

Uitgave
in de Nederlandse taal

Mededelingen en bekendmakingen

<u>Nummer</u>	Inhoud	Bladzijde
	I <i>Mededelingen</i>	
	Commissie	
2004/C 16/01	Wisselkoersen van de euro	1
2004/C 16/02	Steunmaatregelen van de Staten — Italië — Steunmaatregel C 61/03 (ex NN 42/01) — Legge Aeronautica n. 808/85 — Afzonderlijke O & O-projecten — Uitnodiging overeenkomstig artikel 88, lid 2, van het EG-Verdrag opmerkingen te maken ⁽¹⁾	2
2004/C 16/03	Goedkeuring van de steunmaatregelen van de staten in het kader van de bepalingen van de artikelen 87 en 88 van het EG-Verdrag (Gevalen waartegen de Commissie geen bezwaar maakt) ⁽¹⁾	22
2004/C 16/04	Goedkeuring van de steunmaatregelen van de staten in het kader van de bepalingen van de artikelen 87 en 88 van het EG-Verdrag (Gevalen waartegen de Commissie geen bezwaar maakt) ⁽¹⁾	25
2004/C 16/05	Beknpte informatie van de lidstaten betreffende overheidssteun die wordt verleend krachtens Verordening (EG) nr. 68/2001 van de Commissie van 12 januari 2001 betreffende de toepassing van de artikelen 87 en 88 van het EG-Verdrag op opleidingssteun ⁽¹⁾	26
2004/C 16/06	Beknpte informatie van de lidstaten betreffende overheidssteun die wordt verleend krachtens Verordening (EG) nr. 70/2001 van de Commissie van 12 januari 2001 betreffende de toepassing van de artikelen 87 en 88 van het EG-Verdrag op staatssteun voor kleine en middelgrote ondernemingen ⁽¹⁾	28
2004/C 16/07	Bericht betreffende de antidumpingmaatregelen die van toepassing zijn op hardboard uit Polen: naamswijziging van een onderneming waarop een individueel antidumpingrecht van toepassing is en waarvan een verbintenis werd aanvaard	30
2004/C 16/08	Publicatie van de besluiten van de lidstaten waarbij exploitatievergunningen worden verleend of ingetrokken, in overeenstemming met artikel 13, lid 4, van Verordening (EEG) nr. 2407/92 van de Raad betreffende de verlening van exploitatievergunningen aan luchtvaartmaatschappijen ⁽¹⁾	31
2004/C 16/09	Publicatie van de besluiten van de lidstaten waarbij exploitatievergunningen worden verleend of ingetrokken, in overeenstemming met artikel 13, lid 4, van Verordening (EEG) nr. 2407/92 van de Raad betreffende de verlening van exploitatievergunningen aan luchtvaartmaatschappijen ⁽¹⁾	32

<u>Nummer</u>	Inhoud (vervolg)	Bladzijde
2004/C 16/10	Publicatie van de besluiten van de lidstaten waarbij exploitatievergunningen worden verleend of ingetrokken, in overeenstemming met artikel 13, lid 4, van Verordening (EEG) nr. 2407/92 van de Raad betreffende de verlening van exploitatievergunningen aan luchtvaartmaatschappijen ⁽¹⁾	32
2004/C 16/11	Verklaring van geen bezwaar tegen een aangemelde concentratie (Zaak COMP/M.3296 — Areva/Alstom T & D) ⁽¹⁾	34
2004/C 16/12	Verklaring van geen bezwaar tegen een aangemelde concentratie (Zaak COMP/M.3329 — Tchibo/Beiersdorf) ⁽¹⁾	34
<hr/>		
	II <i>Vorbereidende besluiten</i>	
	
<hr/>		
	III <i>Bekendmakingen</i>	
	Europees Parlement	
2004/C 16/13	In <i>Publicatieblad van de Europese Unie</i> C 16 E gepubliceerde notulen van de zitting van 6 en 7 november 2002	35
	Commissie	
2004/C 16/14	Annulering van oproep tot het indienen van voorstellen — Waarnemingscentrum voor de betrekkingen tussen de Europese Unie en Latijns-Amerika	36

I

(Mededelingen)

COMMISSIE

Wisselkoersen van de euro ⁽¹⁾

21 januari 2004

(2004/C 16/01)

1 euro =

Munteenheid		Koers	Munteenheid		Koers
USD	US-dollar	1,2607	LVL	Letlandse lat	0,6711
JPY	Japanse yen	134,86	MTL	Maltese lira	0,4299
DKK	Deense kroon	7,4472	PLN	Poolse zloty	4,7083
GBP	Pond sterling	0,69	ROL	Roemeense leu	41 048
SEK	Zweedse kroon	9,1639	SIT	Sloveense tolar	237,4
CHF	Zwitserse frank	1,5691	SKK	Slovaakse koruna	40,585
ISK	IJslandse kroon	86,95	TRL	Turkse lira	1 677 660
NOK	Noorse kroon	8,64	AUD	Australische dollar	1,6328
BGN	Bulgaarse lev	1,9558	CAD	Canadese dollar	1,6313
CYP	Cypriotische pond	0,58672	HKD	Hongkongse dollar	9,7931
CZK	Tsjechische koruna	32,77	NZD	Nieuw-Zeelandse dollar	1,8741
EEK	Estlandse kroon	15,6466	SGD	Singaporese dollar	2,1428
HUF	Hongaarse forint	263,85	KRW	Zuid-Koreaanse won	1 498,22
LTL	Litouwse litas	3,4529	ZAR	Zuid-Afrikaanse rand	8,9635

(1) Bron: door de Europese Centrale Bank gepubliceerde referentiekosten.

STEUNMAATREGELEN VAN DE STATEN — ITALIË

Steunmaatregel C 61/03 (ex NN 42/01) — Legge Aeronautica n. 808/85 — Afzonderlijke O & O-projecten

Uitnodiging overeenkomstig artikel 88, lid 2, van het EG-Verdrag opmerkingen te maken

(2004/C 16/02)

(Voor de EER relevante tekst)

De Commissie heeft Italië bij schrijven van 1 oktober 2003, dat na deze samenvatting in de authentieke taal is weergegeven, in kennis gesteld van haar besluit tot inleiding van de procedure van artikel 88, lid 2, van het EG-Verdrag ten aanzien van de bovengenoemde steunmaatregel.

Belanghebbenden kunnen hun opmerkingen over de betrokken steunmaatregel ten aanzien waarvan de Commissie de procedure inleidt, maken door deze binnen één maand vanaf de datum van deze bekendmaking te zenden aan:

Europese Commissie
 Directoraat-generaal Concurrentie
 Griffie Staatssteun
 J-70
 B-1049 Brussel
 Fax (32-2) 296 12 42.

Deze opmerkingen zullen ter kennis van Italië worden gebracht. Een belanghebbende die opmerkingen maakt, kan, met opgave van redenen, schriftelijk verzoeken om vertrouwelijke behandeling van zijn identiteit.

SAMENVATTING

1. BESCHRIJVING

In Italië is de steun die aan afzonderlijke O & O-projecten in de luchtvaartindustrie wordt verleend gebaseerd op een bestaande regeling, aangezien voor de projecten toestemming werd verleend uit hoofde van Legge n. 808/85 („Interventi per lo sviluppo e l'accrescimento di competitività delle industrie operanti nel settore aeronautico”) die op 24 december 1985 is aangenomen. Deze regeling is op 14 mei 1986 door de Commissie goedgekeurd en is vervolgens onderworpen aan dienstige maatregelen uit hoofde van artikel 88, lid 1, van het EG-Verdrag.

In haar beschikking herinnerde de Commissie eraan dat alle individuele steun die de toepasselijke drempel van 20 miljoen ECU wat de investeringskosten betreft overschrijdt, moet worden aangemeld en verwees tevens naar punt 5.5 van de communautaire kaderregeling inzake staatssteun voor onderzoek en ontwikkeling. Niettemin heeft Italië nagelaten afzonderlijke O & O-projecten die deze drempel overschrijden aan te melden, ondanks de verplichting dit te doen.

Nadat er een klacht was ingediend verschaft de Italiaanse regering de Commissie technische gegevens over niet-aangemelde (NN) steun die door de Italiaanse regering aan 13 afzonderlijke O & O-projecten in de luchtvaartsector is verleend.

De Commissie heeft vastgesteld dat twee van de 13 niet-aangemelde steunvoornemens het in het kader van de O & O-kaderregeling geldende minimumbedrag voor de aanmelding van individuele steunmaatregelen niet overschrijden. Aangezien project nr. 1⁽¹⁾ en project nr. 3⁽²⁾ niet onder de aanmeldingsverplichting vielen, heeft onderstaande beschrijving slechts betrekking op 11 O & O-projecten.

De 11 O & O-projecten hebben betrekking op de ontwikkeling van vier helikopters voor civiel/militair gebruik en zeven vliegtuigen met vaste vleugels. Met de projecten zijn enorme financiële en personele middelen gemoed en er wordt — naargelang van het project — mee beoogd hetzij nieuwe productie- en controlemethodes hetzij structurele delen van het product zoals romppanelen of rotorbladen te ontwikkelen.

De uiteindelijke doelstelling is versterking van de concurrentiepositie van de fabrikant (Alenia, Aeromacchi of Agusta), waarvan laatstgenoemde de ontvanger van de steun is.

⁽¹⁾ Project nr. 1: ontwikkeling van technologieën voor lucht- en ruimtetransportsystemen met drukkabine (met bemanning).

⁽²⁾ Project nr. 3: A 119 Koala — ontwikkeling van een van de A 109-helikopter afgeleide monoturbine.

Meer in detail:

- Project nr. 2: A 109 X (Agusta 1999-2001) bestaat uit ontwikkeling van nieuwe technologieën voor toekomstige versies van de helikopter A 109. De A 109 is een lichte biturbinehelikopter. Het project A 109 X, dat in samenwerking met het bedrijf Pratt & Whitney is uitgevoerd, heeft de verdere ontwikkeling van de A 109-familie tot doel, waarbij de nadruk ligt op:
 - versterking van de operationele flexibiliteit van het vliegtuig met volle lading en volgetankt in een dichtbevolkt gebied,
 - de mogelijkheid volledige betrouwbaarheid te waarborgen met een startgewicht dat 3 100 kg kan bereiken,
 - het opzetten van structuren met behulp van nieuwe materialen en modulaire technieken,
 - optimale benutting van de nichecapaciteiten van Agusta door middel van de ontwikkeling van precisie- en metallurgietechnieken om zeer sterke transmissie- en afremsystemen bij een beperkt gewicht te verkrijgen.
- Project nr. 4: A 109 D/E/F (Agusta 1996-1998) bestaat uit de ontwikkeling van enkele versies van de A 109-helikopter die elk een specifiek voortstuwingssysteem hebben en kunnen voldoen aan de steeds strengere eisen op het gebied van veiligheid, vluchtprestaties en milieueffect. De A 109 is een lichte biturbinehelikopter. De versies A 109 D, E en F van de A 109 komen overeen met de versies die worden aangedreven door een motor van Allison Gas Turbine respectievelijk Pratt & Whitney en Turbomeca. Elk van deze respectieve versies is in samenwerking met de desbetreffende motorfabrikant ontwikkeld.
- Project nr. 5: MD 95 (Alenia 1996-1999) heeft tot doel de ontwikkeling en invoering van nieuwe procédés en concepten voor de geautomatiseerde productie van grote constructieonderdelen voor vliegtuigen. Het project omvat voorts de validering van de procédés en concepten die op het fabrieksterrein van Nola van de onderneming Alenia worden ontwikkeld voor de bouw van de romphuidpanelen van de MD 95. De MD 95 is een civiel lijnvliegtuig met 100 plaatsen dat aanvankelijk door McDonnell Douglas was ontworpen en vervolgens door Boeing is overgenomen. De MD 95, die in oktober 1999 in gebruik is genomen, is sedertdien omgedoopt tot Boeing B 717. Dit vliegtuig wordt nog steeds vervaardigd en concurreert op de markt voor vliegtuigen met 100 plaatsen met de A 318 van Airbus.

Met het project van het bedrijf Alenia wordt met name beoogd:

- de knowhow van het bedrijf in het kader van de ontwerpmethoden en de technieken op het gebied van fabricage en montage van constructieonderdelen voor vliegtuigen te specialiseren en te versterken,
- zoeken naar efficiëntieniveaus voor de productieprocédés waarmee de bouwkosten van complexe onderdelen beperkt kunnen worden.

Volgens de Italiaanse autoriteiten omvatten de O & O-activiteiten met betrekking tot de projecten A 109 X, A 109 D/E/F en MD 95 elk twee taken op het gebied van industrieel onderzoek en drie taken op het gebied van pre concurrentiële ontwikkeling.

- Project nr. 6: [. . .] (*).
- Project nr. 7: Voor- en achtergedeelte van de MD 11 (Alenia 1996-1997) heeft tot doel de ontwikkeling en invoering van nieuwe procédés en concepten voor de geautomatiseerde productie van bijzonder delicate gedeelten van vliegtuigen: het voorgedeelte en het achtergedeelte. Het project omvat tevens de validering van de procédés en concepten die voor de bouw van deze gedeelten voor een groot lijnvliegtuig zijn ontwikkeld: de MD 11. De MD 11 is een civiel langeafstandsvliegtuig met 300 tot 400 plaatsen dat oorspronkelijk door McDonnell Douglas was ontwikkeld en later door Boeing is overgenomen. De MD 11, waarvan de eerste vlucht in januari 1990 plaatsvond, werd tot februari 2001 door Boeing geproduceerd. Volgens de Italiaanse autoriteiten vallen de 4 taken waarin het project is onderverdeeld onder pre concurrentiële ontwikkeling.
- Project nr. 8: DO 328 Extended Capacity (EC) (Aermacchi 1995-1997) behelst deelneming door Aermacchi aan de ontwikkeling van het ontwerp van een uitgebreide versie van het regionaal-transportvliegtuig DO 328 van het bedrijf Dornier. De DO 328 is een vliegtuig met 32 plaatsen dat is uitgerust met twee turboprops en is ontworpen door Dornier voordat dit bedrijf door Fairchild Aircraft werd overgenomen. De DO 328 is in circa 100 exemplaren geproduceerd. Volgens de gegevens waarover de Commissie beschikt zou de uitgebreide versie van de DO 328 het vervoer van 40 tot 50 passagiers mogelijk maken. Het project is kennelijk nooit in de praktijk uitgevoerd: het bedrijf Fairchild-Dornier heeft er de voorkeur aan gegeven zich te concentreren op de reactorversie van de DO 328, de DO 328 JET, die in 1999 is geleverd.

(*) Zakelijke geheim.

- Project nr. 9: DO 328 romphuidpanelen (Aermacchi 1993-1999) heeft tot doel om, in samenwerking met Dornier, innoverende concepten te ontwikkelen ter verkrijging van modulaire onderdelen van verschillende lengtematen die als basis dienen voor de verwezenlijking van vliegtuigrompen van verschillende lengten en terzelfder tijd de kosten van fabricage van deze rompen te verminderen. Bij de uitvoering van het project is het regionaal-transportvliegtuig DO 328 van Dornier als basis genomen. De DO 328 is een met twee schroef-turbinemotoren uitgerust vliegtuig met 32 plaatsen dat is ontworpen door Dornier voordat dit bedrijf door Fairchild Aircraft werd overgenomen. Van de DO 328 zijn 100 exemplaren geproduceerd.

Volgens de Italiaanse autoriteiten omvatten de O & O-activiteiten met betrekking tot de projecten DO 328 (romphuidpanelen) en DO 328 EC elk een taak op het gebied van industrieel onderzoek en twee tot drie taken op het gebied van pre concurrentie ontwikkeling.

- Project nr. 10: DO 328 (Aermacchi 1990-1991) behelst deelneming door Aermacchi aan de ontwikkeling van het programma betreffende het regionaal-transportvliegtuig DO 328 van Dornier. De DO 328 is een met twee schroef-turbinemotoren uitgerust vliegtuig met 32 plaatsen dat is ontworpen door Dornier voordat dit bedrijf door Fairchild Aircraft werd overgenomen. Van de DO 328 zijn 100 exemplaren geproduceerd. De deelneming van Aermacchi aan het programma betreft hoofdzakelijk de romp van het vliegtuig. Het O & O-project omvat verscheidene soorten activiteiten, van digitale ontwerpstudies tot de bouw van de eerste proefstukken van de romp en de validering ervan.

- Project nr. 11: Vleugelpunt van de MD 11 (Aeritalia⁽³⁾ 1987-1989) betreft de ontwikkeling van methodes voor de berekening en karakterisering van nieuwe stijve materialen en het uitwerken van geavanceerde polymerisatieprocedures voor toepassing in de luchtvaartindustrie en toepassing van al deze technologieën voor de ontwikkeling van een constructie voor de vermindering van de turbulentie die door de vleugelpunten van de MD 11 wordt veroorzaakt. De MD 11 is een civiel lange-afstandsvliegtuig met 300 tot 400 plaatsen dat oorspronkelijk door McDonnell Douglas was ontwikkeld en later door Boeing is overgenomen. De MD 11, waarvan de eerste vlucht in januari 1990 plaatsvond, werd tot februari 2001 door Boeing geproduceerd. Het O & O-project omvat verscheidene soorten activiteiten, van digitale ontwerpstudies tot de bouw van de eerste proefstukken van de romp en de validering ervan.

- Project nr. 12: ATR 72 (Aeritalia 1987-1992) heeft betrekking op de ontwikkeling van technologieën die kunnen worden toegepast in het segment vliegtuigen voor regionaal transport. De belangrijkste toepassing is de deelneming van het begunstigde bedrijf aan het programma ATR 72, tezamen met het Franse bedrijf Aérospatiale. Voor al deze taken bevat het project ontwikkelingen van theoretische en van

digitale aard, en voorts experimentele toepassingen waaronder soms de bouw van demonstratietypen.

- Project nr. 13: EH 101 (Agusta 1988-1997) De EH 101 is een zware helikopter die door GKN Westland en Agusta gezamenlijk is ontwikkeld. Deze helikopter bestaat in een civiele (in dit geval is het hoofdzakelijk een transporthelikopter) en een militaire versie. Dit project heeft betrekking op de ontwikkeling, [. . .], van de eerste demonstratietypen van de helikopter. Met deze prototypen moet worden aangetoond dat de helikopter drie taken kan vervullen: [. . .], de tweede taak met betrekking tot het vervoer van civiele passagiers en de derde betreffende het vervoer van goederen en hulpacties. Het O & O-project omvat verscheidene soorten activiteiten, van digitale modelstudies en studies inzake de gebruikte materialen tot de bouw van de eerste prototypen van de helikopter en de eerste proefvluchten daarmee.

2. BEOORDELING

2.1. Beoordeling in het licht van artikel 88, lid 3, van het EG-Verdrag

De Commissie is van mening dat de steun die aan 11 O & O-projecten is verleend onwettig is omdat Italië niet aan zijn verplichtingen uit hoofde van artikel 88, lid 3, van het EG-Verdrag heeft voldaan door de steun te verlenen alvorens deze aan te melden.

2.2. Bestaan van steun in de zin van artikel 87, lid 1, van het EG-Verdrag

Met de niet-aangemelde O & O-projecten die hun basis hebben in de regeling voor de ontwikkeling en het concurrentievermogen van de luchtvaartindustrie (Legge n. 808/85) zijn staatsmiddelen gemoeid in de vorm van door de staat verstrekte terugbetaalbare leningen. De maatregelen zijn selectief aangezien zij erop gericht zijn de concurrentiepositie te versterken van de drie grootste concerns die op de Italiaanse markt actief zijn: Alenia (Gruppo Finmeccanica), Aermacchi en Agusta.

Om genoemde redenen zal het effect van de O & O-programma's van Italië op de gemeenschappelijke markt de concurrentie verstoren.

Derhalve zijn de middelen waarop de O & O-projecten betrekking hebben staatssteun in de zin van artikel 87, lid 1, van het EG-Verdrag.

Gelet op de desbetreffende O & O-kaderregeling — en rekening houdend met zowel de onderzoekfasen die hiermee gemoeid zijn als de stimulerende werking van de steun — heeft de beoordeling tot de volgende conclusies geleid.

⁽³⁾ Dat sedertdien Alenia Aerospazio is geworden.

Voor projecten waarvan de delibera van vóór februari 1996 dateert (Projecten nrs. 10, 11, 12, 13)

Op basis van de bepalingen van de O & O-kaderregeling van 1986 acht de Commissie de aan de projecten nrs. 10, 11, 12 en 13 verleende steun onverenigbaar met artikel 87, lid 3, onder c), van het EG-Verdrag.

Voor project nr. 6 — militaire helikopter [...]

Aangezien het product voorkomt op de lijst in artikel 296, lid 1 en lid 2, van het EG-Verdrag beoordeelt de Commissie de maatregel niet in deze procedure betreffende staatssteun.

Voor projecten waarvan de delibera van na februari 1996 dateert (projecten nrs. 2, 4, 5, 7, 8, 9)

De Commissie heeft twijfels over de verenigbaarheid van de projecten nrs. 2, 4, 5, 7, 8 en 9 — of gedeelten daarvan — met de huidige O & O-kaderregeling.

In de detailgegevens van ieder specifiek O & O-project uit de Commissie twijfels over de verenigbaarheid van de volgende aspecten.

1. Onderzoekfasen

De Commissie betwijfelt of alle activiteiten van de taken 1 en 2 van project nr. 5 (MD 95) kunnen worden beschouwd als activiteiten op het gebied van industrieel onderzoek in de zin van de kaderregeling.

De Commissie uit twijfels over de vraag of alle activiteiten van de volgende taken: 3, 4 en 5 van de projecten nrs. 2 (A 109 X), 4 (A 109 D/E/F) en 5 (MD 95); 1, 3 en 4 van project nr. 7 (MD 11); 2, 3 en 4 (nieuwe benaming) van de projecten nrs. 8 (DO 328) en 9 (DO 328 EC) kunnen worden beschouwd als activiteiten op het gebied van concurrentieële ontwikkeling in de zin van de kaderregeling.

2. Stimulerend effect

De Commissie heeft twijfels over het stimulerend effect van de steun voor de projecten nrs. 2, 4, 5, 7, 8 en 9.

De Commissie heeft daarom besloten

— dat voor de aan de projecten nrs. 1 en 3 verleende steun geen voorafgaande aanmelding was vereist, aangezien deze onder de drempels blijft die voor de aanmelding van afzonderlijke steun voor O & O gelden;

— geen bezwaar te maken ten aanzien van de voor de projecten nrs. 10, 11, 12 en 13 verleende steun;

— geen beslissing op grond van de artikelen 87 en 88 van het EG-Verdrag te nemen ten aanzien van project nr. 6;

— de procedure van artikel 88, lid 2, van het EG-Verdrag in te leiden ten aanzien van de steun die is verleend voor de projecten nrs. 2, 4, 5, 7, 8 en 9 — of gedeelten daarvan — zowel wat de onderzoekfasen als wat de stimulerende werking van de steun betreft.

TEKST VAN DE BRIEF

„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

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

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

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

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

Il progetto è suddiviso in cinque grandi compiti.

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

⁽¹³⁾ GU C 74 del 10.3.1998.

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

⁽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 precompetenziale o anche, per talune spese, come attività non di ricerca. Per ogni progetto, vengono forniti l'importo dell'aiuto, la sua intensità effettiva e una ripartizione dei costi ammissibili per ogni fase della R & S.

PROGETTO N. 2 — A 109 X (1999-2001)

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

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

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

Tutti i costi sono espressi in milioni di euro.

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

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

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

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

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

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

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

Tutti i costi sono espressi in milioni di euro.

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

PROGETTO N. 5 — MD 95 (1996-1999)

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

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

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

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

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

PROGETTO N. 6 — [...]

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

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

⁽²¹⁾ Tutte le cifre sono arrotondate.

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

Tutti i costi sono espressi in milioni di euro.

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

PROGETTO N. 7 — MD 11 (1996-1997)

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

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

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

Tutti i costi sono espressi in milioni di euro.

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

PROGETTO N. 8 — DO 328 EC (1995-1997)

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

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

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

Tutti i costi sono espressi in milioni di euro.

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

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

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

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

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

Tutti i costi sono espressi in milioni di euro.

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

PROGETTO N. 10 — DO 328 (1990-1991)

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

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

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

Tutti i costi sono espressi in milioni di euro.

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

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

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

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

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

Tutti i costi sono espressi in milioni di euro.

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

PROGETTO N. 12 — ATR 72 (1987-1992)

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

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

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

Tutti i costi sono espressi in milioni di euro.

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

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

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

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

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

Tutti i costi sono espressi in milioni di euro.

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

3. VALUTAZIONE

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

⁽²⁶⁾ GU C 83 dell'11.4.1986, pag. 2.

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

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

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

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

[...]

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

2. Effetto d'incentivazione

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

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

[...]

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

2. Effetto d'incentivazione

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

Progetto n. 5 — MD 95

Osservazioni generali relative ai progetti MD 95 e MD 11

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

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

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

1. Fasi della ricerca

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

In considerazione di quanto precede, la Commissione esprime dubbi:

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

In compenso la Commissione ritiene che:

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

2. Effetto d'incentivazione

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

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

Progetto n. 7 — MD 11

1. Fasi della ricerca

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

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

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

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

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

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

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

In considerazione di quanto precede, la Commissione esprime dubbi:

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

In compenso, ritiene che:

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

2. Effetto d'incentivazione

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

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

Osservazioni generali relative ai progetti DO 328 e DO 328 EC

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

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

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

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

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

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

1. Fasi della ricerca

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

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

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

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

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

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

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

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

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

2. Effetto d'incentivazione

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

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

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

4. CONCLUSIONE

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

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

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

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

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

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

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

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

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

1. Fasi della ricerca

Progetto n. 2 — A 109 X

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

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

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

Progetto n. 4 — A 109 D/E/F

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

Progetto n. 5 — MD 95

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

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

Progetto n. 7 — MD 11

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

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

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

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

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

Progetto n. 4 — A 109 D/E/F

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

Progetto n. 5 — MD 95

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

Progetto n. 7 — MD 11

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

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

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

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

La Commissione ha pertanto deciso:

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

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

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

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

⁽³²⁾ Vedi la «Valutazione».

Goedkeuring van de steunmaatregelen van de staten in het kader van de bepalingen van de artikelen 87 en 88 van het EG-Verdrag

(Gevallen waartegen de Commissie geen bezwaar maakt)

(2004/C 16/03)

(Voor de EER relevante tekst)

Datum waarop het besluit is genomen: 29.10.2003

Lidstaat: Duitsland

Nummer van de steunmaatregel: N 116/03

Benaming: Onderzoeksproject „Lithografiemethoden voor nano-elektronische componenten”

Doelstelling: Bevordering van O & O op het gebied van lithografie

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

Begrotingsmiddelen: 104 miljoen EUR over vier jaar

Steunintensiteit of steunbedrag: De intensiteiten variëren volgens de verschillende subprojecten. De totale steunintensiteit van 36 % zal niet worden overschreden ook al worden verhogingen toegestaan in individuele gevallen

De steunintensiteit kan verhoogd worden met:

- 10 procentpunten voor steun aan KMO's;
- 10 procentpunten voor steun aan ondernemingen in steungebieden die vallen onder artikel 87, lid 3, onder a), van het EG-Verdrag;
- 10 procentpunten voor steun aan projecten die worden uitgevoerd in het kader van een echte grensoverschrijdende samenwerking waarbij ten minste twee onafhankelijke partners van verschillende lidstaten betrokken zijn en/of in het kader van een echte samenwerking tussen ondernemingen en openbare onderzoeksinstituten.

De totale steun, inclusief verhogingen, mag niet meer bedragen dan 75 % voor industrieel onderzoek en 50 % voor precommerciële ontwikkeling

Looptijd: Vier jaar vanaf de datum van goedkeuring door de Commissie

Andere inlichtingen: Achtergrond N 388/02

De tekst van het besluit in de authentieke taal (talen), waaruit de vertrouwelijke gegevens zijn geschrappt, is beschikbaar op site:

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

Datum waarop het besluit is genomen: 12.12.2003

Lidstaat: Spanje

Nummer van de steunmaatregel: N 168/03

Benaming: Wijziging van steunregeling N 633/2000 — Steun voor opleiding

Doelstelling: Opleidingssteun

Rechtsgrond: 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

Begrotingsmiddelen: 18 684 641 EUR

Steunintensiteit of steunbedrag: Voor grote ondernemingen: 50 % voor algemene opleiding en 25 % voor specifieke opleiding. Voor KMO's: 35 % voor specifieke opleiding en 70 % voor algemene opleiding

Looptijd: Tot 31 december 2006

De tekst van het besluit in de authentieke taal (talen), waaruit de vertrouwelijke gegevens zijn geschrappt, is beschikbaar op site:

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

Datum waarop het besluit is genomen: 6.10.2003

Lidstaat: Verenigd Koninkrijk (Wales)

Nummer van de steunmaatregel: N 281/03

Benaming: Reddings- en herstructureringssteunregeling voor Wales

Doelstelling: Redding en herstructurering — Alle sectoren, met uitzondering van staal, landbouw, aquacultuur en visserij

Rechtsgrond: Welsh Development Agency Act 1975 (as amended)

Begrotingsmiddelen: 7 miljoen GBP per jaar (ongeveer 10,1 miljoen EUR)

Steunintensiteit of steunbedrag: Tot 10 miljoen EUR per begunstigde

Looptijd: Tot eind 2009

Andere inlichtingen: Jaarlijks verslag

De tekst van het besluit in de authentieke taal (talen), waaruit de vertrouwelijke gegevens zijn geschrapt, is beschikbaar op site:

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

Datum waarop het besluit is genomen: 10.12.2003

Lidstaat: Verenigd Koninkrijk

Nummer van de steunmaatregel: N 282/03

Benaming: Cumbria Breedband Project ACCESS

Doelstelling: Het project is erop gericht hogesnelheidsbreedbanddiensten te verlenen in een landelijk en afgelegen gebied in het Verenigd Koninkrijk

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

Looptijd: Drie jaar, mogelijke verlenging met ten hoogste twee jaar

De tekst van het besluit in de authentieke taal (talen), waaruit de vertrouwelijke gegevens zijn geschrapt, is beschikbaar op site:

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

Datum waarop het besluit is genomen: 12.11.2003

Lidstaat: Duitsland

Nummer van de steunmaatregel: N 296/03

Benaming: Liquiditeitsfonds II Berlijn

Doelstelling: De regeling voorziet in het verlenen van herstructureringsleningen aan KMO's in moeilijkheden

Rechtsgrond: Richtlinie für den Liquiditätsfonds II Berlin

Begrotingsmiddelen: In totaal 25 miljoen EUR

Steunintensiteit of steunbedrag: In het algemeen tot 1 miljoen EUR per begunstigde, in goed gefundeerde uitzonderlijke gevallen tot 2,5 miljoen EUR per begunstigde

Looptijd: Tot 30 september 2013

De tekst van het besluit in de authentieke taal (talen), waaruit de vertrouwelijke gegevens zijn geschrapt, is beschikbaar op site:

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

Datum waarop het besluit is genomen: 1.12.2003

Lidstaat: Frankrijk (Overzeese departementen)

Nummer van de steunmaatregel: N 422/03

Benaming: FIRM — Martinique

Doelstelling: Regionale steun

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

Begrotingsmiddelen: 12 300 000 EUR, waarvan 7,316 miljoen EUR van de regionale raad

Steunintensiteit of steunbedrag: Deels productiesteun, deels risicokapitaal waarvan het voordeel geraamd kan worden op 5 % NSE

Looptijd: Tot 31 december 2006

De tekst van het besluit in de authentieke taal (talen), waaruit de vertrouwelijke gegevens zijn geschrapt, is beschikbaar op site:

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

Datum waarop het besluit is genomen: 11.11.2003

Lidstaat: Frankrijk

Nummer van de steunmaatregel: N 442/03

Benaming: Matra/Romorantin, opleidingssteun

Doelstelling: Opleidingssteun in de automobielsector

Rechtsgrond: Ad hoc steun

Begrotingsmiddelen: 5,003 miljoen EUR

Steunintensiteit of steunbedrag: 1,407 miljoen EUR

Looptijd: 2003

De tekst van het besluit in de authentieke taal (talen), waaruit de vertrouwelijke gegevens zijn geschrapt, is beschikbaar op site:

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

Datum waarop het besluit is genomen: 10.12.2003

Lidstaat: Italië

Nummer van de steunmaatregel: N 717/02

Benaming: Accijnsvermindering voor biobrandstoffen

Doelstelling: Milieusteun

Rechtsgrond: Legge finanziaria 2001

Steunintensiteit of steunbedrag: 12 911 000 EUR per jaar, exclusief BTW

Looptijd: Drie jaar

Andere inlichtingen: Italië heeft zich ertoe verbonden de productiekosten ieder jaar door te lichten en de regeling dienovereenkomstig te wijzigen in geval van overcompensatie

De tekst van het besluit in de authentieke taal (talen), waaruit de vertrouwelijke gegevens zijn geschrappt, is beschikbaar op site:

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

Datum waarop het besluit is genomen: 10.12.2003

Lidstaat: Frankrijk (regio als bedoeld in artikel 87, lid 3, onder a))

Nummer van de steunmaatregel: N 96a/03

Benaming: Programmawet voor de overzeese gebieden — Titel I: Maatregelen ter bevordering van de werkgelegenheid

Doelstelling:

Regionale steun:

1. vrijstelling van werkgeversbijdragen,
2. steun voor het aanwerven van jonge afgestudeerden,
3. contract voor toegang tot het arbeidsproces

Rechtsgrond: Loi de programmation pour l'Outre Mer

Begrotingsmiddelen: Maatregel 1: 37 200 000 EUR per jaar; maatregel 2: 1 752 000 EUR in 2003, 2 628 000 EUR in 2004, 3 504 000 EUR in 2005; maatregel 3: 35 388 687 EUR in 2003

Steunintensiteit of steunbedrag: Bedrijfssteun

Looptijd: 15 jaar — goedkeuring tot eind 2006

De tekst van het besluit in de authentieke taal (talen), waaruit de vertrouwelijke gegevens zijn geschrappt, is beschikbaar op site:

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

Datum waarop het besluit is genomen: 11.11.2003

Lidstaat: Frankrijk

Nummer van de steunmaatregel: N 96b/03

Benaming: Programmawet voor overzeese gebieden — Titel II: Fiscale steun voor investeringen

Doelstelling: Regionale ontwikkeling. Opmerking: Investeringssteun en productiesteun

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

Begrotingsmiddelen: 171 000 000 EUR. Opmerking: Dit bedrag komt overeen met de meerkosten ten gevolge van de bekendgemaakte wijzigingen in de bestaande regeling

Steunintensiteit of steunbedrag: Artikel 199 *undecies* B: 50 tot 70 %, artikel 217 *undecies*: 33,33 %

Looptijd: 15 jaar — goedkeuring tot eind 2006

De tekst van het besluit in de authentieke taal (talen), waaruit de vertrouwelijke gegevens zijn geschrappt, is beschikbaar op site:

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

Datum waarop het besluit is genomen: 27.2.2002

Lidstaat: Nederland

Nummer van de steunmaatregel: NN 35/02

Benaming: Verzekeringsdekking door de overheid van oorlogsrisico's voor de luchtvaartsector

Doelstelling: Invoering, ten behoeve van de in Nederland gevestigde luchtvaartmaatschappijen en andere leveranciers van luchtvaartdiensten, van een verzekeringsdekking die vergelijkbaar is met die van vóór 11 september 2001 en die betrekking heeft op risico's in verband met oorlog en terroristische acties

Rechtsgrond:

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

Begrotingsmiddelen: Staatswaarborg

Looptijd: Eerste fase: van 24 september 2001 tot en met 24 oktober 2001

Andere inlichtingen: Gewijzigde regeling met vernieuwing voor de periode van 24 oktober 2001 tot en met 31 december en kennisgeving in het kader van deze steunmaatregel

De tekst van het besluit in de authentieke taal (talen), waaruit de vertrouwelijke gegevens zijn geschrappt, is beschikbaar op site:

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

Goedkeuring van de steunmaatregelen van de staten in het kader van de bepalingen van de artikelen 87 en 88 van het EG-Verdrag

(Gevalen waartegen de Commissie geen bezwaar maakt)

(2004/C 16/04)

(Voor de EER relevante tekst)

Datum waarop het besluit is genomen: 16.12.2003

Lidstaat: Verenigd Koninkrijk

Nummer van de steunmaatregel: N 464/03

Benaming: Company Neutral Revenue Support Scheme (CNRS)

Doelstelling: Steun voor het intermodaal vervoer van containers per spoor

Rechtsgrond: Transport Act 2000, Section 211

Begrotingsmiddelen: 32 miljoen EUR in 2004/05, 33 miljoen EUR in 2005/06; 34 miljoen EUR in 2006/07

Looptijd: Drie jaar

De tekst van het besluit in de authentieke taal (talen), waaruit de vertrouwelijke gegevens zijn geschrapt, is beschikbaar op site:

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

Datum waarop het besluit is genomen: 10.12.2003

Lidstaat: Frankrijk

Nummer van de steunmaatregel: N 84/03

Benaming: Steun van het ADEME voor onderzoek en ontwikkeling

Doelstelling: Financiering van O & O-projecten in de sectoren energie, emissie van schadelijke stoffen, afvalbeheer en lawaai-bestrijding

Rechtsgrond: Délibération du Conseil d'administration n° 02-7-9 du 12 décembre 2002 intitulée «systèmes d'aides à la recherche et au développement»

Begrotingsmiddelen: 50 tot 60 miljoen EUR per jaar

Steunintensiteit of steunbedrag:

— 100 % voor O & O-projecten die uitgevoerd worden door openbare onderzoekinstellingen zonder winsttoogmerk

— 50 % voor industrieel onderzoek en 25 % voor precommerciële ontwikkeling.

Verhoging voor KMO's (10 procentpunten), projecten in steungebieden (10 procentpunten in gebieden onder a), 5 procentpunten in gebieden onder b)) en projecten die een grensoverschrijdende samenwerking inhouden

Looptijd: Tot 31 december 2005

Andere inlichtingen: De lidstaat verbindt zich ertoe een jaarlijks verslag in te dienen

De tekst van het besluit in de authentieke taal (talen), waaruit de vertrouwelijke gegevens zijn geschrapt, is beschikbaar op site:

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

Beknopte informatie van de lidstaten betreffende overheidssteun die wordt verleend krachtens Verordening (EG) nr. 68/2001 van de Commissie van 12 januari 2001 betreffende de toepassing van de artikelen 87 en 88 van het EG-Verdrag op opleidingssteun

(2004/C 16/05)

(Voor de EER relevante tekst)

Nummer van de steunmaatregel: XT 21/03

Lidstaat: Italië

Regio: Veneto

Benaming van de steunregeling of naam van de onderneming die individuele steun ontvangt: L. 236/93, art. 9. Decreet van het ministerie van arbeid en sociale zaken van 21.12.2001 betreffende de financiering van bedrijfs-, streek- of sectorale opleidingsplannen. Middelen

Rechtsgrond: DGR nr. 1726 van 28.6.2002 en DGR nr. 354 van 14.2.2003. In de bij DGR 1726/02 goedgekeurde aankondiging was bepaald dat projecten dienden te worden ingediend overeenkomstig de regel „de minimis”, zoals vermeld in Verordening (EG) nr. 69/2001 van de Commissie van 12 januari 2001 betreffende de toepassing van de artikelen 87 en 88 van het EG-Verdrag op de minimis-steun (PB L 10 van 13.1.2001, blz. 30).

De in Verordening (EG) nr. 68/2001 van de Commissie van 12 januari 2001 betreffende de toepassing van de artikelen 87 en 88 van het EG-Verdrag op opleidingssteun (PB L 10 van 13.1.2001, blz. 30) vermelde regeling was uitsluitend bedoeld voor de sectoren waarop de regel „de minimis” niet van toepassing was (de in artikel 1, onder a), b) en c), van Verordening (EG) nr. 69/2001 vermelde sectoren, alsmede vervoer, landbouw, visserij en aquacultuur).

Bij de voorstelling van de projecten moest op straffe van uitsluiting duidelijk worden aangetoond onder welk in artikel 4 van Verordening (EG) nr. 68/2001 vermeld geval het project viel; tevens moest worden aangegeven welk percentage van medefinanciering van toepassing was. De projecten waarvan zou worden vastgesteld dat zij niet overeenstemden met het bepaalde in artikel 4, zouden niet in aanmerking komen wegens onvoldoende dekking van het medefinancieringsaandeel

Voorziene jaarlijkse uitgaven krachtens de regeling of totaalbedrag van de aan de onderneming verleende individuele steun: 9 370 593,98 EUR, zonder het particuliere aandeel (omvat tevens het aandeel in verband met de in Verordening (EG) nr. 69/2001 bepaalde regeling)

Maximale steunintensiteit: Zoals bepaald in art. 4 van Verordening (EG) nr. 68/2001 van 12 januari 2001.

Bij de voorstelling van de projecten wordt op straffe van uitsluiting duidelijk aangetoond onder welk in artikel 4 van Ver-

ordening (EG) nr. 68/2001 vermeld geval het project valt; tevens moet worden aangegeven welk percentage van medefinanciering van toepassing is. De projecten waarvan wordt vastgesteld dat zij niet overeenstemmen met het bepaalde in artikel 4, komen niet in aanmerking wegens onvoldoende dekking van het medefinancieringsaandeel.

In DGR 1726/2002 zijn de volgende maxima vastgesteld voor het overheidsaandeel in de financiering:

	Maximaal overheidsaandeel	Specifieke opleiding	Algemene opleiding
Grote ondernemingen	a) buiten de prioritaire zone b) in de prioritaire zone van artikel 87, lid 3, onder c)	25 % 30 %	50 % 55 %
MKB	c) buiten de prioritaire zone d) in de prioritaire zone van artikel 87, lid 3, onder c)	35 % 40 %	70 % 75 %

NB: De hierboven vermelde percentages worden met 10 procentpunten verhoogd voor maatregelen die zijn gericht op de opleiding van benadeelde werknemers (zoals bepaald in Verordening (EG) nr. 68/2001)

Ieder voorgesteld project valt onder één enkele van de van a) tot d) genummerde categorieën.

Overeenkomstig Verordening (EG) nr. 68/2001 moeten de verschillende soorten voorgenomen maatregelen als volgt worden ingedeeld:

1. Specifieke opleiding: een opleiding die bestaat in onderricht dat direct en hoofdzakelijk op de huidige of toekomstige functie van de werknemer in de begunstigde onderneming gericht is, en door middel waarvan bekwaamheden worden verkregen die niet of slechts in beperkte mate naar andere ondernemingen of andere werkgebieden overdraagbaar zijn;
2. Algemene opleiding: een opleiding, die bestaat in onderricht dat niet uitsluitend of hoofdzakelijk op de huidige of toekomstige functie van de werknemer in de begunstigde onderneming gericht is, maar door middel waarvan bekwaamheden worden verkregen die in ruime mate naar andere ondernemingen of werkgebieden overdraagbaar zijn, zodat de inzetbaarheid van de werknemer wordt verbeterd. Een opleiding is algemeen wanneer zij bijvoorbeeld:

- door verschillende onafhankelijke ondernemingen gezamenlijk wordt georganiseerd of ten goede kan komen aan werknemers van andere ondernemingen;

— wordt erkend, gecertificeerd of gehomologeerd door een overheidsorgaan of -lichaam of door een ander lichaam of orgaan waaraan een lidstaat of de Gemeenschap de bevoegdheid daartoe heeft toegekend.

Ieder project moet onder één enkele van deze twee categorieën vallen; bovendien moeten de kenmerken van het gekozen opleidingsmodel duidelijk worden uitgelegd

Datum van tenuitvoerlegging: 14 februari 2003

Duur van de regeling of van de individuele steunverlening: 31 maart 2004

Doelstelling van de steun: De steun wordt verleend met het oog op de verwezenlijking van projecten voor permanente opleiding die op basis van contracten worden voorgesteld door ondernemingen. De opleidingsprojecten zijn bedoeld voor werknemers bij bedrijven die onderworpen zijn aan de bijdrage die is vermeld in artikel 12 van wet nr. 160/1975, zoals gewijzigd bij artikel 25 van de kaderwet over de beroepsopleiding nr. 845/1978 en de diverse wijzigingen hiervan

Betrokken economische sector(en): De in artikel 1, onder a), b) en c), van Verordening (EG) nr. 69/2001 vermelde sectoren waarop de regel „de minimis” niet van toepassing is, alsmede vervoer, landbouw, visserij en aquacultuur

Naam en adres van de autoriteit die de steun verleent:

Regione del Veneto
Giunta regionale
Dorsoduro 3901
I-30100 Venezia

Nummer van de steunmaatregel: XT 32/03

Lidstaat: Portugal

Regio: Portugal (Vasteland)

Benaming van de steunregeling of naam van de onderneming die individuele steun ontvangt: Beroepsopleiding (Operationeel programma voor landbouw en plattelandsontwikkeling — CB III)

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

Voorziene jaarlijkse uitgaven krachtens de regeling of totaalbedrag van de aan de onderneming verleende individuele steun: 1 000 000 EUR/jaar

Maximale steunintensiteit:

Specifieke opleiding:

Grote ondernemingen — 25 % + toeslagen (artikel 4 van Verordening (EG) nr. 68/2001)

MKB — 35 % + toeslagen (artikel 4 van Verordening (EG) nr. 68/2001).

Algemene opleiding:

Grote ondernemingen — 50 % + toeslagen (artikel 4 van Verordening (EG) nr. 68/2001)

MKB — 70 % + toeslagen (artikel 4 van Verordening (EG) nr. 68/2001)

Datum van tenuitvoerlegging: Mei 2003 — Publicatie van bovenstaande regeling in het staatsblad (Diário da República)

Duur van de regeling of van de individuele steunverlening: Geldigheidsduur van CB III

Doelstelling van de steun: Verbetering van de vaardigheden en kwalificaties van in de landbouw werkzame personen

Betrokken economische sector(en): Landbouw en plattelandsontwikkeling. Kader vervat in Verordening (EG) nr. 1257/99 van de Raad van 17 mei 1999

Naam en adres van de autoriteit die de steun verleent:

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

Overige informatie: Steun die wordt verleend aan ondernemingen met winstoogmerk in hun hoedanigheid van begunstigde ondernemingen, waarbij de steun het bedrag van 100 000 EUR over een periode van drie jaar overschrijdt

Beknopte informatie van de lidstaten betreffende overheidssteun die wordt verleend krachtens Verordening (EG) nr. 70/2001 van de Commissie van 12 januari 2001 betreffende de toepassing van de artikelen 87 en 88 van het EG-Verdrag op staatssteun voor kleine en middelgrote ondernemingen

(2004/C 16/06)

(Voor de EER relevante tekst)

Nummer van de steunmaatregel: XS 46/03

Lidstaat: Italië

Regio: Veneto

Benaming van de steunregeling of naam van de onderneming die individuele steun ontvangt: Financiële steun voor de kosten van raadplegingen, technische bijstand en specifieke opleiding van personeelsleden die de bedrijfssystemen moeten aanpassen aan kwaliteitsbeginselen en -normen

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

Voorziene jaarlijkse uitgaven krachtens de regeling of totaalbedrag van de aan de onderneming verleende individuele steun: 4 423 500 EUR

Maximale steunintensiteit: 50 % van de kosten van externe consultants met een maximale bijdrage van 15 000 (vijftien-duizend) EUR per project

Datum van tenuitvoerlegging: Datum vanaf wanneer steun kan worden verleend: 5 december 2002

Duur van de regeling of van de individuele steunverlening: Uiterste termijn voor het verlenen van steun: 31.12.2002/Verwachte (indicatieve) datum van de betaling van de laatste schijf: 31.12.2004

Doelstelling van de steun: De ruimere toepassing van kwalitatieve bedrijfssystemen ondersteunen bij KMO's die zijn gevestigd op het grondgebied van de regio Veneto

Betrokken economische sector(en): Alle sectoren, uitgezonderd:

- werkzaamheden die verband houden met de productie, verwerking of verhandeling van de in bijlage I bij het EG-Verdrag opgenomen producten;
- werkzaamheden die verband houden met export;
- de kolen- en staalindustrie;
- synthetische vezels;
- de auto-industrie;
- vervoer (behalve de Istat-codes 602, 6021, 6022, 6023, 6024, 6025, 631, 6311, 6312, 632, 6321);
- scheepsbouw;
- visserij;

- handel, toerisme en diensten, die vallen onder de regionale wet van Veneto nr. 16 van 10 april 1998 (BUR nr. 33/1998) houdende regionale maatregelen tot bevordering van de kwaliteit en de innovatie in de sectoren handel, toerisme en diensten

Naam en adres van de autoriteit die de steun verleent:

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

Overige informatie: Deze steunregeling is niet van toepassing op investeringen boven 1,5 miljoen EUR.

Zij is niet bestemd voor werkzaamheden die verband houden met export, d.w.z. de verlening van steun is niet rechtstreeks gebonden aan geëxporteerde hoeveelheden, aan de oprichting en het beheer van een distributienet of aan andere lopende kosten in verband met exportactiviteiten en er hoeft niet noodzakelijk de voorkeur te worden gegeven aan het gebruik van binnenlandse producten boven dat van geïmporteerde.

Uitsluitend uitgaven die worden gedaan na de indiening van de aanvraag tot gebruikmaking van de steunregeling, komen in aanmerking voor financiering.

De steun kan worden verleend na de voltooiing van een vooronderzoek op technisch, economisch en financieel gebied, waarmee wordt beoogd na te gaan:

- of de te verwerven kennis nieuw en innoverend is;
- of deze kennis nuttig is met het oog op nieuwe producten en productieprocessen waardoor het concurrentievermogen en de ontwikkeling worden bevorderd;
- of de aangegeven kosten voor de verwezenlijking van het project evenredig en noodzakelijk zijn;
- of de door de aanvrager aangegeven economische nadelen van het project geloofwaardig zijn.

De voor financiering in aanmerking komende consultaties zijn niet permanent of periodiek en houden geen verband met de normale werkingskosten van de onderneming. Bovendien vormt de financiering van de investering door een bank, met de hieruit volgende beoordeling van de kredietwaardigheid en de ontwikkelingskansen van de onderneming, een noodzakelijke voorwaarde voor de toekenning van de steun

Nummer van de steunmaatregel: XS 97/01

Lidstaat: Italië

Regio: Sicilië

Benaming van de steunregeling of naam van de onderneming die individuele steun ontvangt: Investeringssteun voor commerciële KMO's

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

Voorziene jaarlijkse uitgaven krachtens de regeling of totaalbedrag van de aan de onderneming verleende individuele steun: 5 miljard ITL (begrotingsjaar 2001)

Maximale steunintensiteit: 35 % NSE + 15 % BSE

Datum van tenuitvoerlegging: Na het sluiten van een overeenkomst voor de selectie door middel van een openbare aanbesteding

Duur van de regeling of van de individuele steunverlening: Tot 2006

Doelstelling van de steun: De toegang van klein en middelgrote ondernemingen tot kredietverlening vergemakkelijken

Betrokken economische sector(en): Handel

Naam en adres van de autoriteit die de steun verleent:

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

Overige informatie: De steun bestaat uit:

- a) financiering met gesubsidieerde rentevoet;
- b) bijdragen in leasing;
- c) bijdragen in rente op hypotheek bij kredietinstellingen;
- d) bijdragen in kapitaal voor investeringen waarvan sprake onder a), b) en c)

Nummer van de steunmaatregel: XS 99/01

Lidstaat: Italië

Regio: Sicilië

Benaming van de steunregeling of naam van de onderneming die individuele steun ontvangt: Investeringssteun voor ambachtelijke KMO's

Rechtsgrond: 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

Maximale steunintensiteit: 35 % NSE + 15 % BSE voor kleine en middelgrote ondernemingen

Datum van tenuitvoerlegging: Na het sluiten van een overeenkomst voor de selectie door middel van een openbare aanbesteding

Duur van de regeling of van de individuele steunverlening: Tot 2006

Doelstelling van de steun: Het steunen van ambachtelijke KMO's bij de verwezenlijking van nieuwe werkplaatsen of de herstructurering of uitbreiding van bestaande werkplaatsen

Betrokken economische sector(en): Ambachtelijke ondernemingen die niet actief zijn in de sectoren verwerking en marketing van landbouwproducten, productie, verwerking en marketing van visserij- en/of aquacultuurproducten, vervoer, staal, scheepsbouw, synthetische vezels en auto-industrie

Naam en adres van de autoriteit die de steun verleent:

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

Overige informatie: De steun kan worden verleend in verscheidene vormen.

Mogelijkheden: kapitaalsubsidies, leningen met gesubsidieerde rentevoet, rentesubsidies of bijdragen in financiële leasing.

Mengvormen: kapitaalsubsidies en financiering met gesubsidieerde rentevoet; kapitaalsubsidies, rentesubsidies en bijdragen in financiële leasing

Bericht betreffende de antidumpingmaatregelen die van toepassing zijn op hardboard uit Polen: naamswijziging van een onderneming waarop een individueel antidumpingrecht van toepassing is en waarvan een verbintenis werd aanvaard

(2004/C 16/07)

Bij Verordening (EG) nr. 194/1999 van de Raad ⁽¹⁾, laatstelijk gewijzigd bij Verordening (EG) nr. 1899/2001 ⁽²⁾, werden definitieve antidumpingrechten ingesteld op hardboard uit, onder meer, Polen.

Bij Besluit 1999/71/EG ⁽³⁾, gewijzigd bij Besluit 2001/707/EG ⁽⁴⁾, heeft de Commissie een verbintenis aanvaard van Alpex-Karlino SA, een Poolse onderneming die hardboard vervaardigt dat, overeenkomstig genoemde verordeningen, bij invoer in de Gemeenschap onderworpen was aan een individueel antidumpingrecht van 22,4 %.

Deze onderneming heeft de Commissie laten weten dat zij haar naam gewijzigd heeft in Plyty-Karlino SA en de Commissie verzocht te bevestigen dat deze naamswijziging niet van invloed is op het individuele antidumpingrecht dat op haar van toepassing is onder de vroegere naam Alpex-Karlino SA, noch op de verbintenis die zij onder haar vroegere naam heeft aangeboden.

Uit de gegevens die de onderneming de Commissie heeft verstrekt blijkt dat de naamswijziging niet van invloed is op de activiteiten van de onderneming in verband met de productie, de verkoop en de uitvoer van hardboard. De conclusie van de Commissie is daarom dat de naamswijziging niet van invloed is op de bevindingen van Verordening (EG) nr. 194/1999 en Besluit 1999/71/EG. Daar de omstandigheden in wezen niet zijn veranderd, moet in artikel 1, lid 2, en artikel 2, lid 3, van Verordening (EG) nr. 194/1999 en in artikel 1, lid 1, van Besluit 1999/71/EG Plyty-Karlino SA worden gelezen in plaats van Alpex-Karlino SA.

De aan Alpex-Karlino SA toegekende aanvullende Taric-codes 8479 en 8511 worden vervangen door de aan Plyty-Karlino SA (ex: Alpex-Karlino SA) toegekende aanvullende Taric-code A 501.

⁽¹⁾ PB L 22 van 29.1.1999, blz. 16.

⁽²⁾ PB L 261 van 29.9.2001, blz. 1.

⁽³⁾ PB L 22 van 29.1.1999, blz. 71.

⁽⁴⁾ PB L 261 van 29.9.2001, blz. 65.

Publicatie van de besluiten van de lidstaten waarbij exploitatievergunningen worden verleend of ingetrokken, in overeenstemming met artikel 13, lid 4, van Verordening (EEG) nr. 2407/92 van de Raad betreffende de verlening van exploitatievergunningen aan luchtvaartmaatschappijen ⁽¹⁾ ⁽²⁾

(2004/C 16/08)

(Voor de EER relevante tekst)

OOSTENRIJK

Verleende exploitatievergunningen

Categorie A: Exploitatievergunningen afgegeven aan luchtvaartmaatschappijen die niet voldoen aan de criteria van artikel 5, lid 7, onder a), van Verordening (EEG) nr. 2407/92

Naam van de luchtvaartmaatschappij	Adres van de luchtvaartmaatschappij	Vergunning voor het vervoer van	Besluit geldig sedert
AAA — Air Alps Aviation Alpenländisches Flugunternehmen Ges.mbH	Eduard-Bodem-Gasse 1 A-6020 Innsbruck	Passagiers, post, vracht	14.11.2003
NL Luftfahrt GmbH	Objekt 610 A-1300 Wien-Flughafen	Passagiers, post, vracht	28.11.2003

Categorie B: Exploitatievergunningen afgegeven aan luchtvaartmaatschappijen die voldoen aan de criteria van artikel 5, lid 7, onder a), van Verordening (EEG) nr. 2407/92

Naam van de luchtvaartmaatschappij	Adres van de luchtvaartmaatschappij	Vergunning voor het vervoer van	Besluit geldig sedert
HELI AMBULANCE TEAM GmbH & Co. KG	Fürstenweg 180 A-6020 Innsbruck	Passagiers, post, vracht	5.11.2003
Zenith Airways GmbH	Promenadenweg 8 A-2522 Oberwaltersdorf	Passagiers, post, vracht	4.12.2003

Ingetrokken exploitatievergunningen

Categorie B: Exploitatievergunningen afgegeven aan luchtvaartmaatschappijen die voldoen aan de criteria van artikel 5, lid 7, onder a), van Verordening (EEG) nr. 2407/92

Naam van de luchtvaartmaatschappij	Adres van de luchtvaartmaatschappij	Vergunning voor het vervoer van	Besluit geldig sedert
Hubschrauber Transport GmbH	Kranebitter Allee 24 A-6020 Innsbruck	Passagiers, post, vracht	9.10.2003

⁽¹⁾ PB L 240 van 24.8.1992, blz. 1.

⁽²⁾ Aan de Europese Commissie vóór 31.12.2003 medegedeeld.

Publicatie van de besluiten van de lidstaten waarbij exploitatievergunningen worden verleend of ingetrokken, in overeenstemming met artikel 13, lid 4, van Verordening (EEG) nr. 2407/92 van de Raad betreffende de verlening van exploitatievergunningen aan luchtvaartmaatschappijen ⁽¹⁾ ⁽²⁾

(2004/C 16/09)

(Voor de EER relevante tekst)

SPANJE

Verleende exploitatievergunningen

Categorie A: Exploitatievergunningen afgegeven aan luchtvaartmaatschappijen die niet voldoen aan de criteria van artikel 5, lid 7, onder a), van Verordening (EEG) nr. 2407/92

Naam van de luchtvaartmaatschappij	Adres van de luchtvaartmaatschappij	Vergunning voor het vervoer van	Besluit geldig sedert
MEDIT AIR, SA	Taquígrafo Martí, 15 — pta. 10 E-46005 Valencia	Passagiers, post, vracht	15.10.2003

⁽¹⁾ PB L 240 van 24.8.1992, blz. 1.

⁽²⁾ Aan de Europese Commissie vóór 31.12.2003 medegedeeld.

Publicatie van de besluiten van de lidstaten waarbij exploitatievergunningen worden verleend of ingetrokken, in overeenstemming met artikel 13, lid 4, van Verordening (EEG) nr. 2407/92 van de Raad betreffende de verlening van exploitatievergunningen aan luchtvaartmaatschappijen ⁽¹⁾ ⁽²⁾

(2004/C 16/10)

(Voor de EER relevante tekst)

DUITSLAND

Verleende exploitatievergunningen

Categorie A: Exploitatievergunningen afgegeven aan luchtvaartmaatschappijen die niet voldoen aan de criteria van artikel 5, lid 7, onder a), van Verordening (EEG) nr. 2407/92

Naam van de luchtvaartmaatschappij	Adres van de luchtvaartmaatschappij	Vergunning voor het vervoer van	Besluit geldig sedert
BONAIR Business Charter GmbH (vorige naam: BONAIR Business Charter & Bedarfsflüge GmbH)	General Aviation Terminal Ostallee D-85445 Oberding (vorige adres: Flughafen Köln/Bonn Halle 7 D-51147 Köln)	Passagiers, post, vracht	16.10.2002

⁽¹⁾ PB L 240 van 24.8.1992, blz. 1.

⁽²⁾ Aan de Europese Commissie vóór 31.12.2003 medegedeeld.

Categorie B: Exploitatievergunningen afgegeven aan luchtvaartmaatschappijen die voldoen aan de criteria van artikel 5, lid 7, onder a), van Verordening (EEG) nr. 2407/92

Naam van de luchtvaartmaatschappij	Adres van de luchtvaartmaatschappij	Vergunning voor het vervoer van	Besluit geldig sedert
Augusta Air Luftfahrtunternehmen, Yachtcharter und Videogeräteverleih Hans Schneider e.K. (vorige naam: Augusta Air Luftfahrtunternehmen Hans Schneider)	Flughafenstraße 5 D-86169 Augsburg	Passagiers, post, vracht	31.3.2003
Heli Transair GmbH	Postfach 11 02 D-63323 Egelsbach	Passagiers, post, vracht	9.4.1999
Rieker AIR SERVICE Flugzeughandel und Charter GmbH (vorige naam: Rieker Airservice GmbH)	Flughafen Stuttgart LVT-Gebäude 104-108 D-70629 Leinfelden-Echterdingen (vorig adres: Postfach 23 03 28 D-70623 Stuttgart)	Passagiers, post, vracht	22.3.2002
Usedomer Fluggesellschaft mbH	Flugplatz D-17449 Peenemünde (vorig adres: Flughafen Heringsdorf D-17419 Garz)	Passagiers, post, vracht	10.10.2003

Wijziging van de naam van de vergunninghouder

Categorie A: Exploitatievergunningen afgegeven aan luchtvaartmaatschappijen die niet voldoen aan de criteria van artikel 5, lid 7, onder a), van Verordening (EEG) nr. 2407/92

Nieuwe naam	Adres van de luchtvaartmaatschappij	Vergunning voor het vervoer van	Besluit geldig sedert
Hapag-Lloyd Express GmbH (vorige naam: Hapag-Lloyd Executive GmbH)	Benkendorffstraße 22 B D-30855 Langenhagen (vorig adres: Karl-Wiechert-Allee 4 D-30625 Hannover)	Passagiers, post, vracht	2.5.2003

Afloop van een vergunning

Categorie B: Exploitatievergunningen afgegeven aan luchtvaartmaatschappijen die voldoen aan de criteria van artikel 5, lid 7, onder a), van Verordening (EEG) nr. 2407/92

Naam van de luchtvaartmaatschappij	Adres van de luchtvaartmaatschappij	Vergunning voor het vervoer van	Besluit geldig sedert
Jetline Aviation System GmbH	GAT Airport Stuttgart D-70629 Stuttgart	Passagiers, post, vracht	8.10.2003

Verklaring van geen bezwaar tegen een aangemelde concentratie**(Zaak COMP/M.3296 — Areva/Alstom T & D)**

(2004/C 16/11)

(Voor de EER relevante tekst)

Op 19 december 2003 heeft de Commissie besloten zich niet te verzetten tegen bovengenoemde aangemelde concentratie en ze verenigbaar met de gemeenschappelijke markt te verklaren. Deze beschikking is gebaseerd op artikel 6, lid 1, onder b), van Verordening (EEG) nr. 4064/89 van de Raad. De volledige tekst van de beschikking is enkel beschikbaar in het Engels en zal openbaar gemaakt worden na verwijdering van alle zakengeheimen. De tekst zal verkrijgbaar zijn

- op papier bij de verkooppunten van het Bureau voor Officiële Publicaties der Europese Gemeenschappen (zie lijst op de laatste omslagzijde);
- in elektronische vorm in de „CEN”-versie van de Celex-database, onder documentnummer 303M3296. Celex is het geautomatiseerd documentatiesysteem van het Europees gemeenschapsrecht.

Voor verdere informatie in verband met abonnementen, gelieve contact op te nemen met

EUR-OP
Information, Marketing and Public Relations
2, rue Mercier
L-2985 Luxembourg
Tel. (352) 2929 42718, fax (352) 2929 42709.

Verklaring van geen bezwaar tegen een aangemelde concentratie**(Zaak COMP/M.3329 — Tchibo/Beiersdorf)**

(2004/C 16/12)

(Voor de EER relevante tekst)

Op 16 december 2003 heeft de Commissie besloten zich niet te verzetten tegen bovengenoemde aangemelde concentratie en ze verenigbaar met de gemeenschappelijke markt te verklaren. Deze beschikking is gebaseerd op artikel 6, lid 1, onder b), van Verordening (EEG) nr. 4064/89 van de Raad. De volledige tekst van de beschikking is enkel beschikbaar in het Duits en zal openbaar gemaakt worden na verwijdering van alle zakengeheimen. De tekst zal verkrijgbaar zijn

- op papier bij de verkooppunten van het Bureau voor Officiële Publicaties der Europese Gemeenschappen (zie lijst op de laatste omslagzijde);
- in elektronische vorm in de „CDE”-versie van de Celex-database, onder documentnummer 303M3329. Celex is het geautomatiseerd documentatiesysteem van het Europees gemeenschapsrecht.

Voor verdere informatie in verband met abonnementen, gelieve contact op te nemen met

EUR-OP
Information, Marketing and Public Relations
2, rue Mercier
L-2985 Luxembourg
Tel. (352) 2929 42718, fax (352) 2929 42709.

III

(Bekendmakingen)

EUROPEES PARLEMENT

In Publicatieblad van de Europese Unie C 16 E gepubliceerde notulen van de zitting van 6 en 7 november 2002

(2004/C 16/13)

Deze teksten zijn beschikbaar in:

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

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

COMMISSIE

ANNULERING VAN OPROEP TOT HET INDIENEN VAN VOORSTELLEN

Waarnemingscentrum voor de betrekkingen tussen de Europese Unie en Latijns-Amerika

(2004/C 16/14)

1. **Publicatienummer:** EuropeAid/117217/D/G/Multi
 2. **Datum van publicatie:** 11 september 2003
 3. **Programma:** ALA
 4. **Contracterende autoriteit:** Europese Commissie
 5. **Opmerkingen:** De oproep bleef zonder resultaat aangezien werd geoordeeld dat geen van de voorstellen aan de administratieve voorwaarden voldoet of voor selectie in aanmerking komt. Een nieuw bericht van aanbesteding zal in 2004 worden gepubliceerd.
-