

**DECISÃO DA COMISSÃO**  
**de 23 de Julho de 2003**  
**relativa aos auxílios à investigação e desenvolvimento no domínio da aeronáutica que o Reino de**  
**Espanha tenciona conceder à empresa Gamesa**

[notificada com o número C(2003) 2518]

(Apenas faz fé o texto em língua espanhola)

(Texto relevante para efeitos do EEE)

(2004/286/CE)

A COMISSÃO DAS COMUNIDADES EUROPEIAS,

Tendo em conta o Tratado que institui a Comunidade Europeia e, nomeadamente, o n.º 2, primeiro parágrafo, do seu artigo 88.º,

Tendo em conta o Regulamento (CE) n.º 659/1999 do Conselho, que estabelece as regras de execução do artigo 93.º do Tratado CE <sup>(1)</sup> e, nomeadamente, o seu artigo 7.º,

Após ter convidado as partes interessadas a apresentarem as suas observações nos termos do referido artigo,

Considerando o seguinte:

#### 1. PROCEDIMENTO

- (1) Por carta de 28 Junho de 2001, registada em 2 de Julho de 2001, a representação permanente de Espanha notificou, em conformidade com o n.º 3 do artigo 88.º do Tratado CE, um projecto de auxílio à I & D no domínio da aeronáutica a favor da empresa Gamesa. Foram transmitidas informações complementares por carta de 3 de Outubro de 2001, registada em 5 de Outubro de 2001, e de 11 de Janeiro de 2002, registada em 15 de Janeiro de 2002.
- (2) A Comissão solicitou a um perito científico independente que analisasse o processo. Esta peritagem deu lugar a um contrato assinado em 14 de Dezembro de 2001.
- (3) Por carta de 12 de Março de 2002, a Comissão informou o Reino de Espanha da sua decisão <sup>(2)</sup> de dar início ao procedimento previsto no n.º 2 do artigo 88.º relativo ao projecto de auxílio em questão.
- (4) Por carta de 26 de Abril de 2002, registada em 29 de Abril de 2002, as autoridades espanholas transmitiram à Comissão as suas observações.
- (5) A decisão da Comissão de dar início ao procedimento (a seguir designada «decisão de 12 de Março de 2002» ou «decisão de início do procedimento formal de exame») foi publicada no *Jornal Oficial das Comunidades Europeias* em 27 de Abril de 2002. A Comissão convidou os interessados a apresentar as suas observações sobre o auxílio em causa. Nenhum terceiro interessado apresentou observações no prazo fixado pela Comissão para o efeito.

- (6) Por carta de 24 de Fevereiro de 2003, a Comissão solicitou às autoridades espanholas informações complementares. As autoridades espanholas transmitiram essas informações por carta de 25 de Março de 2003, registada em 26 de Março de 2003.

#### 2. DESCRIÇÃO

- (7) A empresa beneficiária é a Gamesa. Fabrica e fornece produtos, instalações e serviços tecnologicamente avançados nos domínios da aeronáutica e das energias renováveis. O número de trabalhadores e o volume de negócios da Gamesa excedem os limites máximos previstos no Anexo I do Regulamento (CE) n.º 70/2001 da Comissão, de 12 de Janeiro de 2001, relativo à aplicação dos artigos 87.º e 88.º do Tratado CE aos auxílios estatais a favor das pequenas e médias empresas <sup>(3)</sup>, para que uma empresa seja considerada uma PME.
- (8) A Gamesa participa actualmente num projecto de desenvolvimento de dois novos modelos de aviões regionais: o ERJ-170 e o ERJ-190. Este projecto foi lançado pela empresa brasileira Embraer. A Gamesa tem a seu cargo o fornecimento da fuselagem traseira, das empenagens e do leme das duas aeronaves.
- (9) Neste âmbito, a Gamesa lançou um projecto de I & D destinado à aquisição das tecnologias necessárias para o desenvolvimento das secções traseiras de aviões comerciais, que será aplicável tanto ao projecto ERJ-170/190 como a futuros projectos. A duração desse projecto é de quatro anos, de 2000 a 2003.
- (10) O custo total do projecto eleva-se a [...] <sup>(\*)</sup>, ou seja, [...].
- (11) A fim de apoiar o projecto, o Governo basco (administração regional) tenciona conceder um auxílio sob a forma de um empréstimo à taxa de juro de 0 % no montante total de 4 621 000 000 milhões de pesetas espanholas, ou seja, 27 772 769,34 euros.

<sup>(3)</sup> JO L 10 de 13.1.2001, p. 33.

<sup>(\*)</sup> Partes deste texto foram omitidas a fim de garantir a não divulgação de informações confidenciais; essas partes estão entre parênteses rectos.

<sup>(1)</sup> JO L 83 de 27.3.1999, p. 1.

<sup>(2)</sup> JO C 153 de 27.6.2002, p. 14.

(12) Segundo as autoridades espanholas, o programa de trabalho do projecto inclui as seguintes actividades:

a) *Estudos de viabilidade*

Estas actividades incluem o estudo técnico do projecto e a análise da sua viabilidade técnica e económica.

b) *Investigação industrial*

Trata-se de adquirir as tecnologias necessárias ao desenvolvimento do projecto.

- Tecnologias mecânicas globais
  - Bordos de ataque: concepção óptima, metal/compósitos, impacto de aves, formação de gelo, simulações, ensaios
  - Anteparas de pressão: estabilidade, compressão de anéis esbeltos semi-apoiados, anteparas de compósitos
  - Permutabilidade das empenagens: ferramentas especiais; fresagens locais
  - Impacto de raios
  - Instalação de sistemas (antenas) nas empenagens
  - Análise zonal: instalação de actuadores
  - Sistemas de drenagem
- Tecnologias dos materiais, processos e fabrico
  - Materiais compósitos e plásticos: qualificação de novos materiais, tecnologia de injeção de plásticos, qualificação de componentes, fabrico de bordos de ataque
  - Materiais mecânicos: utilização de aços aptos ao endurecimento por precipitação, influência dos tratamentos térmicos
  - Anéis forjados de grandes dimensões, técnicas de fabrico
  - Enformação por *peen-forming*
  - Qualificação de tecnologias de corte especiais
- Tecnologias de inspecção, manutenção e reparação
  - Técnicas de fiabilidade estrutural
  - Prevenção da corrosão: corrosão galvânica, novos compósitos inibidores, anodização portátil
  - Reparação em compósitos
  - Reparação das caixas de rolamentos
  - Métodos avançados de inspecção
- Tecnologias de projecto
- Tecnologias da informação
  - Simulação e modelização
  - Tensão diagonal
  - Sistema de comando eléctrico (*fly by wire*)
  - Metodologias de cálculo

c) *Actividades de desenvolvimento pré-concorrencial*

O programa tem por objectivo a realização das actividades técnicas necessárias à entrega, concepção, desenvolvimento, integração, ensaios, certificação e apoio operacional das empenagens vertical e horizontal e da fuselagem traseira dos aviões ERJ-170/190.

Trata-se principalmente de actividades nos domínios seguintes:

- Geometria de base: linhas de base da estrutura
- Definição de normas: os processos de fabrico devem ser homologados
- Carga: cálculo das cargas internas e externas a fim de evitar fissuras
- Concepção: definição, fixação da estrutura do produto, concepção estrutural pormenorizada, concepção da instalação de sistemas, *maquettes* digitais, documentos de controlo das interfaces estruturais e dos sistemas, definição e concepção de equipamentos de apoio no solo, etc.
- Engenharia de estruturas: cálculos e análise estrutural (estática, fadiga, tolerância aos danos), etc.
- Engenharia de sistemas: apoio à integração de sistemas, análise de distribuição de massas de gelo, análise de protecção contra os raios, análise zonal (avaria da turbina do motor, impacto de aves), etc.
- Ensaios de certificação: desenvolvimentos dos ensaios necessários para obter a certificação por parte das autoridades correspondentes
- Estudos de manutenção: desenvolvimento de programas de manutenção (acessibilidade geral, utilização de peças normalizadas, permutabilidade, técnicas de concepção para prevenir e isolar as fissuras, etc.)
- Desenvolvimento e concepção de ferramentas: desenvolvimento de ferramentas de montagem específicas, concepção de ferramentas de calibragem
- Definição de métodos de fabrico.

**3. RAZÕES QUE CONDUZIRAM AO INÍCIO DO PROCEDIMENTO**

(13) Na sua decisão de 12 de Março de 2002, a Comissão expressou uma série de dúvidas quanto aos seguintes aspectos do auxílio em questão:

- a classificação dos trabalhos em função dos estádios da investigação definidos no anexo I do enquadramento comunitário dos auxílios estatais no domínio da I & D <sup>(1)</sup> (a seguir designado «o enquadramento») e, em especial, a natureza de actividade de I & D dos trabalhos de certificação e dos estudos de manutenção;

<sup>(1)</sup> JO C 45 de 17.2.1996, p. 5.

— o efeito de incentivo do auxílio, na aceção do ponto 6 do enquadramento, atendendo a que os dados transmitidos pelas autoridades espanholas que revelam um aumento do pessoal e do orçamento de I & D da empresa são difíceis de interpretar em termos do efeito de incentivo. Além disso, as autoridades espanholas não referem nenhuns custos relacionados com uma eventual colaboração transfronteiriça nem comunicaram quaisquer dados que demonstrem claramente uma deficiência do mercado. Por último, as aeronaves a que se destina prioritariamente a aplicação dos resultados do projecto, as ERJ-170/190, pareciam já ter atingido um elevado grau de maturidade. Com efeito, haviam efectuado o *roll out* em 29 de Outubro de 2001, estando o primeiro voo previsto para o início de 2002 e a primeira entrega para finais de 2002, o que parece excluir a existência de riscos significativos que impossibilitassem o financiamento do projecto por fontes não estatais.

#### 4. OBSERVAÇÕES DAS AUTORIDADES ESPANHOLAS

- (14) Em primeiro lugar, as autoridades espanholas consideram que a intensidade do auxílio está dentro dos limites admissíveis do enquadramento, mesmo se se partir do princípio de que todas as actividades do projecto devem ser consideradas actividades de desenvolvimento pré-concorrencial. Com efeito, os seus cálculos iniciais, efectuados em Abril de 2001, baseavam-se no calendário inicialmente previsto, que previa pagamentos à Gamesa em 2000, 2001, 2002 e 2003 e reembolsos por parte desta última entre 2007 e 2013.
- (15) Por outro lado, no que se refere ao carácter selectivo assim como à vantagem comparativa dos auxílios, as autoridades espanholas recordam que estes auxílios se inscrevem no âmbito de uma política industrial de carácter geral definida no plano interinstitucional de fomento Económico do País Basco. Em especial, os auxílios à Gamesa foram concedidos no âmbito de um programa de projectos estratégicos. Por outro lado, não há nenhum carácter selectivo, na medida em que os dois grupos aeronáuticos presentes no país basco (Gamesa e ITP), embora operando em subsectores diferentes, receberam propostas de auxílios equivalentes no âmbito deste programa de projectos estratégicos. Além disso, é geralmente admitido que o nível médio de apoio público às actividades de I & D no sector da aeronáutica na Europa é superior a 50 %, pelo que o projecto de auxílio à Gamesa está em conformidade com os instrumentos que outras empresas europeias têm à sua disposição para desenvolver actividades de I & D, situando-se mesmo a um nível inferior. Consequentemente, não conceder tal auxílio colocaria esta empresa numa situação de desigualdade.
- (16) No que se refere ao efeito de incentivo do auxílio, as autoridades espanholas recordam que a Comissão, no seu programa-quadro em matéria de investigação, desenvolvimento tecnológico e demonstração para 2000-2006 (a seguir designado «sexto PQID»), que tem por objectivo a integração e o reforço do Espaço Europeu da Investigação, propõe-se favorecer o apoio à investigação a nível internacional nos principais domínios prioritários de interesse excepcional e de valor acrescentado para a Europa, entre os quais se encontra a aeronáutica. Concretamente, entre as prioridades de investigação do sexto PQID, figuram as que reforçam a competitividade da indústria que fabrica fuselagens, através da redução dos custos de desenvolvimento da aeronave e dos custos de exploração desta última e de uma concentração dos esforços nos sistemas e processos integrados de concepção, em tecnologias de produção mais inteligentes, na configuração das aeronaves, na aerodinâmica, nos materiais e estruturas, nos sistemas mecânicos, eléctricos e hidráulicos, etc. Ora, segundo as autoridades espanholas, o projecto da Gamesa é um exemplo de adaptação a esta orientação.
- (17) Segundo as autoridades espanholas, é necessário apoiar este tipo de actividade, sendo o efeito de incentivo evidente no caso da Gamesa, atendendo aos riscos tecnológicos e financeiros, bem como à dimensão da empresa e às circunstâncias do projecto. A esse respeito, é conveniente ter presente o facto de a actividade aeronáutica ser uma actividade industrial muito ligada à investigação e desenvolvimento, que, neste tipo de empresa, tem a particularidade de ter um carácter cíclico ligado à vida do produto, sendo especialmente intensiva nas fases preliminares e de desenvolvimento do mesmo. Nestas circunstâncias, a manutenção de uma estrutura de investigação estável constituiria um desafio unicamente ao alcance das grandes empresas, enquanto, para as médias empresas, como é o caso da Gamesa, não passaria de um objectivo a médio prazo.
- (18) As autoridades espanholas salientam o importante aumento da actividade de investigação previsto para depois deste projecto, tanto do ponto de vista das despesas consagradas a esse tipo de actividade como dos recursos humanos. Em consequência directa do projecto, e graças aos conhecimentos, tecnologias e capacidades adquiridas pela empresa, esta pode hoje em dia candidatar-se a projectos equivalentes de outros fabricantes americanos, em condições de risco mais realistas.
- (19) No que diz respeito às dúvidas da Comissão relativas à excessiva flutuação do orçamento de investigação, as autoridades espanholas explicam que, em 1999, antes do início do projecto, o pessoal consagrado à investigação era composto por 109 pessoas e a média das despesas era de 2 490 milhões de pesetas espanholas. Na sequência do arranque do projecto, espera-se atingir despesas no montante de cerca de 4 000 ou 4 500 milhões de pesetas espanholas, com o número de efectivos estabilizado em redor de 300 pessoas. Tal como essas autoridades explicaram anteriormente, as despesas com I & D no domínio da aeronáutica têm um carácter cíclico, começando por ser muito importantes nas fases preliminares de desenvolvimento do produto para, seguidamente, diminuírem rapidamente. No caso vertente, a Gamesa prevê investir [...] em quatro anos, mais de metade do qual no primeiro ano. O objectivo da empresa seria tentar manter uma estrutura estável de I & D equivalente aos níveis atingidos no final do projecto mediante a incorporação de outros projectos no futuro, que se justaporiam no tempo a esse projecto, permitindo assim à empresa manter o capital humano, bem como a capacidade de desenvolvimento tecnológico atingidos.

- (20) Por outro lado, o projecto ERJ 170/190 implicaria, além disso, uma importante necessidade de colaboração transfronteiriça durante a fase de desenvolvimento. Assim, a percentagem que a colaboração transfronteiriça representa em relação às despesas totais com o pessoal directamente ligado à investigação poderia ser estimada entre 30 % e 50 % no que diz respeito aos colaboradores baseados na União Europeia e entre 10 % e 20 % no exterior da União Europeia, em função dos resultados e da evolução do projecto.
- (21) No que diz respeito às insuficiências do mercado, as autoridades espanholas recordam igualmente o carácter cíclico do mercado da aeronáutica, demonstrado pelas publicações dos grandes fabricantes mundiais (Airbus, Boeing, Bombardier e Embraer) das entregas e das encomendas ano a ano. Esta evolução é normalmente paralela à evolução do PIB mundial. Ora, as linhas aéreas reagem normalmente de forma imediata a esta evolução, aumentando ou diminuindo as suas encomendas, provocando assim insuficiências de mercado da indústria aeronáutica ao longo de toda a cadeia de subcontratação. Este contexto, que implica que a possível rentabilidade dos investimentos pode ser comprometida, reforça o papel dos auxílios como instrumento de incentivo face às insuficiências do mercado.
- (22) Além disso, segundo as autoridades espanholas, os ciclos de desenvolvimento de um programa no domínio da aeronáutica encurtaram-se consideravelmente, o que exige uma maior intensidade dos investimentos e conduz a um aumento dos riscos, sobretudo no que diz respeito aos projectos de investigação cujo desenvolvimento permite a participação seguidamente noutros programas aeronáuticos. Assim, nos últimos anos, o ciclo de desenvolvimento terá passado de 10 para cinco anos: 12 meses para o desenho conceptual do avião, oito meses para o desenho preliminar, 17 meses para o desenho pormenorizado, onze meses até ao primeiro voo e 12 meses até à certificação do avião. Devido à competitividade do sector, as fases de desenho conceptual, preliminar e de retalho aceleraram-se consideravelmente, aumentando assim os riscos intrínsecos, bem como os investimentos necessários.
- (23) As autoridades espanholas consideram, por conseguinte, que um auxílio que tenha como objectivo compensar esta situação tem um efeito de incentivo muito significativo.
- (24) No que diz respeito à questão do grau aparente de maturidade do projecto, as autoridades espanholas assinalam que o facto de ter havido um roll out e um primeiro voo tem mais a ver com uma questão de *marketing* do produto que com a conclusão do desenvolvimento do produto. Por outro lado, o projecto não tem apenas como objectivo o desenvolvimento de um determinado produto, mas também o desenvolvimento de tecnologias que permitam desenvolver uma estrutura de aeronave aplicável a vários modelos diferentes. De acordo com as autoridades espanholas, a data de um primeiro voo constitui um momento importante no processo de desenvolvimento de um avião, servindo em especial para determinar as características aerodinâmicas reais do avião, bem as modalidades de certificação. Mas, trata-se igualmente de um momento muito importante no plano comercial, porque influencia a campanha de vendas, que começa muito antes de o produto estar em condições de ser fabricado. Com efeito, na fase actual, existem ainda numerosos problemas técnicos a resolver, como a optimização do peso ou a validação do comportamento do avião no caso de mau funcionamento, etc. Por outro lado, as autoridades espanholas recordam que, à data da decisão de início do procedimento, o modelo ERJ 190 ainda não tinha efectuado o seu primeiro voo e que esse modelo transporta 108 passageiros em vez de 70, como é o caso do ERJ 170, o que equivale a um aumento do peso máximo à decolagem do avião de aproximadamente 50 %, facto que implica uma importante redefinição da estrutura interna da aeronave.
- (25) No que diz respeito às dúvidas da Comissão sobre a natureza de actividade de investigação e desenvolvimento dos trabalhos de certificação e dos estudos de manutenção, as autoridades espanholas reiteram que todos os ensaios incluídos no projecto estão directamente ligados ao desenvolvimento do produto e que o projecto não inclui nenhum ensaio de certificação que esteja ligado à comercialização ou mesmo ao fabrico de produtos. As autoridades espanholas sublinham que a importância dos custos e dos prazos no desenvolvimento de projectos no domínio da aeronáutica exige o avanço de qualquer fase que possa condicionar a viabilidade do projecto. É o caso dos ensaios de desenvolvimento, porque antecipam e previnem eventuais riscos nos futuros ensaios de certificação e apoiam o desenvolvimento do próprio produto. Estes ensaios de desenvolvimento servem para validar as tecnologias desenvolvidas pela Gamesa. Pode-se, por conseguinte, considerar estes estudos como fazendo parte da mesma fase de I & D que o próprio desenvolvimento dessa tecnologia (investigação industrial). É óbvio que estes ensaios devem ser realizados com base em modelos similares no que diz respeito aos materiais e às características estruturais em relação aos quais se pretende validar a tecnologia correspondente, mas não necessariamente com base em versões do produto suficientemente próximas da versão comercializável.
- (26) As autoridades espanholas afirmam partilhar da análise da Comissão, segundo a qual não se pode considerar que as actividades de certificação realizadas com base num protótipo já aprovado para que este possa ter um valor legal para a sua comercialização sejam actividades de I & D na acepção do enquadramento. Contudo, de acordo com as autoridades espanholas, o desenvolvimento de um produto implica numerosos ensaios, testes e certificações relativos aos materiais, características e desenhos, que, em função dos resultados, condicionam o projecto ou exigem modificações do produto. As autoridades espanholas consideram que este tipo de ensaios faz parte do projecto de desenvolvimento de um novo produto e são habituais nos projectos de I & D em qualquer sector.
- (27) De acordo com as autoridades espanholas, o mesmo se passa com os estudos de manutenção que devem ter início durante as primeiras fases da concepção, dado que condicionam o custo operacional directo (DOC) resultante do projecto e, por conseguinte, a própria viabilidade deste último. O DOC é a soma de diversos custos ligados ao voo e à conservação, que dizem essencialmente respeito aos custos de posse (amortização e juros

- do capital investido), seguros, custos de voo (tripulação, combustível e óleo, tarifas de aterragem e de descolagem) e custos de manutenção. Por conseguinte, o custo total de conservação é a soma do motor, da estrutura e das margens de manutenção, e a influência da concepção das estruturas é importante para determinadas questões como a da selecção dos materiais e dos processos normalizados para o avião, os instrumentos, a acessibilidade, a fiabilidade, os intervalos entre inspecções, a duração das várias componentes, as possibilidades de substituição de componentes, etc. Tudo isto obriga a que, nas fases iniciais de concepção, se trabalhe especificamente sobre estas questões, a fim de reduzir ao máximo os custos de manutenção, custos esses que constituem um parâmetro essencial do desenvolvimento dos produtos da aeronáutica.
- (28) Além disso, as autoridades espanholas referem que a própria Comissão, no sexto PQID, incluiu entre as prioridades de investigação no sector da aeronáutica os aspectos relacionados com a redução dos custos de desenvolvimento das aeronaves. As autoridades espanholas consideram que seria difícil explicar que o mesmo tipo de actividade possa ser considerada prioritária, a nível geral, no que se refere às linhas de orientação por que se deve reger a investigação na Europa e, simultaneamente, colocada em questão neste caso específico.
- (29) No que diz respeito às dúvidas da Comissão quanto à classificação dos trabalhos em função dos estádios da investigação definidos no anexo I do enquadramento, as autoridades espanholas consideram que as definições desses estádios são suficientemente gerais para que a sua aplicação a um projecto concreto e complexo possa dar lugar a pontos de vista diferentes. As autoridades espanholas consideram que já explicaram os motivos que as levaram a incluir os vários custos em cada uma das fases. De acordo com essas autoridades, seria difícil pensar, em qualquer caso, que um projecto de tal envergadura pudesse ser efectuado sem uma fase de investigação industrial, sobretudo no caso de uma empresa que faz face pela primeira vez às tecnologias requeridas para estruturas complexas como as que são desenvolvidas no âmbito deste projecto.
- (30) No caso vertente, considerou-se que podem corresponder a essa categoria de custos [...] (\*) de um total de [...], tendo em conta os custos relacionados com a aquisição dos conhecimentos necessários para que a Gamesa possa desenvolver estruturas que nunca desenvolvera antes. Concretamente, os novos conhecimentos referem-se às tecnologias seguintes: tecnologias mecânicas (bordos de ataque, divisórias pressurizadas, sistemas de acção e de controlo, cabos eléctricos, junções especiais, lemes, estabilizadores/estabilizadores verticais, fuselagem traseira de conversão), tecnologias de fabrico (material composto, tecnologias de corte, tecnologias de união), tecnologias de inspecção, manutenção e reparação (inspecções não destrutivas, planos de manutenção, corrosão, tecnologias de reparação) e tecnologias de projecto e de qualificação (tecnologia de informação, tecnologia de análise e simulação, tecnologia de ensaios).
- (31) Todas as outras actividades de investigação mais directamente relacionadas com o desenvolvimento do produto foram incluídas na categoria de investigação pré-concorrencial. De qualquer modo, de acordo com as autoridades espanholas, trata-se de uma classificação meramente indicativa, dado que na proposta de auxílio notificada à Comissão se aplica a todo o projecto o tratamento correspondente às actividades de desenvolvimento pré-concorrencial.

## 5. APRECIACÃO

- (32) As medidas previstas pelas autoridades espanholas conferem uma vantagem à empresa beneficiária, aliviando-a de uma parte dos custos correspondentes às actividades de investigação que a empresa deveria em princípio suportar. Esta vantagem tem, além disso, um carácter selectivo em relação a outras empresas comunitária que gostariam de efectuar os projectos de investigação em causa. Por outro lado, pode afectar as trocas intracomunitárias, uma vez que a Gamesa é concorrente de empresas europeias como a GKN (Reino Unido), a Hurel-Dubois (França e Reino Unido) ou a Latecoère (França). Por último, uma vez que os empréstimos a taxa zero são concedidos directamente pelo governo basco, deve considerar-se que as vantagens são conferidas através de recursos do Estado. As medidas em causa constituem, por conseguinte, um auxílio estatal na acepção do n.º 1 do artigo 87.º do Tratado CE.
- (33) Tal como referido no considerando 13 da presente decisão, a Comissão expressou algumas dúvidas em relação a este projecto. Seguidamente, examinam-se as questões resultantes dessas dúvidas.

### **No que diz respeito à fase de investigação de certas actividades na aceção do anexo I do enquadramento**

- (34) A Comissão toma nota, em primeiro lugar, que as autoridades espanholas não apresentaram nenhum elemento novo que comprove que certas actividades do programa de investigação são do domínio da investigação industrial na aceção do anexo I do enquadramento. A Comissão considera, por conseguinte, que as suas dúvidas a este respeito se mantêm e que, conseqüentemente, deve considerar todos os trabalhos como sendo, pelo menos, tão próximos do mercado como as actividades de desenvolvimento pré-concorrencial.
- (35) No que se refere à qualificação das actividades de certificação, a Comissão nota que as autoridades espanholas parecem fazer uma distinção entre certas actividades de certificação que teriam mais directamente a ver com a versão comercial do produto e outras que seriam apenas ensaios preliminares. As autoridades espanholas confirmam de certo modo a análise da Comissão segundo a qual as actividades de certificação não têm a ver com I & D na aceção do enquadramento para a primeira dessas categorias, mas não para a segunda. A Comissão reconhece que, durante o processo de desenvolvimento de um produto do sector da aeronáutica, certos ensaios são de natureza tecnológica (mas

(\*) 24 % dos custos elegíveis notificados pelas autoridades espanholas.

- preliminares), enquanto outros estão relacionados com a certificação legal do produto. A Comissão nota, contudo, que as autoridades espanholas não apresentaram nenhum elemento de precisão suplementar quanto aos aspectos dos trabalhos que suscitaram dúvidas à Comissão nem sobre a parte desses trabalhos que poderiam não ser estritamente actividades de certificação, mas sim actividades de ensaios preliminares.
- (36) Na falta de precisões suplementares, a Comissão considera, por conseguinte, que as actividades de certificação objecto do programa não constituem actividades de investigação e de desenvolvimento na acepção do enquadramento e que os custos ligados a estas actividades não podem, por conseguinte, ser tidos em conta nos custos elegíveis para beneficiar de auxílios na acepção do enquadramento. O respectivo montante, ou seja, [...] deve, por conseguinte, ser retirado do total dos custos elegíveis notificados pelas autoridades espanholas.
- (37) No que se refere à qualificação dos estudos de manutenção, as autoridades espanholas referiram que estas actividades eram realizadas de forma concorrente à concepção do avião. Referiram também que participavam na redução dos custos de desenvolvimento das aeronaves e que a investigação sobre a redução desses custos era um dos elementos do sexto PQID, o que parece indicar que este tipo de actividade é do domínio da I & D. A Comissão considera que o facto de certas actividades serem em parte realizadas paralelamente ao desenvolvimento da aeronave e utilizarem como dados de entrada os resultados desse desenvolvimento permite apenas concluir que têm a ver com essa aeronave em especial e não deduzir que fazem parte do processo de investigação. De qualquer modo, a Comissão toma nota de que se trata de actividades que têm por definição como objectivo o estado final comercializado do produto. Por último, a Comissão considera que, pelo facto de entre os objectivos do 6.º PQID figurar a redução dos custos de desenvolvimento das aeronaves, não se pode de modo algum concluir que qualquer actividade que tenha como objectivo reduzir esses custos seja uma actividade de investigação. A redução dos custos é, com efeito, um dos objectivos naturalmente prosseguidos por qualquer empresa em situação de concorrência. Só se trata de investigação neste domínio quando a referida redução dos custos recorre a novos métodos ou a novos conceitos tecnológicos, o que, no caso vertente, as autoridades espanholas não demonstraram de forma precisa. A Comissão considera, consequentemente, que as suas dúvidas quanto à natureza de I & D, na acepção do enquadramento, das actividades de certificação não podem ser dissipadas.
- (38) A Comissão considera, por conseguinte, que as actividades de estudos de manutenção não constituem actividades de investigação e de desenvolvimento na acepção do enquadramento e que os custos ligados a essas actividades não podem consequentemente ser tidos em conta nos custos elegíveis para beneficiar de auxílios na acepção do enquadramento. O respectivo montante, ou seja, [...] deve, por conseguinte, ser retirado do total dos custos elegíveis notificados pelas autoridades espanholas.
- (39) Atendendo às considerações acima enunciadas, o montante total dos custos elegíveis deve, por conseguinte, passar para 8 206 000 000 pesetas, ou seja, 49 319 053,29 euros.
- ### No que se refere ao efeito de incentivo do auxílio
- (40) Em primeiro lugar, a Comissão toma nota das precisões efectuadas pelas autoridades espanholas em relação aos dados quantitativos relativos ao efeito de incentivo do auxílio. A Comissão considera que essas informações permitem dissipar as suas dúvidas quando à possibilidade de ter esses dados em conta na avaliação do efeito de incentivo do auxílio.
- (41) Além disso, do ponto de vista qualitativo, a Comissão toma igualmente nota de que alguns dos elementos que evocara na expressão das suas dúvidas quanto ao grau de maturidade do projecto não reflectiam no caso em questão o seu verdadeiro grau de maturidade. É o caso, em especial, do *roll out* do aparelho, que a Comissão verifica constituir, no caso vertente, mais uma operação de comunicação destinada aos clientes do projecto do que uma etapa de natureza técnica.
- (42) Por último, a Comissão toma nota de que o pedido de auxílio tinha sido apresentado pela sociedade às autoridades locais antes do lançamento do programa.
- (43) Atendendo às referidas considerações, a Comissão considera que, no caso vertente, pode considerar que o auxílio possui um efeito de incentivo na acepção da secção 6 do enquadramento.
- ### Conclusão
- (44) Atendendo às considerações acima tecidas, a Comissão considera que a maior parte das actividades notificadas pelas autoridades espanholas pode ser objecto de auxílios compatíveis com as condições do enquadramento. A referida parte corresponde aos custos elegíveis num montante de 8 206 000 000 pesetas, ou seja, 49 319 053,29 euros, relativos à actividades de desenvolvimento pré-concorrenciais na acepção do anexo I do enquadramento.
- (45) A intensidade bruta admissível do auxílio é de 25 %, em conformidade com o ponto 5.5 do enquadramento, ao qual se pode acrescentar uma bonificação de intensidade de 5 pontos percentuais, em conformidade com o segundo parágrafo do ponto 5.10.2 do enquadramento, uma vez que os trabalhos são efectuados numa região elegível para receber auxílios regionais ao abrigo do disposto no n.º 3, alínea c), do artigo 87.º do Tratado CE.
- (46) A Comissão considera, por conseguinte, que os auxílios podem ser autorizadas em conformidade com o enquadramento, na condição de o seu equivalente-subvenção bruto não exceder 30 % do montante de 49 319 053,29 euros, ou seja, 14 795 715,99 euros.

(47) A Comissão regista a esse respeito que o equivalente-subvenção bruto do auxílio deverá ser calculado utilizando a taxa de referência e de actualização publicada pela Comissão, à qual deverão ser adicionados 400 pontos de base, uma vez que o empréstimo atribuído pelo Estado não é objecto de nenhuma garantia <sup>(1)</sup>. Para o cálculo do equivalente-subvenção bruto do auxílio, remete-se as autoridades espanholas para secção 3 do anexo I das orientações relativas aos auxílios com finalidade regional <sup>(2)</sup>,

ADOPTOU A PRESENTE DECISÃO:

*Artigo 1.º*

O auxílio estatal que o Reino de Espanha tenciona conceder a favor da empresa Gamesa, que consiste num empréstimo a taxa zero no montante total de 27 772 769,34 euros, é compatível com o mercado comum ao abrigo do n.º 3, alínea c), do artigo 87.º do Tratado CE, na condição de o equivalente-subvenção bruto do auxílio não exceder 14 795 715,99 euros.

O equivalente-subvenção bruto do auxílio é calculado utilizando a taxa de referência e de actualização publicada pela Comissão, ao qual são adicionados 400 pontos de base.

*Artigo 2.º*

O Reino de Espanha informa a Comissão no prazo de dois meses a contar da recepção da presente decisão das medidas que tomou para se conformar com o disposto no artigo 1.º.

*Artigo 3.º*

O Reino de Espanha é o destinatário da presente decisão.

Feito em Bruxelas, em 23 de Julho de 2003.

*Pela Comissão*

Mario MONTI

*Membro da Comissão*

<sup>(1)</sup> JO C 273 de 9.9.1997, p. 3.

<sup>(2)</sup> JO C 74 de 10.3.1998, p. 7.