartanburg (USA) e di Rover.

Per raggiungere gli obiettivi fissati, la notifica prevede gli investimenti e gli aiuti seguenti:

*(in Mio di ATS)*

	Costo del progetto	Aiuti
R&S	[. . .]	76,6
Protezione dell'ambiente	18	4,5
Formazione	89	20,0
Innovazione	229	15,8
Investimento regionale	2 229	228,8
Totale	[. . .]	345,7

Gli aiuti notificati sono fondati sulle seguenti disposizioni: "articolo 1.b.1 della *Garantiegesetz 1977*",

[. . .] Segreti d'affari.

“Allgemeine Richtlinien für die Förderung aus Landesmitteln” e una decisione di cofinanziamento del consiglio municipale di Steyr. Nella citata lettera del 9 dicembre 1996 è stato precisato che le autorità locali non avevano ancora deciso ufficialmente il principio e l'ammontare dell'aiuto in attesa della decisione della Commissione. A titolo cautelativo era stato perciò notificato l'ammontare massimo che poteva essere accordato dal Comune.

La notifica, completata dalla lettera del 22 aprile 1997, prevede aiuti a favore della ricerca industriale e dello sviluppo preconcorsenziale nonché a favore degli investimenti in attrezzature di ricerca per il centro di sviluppo dei motori diesel. Le autorità austriache hanno ribadito a più riprese che gli obiettivi del programma di R&S dovrebbero permettere di oltrepassare in maniera significativa le norme europee in materia di emissioni inquinanti da gas di scappamento. Inoltre, hanno precisato che beneficiranno degli aiuti soltanto le attività delle fasi di ricerca industriale e di sviluppo preconcorsenziale conformi al criterio dell'addizionalità stabilito nella disciplina comunitaria degli aiuti alla ricerca e allo sviluppo.

Le attività di ricerca industriale si concentrano sulla elaborazione dei successori dei motori diesel M 47/57, che beneficiano essi stessi di investimenti nella fase V, nonché sullo sviluppo di sistemi di consumo minimo.

L'elemento di ricerca applicata contenuto nello sviluppo preconcorsenziale consiste in lavori sul catalizzatore LNC (“Lean NO<sub>x</sub> Catalyst”). Il centro di sviluppo dei motori diesel, unico nel suo genere all'interno del gruppo BMW, sarà dotato di nuovi e più efficienti banchi di prova che permetteranno di effettuare analisi dinamiche dei livelli di emissione dei gas di scappamento e dell'avviamento a freddo. Gli investimenti necessari sono legati direttamente ai lavori di ricerca; gli aiuti si applicano tuttavia solo agli ammortamenti effettuati dal produttore durante l'attuazione dei progetti della fase V.

Infine, le autorità austriache sostengono che una parte dei lavori di sviluppo dei prodotti, che secondo la notifica non beneficia di aiuti, costituisce un'attività di sviluppo preconcorsenziale. Per motivi di bilancio non è stato tuttavia chiesto alcun aiuto poiché il progetto, così come è stato notificato, esaurisce già tutti i fondi disponibili.

Nella fase V sono previsti vari programmi di formazione. Gli aiuti notificati coprono una parte del costo di formazione, sovvenzionato fino al 50 %, degli apprendisti dello stabilimento, e una parte della formazione pratica destinata a circa 1 500 dipendenti dello stabilimento (intensità dell'aiuto 25 %). I costi salariali degli apprendisti non beneficiano di alcuna sovvenzione.

Gli investimenti regionali della fase V ammontano ad un totale di 2 229 milioni di ATS, articolati come segue (in milioni di ATS):

Descrizione	Investimenti
Costruzione di nuove linee di produzione e di assemblaggio per motori diesel ad iniezione diretta M 47/57	1 703
Modernizzazione delle linee di produzione di alberi motore e bielle per i motori a benzina a 4 cilindri; adeguamento alle norme EU-3	144
Modernizzazione della produzione di motori a benzina a 6 cilindri; adeguamento alle norme EU-3 e LEV (USA)	343
Varie misure strutturali	39
<b>Totale</b>	<b>2 229</b>

Nella lettera delle autorità austriache del 9 dicembre 1996 sui relativi sottoprogetti è stata fatta la seguente differenziazione (in milioni di ATS):

investimenti mobili non innovativi	1 611
investimenti immobili non innovativi	618
<b>Totale</b>	<b>2 229</b>

Nessuno degli investimenti è nello stesso tempo mobile e innovativo. Gli elementi riguardanti la modernizzazione sono stati scorporati dalla parte mobile.

Gli aiuti da voi notificati con lettera del 22 aprile 1997 ammontano a 228,8 milioni di ATS. Poiché soltanto gli investimenti immobili possono beneficiare di aiuti regionali, l'equivalente sovvenzione lordo è pari al 14,2 %.

Il costo totale dei progetti di investimenti innovativi ammonta a 229 milioni di ATS di cui, secondo un'analisi effettuata dai servizi austriaci, apparentemente soltanto 130 milioni di ATS di investimenti, a cui si aggiungono 28 milioni di ATS di costi di engineering, corrispondono a reali innovazioni tecniche a livello europeo.

Il progetto include inoltre misure per una migliore protezione dell'ambiente. Gli investimenti per il periodo previsto ammontano a 18 milioni di ATS, ma consentono economie per 3 milioni di ATS. Si tratta essenzialmente di un procedimento non chimico di sbavatura.

Poiché le sovvenzioni previste a favore di una determinata impresa dovranno essere finanziate dallo Stato o con fondi dello Stato, si tratta di aiuti di Stato.

Gli aiuti sono destinati ad un'impresa che produce motori per autoveicoli e opera quindi nel settore automobilistico ai sensi della disciplina comunitaria per gli aiuti di

Stato all'industria automobilistica<sup>(1)</sup>. Inoltre, il costo totale del progetto da sovvenzionare ammonta a 17 milioni di ECU ([...] milioni di ATS rappresentano circa [...] milioni di ECU, in base al tasso di cambio mensile ecu alla data della notifica [giugno 1996]).

Il regime di aiuto dell'articolo 1 b, paragrafo 1, della "Garantiesgesetz 1977" è stato approvato dall'EFTA il 28 dicembre 1994 con l'obbligo di notificare individualmente ogni singolo progetto, come è stato fatto nel presente caso. Gli aiuti accordati nel quadro del regime "Allgemeine Richtlinien für die Förderung aus Landesmitteln" del Land dell'Austria superiore devono essere notificati ad hoc. La sovvenzione prevista, secondo le autorità austriache, dal comune di Steyr costituisce anch'essa un aiuto ad hoc e deve essere pertanto notificato alla Commissione.

Notificando gli aiuti previsti a favore del progetto di BMW, Steyr, conformemente alla disciplina comunitaria degli aiuti di Stato all'industria automobilistica, le autorità austriache si sono conformate alle disposizioni dell'articolo 93, paragrafo 3, del trattato CE.

Gli aiuti previsti a favore delle attività di ricerca e sviluppo notificate raggiungono le seguenti intensità: 50 % per la ricerca industriale e una media (ponderata) del 27,7 % per lo sviluppo pre concorrenziale. Per lo sviluppo dei prodotti non è previsto alcun aiuto.

Gli aiuti previsti per la formazione professionale ammontano ad un importo ammissibile di 59 milioni di ATS, esclusi i costi salariali relativi agli apprendisti che non possono beneficiare di aiuti. L'intensità proposta ammonta al 50 % per la formazione degli apprendisti e al 25 % per la formazione specifica applicata ai posti di lavoro. L'intensità ponderata è pari al 33,9 %.

Le autorità austriache hanno proposto per gli investimenti innovativi un aiuto la cui intensità ammonta al 10 %.

L'intensità degli aiuti regionali citata dalle autorità austriache ammonta al 14,2 % in equivalente sovvenzione lordo. Ai fini della sua valutazione, la Commissione ha preso in considerazione il valore attuale degli aiuti da versare, ossia 202,8 milioni di ATS rispetto ad un valore nominale di 228,8 milioni di ATS. Tenuto conto degli investimenti che possono beneficiare di aiuti regionali, l'intensità dell'aiuto attualizzato è pari al 13,3 %, in una regione in cui all'origine l'intensità massima autorizzata era del 23 % ESL.

Gli investimenti destinati alla protezione dell'ambiente permettono di migliorare notevolmente tale protezione nei settori in cui non esistono ancora norme di legge. L'intensità nominale dell'aiuto è stata fissata al 30 %.

Gli aiuti a favore di BMW previsti dalle autorità austriache rispondono ai criteri dell'articolo 92, paragrafo 1, del trattato CE e dell'articolo 61, paragrafo 1, dell'accordo SEE. Gli aiuti notificati che rappresentano una parte non indifferente del finanziamento del progetto, rischiano di falsare la concorrenza nell'Unione, in quanto favoriscono BMW rispetto ad altre imprese che non ricevono aiuti. Inoltre, il mercato dei motori per autoveicoli è caratterizzato da notevoli scambi fra Stati membri.

L'articolo 92, paragrafo 2, elenca alcuni tipi di aiuti compatibili con il trattato CE. Se si considera la natura e la situazione geografica degli aiuti in causa, nessuna delle deroghe previste da questo articolo è applicabile al progetto.

Per poter verificare la compatibilità degli aiuti previsti con il mercato comune in base a una delle deroghe dell'articolo 92, paragrafo 2 del trattato CE, la notifica deve essere esaminata sulla base della disciplina comunitaria degli aiuti di Stato all'industria automobilistica e in conformità con i criteri di valutazione della Commissione in funzione degli obiettivi perseguiti, ossia:

- per la ricerca e lo sviluppo, conformemente alla disciplina comunitaria per gli aiuti di Stato alla ricerca e allo sviluppo<sup>(2)</sup>;
- per la formazione professionale, conformemente alla disciplina comunitaria per gli aiuti di Stato all'industria automobilistica;
- per lo sviluppo regionale, conformemente ai criteri stabiliti per gli aiuti a finalità regionale, verificando nel caso degli investimenti mobili, sulla base di un'analisi costi/benefici, se la proposta intensità degli aiuti è proporzionata agli svantaggi derivanti della localizzazione del beneficiario;
- per gli investimenti innovativi, conformemente alla disciplina comunitaria per gli aiuti di Stato all'industria automobilistica;
- per la tutela dell'ambiente, conformemente alla disciplina comunitaria per gli aiuti di Stato a favore della protezione dell'ambiente<sup>(3)</sup>.

La disciplina comunitaria degli aiuti di Stato nel settore automobilistico adotta una posizione positiva nei riguardi degli aiuti a favore della ricerca e dello sviluppo. La disciplina degli aiuti di Stato alla ricerca e allo sviluppo insiste in particolare sulla necessità di distinguere fra la ricerca fondamentale e la ricerca industriale e le attività di sviluppo pre concorrenziali, e precisa che più la fase di R&S è vicina al mercato, più l'aiuto presenta un rischio di distorsione della concorrenza.

<sup>(1)</sup> GU C 123 del 18.5.1989, GU C 36 del 10.2.1993 e GU C 284 del 28.10.1995 (ultima versione).

<sup>(2)</sup> GU C 45 del 17.2.1996, pag. 5.

<sup>(3)</sup> GU C 72 del 10.3.1994.

Conformemente ai punti 5.3 e 5.5 della disciplina degli aiuti di Stato alla R&S, le intensità lorde accettabili per la ricerca industriale e lo sviluppo preconcorsenziale ammontano rispettivamente al 50 % e 25 % dei costi ammissibili.

Gli aiuti a favore del progetto in causa presentano un'intensità lorda (ESL) del 50 % per la ricerca industriale e del 30 %, 25 % o 0 % per le attività qualificate dalle autorità austriache come attività di sviluppo preconcorsenziali.

Il punto 5.10.2 della disciplina comunitaria degli aiuti di Stato al R&S indica che quando il progetto di ricerca è realizzato in una regione dell'articolo 92, paragrafo 3, punto c) del trattato CE, è consentita una maggiorazione di 5 punti percentuali entro i limiti delle intensità stabilite al punto 5.10.6. La zona di Steyr è classificata come zona assistita in base all'articolo 92, paragrafo 3, punto c). Le intensità massime autorizzabili salgono dunque al 55 % per la ricerca industriale e al 30 % per lo sviluppo preconcorsenziale. I massimali indicati al punto 5.10.6 sono stati rispettati. Le intensità proposte sono dunque conformi a quanto prescritto dalla disciplina comunitaria degli aiuti di Stato in materia di R&S.

Per quanto riguarda gli aiuti alla ricerca industriale, i costi ammissibili sono conformi all'allegato II della citata disciplina. La Commissione, assistita dai suoi esperti indipendenti, ha esaminato in dettaglio ogni elemento dei sottoprogetti notificati a titolo di ricerca industriale ed ha concluso che essi sono conformi alla definizione di tale disciplina, in quanto si tratta di ricerche organizzate accuratamente allo scopo di realizzare progressi significativi nello stato della tecnica di ogni singolo sottoprogetto.

Per quanto riguarda gli aiuti per lo sviluppo preconcorsenziale (finora, ricerca applicata), i costi ammissibili rientrano nell'allegato II della disciplina comunitaria in materia di R&S. Per sviluppo preconcorsenziale la Commissione intende la concretizzazione dei risultati della ricerca industriale in un piano, uno schema o un disegno per prodotti, processi o servizi nuovi, modificati o perfezionati, siano essi destinati alla vendita o alla utilizzazione, ivi compresa la creazione di un primo prototipo non idoneo ad essere utilizzato commercialmente. Le informazioni comunicate dalle autorità austriache con lettera del 9 dicembre 1996 e completate nel corso della visita a Bruxelles il 7 marzo 1997 provano che i progetti parziali specificati nella notifica permettono di concretizzare i risultati di ricerca anteriori in prodotti e processi nuovi e ciò fino alla creazione di un prototipo non utilizzabile commercialmente.

Anche i costi ammissibili degli investimenti del Centro di sviluppo corrispondono all'allegato II della disciplina co-

munitaria degli aiuti alla R&S. Tuttavia talune attrezzature hanno una durata di vita superiore alla durata del progetto. Di conseguenza la Commissione considera che soltanto gli ammortamenti relativi al periodo di esecuzione della fase V dei lavori di R&S sono compatibili con il trattato CE. Gli investimenti nel Centro di sviluppo pari a 130 milioni di ATS, sono direttamente legati ai progetti di ricerca industriale e di sviluppo preconcorsenziale più sopra descritti.

Le autorità austriache hanno più volte ribadito, senza peraltro corroborare questa asserzione in dettaglio, che a loro giudizio una parte dello sviluppo di prodotti era in realtà sviluppo preconcorsenziale. Esse hanno inoltre aggiunto che solo per motivi di bilancio non era stata prevista alcuna sovvenzione a questo titolo. La Commissione considera da parte sua che le attività definite come "Produktentwicklung" (sviluppo di prodotti) costituiscono in realtà lavori di natura concorsenziale, dato che mirano essenzialmente ad adattare nuovi motori [...] ad autoveicoli. I lavori vanno al di là dello stadio dello sviluppo preconcorsenziale e dei progetti pilota o dimostrativi. Di conseguenza in base alla disciplina comunitaria in materia di R&S queste attività di sviluppo di prodotti non possono beneficiare di aiuti. Del resto la Commissione ritiene che le attività concorsenziali realizzate durante la fase V a Steyr non comportino aspetti innovativi trattandosi di una logica prosecuzione dei lavori di sviluppo preconcorsenziali della fase IV. Le autorità austriache non hanno mai affermato che le attività concorsenziali contenevano taluni elementi innovativi.

Conformemente al punto 6.1 della disciplina comunitaria degli aiuti di Stato alla R&S, l'aiuto dello Stato deve incoraggiare l'impresa ad intraprendere attività supplementari di ricerca e di sviluppo in aggiunta a quelle che già svolge normalmente nell'ambito delle sue normali attività.

Secondo le informazioni comunicate dalle autorità austriache, l'organico e le spese del centro di sviluppo di Steyr aumenteranno in maniera significativa fra il 1995 (fine della fase IV) e il 1997 (fase V) [...]. In percentuale del fatturato per i motori diesel, le spese in materia di R&S saliranno dunque [...].

La vostra lettera del 22 aprile 1997 elenca tutti i progetti di R&S realizzati dal gruppo BMW a Steyr. D'intesa con i suoi esperti indipendenti, la Commissione ritiene che i progetti direttamente e esclusivamente legati all'adeguamento alle norme UE-3 sono stati scorporati dalla base ammissibile, perché non rispondevano al criterio dell'addizionalità. Le attività riguardanti l'ulteriore sviluppo di una componente leggera (16 milioni di ATS) e l'adattamento ai [...] motori diesel allo scopo di mettere a punto un sistema di consumo minimo [...] (11 milioni di ATS) anche se contribuiscono indirettamente a ridurre le emissioni inquinanti dei gas di scappamento, producono effetti che vanno al di là del semplice adeguamento alle norme UE-3 poiché devono anche permettere di ridurre il peso e il consumo degli autoveicoli. BMW non è te-

nuta ad effettuare siffatte ricerche le quali si aggiungono a quelle che il gruppo svolge normalmente nell'ambito delle sue attività.

Inoltre il punto 6.2 della disciplina comunitaria degli aiuti di Stato alla R&S prevede che un progetto di aiuto potrà essere accettato ugualmente se contribuisce alla realizzazione di un progetto di ricerca che in assenza di un aiuto sarebbe stato meno ambizioso. Ora è chiaro che lo sviluppo del catalizzatore LNC ("Lean NO<sub>x</sub> Catalyst") del costo di 106 milioni di ATS va molto al di là delle norme UE-3 e cerca di anticipare in maniera significativa i prossimi obiettivi antinquinamento. Di conseguenza, la Commissione conclude che BMW non potrebbe realizzare il suo progetto di sviluppo concorrenziale in maniera così ambiziosa senza un aiuto dello Stato. Va segnalato infine che i lavori svolti da BMW presentano dei rischi specifici a motivo della loro natura molto ambiziosa poiché è probabile che non tutti i sotto-

progetti sovvenzionati porteranno a risultati concreti utilizzabili nell'industria automobilistica.

La Commissione è del parere che le azioni di R&S attuate da BMW nell'ambito della ricerca industriale e del vero e proprio sviluppo concorrenziale soddisfano i criteri incentivanti previsti al punto 6 della disciplina comunitaria degli aiuti alla R&S.

Nella seguente tabella sono riepilogati per categoria gli aiuti compatibili in materia di R&S e per motivi di facilità è stata ripresa l'articolazione di BMW anche se non è più in linea con l'attuale disciplina comunitaria degli aiuti in materia di R&S. La ricerca applicata e gli investimenti relativi al centro di sviluppo rientrano nelle attività di sviluppo concorrenziali. Lo sviluppo dei prodotti comprende secondo la Commissione attività concorrenziali che non possono beneficiare di aiuti in materia di R&S.

*(in Mio di ATS)*

Descrizione	Costi del progetto	Base ammissibile	Intensità dell'aiuto	Aiuto compatibile
Ricerca industriale	47	27	50 %	13,5
Ricerca applicata	186	106	25 %	26,5
Investimento nel centro di sviluppo	130	122	30 %	36,6
Sviluppo dei prodotti	[. . .]	0	0 %	0
Totale	[. . .]	255	30 %	76,6

Gli aiuti alla R&S, che ammontano a 76,6 milioni di ATS, possono beneficiare delle deroghe dell'articolo 92, paragrafo 3, lettera c) del trattato CE e dell'articolo 61, paragrafo 3, lettera c) dell'accordo SEE poiché sono conformi alla politica della Commissione in materia di aiuti di Stato alla R&S e al settore automobilistico.

La Commissione adotta generalmente una posizione favorevole nei riguardi dei programmi di formazione, di rieducazione e di riconversione professionale. Si deve tuttavia esaminare se gli aiuti previsti per questi programmi siano destinati unicamente a ridurre i costi che le imprese dovrebbero normalmente sostenere. La Commissione accerta in particolare che le misure di formazione professionale previste corrispondano ad effettive modifiche delle qualifiche richieste alla manodopera e si applichino ad una parte importante del personale, in modo da poter concludere che le misure contribuiscono a salvaguardare posti di lavoro e a crearne di nuovi per i lavoratori minacciati dalla disoccupazione.

Le informazioni comunicate dalle autorità austriache, in particolare con le lettere del 9 dicembre 1996 e 22 aprile

1997, permettono di concludere che la formazione prevista a) conduce effettivamente ad una migliore qualificazione dei lavoratori, come risulta dal programma presentato alla Commissione e b) riguarda una parte essenziale del personale dello stabilimento di Steyr visto che 1 500 dipendenti (su un totale di circa 2 200) riceveranno una formazione professionale complementare.

I salari e gli stipendi delle persone in formazione sono stati esclusi a giusto titolo dalla base ammissibile e i costi sono stati suddivisi secondo il tipo di misura di formazione: 21 milioni di ATS per la formazione degli apprendisti e 38 milioni di ATS per la formazione pratica. La Commissione ha accertato che i programmi di formazione corrispondono alle qualifiche descritte.

La Commissione considera abitualmente che nel settore automobilistico la formazione degli apprendisti può beneficiare di una intensità degli aiuti del 50 % e la formazione pratica di un'intensità del 25 %.

*(in Mio di ATS)*

Descrizione	Costi del progetto	Base ammissibile	Intensità dell'aiuto	Aiuto compatibile
Formazione degli apprendisti	21	21	50 %	10,5
Formazione pratica	38	38	25 %	9,5
Retribuzione degli apprendisti	30	0	0 %	0
Totale	89	59	34 %	20,0

Di conseguenza gli aiuti alla formazione di 20 milioni di ATS notificati dalle autorità austriache sono compatibili con il trattato CE.

La Commissione riconosce che l'ampliamento di impianti industriali esistenti in regioni sfavorite può contribuire allo sviluppo regionale. Essa è perciò di norma favorevole agli aiuti agli investimenti destinati a rimediare agli svantaggi strutturali di cui soffrono le regioni sfavorite della Comunità. Nel valutare i progetti di aiuti regionali la Commissione deve poter confrontare i vantaggi sul piano dello sviluppo regionale (come ad esempio il contributo allo sviluppo duraturo della regione tramite la creazione o la salvaguardia di posti di lavoro stabili e l'esistenza di legami con l'economia locale e comunitaria) con le eventuali conseguenze negative sull'insieme del settore (ad es. creazione o mantenimento di una notevole sovraccapacità). Tale valutazione non ha lo scopo di contestare il contributo essenziale degli aiuti regionali alla coesione a livello comunitario bensì di assicurare che siano presi ugualmente in considerazione altri aspetti di interesse comunitario, come lo sviluppo del settore al livello comunitario.

Il progetto d'investimento consentirà di salvaguardare circa 250 posti di lavoro (numero di posti nelle officine mobili) su un totale di circa 2 300 posti nello stabilimento di Steyr. Inoltre, la fase V contribuisce a garantire la vitalità economica del sito per alcuni anni. Gli investimenti di BMW concorrono dunque in maniera significativa allo sviluppo economico della regione assistita. La Commissione conclude che gli aiuti previsti per partecipare al cofinanziamento di questo progetto facilitano lo sviluppo della regione di Steyr.

I costi notificati, nell'ambito degli investimenti mobili, dalle autorità austriache possono beneficiare di aiuti regionali in base alla disciplina comunitaria.

Tali investimenti riguardano essenzialmente nuovi prodotti, in connessione con un incremento della produzione dovuto soprattutto a forniture supplementari a Rover e allo stabilimento di Spartanburg (USA). Gli aspetti riguardanti l'ammodernamento di prodotti esistenti sono stati esclusi, perché si sono rivelati non mobili.

Ai fini della valutazione degli aiuti regionali a favore dell'industria automobilistica, è prassi costante della Commissione procedere come segue <sup>(4)</sup>.

- Anzitutto essa esamina se l'aiuto regionale può essere concesso, ossia se la regione interessata può ricevere aiuti conformemente al diritto comunitario (di regola in base ad un regime di aiuto esistente) e se l'investitore può scegliere una localizzazione alternativa per il suo progetto in modo che la necessità dell'aiuto possa essere comprovata dalla mobilità del progetto.
- La Commissione si assicura in seguito, per gli elementi mobili del progetto, che la misura di aiuto prevista è adeguata ai problemi regionali che deve contribuire a risolvere. A questo scopo si utilizza il metodo già consolidato dell'analisi costi/benefici. Confrontando i costi che dovrà sostenere l'investitore per realizzare il progetto nella regione interessata con quelli che dovrebbe sostenere in una regione centrale non assistita, vengono individuati gli svantaggi specifici della regione in questione. Finora è stata prassi costante della Commissione di ammettere tutti gli aiuti regionali che sono almeno equivalenti agli svantaggi regionali legati all'investimento effettuato nella regione assistita.
- Terzo, essa esamina, eventualmente, se possono essere concessi supplementi di aiuto ("top-ups"). Si tratta di maggiorazioni dell'intensità dell'aiuto, che devono costituire un incentivo supplementare per l'investitore ad investire nella regione assistita in causa. Queste maggiorazioni vengono normalmente autorizzate, salvo se l'investimento contribuisce ad aggravare i problemi di capacità nel settore. In quest'ultimo caso l'aiuto è strettamente limitato alla compensazione netta degli svantaggi regionali.

<sup>(4)</sup> Vedere ad esempio le cause Ford/VW, GU C 257 del 3.10.1991; Opel Eisenach, GU C 43 del 16.2.1993, pag. 14; Fiat Mezzogiorno, GU C 37 dell'11.2.1993, pag. 15; Jaguar, GU C 201 del 23.7.1994, pag. 4; FASA Renault, GU C 267 del 14.10.1995, pag. 13; Ford Genk, GU C 5 del 10.1.1996, pag. 5; VW Sachsen, GU L 308 del 29.11.1996, pag. 46.

— La somma degli elementi determinati nelle ultime due tappe costituisce l'ammontare totale dell'aiuto che può essere approvato dalla Commissione. Tale importo è generalmente attualizzato ed espresso in percentuale degli investimenti ammissibili, in modo da poterlo confrontare con l'equivalente sovvenzione lordo.

Questa procedura è stata illustrata ai rappresentanti del gruppo BMW in occasione della visita dei rappresentanti della Commissione a Steyr, il 23 ottobre 1996.

La fabbrica BMW di Steyr è situata nella zona Steyr-Kirchdorf, Austria superiore, regione assistita ai sensi dell'articolo 92, paragrafo 3, lettera c), del trattato CE. Questa zona può beneficiare di aiuti regionali fino al 23 % in equivalente sovvenzione lordo. Cumulando gli aiuti regionali notificati dalle autorità austriache si giunge ad un equivalente sovvenzione netto del 14,2 % (o 13,3 % attualizzato), inferiore quindi al massimo consentito.

Per dimostrare la necessità dell'aiuto regionale, le autorità austriache dovevano provare la mobilità del progetto, ossia che esiste un'altra soluzione economicamente valida per la localizzazione del progetto o di elementi parziali del progetto. In effetti, se l'investimento non può essere attuato in nessun altro nuovo o esistente sito industriale del gruppo, l'impresa è costretta a realizzare il progetto nell'unico sito possibile anche senza aiuti. Tuttavia, gli elementi non mobili di un investimento regionale possono eventualmente beneficiare di un aiuto all'innovazione.

Per questo motivo le autorità austriache hanno classificato gli investimenti nelle seguenti categorie: mobili, non mobili ma innovativi, né mobili né innovativi. Esse non hanno considerato innovativo nessun sottoprogetto mobile. Gli investimenti che non sono né mobili né innovativi non possono beneficiare di aiuti.

Nel caso di BMW Steyr una parte degli investimenti evidentemente non è mobile dato che non sarebbe stato tecnicamente e finanziariamente realistico scegliere un'altra localizzazione che non fosse Steyr. Come indicato nella vostra lettera del 9 dicembre 1996, cinque sottoprogetti che rappresentano un investimento di 618 milioni di ATS, sono considerati non mobili: l'ammodernamento degli impianti esistenti per la produzione di motori diesel (ad esempio per la fabbricazione dei carter), un investimento legato ai motori quattro cilindri a benzina, due programmi sui motori sei cilindri a benzina [...] e una misura strutturale (nuovo sistema di convettore). Gli altri sottoprogetti sono mobili; essi potrebbero essere realizzati anche a Ratisbona, Monaco o Landshut. Questi dati sono stati confermati dagli esperti indipendenti (PLI — Price Waterhouse) della Commissione.

Il sito di Ratisbona, che fa parte dello stesso gruppo automobilistico ed è situato in una zona non ammessa agli aiuti regionali, è stato scelto dalla BMW, di concerto con la Commissione, come localizzazione comparativa

perché è il sito in cui il progetto sarebbe più facilmente realizzabile. La Commissione ha inoltre osservato che Ratisbona, Monaco e Landshut sono città bavaresi. A suo parere, confrontando il progetto con un progetto analogo realizzato in una regione non assistita dell'Unione, i costi supplementari dovuti alle carenze strutturali della regione assistita di Steyr-Kirchdorf saranno meglio individuabili.

La Commissione ha perciò incaricato i suoi esperti indipendenti di effettuare un'analisi costi/benefici dettagliata per valutare i costi supplementari netti che comporterebbe l'insediamento delle officine mobili del progetto a Steyr piuttosto che a Ratisbona. Questi costi possono essere generati sia da costi di investimento supplementari sia da costi aziendali supplementari nei primi tre anni di esercizio (fase di avviamento e di incremento delle cadenze)<sup>(5)</sup>. Nella presente fattispecie, lo svantaggio rilevato dalla Commissione e dai suoi esperti indipendenti riguarda le spese d'investimento, poiché il sito di Ratisbona dispone di una migliore infrastruttura per l'attuazione del progetto che non lo stabilimento di Steyr. In quest'ultimo sito per contro il costo della manodopera è inferiore. Il vantaggio che ne risulta è calcolato detraendo gli svantaggi legati agli investimenti. I risultati finali mostrano che gli svantaggi di costo attualizzati ammontano al 14,2 % degli investimenti.

Poiché gli svantaggi di costo attualizzati rispetto agli investimenti (14,2 %) sono superiori all'intensità attualizzata dell'aiuto (13,3 %), non è necessario un complemento di aiuto.

L'aiuto regionale in questione è compatibile con il trattato CE, secondo il parere della Commissione, in base all'articolo 92, paragrafo 3, lettera c), visto che l'intensità degli aiuti prevista dalle autorità austriache non supera il livello dello svantaggio regionale sul piano dei costi e che il progetto ha quindi solo un effetto limitato sul settore.

Conformemente alla disciplina comunitaria per gli aiuti di Stato all'industria automobilistica la Commissione assume una posizione restrittiva nei riguardi degli aiuti a favore di misure di ammodernamento e innovazioni. In particolare, nel caso di progetti di aiuti all'innovazione si deve esaminare se riguardano effettivamente il lancio, a livello comunitario, di prodotti o di processi veramente innovativi.

In base alle lettere delle autorità austriache del 9 dicembre 1996 e 22 aprile 1997, sono previsti aiuti per il finanziamento di investimenti materiali destinati a sostenere gli sforzi innovativi di BMW. Si tratta dei tre progetti "crack-process", test a freddo di motori sei cilindri a benzina e sistema integrato di gestione della produzione, per i quali è previsto un importo totale di 130 milioni di ATS.

<sup>(5)</sup> La valutazione degli svantaggi regionali, effettuata dalla Commissione, si basa su dati comunicati da BMW e da fonti indipendenti.

La Commissione ha incaricato i suoi esperti indipendenti di analizzare gli elementi tecnici del progetto, considerati innovativi dalle autorità austriache, e di confrontarli con lo stato attuale della tecnica nell'industria automobilistica europea. Gli esperti hanno concluso che la parte "sistema integrato di gestione", che comporta 69 milioni di ATS di investimenti, si basa su tecniche innovative; che inoltre l'obiettivo di questo sottoprogetto consiste espressamente nel divulgare i risultati dei lavori a tutti i partner di SAP. Per quanto riguarda gli impianti per le prove a freddo dei motori sei cilindri a benzina, a motivo della novità di questi test e dei rischi che presenta il progetto, la Commissione ne accetta il carattere innovativo. Infine la rottura di bielle in acciaio a intaglio perforato al laser costituisce una vera e propria innovazione dato che il procedimento permette di trattare pezzi in acciaio e non in ghisa, come fanno taluni costruttori. Questo cambiamento di materiale costituisce un perfezionamento significativo del procedimento. Ciascuno dei citati investimenti implica costi di engineering o di sviluppo (28 milioni di ATS). L'intensità massima degli aiuti alle innovazioni ammonta al 10 %.

(in Mio di ATS)

Descrizione	Investimento ammissibile	Intensità dell'aiuto (*)	Aiuto compatibile
Processo di rottura	19	10 %	1,9
Prove a freddo	42	10 %	4,2
Sistema di gestione	69	10 %	6,9
Engineering	28	10 %	2,8
Totale	158	10 %	15,8

(\*) L'intensità dell'aiuto all'innovazione è limitato al 10 % secondo la prassi dalla Commissione; cfr. MCC Swatch, GU C 391 del 28.12.1996, pag. 11.

A titolo di aiuti agli investimenti innovativi un importo di 15,8 milioni di ATS è compatibile con il trattato CE in base alle deroghe dell'articolo 92, paragrafo 3, lettera c) del trattato CE e dell'articolo 61, paragrafo 3, lettera c) dell'accordo SEE.

In base alla disciplina comunitaria per gli aiuti di Stato all'industria automobilistica, la messa a punto di veicoli meno inquinanti che consumano meno energia costituisce, anche in base al diritto comunitario, un'esigenza fondamentale dell'industria automobilistica che deve essere pertanto finanziata con i mezzi propri dell'impresa. Aiuti generali per la protezione dell'ambiente come ad esempio quelli accordati in base alla disciplina comunitaria per gli aiuti di Stato alla tutela dell'ambiente, potranno continuare ad essere erogati nell'ambito dei regimi esistenti.

Nel caso di aiuti agli investimenti destinati a ridurre o eliminare le emissioni inquinanti o ad adattare i metodi

di produzione in vista di una migliore protezione dell'ambiente, la disciplina comunitaria degli aiuti di Stato per la protezione dell'ambiente (\*) prevede che i costi ammissibili devono essere strettamente limitati ai costi supplementari necessari per raggiungere gli obiettivi ecologici prefissati. I costi generali di investimento che non si riferiscono alla protezione dell'ambiente devono essere esclusi.

Gli aiuti agli investimenti con cui si intende raggiungere un livello di protezione dell'ambiente superiore a quello prescritto dalle norme in vigore sono ammissibili, in base alla disciplina comunitaria, nei limiti del 30 % dei costi sovvenzionabili. Nei settori in cui non esistono norme imperative o altri obblighi legali, in materia di protezione dell'ambiente, le imprese che effettuano investimenti per migliorare notevolmente le proprie misure di protezione dell'ambiente o per adeguarsi al livello di protezione delle imprese di Stati membri in cui vigono norme imperative, possono beneficiare di aiuti alle stesse condizioni di proporzionalità che per le misure che oltrepassano quanto prescritto dalle norme, ossia entro i limiti di una intensità massima del 30 % lordo dei costi d'investimento ammissibili.

In questo contesto la Commissione ha incaricato i suoi esperti indipendenti di esaminare:

- se i costi degli investimenti alla protezione dell'ambiente non contengano spese di carattere generale;
- se i miglioramenti attesi permettono di raggiungere o di oltrepassare il livello prescritto dalle norme imperative nazionali o comunitarie.

Gli esperti indipendenti sono giunti alla conclusione che il progettato investimento migliorerà sensibilmente la tutela dell'ambiente in un settore in cui non esistono norme imperative.

Tuttavia, la disciplina comunitaria per gli aiuti di Stato alla tutela dell'ambiente prevede anche che bisogna tener conto delle economie di costi che il progetto implica per l'investitore (?). Deducendo questi elementi dai costi supplementari nominali, si ottengono i costi supplementari netti, ossia i costi ammissibili. Il punto è stato spiegato ai rappresentanti austriaci e a BMW nella riunione del 7 marzo 1997 a Bruxelles. Nella lettera del 22 aprile 1997, il valore netto di questi investimenti è stimato in 15 milioni di ATS, tenuto conto delle economie realizzate

(\*) GU C 72 del 10.3.1994, pag. 3.

(?) Il documento di lavoro della DG IV riguardante il riesame di tale disciplina comunitaria, presentato alla riunione multilaterale del 15 gennaio 1997, sottolinea questo punto: "Le economie di costi o altri vantaggi che l'investitore ottiene dagli investimenti, devono essere esclusi".

durante una vita utile degli impianti di sette anni [...]. Dopo esame approfondito, la Commissione e i suoi esperti indipendenti hanno concluso che questa stima è soddisfacente e dimostra inoltre il carattere necessario dell'aiuto, poiché le economie di costi non bastano a ammortizzare l'investimento. I costi ammissibili ammontano pertanto a 15 milioni di ATS e l'intensità massima dell'aiuto al 30 %.

La Commissione considera pertanto che gli aiuti di Stato per la protezione dell'ambiente indicati dalle autorità austriache nella notifica riguardante BMW Steyr, pari a 4,5 milioni di ATS, sono compatibili con le condizioni di applicazione della relativa disciplina comunitaria.

Poiché i costi ammissibili, l'intensità degli aiuti e il rispetto dei criteri definiti nelle discipline comunitarie pertinenti, sono conformi alla politica della Commissione in materia di aiuti di Stato, si può concludere che gli aiuti in questione non alterano le condizioni degli scambi in

misura contraria all'interesse comune e possono dunque beneficiare delle deroghe dell'articolo 92, paragrafo 3, lettera c), del trattato CE e dell'articolo 61, paragrafo 3, lettera c), dell'accordo SEE.

Desideriamo segnalare che i terzi che dimostrano di avere un interesse sufficiente, possono ottenere copia della presente lettera. La Commissione prega pertanto di comunicarle entro sette giorni dal ricevimento della presente se la lettera contiene informazioni sensibili che a vostro giudizio non dovrebbero essere divulgate, precisandone i motivi. In assenza di una risposta entro tale termine, la Commissione considererà che siete d'accordo con la pubblicazione del testo integrale della lettera. La vostra eventuale richiesta deve essere indirizzata per raccomandata o per telefax al seguente indirizzo:

Commissione europea  
Rue de la Loi/Wetstraat 200  
B-1049 Bruxelles».

---

**Comunicazione della Commissione in applicazione dell'articolo 3 del regolamento (CE) n. 544/97 della Commissione, del 25 marzo 1997, che istituisce un certificato d'origine per l'aglio importato da taluni paesi terzi (rispetto da parte di tali paesi di alcune formalità relative alla cooperazione amministrativa in materia di giustificazione dell'origine di tale prodotto)**

(98/C 12/04)

In applicazione dell'articolo 3 del regolamento (CE) n. 544/97 della Commissione <sup>(1)</sup>, la Commissione informa gli importatori e le amministrazioni interessate che l'Iran le ha trasmesso le impronte dei timbri utilizzate dalle autorità iraniane nonché i nomi e gli indirizzi delle autorità incaricate del rilascio e del ricevimento delle domande di controllo a posteriori dei certificati d'origine. Tali obblighi sono stati rispettati il 5 novembre 1997.

---

<sup>(1)</sup> GU L 84 del 26.3.1997, pag. 8.

**Notifica preventiva di una concentrazione**  
**(Caso n. IV/M.1087 — Promodès/Simago)**

(98/C 12/05)

(Testo rilevante ai fini del SEE)

1. In data 8 gennaio 1998 è pervenuta alla Commissione la notifica di un progetto di concentrazione in conformità all'articolo 4 del regolamento (CEE) n. 4064/89 del Consiglio <sup>(1)</sup>. Per effetto di tale concentrazione, l'impresa Promodès (Francia) acquisisce, ai sensi dell'articolo 3, paragrafo 1, lettera b), del suddetto regolamento, il controllo dell'impresa Simago (Spagna), a seguito di acquisto di azioni.
2. Le attività svolte dalle imprese interessate sono le seguenti:
  - Promodès: distribuzione al dettaglio di beni di consumo attraverso punti vendita self-service, distribuzione all'ingrosso a professionisti di prodotti alimentari e non;
  - Simago: distribuzione al dettaglio di beni di consumo attraverso punti vendita self-service.
3. A seguito di un esame preliminare, la Commissione ritiene che la concentrazione notificata possa rientrare nel campo d'applicazione del regolamento (CEE) n. 4064/89. Tuttavia si riserva la decisione finale sul punto in questione.
4. La Commissione invita i terzi interessati a presentare le loro eventuali osservazioni sulla concentrazione proposta.

Le osservazioni debbono pervenire alla Commissione non oltre dieci giorni dalla data di pubblicazione della presente comunicazione. Le osservazioni possono essere trasmesse per fax [n. (32-2) 296 43 01/296 72 44] o tramite il servizio postale, indicando il numero di caso IV/M.1087 — Promodès/Simago, al seguente indirizzo:

Commissione europea  
Direzione generale della Concorrenza (DG IV)  
Direzione B — Task Force Fusioni  
Avenue de Cortenberg/Kortenberglaan 150  
B-1040 Bruxelles

---

<sup>(1)</sup> GU L 395 del 30.12.1989, pag. 1; versione rettificata: GU L 257 del 21.9.1990, pag. 13.

**Notifica preventiva di una concentrazione**  
**(Caso n. IV/M.1085 — Promodès/Catteau)**

(98/C 12/06)

(Testo rilevante ai fini del SEE)

1. In data 8 gennaio 1998 è pervenuta alla Commissione la notifica di un progetto di concentrazione in conformità all'articolo 4 del regolamento (CEE) n. 4064/89 del Consiglio <sup>(1)</sup>. Per effetto di tale concentrazione, l'impresa Promodès (Francia) acquisisce, ai sensi dell'articolo 3, paragrafo 1, lettera b), del suddetto regolamento, il controllo della società holding Cheshunt France, la quale detiene l'integralità della società francese Établissements Catteau (Catteau), a seguito di acquisto di azioni.

2. Le attività svolte dalle imprese interessate sono le seguenti:

— Promodès: distribuzione al dettaglio di beni di consumo attraverso punti vendita self-service, distribuzione all'ingrosso a professionisti di prodotti alimentari e non;

— Catteau: distribuzione al dettaglio di beni di consumo attraverso punti vendita self-service.

3. A seguito di un esame preliminare, la Commissione ritiene che la concentrazione notificata possa rientrare nel campo d'applicazione del regolamento (CEE) n. 4064/89. Tuttavia si riserva la decisione finale sul punto in questione.

4. La Commissione invita i terzi interessati a presentare le loro eventuali osservazioni sulla concentrazione proposta.

Le osservazioni debbono pervenire alla Commissione non oltre dieci giorni dalla data di pubblicazione della presente comunicazione. Le osservazioni possono essere trasmesse per fax [n. (32-2) 296 43 01/296 72 44] o tramite il servizio postale, indicando il numero di caso IV/M.1085 — Promodès/Catteau, al seguente indirizzo:

Commissione europea  
Direzione generale della Concorrenza (DG IV)  
Direzione B — Task Force Fusioni  
Avenue de Cortenberg/Kortenberglaan 150  
B-1040 Bruxelles

---

(<sup>1</sup>) GU L 395 del 30.12.1989, pag. 1; versione rettificata: GU L 257 del 21.9.1990, pag. 13.