

Edição em  
língua portuguesa

## Comunicações e Informações

<u>Número de informação</u>	<u>Índice</u>	<u>Página</u>
	I <i>Comunicações</i>	
	<b>Comissão</b>	
98/C 12/01	ECU.....	1
98/C 12/02	Comunicação nos termos do nº 3 do artigo 19º do Regulamento nº 17 do Conselho relativa ao processo nº IV/C-3/36.494 — compromisso de poupança de energia apresentado pela EACEM <sup>(1)</sup> .....	2
98/C 12/03	Autorização de auxílios estatais em aplicação dos artigos 92º e 93º do Tratado CE — Casos relativamente aos quais a Comissão não levantou objecções — N 475/96 — Áustria <sup>(1)</sup> .....	5
98/C 12/04	Comunicação da Comissão em aplicação do artigo 3º do Regulamento (CE) nº 544/97 da Comissão, de 25 de Março de 1997, que instaura um certificado de origem para o alho importado de países terceiros (Cumprimento por parte destes países de certas formalidades a título da cooperação administrativa em matéria de justificação da origem do referido produto) .....	13
98/C 12/05	Notificação prévia de uma operação de concentração (Processo IV/M.1087 — Promodès/Simago) <sup>(1)</sup> .....	14
98/C 12/06	Notificação prévia de uma operação de concentração (Processo IV/M.1085 — Promodès/Catteau) <sup>(1)</sup> .....	15

## I

(Comunicações)

## COMISSÃO

ECU (\*)

15 de Janeiro de 1998

(98/C 12/01)

Montante na moeda nacional para uma unidade:

Franco belga e		Marca finlandesa	5,98379
Franco luxemburguês	40,7737	Coroa sueca	8,67190
Coroa dinamarquesa	7,52767	Libra esterlina	0,663627
Marco alemão	1,97655	Dólar dos Estados Unidos	1,08304
Dracma grega	311,818	Dólar canadiano	1,55427
Peseta espanhola	167,481	Iene japonês	141,575
Franco francês	6,61921	Franco suíço	1,60723
Libra irlandesa	0,791638	Coroa norueguesa	8,15637
Lira italiana	1944,03	Coroa islandesa	79,1377
Florim neerlandês	2,22705	Dólar australiano	1,65932
Xelim austríaco	13,9051	Dólar neozelandês	1,87247
Escudo português	202,084	Rand sul-africano	5,38054

A Comissão dispõe actualmente de um telex de resposta automática que dá a cotação das moedas mais importantes. Este serviço funciona diariamente das 15 h 30 m às 13 h do dia seguinte.

Procedimento de utilização:

- chamar o telex n.º 23789 em Bruxelas,
- dar o seu próprio número de telex,
- introduzir o código «cccc» que acciona o disparo do sistema de resposta automática, o qual transmite a seguir as cotações do ecu,
- não interromper a transmissão cujo término será automaticamente assinalado pelo código «ffff».

*Nota:* A Comissão dispõe igualmente de telecopiadoras com respondedor automático (com os n.ºs 296 10 97 e 296 60 11) que fornecem dados diários relativos ao cálculo das taxas de conversão aplicáveis no âmbito da política agrícola comum.

(\*) Regulamento (CEE) n.º 3180/78 do Conselho, de 18 de Dezembro de 1978 (JO L 379 de 30.12.1978, p. 1), com a última redacção que lhe foi dada pelo Regulamento (CEE) n.º 1971/89 (JO L 189 de 4.7.1989, p. 1).

Decisão 80/1184/CEE do Conselho, de 18 de Dezembro de 1980 (Convenção de Lomé) (JO L 349 de 23.12.1980, p. 34).

Decisão n.º 3334/80/CECA da Comissão, de 19 de Dezembro de 1980 (JO L 349 de 23.12.1980, p. 27).

Regulamento Financeiro de 16 de Dezembro de 1980, relativo ao orçamento geral das Comunidades Europeias (JO L 345 de 20.12.1980, p. 23).

Regulamento (CEE) n.º 3308/80 do Conselho, de 16 de Dezembro de 1980 (JO L 345 de 20.12.1980, p. 1).

Decisão do Conselho dos Governadores do Banco Europeu de Investimento de 13 de Maio de 1981 (JO L 311 de 30.10.1981, p. 1).

**Comunicação nos termos do nº 3 do artigo 19º do Regulamento nº 17 do Conselho <sup>(1)</sup> relativa ao processo nº IV/C-3/36.494 — compromisso de poupança de energia apresentado pela EACEM**

(98/C 12/02)

(Texto relevante para efeitos do EEE)

## I. INTRODUÇÃO

1. Em 30 de Abril de 1997, a Associação Europeia dos Fabricantes de Equipamento Electrónico de Consumo (EACEM) apresentou à Comissão Europeia um compromisso voluntário subscrito por grande parte dos seus membros com vista à redução do consumo de energia dos aparelhos de televisão (TV) e aparelhos de registo ou de reprodução vídeo (VCR) em posição de espera, para fins de obtenção de um certificado negativo e/ou isenção nos termos do artigo 85º do Tratado CE e do artigo 53º do Acordo EEE.

## II. AS PARTES

2. As partes no compromisso são a EACEM e 16 das empresas que a compõem, a saber:

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

3. A EACEM é uma organização sediada em Bruxelas que representa a indústria europeia da electrónica de consumo e que reúne 29 membros dos quais 22 empresas individuais e sete associações comerciais nacionais. As empresas membros da EACEM representam mais de 80 % do mercado europeu de TV e VCR.
4. As 16 empresas membros da EACEM que subscreveram o compromisso voluntário são fabricantes de produtos eléctricos e electrónicos em actividade na Europa. Todas elas fabricam TV e VCR e, em conjunto, representam aproximadamente 64 % do volume do mercado desses produtos do EEE.

## III. PRODUTOS E MERCADOS

5. O compromisso voluntário notificado refere-se ao consumo de electricidade dos aparelhos de TV e dos VCR. As partes, que vendem os seus produtos em todo o EEE, comprometeram-se a cumprir determinados valores em termos de consumo de electricidade dos aparelhos em causa. Por conseguinte, o acordo afectará o mercado de TV e VCR correspondente ao EEE, ou um conjunto de mercados geográficos de menores dimensões de TV e VCR que, em conjunto, correspondem ao EEE. A posição no mercado das partes que subscreveram o compromisso voluntário é sensivelmente a mesma independentemente da definição do mercado.
6. A Comissão recebeu estimativas das quotas de mercado realizadas por uma empresa de estudos de mercado independente relativamente ao mercado de TV e VCR da «Europa Ocidental». Os valores excluem as vendas em alguns dos países mais pequenos do EEE. A EACEM observou que a inclusão, nas estimativas apresentadas, dos valores relativos a esses países não alteraria significativamente as quotas de mercado obtidas. De acordo com esses valores, as 16 empresas que subscreveram o compromisso voluntário representam 64,6 % do mercado europeu de TV e 64,5 % do mercado europeu de VCR em termos de volume.

## IV. ANTECEDENTES DO ACORDO

7. A grande maioria de aparelhos de TV e de VCR fabricados e utilizados na Europa funcionam com telecomandos. Desligar um aparelho de televisão utilizando apenas o telecomando, ou seja, sem desligar o aparelho da fonte de alimentação eléctrica ou utili-

<sup>(1)</sup> JO 13 de 21.2.1962, p. 204/62.

zando o interruptor principal, apenas coloca a televisão em posição de espera, continuando o aparelho a consumir electricidade. O mesmo é válido para os VCR: desligar um aparelho sem o desligar da fonte de alimentação eléctrica coloca-o em posição de espera, na qual o aparelho continua a consumir electricidade. Os VCR encontram-se normalmente em posição de espera para que os respectivos relógios se mantenham em funcionamento por forma a poderem ser programados para gravar determinados programas de televisão.

8. O consumo total de electricidade dos numerosos aparelhos de TV e VCR na Europa quando colocados em posição de espera representa um consumo significativo de energia que poderia ser substancialmente reduzido através de alterações na concepção dos aparelhos. Empresas individuais e organismos públicos que desejam reduzir o consumo total de energia têm estudado este problema.
9. Um dos estudos mais recentes relativamente a esta questão foi encomendado pela Direcção-Geral da Energia (DG XVII) da Comissão e concluído em Novembro de 1996. Este estudo, intitulado «Standby losses and energy saving potential for television and video recorder sets in Europe», foi realizado por um grupo de consultores liderado pela empresa neerlandesa Novem BV.
10. No âmbito deste estudo, a «Environmental Change Unit» da Universidade de Oxford realizou estimativas sobre o futuro consumo de electricidade dos aparelhos de TV e VCR em posição de espera na Europa e elaborou um modelo para avaliar o impacto de um programa industrial para reduzir as perdas de electricidade resultantes da colocação deste tipo de aparelhos em posição de espera. Com base em informações obtidas junto dos cinco principais fabricantes destes produtos, o grupo construiu um modelo da população de TV e VCR actualmente existente na Europa, analisando o remanescente da sua vida útil e o consumo de electricidade quando colocados em posição de espera. Com base neste modelo, o grupo efectuou previsões relativas ao consumo total de electricidade em posição de espera de todos os aparelhos de TV e VCR na Europa, partindo de um determinado número de hipóteses. As duas hipóteses mais relevantes eram a da «linha de base», que assentava na presunção da substituição dos aparelhos existentes por aparelhos que integram a gama actual de produtos dos fabricantes e a hipótese que se baseava na presunção da vigência do acordo notificado, ou seja, de que os fabricantes reduziriam o consumo médio de electricidade dos seus aparelhos para 6 W até ao ano 2000. Os principais resultados deste modelo constam dos quadros a seguir apresentados e são expressos em termos de Terawatts-horas de electricidade. Foram atribuídos valores monetários às previsíveis poupanças de electricidade, utilizando um preço médio da electricidade ao consumidor de 0,15 ecu kWh que havia sido utilizado no estudo para calcular as poupanças realizadas pelo consumidor.

#### Consumo de energia dos aparelhos de TV em posição de espera (TWh, salvo indicação em contrário)

	Linha de base	Acordo	Poupança	Poupança (milhões de ecus)
1995	4,8	4,8	0,0	0
2000	6,2	5,9	0,3	45
2005	7,1	6,3	0,8	120
2010	7,8	6,5	1,3	195

#### Consumo de energia dos VCR em posição de espera (TWh, salvo indicação em contrário)

	Linha de base	Acordo	Poupança	Poupança (milhões de ecus)
1995	9,6	9,6	0,0	0
2000	10,3	9,3	1,0	150
2005	10,5	8,1	2,4	360
2010	11,2	7,9	3,3	495

#### Consumo total de energia em posição de espera (TWh, salvo indicação em contrário)

	Linha de base	Acordo	Poupança	Poupança (milhões de ecus)
1995	14,4	14,4	0,0	0
2000	16,5	15,2	1,3	195
2005	17,6	14,4	3,2	480
2010	19,0	14,4	4,6	690

11. O resultado mais espectacular refere-se ao consumo total de electricidade na Europa que, em 2005, seria inferior em 3,2 TWh por ano ao que se registraria sem este programa. Aos preços actuais, esta redução representa uma poupança para os consumidores de 480 milhões de ecus por ano e, além disso, evitaria todas as externalidades negativas resultantes da produção de tal quantidade de electricidade. Para efeitos de comparação, o estudo estima o custo de adaptação da concepção de um aparelho de TV ou de um VCR que ainda não cumpra o objectivo do consumo de 6 W em 3 ecus por unidade. Com base nestes elementos, o estudo estima os custos de aplicação deste programa pela indústria em 11 milhões de ecus iniciais correspondentes à alteração da concepção e depreciação das existências antigas e os custos adicionais das componentes em 65 milhões de ecus por ano.

## V. O ACORDO NOTIFICADO

12. O acordo notificado apresenta-se sob a forma de um compromisso voluntário patrocinado pela associação comercial EACEM e assinado pelos fabricantes acima mencionados. O compromisso foi elaborado pela EACEM em consulta com o pessoal da DG XVII e insta as partes a apresentarem vários relatórios à Comissão relativos à prossecução dos objectivos ambientais e de poupança de electricidade do programa. Para preservar a confidencialidade das partes e evitar trocas de informações susceptíveis de prejudicar a concorrência, o programa deve ser gerido por um consultor externo. Qualquer fabricante interessado pode associar-se ao compromisso e aderir ao programa e a única sanção pelo incumprimento do mesmo consistirá na divulgação desse incumprimento.

13. Os compromissos assumidos pelos vários grupos são os seguintes:

i) *Os fabricantes*

- A partir de 1 de Janeiro de 2000, todos os aparelhos de TV e VCR que colocarem no mercado terão um consumo de electricidade em posição de espera igual ou inferior a 10 W. O consumo médio de electricidade em posição de espera de todas as unidades vendidas por um determinado fabricante não ultrapassará 6 W.
- A partir de 1 de Janeiro de 1998, os fabricantes informarão os consumidores do consumo de electricidade em posição de espera de todos os modelos de TV e de VCR que colocarem no mercado.
- A partir de 1 de Julho de 1997, os fabricantes fornecerão a um consultor independente informações relativas ao consumo de electricidade de cada modelo de TV e de VCR que vendem e ao número de unidades vendidas de cada tipo.
- Além disto, cada fabricante participará nos esforços para reduzir o consumo de electricidade dos bens de electrónica de consumo.

ii) *EACEM*

- Elaborar e manter actualizada uma lista dos fabricantes que participam no programa e fornecer esta lista e respectiva actualização à DG XVII da Comissão, assim como a terceiros que o solicitem.
- Obter os dados relativos às quotas de mercado e às vendas de TV e de VCR junto de uma empresa de estudos de mercado independente e fornecer estas informações ao consultor.
- Contratar o consultor externo e gerir o contrato com este último.

iii) *O consultor*

O consultor apresentará, relativamente a cada ano civil, à EACEM e à DG XVII, no fim do mês de Abril do ano seguinte, um relatório incluindo: uma lista dos fabricantes que não forneceram dados, uma lista dos fabricantes cujos valores das vendas diferem dos dados apresentados pela empresa de estudos de mercado independente em mais de 10 %, a quota conjunta de mercado dos fabricantes e, a partir de 30 de Janeiro de 2001, uma lista dos fabricantes que ultrapassam os valores do consumo de electricidade especificados em posição de espera máximo e médio, assim como um valor global do consumo médio de electricidade considerando todos os fabricantes.

## VI. CONCLUSÃO

14. A Comissão tenciona adoptar uma posição favorável relativamente ao acordo notificado, em conformidade com o disposto no artigo 85º do Tratado CE e no artigo 53º do Acordo do EEE; antes de o fazer, no entanto, convida todos os interessados a apresentarem as suas observações, no prazo de 30 dias a contar da publicação da presente comunicação, enviando-as, com a referência IV/C-3/36.494 — EACEM, para o seguinte endereço:

Comissão Europeia  
Direcção-Geral da Concorrência (DG IV)  
Direcção C — Informação, Comunicação e Multi-média  
Rue de la Loi/Wetstraat 200  
B-1049 Bruxelas.

**Autorização de auxílios estatais em aplicação dos artigos 92º e 93º do Tratado CE**

**Casos relativamente aos quais a Comissão não levantou objecções**

**N 475/96 — Áustria**

(98/C 12/03)

(Texto relevante para efeitos do EEE)

Resumo da decisão da Comissão de não levantar objecções relativamente ao projecto do Governo austríaco de atribuir auxílios ao desenvolvimento regional, à protecção do ambiente, à formação e à investigação e desenvolvimento, a favor da empresa BMW, Steyr:

«Por carta de 7 de Junho de 1996, o vosso Governo notificou à Comissão a sua intenção de atribuir auxílios ao desenvolvimento regional, à protecção do ambiente, à formação, bem como à investigação e desenvolvimento a favor da empresa BMW Motoren AG para a sua fábrica de motores (fabrico e montagem) em Steyr (Alta Áustria).

Através de carta datada de 17 de Julho de 1996, a Comissão solicitou informações complementares. Os vossos serviços responderam parcialmente através de carta datada de 27 de Setembro de 1996, tendo dado informações adicionais no decurso de uma visita às instalações da fábrica de Steyr em 23 de Outubro de 1996.

Através de carta de 5 de Novembro de 1996, a Comissão solicitou dados adicionais para prosseguir os seus trabalhos e chamou a atenção dos vossos serviços para diversas modalidades de aplicação dos enquadramentos comunitários. Os vossos serviços responderam em 9 de Dezembro de 1996.

Através de carta datada de 21 de Janeiro de 1997, a Comissão colocou novas questões. A 7 de Março de 1997 realizou-se uma reunião entre representantes da BMW, os vossos serviços e a Comissão. Por último, os vossos serviços enviaram-nos uma notificação definitiva em 22 de Abril de 1997.

A zona de Steyr-Kirchdorf na Alta Áustria pertence a uma região que recebe assistência ao abrigo da alínea c) do nº 3 do artigo 92º do Tratado CE, podendo ser-lhe concedidos auxílios regionais até um montante de 23 % do equivalente de subvenção bruto (ou até 15 % do equivalente de subvenção líquido).

O beneficiário do projecto é a empresa BMW Motoren AG, de Steyr, uma filial a 100 % da BMW Österreich Holding GmbH que, por sua vez, é filial da BMW AG München. O seu volume de negócios atingiu 14,4 mil milhões de xelins austríacos (ATS) em 1995, com uma força laboral constituída por 2 272 empregados a tempo inteiro e temporários. No final do ano de 1996, o número de efectivos era de 2 328. De acordo com dados da BMW, a empresa contribui indirectamente para o emprego de 2 500 pessoas. O grupo BMW representava em 1995, juntamente com a Rover, cerca de 1,1 milhão de veículos produzidos, 1116 000 assalariados e um volume de negócios de 46 mil milhões de marcos alemães. O objecto social da empresa BMW Motoren AG de Steyr é o

desenvolvimento, o fabrico e a comercialização de motores a gasolina e a gasóleo. Em 1995, foram produzidos 419 000 motores, dos quais 262 000 de quatro cilindros e 137 000 de seis cilindros, correspondendo a 315 000 motores a gasolina e 104 000 motores a gasóleo, que representam cerca de 60 % do conjunto da produção do grupo BMW. Em 1996, foram produzidos 440 000 motores. O sector abrangido pelo projecto de auxílio é, pois, o do fabrico de motores para veículos automóveis. Este projecto, designado “Fase V”, faz parte de uma série de acções levadas a cabo pela BMW em Steyr de há alguns anos a esta parte e deverá prolongar-se pelo período 1996-2000. A Fase IV, que abrangeu o período 1993-1996, tinha sido notificada em 1994 e foi aprovada pelo Órgão de Fiscalização da EFTA numa decisão publicada no *Jornal Oficial das Comunidades Europeias* C 250 de 8 de Setembro 1994. As acções podem, pois, ser alvo de uma sobreposição parcial; no entanto, devido à contabilidade analítica da BMW, está excluída a hipótese de confusão entre os projectos levados a cabo em cada uma das fases.

O projecto notificado deverá permitir ao grupo BMW continuar a construção de um centro de desenvolvimento técnico no domínio dos motores a gasóleo na fábrica de Steyr. Os trabalhos a realizar abrangem sobretudo a redução das emissões poluentes e da minimização de consumos. Além disso, a BMW deseja modernizar e alargar as suas capacidades de produção de motores a gasolina e a gasóleo, para fazer face em particular às necessidades crescentes da fábrica de montagem da BMW em Sparntanburg (EUA) e da Rover.

De acordo com a notificação, deverão ser concretizados os seguintes investimentos e auxílios:

*(em milhões de xelins austríacos)*

	Custo do projecto	Auxílios
I&D	[. . .]	76,6
Protecção do ambiente	18	4,5
Formação	89	20,0
Inovação	229	15,8
Investimento regional	2 229	228,8
Total	[. . .]	345,7

Os auxílios notificados fundamentam-se no nº 1 da alínea 1b) da Garantiegesetz (lei sobre as garantias) de 1977, nas “Allgemeine Richtlinien für die Förderung aus Landesmitteln” (orientações gerais relativas aos auxílios

[. . .] Segredo comercial.

concedidos pelo Land) e numa decisão de co-financiamento do conselho municipal de Steyr (“Gemeinderatsbeschluss”). A vossa carta de 9 de Dezembro de 1996 indica que as autoridades comunais ainda não adoptaram oficialmente a base e o valor do auxílio, na pendência de uma decisão da Comissão. A título de precaução, o montante notificado corresponde ao valor máximo que poderia ser atribuído pela cidade.

A notificação, tal como completada pela carta de 22 de Abril de 1997 prevê auxílios destinados à investigação industrial e ao desenvolvimento pré-concorrencial bem como a investimentos em equipamentos destinados a investigação no centro de desenvolvimento dos motores a gasóleo. Os vossos serviços indicaram por diversas vezes que os objectivos do programa de I & D deveriam permitir ultrapassar significativamente as normas europeias obrigatórias em matéria de emissões poluentes causadas por gases de escape. Além disso, especificam que só são elegíveis para auxílios as actividades das fases de investigação industrial e de desenvolvimento pré-concorrencial que preencham o critério de adicionalidade exigido pelo enquadramento comunitário dos auxílios estatais à I & D.

As actividades de investigação industrial concentram-se na preparação dos sucessores dos motores a gasóleo M 45/57 que, por sua vez, beneficiam dos investimentos da fase V, bem como no desenvolvimento de sistemas de minimização de consumos.

O elemento de investigação aplicada contido no desenvolvimento pré-concorrencial consiste em trabalhos relacionados com o catalisador LNC (“Lean NO<sub>x</sub> Catalyst”). O centro de desenvolvimento de motores a gasóleo, único no género no grupo BMW, será dotado de bancos de ensaio novos e com melhores resultados que permitirão a realização de análises dinâmicas dos níveis de emissão dos gases de escape e de arranque a frio. Os investimentos necessários estão directamente ligados aos trabalhos de investigação, mas o seu montante elegível está limitado ao período de amortização correspondente à duração dos projectos realizados pelo construtor na Fase V.

Por último, os vossos serviços consideram que uma parte do desenvolvimento de produtos não objecto de auxílio nos termos da notificação constitui uma actividade de desenvolvimento pré-concorrencial. Não foi solicitado qualquer auxílio por razões orçamentais, uma vez que o projecto tal como notificado consome a totalidade dos créditos disponíveis.

No decurso da Fase V do projecto, estão previstos diferentes programas de formação. Os auxílios notificados abrangem uma parte dos custos da formação de aprendizes da fábrica, subvencionada a 50 %, e uma parte da formação prática destinada a cerca de 1 500 assalariados da fábrica, com uma intensidade de auxílio de 25 %. Os salários dos aprendizes não beneficiam de qualquer subvenção.

Os investimentos regionais associados à “Fase V” do projecto representam um total de 2 229 milhões de ATS e dividem-se em quatro categorias (em milhões de ATS):

Descrição	Investimentos
Construção de novas linhas de fabrico e de montagem destinadas aos motores diesel M 47/57 de injeção directa	1 703
Modernização das linhas de fabrico de árvores de cames e bielas para o motor de 4 cilindros a gasolina; fabrico de acordo com as normas UE-3	144
Modernização do fabrico do motor de 6 cilindros a gasolina; preparação segundo as normas UE-3 e LEV (EUA)	343
Diversas medidas estruturais	39
Total	2 229

Na carta de 9 de Dezembro de 1996, os vossos serviços fizeram a seguinte distinção relativamente aos subprojectos em questão (em milhões de ATS):

Investimentos móveis não inovadores	1 611
Investimentos imóveis não inovadores	618
Total	2 229

Nenhum dos investimentos é simultaneamente móvel e inovador. Os elementos de modernização foram excluídos da parte móvel.

Os auxílios notificados pelos vossos serviços através da carta de 22 de Abril de 1997 elevam-se a 228,8 milhões de ATS. Uma vez que só os investimentos móveis são elegíveis para receber auxílios regionais, o equivalente de subvenção bruto é de 14,2 %.

Os custos totais dos projectos relacionados com inovações elevam-se a 229 milhões de ATS mas, de acordo com uma análise efectuada pelos vossos serviços, apenas 130 milhões de ATS dos investimentos correspondem a verdadeiras inovações técnicas a nível europeu, aos quais há que acrescentar despesas de engenharia de 28 milhões de ATS.

O projecto compreende ainda a realização de acções que visam uma melhor protecção do ambiente. Os investimentos relativos ao período previsto elevam-se a 18 milhões de ATS, mas geram economias no valor de 3 milhões de ATS. Trata-se essencialmente de um processo de rebarbagem não química.

Dado que as subvenções previstas a favor de uma determinada empresa deveriam ser financiadas pelo Estado ou por créditos públicos, constituem auxílios estatais.

Os auxílios previstos destinam-se a uma empresa que exerce a sua actividade no domínio do fabrico de motores para veículos automóveis e, portanto, no sector automóvel na acepção do enquadramento comunitário dos

auxílios estatais no sector dos veículos automóveis<sup>(1)</sup>. Além disso, o custo total do projecto que irá beneficiar do auxílio eleva-se a 17 milhões de ecus ([...] milhões de ATS correspondem a [...] milhões de ecus, de acordo com a taxa de câmbio mensal do ecu à data da notificação [Junho de 1996]).

O regime do auxílio previsto no nº 1 do artigo 1b) da *Garantiegesetz* de 1997 foi aprovado pela EFTA em 28 de Dezembro de 1994, com a ressalva de que cada dossier de auxílio deverá ser notificado individualmente, o que aconteceu no presente caso. Os auxílios concedidos ao abrigo do regime das “*Allgemeine Richtlinien für die Förderung aus Landesmitteln*” do Land da Alta Áustria deverão ser objecto de uma notificação *ad hoc*. De acordo com as Autoridades austríacas, a subvenção prevista pelo município de Steyr constitui igualmente um auxílio *ad hoc* que deverá ser notificado à Comissão.

Ao notificarem os auxílios previstos para o projecto da BMW em Steyr, a título do enquadramento comunitário relativo aos auxílios estatais ao sector automóvel, os vossos serviços cumprem as disposições contidas no nº 3 do artigo 93º do Tratado CE.

Relativamente às actividades notificadas no domínio da investigação e do desenvolvimento são aplicáveis as seguintes intensidades de auxílio: 50 % para a investigação industrial e 27,7 % em média (ponderada) para o desenvolvimento pré-concorrencial. As acções no domínio do desenvolvimento de produtos não recebem qualquer auxílio.

Os auxílios previstos no domínio da formação totalizam um montante elegível de 59 milhões de ATS, excluindo as despesas ligadas aos salários dos aprendizes que não podem ser subvencionadas. As intensidades propostas elevam-se a 50 % para a formação de aprendizes e a 25 % para a formação aplicada relativa aos postos de trabalho. A intensidade ponderada é de 33,9 %.

Os vossos serviços previram um auxílio cuja intensidade é de 10 % para os investimentos no domínio da inovação.

A intensidade do auxílio regional referida pelos vossos serviços eleva-se a 14,2 % em equivalente de subvenção bruto. Na sua avaliação, a Comissão tomou em consideração o valor actualizado dos auxílios a pagar, a saber, 202,8 milhões de ATS para um valor nominal de 228,8 milhões de ATS. Tendo em conta os investimentos elegíveis para auxílios regionais, a intensidade do auxílio actualizada é de 13,3 %, numa região em que, à partida, a intensidade máxima autorizada é de 23 % ESB.

Os investimentos destinados à protecção do ambiente permitem melhorar sensivelmente a protecção do ambiente nos domínios em que não existem normas legislativas. A intensidade nominal do auxílio está fixada em 30 %.

Os auxílios previstos pelos vossos serviços a favor da BMW preenchem os requisitos previstos no nº 1 do artigo 92º do Tratado CE e no nº 1 do artigo 61º do Acordo EEE. Com efeito, os auxílios notificados, que representam uma parte não negligenciável do financiamento do projecto, ameaçam falsear a concorrência na União favorecendo a BMW relativamente a outras empresas que não beneficiam de auxílios. Além disso, o mercado dos motores para veículos automóveis caracteriza-se por trocas comerciais substanciais entre os Estados-membros.

O nº 2 do artigo 92º refere determinados tipos de auxílios compatíveis com o Tratado CE. Tendo em conta a natureza, a situação geográfica e os objectivos dos auxílios em questão, não pode ser aplicado ao projecto qualquer número do referido artigo.

A fim de poder verificar a compatibilidade dos auxílios previstos com o mercado comum ao abrigo de uma das derrogações previstas no nº 3 do artigo 92º do Tratado CE, a notificação deve ser examinada à luz do enquadramento comunitário dos auxílios estatais no sector dos veículos automóveis e de acordo com os critérios de apreciação da Comissão em função dos objectivos a atingir, a saber:

- para a investigação e o desenvolvimento, de acordo com o enquadramento comunitário dos auxílios estatais à investigação e ao desenvolvimento<sup>(2)</sup>,
- para a formação profissional, de acordo com o enquadramento comunitário dos auxílios estatais no sector dos veículos automóveis,
- para o desenvolvimento regional, de acordo com os critérios estabelecidos para os auxílios com finalidade regional, de acordo com os quais se verifica se a intensidade do auxílio proposta é adequada às desvantagens regionais identificadas pelo beneficiário do auxílio, através de uma análise custo/benefício para os investimentos móveis,
- para os investimentos inovadores, de acordo com o enquadramento comunitário dos auxílios estatais no sector dos veículos automóveis,
- para a protecção do ambiente, de acordo com o enquadramento comunitário dos auxílios estatais a favor do ambiente<sup>(3)</sup>.

No enquadramento comunitário dos auxílios estatais no sector dos veículos automóveis, a Comissão adopta uma posição favorável relativamente aos auxílios à I & D. De acordo com o enquadramento dos auxílios estatais à I & D, há que distinguir em especial entre a investigação de base, a investigação industrial e as actividades de desenvolvimento pré-concorrenciais, recordando que quanto mais próxima a fase de I & D estiver do mercado, mais o auxílio representa um risco de distorção de concorrência.

<sup>(1)</sup> JO C 123 de 18.5.1989, JO C 36 de 10.2.1993 e JO C 284 de 28.10.1995 (última revisão).

<sup>(2)</sup> JO C 45 de 17.2.1996, p. 5.

<sup>(3)</sup> JO C 72 de 10.3.1994.

Em conformidade com os pontos 5.3 e 5.5 do enquadramento dos auxílios estatais à I & D, as intensidades dos auxílios brutos aceitáveis para a investigação industrial e o desenvolvimento pré-concorrencial elevam-se, respectivamente, a 50 % e 25 % dos custos elegíveis.

Os auxílios ao projecto em questão representam uma intensidade bruta (ESB) de 50 % para a investigação industrial e de 30 %, 25 % ou 0 % para o que os vossos serviços designam por actividades de desenvolvimento pré-concorrencial.

De acordo com o ponto 5.10.2 do enquadramento dos auxílios estatais à I & D, no caso de o projecto de investigação se realizar numa região abrangida pela alínea c) do n.º 3 do artigo 92.º do Tratado CE, é possível uma majoração de cinco pontos percentuais no limite das intensidades fixadas no ponto 5.10.6. A zona de Steyr está classificada como zona assistida a título da alínea c) do n.º 3 do artigo 92.º Consequentemente, as intensidades máximas admissíveis elevam-se a 55 % para a investigação industrial e a 30 % no caso do desenvolvimento pré-concorrencial. Os limites máximos indicados no ponto 5.10.6. são respeitados. As intensidades propostas admissíveis estão, consequentemente, em conformidade com as disposições do enquadramento comunitário dos auxílios estatais à I & D.

No que diz respeito aos auxílios à investigação industrial, os custos elegíveis estão em conformidade com o anexo II ao enquadramento comunitário dos auxílios à I & D. Após uma análise pormenorizada de cada elemento dos subprojectos notificados como investigação industrial, a Comissão, com a assistência dos seus peritos independentes, chegou à conclusão de que se enquadram na definição do referido enquadramento, uma vez que se trata de investigação criteriosamente organizada que visa a realização de progressos significativos no estágio da técnica de cada subprojecto.

Relativamente aos auxílios ao desenvolvimento pré-concorrencial (anteriormente investigação aplicada), os custos elegíveis estão igualmente em conformidade com o anexo II do enquadramento dos auxílios estatais à I & D. Por desenvolvimento pré-concorrencial, a Comissão entende a concretização dos resultados da investigação industrial num plano, num esquema ou num desenho para produtos, processos ou serviços novos, modificados ou melhorados, quer se destinem a ser vendidos ou utilizados, incluindo a criação de um primeiro protótipo não destinado à comercialização. As informações comunicadas pelos vossos serviços na carta de 9 de Dezembro de 1996 e completadas aquando da visita a Bruxelas em 7 de Março de 1997, provam que os subprojectos referidos na notificação permitem a concretização dos resultados de investigações anteriores em produtos e processos novos, e até à criação de um protótipo não utilizável para fins comerciais.

Os custos elegíveis dos investimentos no centro de desenvolvimento estão igualmente em conformidade com o

anexo II do enquadramento comunitário dos auxílios à I & D. No entanto, certos equipamentos têm uma duração de vida superior à duração do projecto. Consequentemente, a Comissão considera que só as amortizações relativas ao período de execução da Fase V dos trabalhos de I & D são compatíveis com o Tratado CE. Os investimentos no centro de desenvolvimento, num montante de 130 milhões de ATS, estão directamente ligados aos projectos de investigação industrial e de desenvolvimento pré-concorrencial descritos anteriormente.

Os vossos serviços afirmaram por diversas vezes que, em sua opinião, uma parte do desenvolvimento de produtos correspondia na prática a desenvolvimento pré-concorrencial, sem, no entanto, explicarem em pormenor esta afirmação. Acrescentaram que não fora prevista qualquer subvenção unicamente por razões orçamentais. A Comissão considera que as actividades descritas sob a designação "Produktentwicklung" (desenvolvimento de produtos) na medida em que visam essencialmente a adaptação de novos motores [...] a veículos, representam trabalhos de natureza pré-concorrencial. Estes trabalhos ultrapassaram a fase de desenvolvimento pré-concorrencial e de projectos-piloto ou de demonstração. Como consequência, não podem ser atribuídos auxílios a essas actividades de desenvolvimento de produtos em conformidade com o enquadramento dos auxílios estatais à I & D. Além disso, a Comissão considera que as actividades concorrenciais desenvolvidas em Steyr, no decurso da Fase V, não representam elementos de inovação, dado que constituem uma sequência lógica das actividades de desenvolvimento pré-concorrencial levadas a cabo no decurso da Fase IV. Os vossos serviços nunca afirmaram que as actividades concorrenciais continham certos elementos de inovação.

Nos termos do ponto 6.1 do enquadramento dos auxílios estatais à I & D, o auxílio estatal deverá constituir um incentivo à empresa para a realização de actividades suplementares de investigação e desenvolvimento, a acrescentar às que esta desenvolve normalmente no quadro das suas actividades quotidianas.

De acordo com as informações comunicadas pelos vossos serviços, os efectivos e os custos afectados ao centro de desenvolvimento (CD) de Steyr vão aumentar de maneira significativa entre 1995 (fim da Fase IV) e 1997 (Fase V) [...]. Em termos de percentagem do volume de negócios para os motores a gasóleo, os custos atribuíveis à I & D passam assim a [...].

A vossa carta de 22 de Abril de 1997 descreve pormenorizadamente todos os projectos executados pelo grupo BMW em Steyr em matéria de I & D. De acordo com os seus peritos independentes, a Comissão considera que os projectos que têm uma ligação directa e exclusiva com a adaptação às normas UE-3 foram retirados da base elegível, dado não preencherem o critério da adicionalidade. As actividades relativas ao aperfeiçoamento dos compostos leves (16 milhões de ATS) e à adaptação aos [...] motores a gasóleo tendo em vista a execução de um sistema de consumo mínimo [...] (11 milhões de ATS),

ainda que contribuam de maneira indirecta para uma redução dos poluentes emitidos pelos gases de escape, têm um impacto que excede a simples adaptação às normas UE-3, dado que deverão igualmente permitir a redução do peso e o consumo dos veículos automóveis. A BMW não tem qualquer obrigação de fazer investigação deste tipo, mas desenvolve-a no quadro das suas actividades quotidianas no domínio da I & D.

Além disso, o ponto 6.2 do enquadramento comunitário dos auxílios estatais à I & D especifica que um projecto de auxílio poderá igualmente ser aceite se contribuir para a realização de um projecto de investigação que, na ausência de auxílios, seria menos ambicioso. Ora está bem claro que o desenvolvimento do catalisador LNC ("Lean NO<sub>x</sub> Catalyst"), num valor de 106 milhões de ATS não tem por único objectivo ultrapassar as normas EU-3, mas também antecipar de forma significativa os próximos objectivos antipoluição. Daí que a Comissão conclua que a BMW não poderia realizar o seu projecto de desenvolvimento pré-concorrencial de forma tão ambiciosa sem auxílios estatais. Resta assinalar por último que os trabalhos realizados pela BMW representam riscos específicos,

dada a sua natureza muito ambiciosa, uma vez que é provável que determinados subprojectos que beneficiam de auxílios não cheguem a resultados concretos, susceptíveis de ser utilizados na indústria automóvel.

Por consequência, a Comissão considera que as acções de I & D realizadas pela BMW a título da investigação industrial e do verdadeiro desenvolvimento pré-concorrencial preenchem o critério de incentivo previsto no ponto 6 do enquadramento dos auxílios estatais à I & D.

O quadro que se segue faz uma recapitulação por categoria dos auxílios compatíveis em matéria de I & D; para simplificar, foi utilizada a repartição apresentada pela BMW, ainda que não corresponda ao actual enquadramento dos auxílios estatais à investigação e desenvolvimento. A investigação aplicada e os investimentos relativos ao centro de desenvolvimento o fazem parte das actividades de desenvolvimento pré-concorrenciais. O desenvolvimento de produtos compreende, de acordo com a Comissão, actividades concorrenciais que não podem ser objecto de qualquer subvenção a título da I & D.

(em milhões de xelins austríacos)

Descrição	Custos de projecto	Base elegível	Intensidade do auxílio	Auxílio compatível
Investigação industrial	47	27	50 %	13,5
Investigação aplicada	186	106	25 %	26,5
Investimento no centro de desenvolvimento	130	122	30 %	36,6
Desenvolvimento de produtos	[. . .]	0	0 %	0
Total	[. . .]	255	30 %	76,6

Os auxílios à I & D, que ascendem a 76,6 milhões de ATS, podem beneficiar das derrogações previstas na alínea c) do n.º 3 do artigo 92.º do Tratado CE, e na alínea c) do n.º 3 do artigo 61.º do Acordo EEE, dado que estão em conformidade com a política da Comissão em matéria de auxílios à I & D e ao sector dos veículos automóveis.

A Comissão adopta uma atitude geralmente favorável relativamente aos programas de formação, reciclagem e reconversão profissionais. Os auxílios previstos para estes programas devem, contudo, ser examinados a fim de garantir que não irão servir unicamente para reduzir os custos que as empresas deveriam normalmente suportar. A Comissão assegura em especial que as medidas de formação profissional previstas correspondam a modificações realmente qualitativas das qualificações exigidas à mão-de-obra e abrangam uma parte importante do pessoal, de forma a que se possa supor que tais medidas se destinam a preservar postos de trabalho e a criar outros novos para as pessoas ameaçadas de desemprego.

As informações comunicadas pelos vossos serviços, especialmente as informações contidas nas cartas de 9 de Dezembro de 1996 e 22 de Abril de 1997, permitem concluir que a formação prevista a) conduz a uma melhoria real das qualificações da mão-de-obra, conforme demonstrado pelo programa de formação apresentado à Comissão, e b) abrange uma parte importante do pessoal das instalações de Steyr, dado que 1 500 assalariados (num total de 2 200 aproximadamente) irão receber uma formação profissional complementar.

Os salários das pessoas em formação foram justamente excluídos da massa elegível e os custos incorridos foram repartidos em função da natureza da formação: 21 milhões de ATS para a formação de aprendizes e 38 milhões de ATS para a formação aplicada. A Comissão verificou que os programas de formação correspondiam às qualificações descritas.

A Comissão atribui, em geral, relativamente ao sector automóvel, uma intensidade de auxílio de 50 % para a formação de aprendizes, e uma intensidade de auxílio de 25 % para a formação prática.

*(em milhões de xelins austríacos)*

Descrição	Custos do projecto	Base elegível	Intensidade do auxílio	Auxílio correspondente
Formação de aprendizes	21	21	50 %	10,5
Formação prática	38	38	25 %	9,5
Salário dos aprendizes	30	0	0 %	0
Total	89	59	34 %	20,0

Por conseguinte, os auxílios à formação no valor de 20 milhões de ATS notificados pelas vossas autoridades são compatíveis com o Tratado CE.

A Comissão reconhece que o alargamento das instalações industriais existentes nas regiões desfavorecidas pode contribuir para o desenvolvimento regional. É por esse motivo que a Comissão tem uma atitude geralmente favorável relativamente aos auxílios ao investimento atribuídos para melhorar as desvantagens estruturais que afectam as regiões desfavorecidas da Comunidade. Ao avaliar os projectos de auxílios regionais, a Comissão deve ter a possibilidade de confrontar as vantagens a nível do desenvolvimento regional (tais como a contribuição para um desenvolvimento duradouro da região através da criação ou da salvaguarda de postos de trabalho estáveis e a existência de ligações com a economia local e comunitária) com as consequências prejudiciais eventuais para o sector em geral (tais como a criação ou a manutenção de uma sobrecapacidade importante). A avaliação em questão não tem por objectivo negar o contributo essencial dos auxílios regionais para a coesão a nível comunitário, mas garantir que outros elementos que possam ter interesse para a Comunidade, tais como o desenvolvimento do sector a nível comunitário, sejam também tomados em consideração.

O projecto de investimento vai permitir salvaguardar cerca de 250 postos de trabalho (número de postos de trabalho nas oficinas móveis) num efectivo total de cerca de 2 300 pessoas relativamente à fábrica de Steyr. Além disso, a Fase V contribui para garantir a viabilidade económica das instalações durante alguns anos. Os investimentos da BMW participam assim de forma significativa no desenvolvimento económico da região assistida. A Comissão conclui, assim, que os auxílios previstos para o co-financiamento deste projecto irão facilitar o desenvolvimento da região de Steyr.

Os custos notificados pelas vossas autoridades, no âmbito dos investimentos móveis, podem beneficiar de auxílios regionais de acordo com o enquadramento comunitário.

Os investimentos em questão dizem essencialmente respeito a novos produtos associados a um crescimento da produção devido, principalmente, a fornecimentos suplementares à Rover e à fábrica de Spartanburg (EUA). Os elementos de modernização dos produtos existentes

foram retirados, pois foram considerados como não móveis.

Aquando da análise dos auxílios regionais à indústria automóvel, a Comissão tem por prática habitual o seguinte procedimento<sup>(4)</sup>:

- Em primeiro lugar verifica se é, ou não, possível atribuir um auxílio regional, isto é, se a região em causa é susceptível de receber auxílios de acordo com o direito comunitário (geralmente, ao abrigo de um regime de auxílio existente) e se o investidor pode escolher outro local para o seu projecto a fim de demonstrar a necessidade do auxílio pela mobilidade do projecto.
- Seguidamente, a Comissão assegura-se, relativamente aos elementos móveis do projecto, de que a medida de auxílio prevista esteja adaptada aos problemas regionais para cuja resolução deverá contribuir. É então aplicado o método comprovado da análise custos/benefícios. Através da comparação dos custos que o investidor deverá suportar para realizar o seu projecto na região em questão com os custos que uma região central não assistida deveria suportar, são determinadas as desvantagens específicas à região em causa. A prática constante da Comissão até à data consistiu em aceitar todos os auxílios regionais que sejam, pelo menos, equivalentes às desvantagens regionais associadas ao investimento efectuado na região assistida.
- Em terceiro lugar, examina, se for caso disso, a questão da possibilidade de atribuição de complementos de auxílio “top-ups”). Trata-se de aumentos de intensidade do auxílio que devem constituir um incentivo suplementar para o investidor investir na região em causa. Estes complementos são geralmente autorizados, salvo se o investimento vier agravar problemas de capacidade no sector em questão. Nesse caso, o auxílio fica estritamente limitado à compensação líquida das desvantagens regionais.

<sup>(4)</sup> Ver por exemplo os casos Ford/VW, JO C 257 de 3.10.1991; Opel Eisenach, JO C 43 de 16.2.1993, p. 14; Fiat Mezzogiorno, JO C 37 de 11.2.1993, p. 15; Jaguar, JO C 201 de 23.7.1994, p. 4; FASA Renault, JO C 267 de 14.10.1995, p. 13; Ford Genk, JO C 5 de 10.1.1996, p. 5; VW Sachsen, JO L 308 de 29.11.1996, p. 46.

— A soma dos montantes determinados no decurso das duas últimas etapas equivale ao montante total do auxílio que a Comissão pode autorizar. Este montante é geralmente actualizado e expresso em percentagem dos investimentos que podem beneficiar de subvenções, a fim de poder ser comparado com o equivalente de subvenção bruto.

Este processo foi explicado aos representantes do grupo BMW aquando da visita dos representantes da Comissão a Steyr, em 23 de Outubro de 1996.

A fábrica BMW em Steyr está situada na zona de Steyr-Kirchdorf, na Alta Áustria, região assistida a título da alínea c) do n.º 3 do artigo 92.º do Tratado CE. Se for caso disso, poderão ser autorizados auxílios regionais até 23 % do equivalente de subvenção bruto. Se os auxílios regionais notificados pelas vossas autoridades forem acumulados, o equivalente de subvenção bruto totaliza 14,2 % (ou 13,3 % em valor actualizado), sendo assim inferior ao limite máximo.

Para demonstrar a necessidade do auxílio regional, as vossas autoridades tiveram que provar a mobilidade do projecto, isto é, tiveram que demonstrar que existe uma alternativa economicamente viável para a implantação do projecto ou de subpartes desse projecto. Com efeito, se nenhum outro local industrial, novo ou já existente, fosse susceptível, no âmbito do grupo em questão, de acolher o investimento previsto, a empresa seria forçada a executar o seu projecto na única fábrica de acolhimento possível, mesmo na ausência de auxílio. No entanto, e se for caso disso, as partes não móveis de um investimento regional podem receber um auxílio à inovação.

É por esse motivo que os vossos serviços classificaram os investimentos nas seguintes categorias: móveis, não móveis mas inovadores, nem móveis nem inovadores. Nenhum subprojecto móvel foi apresentado como inovador pelas Autoridades austríacas. Os investimentos que não forem nem móveis nem inovadores não poderão ser objecto de subvenções.

No caso da BMW em Steyr, afigura-se que uma parte dos investimentos não é obviamente móvel, pois não teria sido técnica e financeiramente realista prever a implantação fora de Steyr. Conforme explicado na vossa carta de 9 de Dezembro de 1996, existem cinco subprojectos, representando um investimento de 618 milhões de ATS, que são considerados como não móveis: modernização da instalações existentes de fabrico de motores a gasóleo (por exemplo, as destinadas aos *carters*), investimento associado aos motores de quatro cilindros a gasolina, dois programas relativos aos motores de seis cilindros a gasolina [...] e uma medida estrutural (novo sistema de incentivos). Os outros subprojectos são móveis; poderiam ser também realizados em Regensburg, Munique ou Landshut. Estes elementos foram confirmados pelos peritos independentes da Comissão (PLI-Price Waterhouse).

As instalações de Regensburg, que pertencem ao mesmo grupo automóvel e que estão situadas numa zona não elegível para auxílios regionais, foram escolhidas como local de comparação pela BMW, com o acordo da Comissão, dado que é em Regensburg que o projecto seria

mais fácil de realizar. A Comissão verificou igualmente que Regensburg, Landshut e Munique são cidades da Baviera. Na sua opinião, a melhor forma de comparar os custos resultantes das deficiências estruturais da região assistida de Steyr-Kirchdorf é através da comparação com um projecto idêntico numa região não assistida da União.

A Comissão solicitou seguidamente a peritos independentes a realização de uma análise custos/benefícios pormenorizada para avaliar os custos suplementares líquidos que resultariam de uma implantação de oficinas móveis do projecto em Steyr em vez de em Regensburg. Tais custos adicionais poderão ter a sua origem tanto nos investimentos como nos encargos suplementares de exploração no decurso dos três primeiros anos de funcionamento (fase de aprendizagem e de aumento de cadências)<sup>(\*)</sup>. No presente caso, a desvantagem verificada pela Comissão e pelos seus peritos independentes está associada aos custos de investimento, dado que a zona de Regensburg dispõe de infra-estruturas que se adaptam melhor à realização do projecto do que a fábrica de Steyr. Por outro lado, o custo da mão-de-obra é menos elevado aqui do que em Regensburg. Esta vantagem traduz-se numa redução das desvantagens associadas aos investimentos. Os resultados finais mostram que o nível actualizado das desvantagens se eleva a 14,2 % dos investimentos.

Dado que a percentagem actualizada das desvantagens relativamente aos investimentos (14,2 %) é superior à intensidade actualizada do auxílio (13,3 %), não é necessário um complemento do auxílio.

Assim, e dado que a intensidade dos auxílios previstos não ultrapassa o índice de desvantagem regional e como, por consequência, o projecto apenas tem um efeito limitado no sector, a Comissão considera que o auxílio regional em questão é compatível com o Tratado a título da alínea c) do n.º 3 do artigo 92.º

De acordo com o enquadramento comunitário dos auxílios estatais no sector dos veículos automóveis, a Comissão adoptará uma atitude de firmeza relativamente aos auxílios à modernização e à inovação. Em particular, está estabelecido que os projectos de auxílio à inovação serão examinados de forma a que seja possível determinar se dizem realmente respeito à introdução a nível comunitário de produtos ou processos verdadeiramente inovadores.

De acordo com as vossas cartas datadas de 9 de Dezembro de 1996 e 22 de Abril de 1997, os vossos serviços especificam que estão previstos auxílios para financiar investimentos materiais destinados a apoiar o esforço de inovação da BMW. Trata-se dos seguintes três projectos: processo de ruptura, ensaio a frio de motores de seis cilindros a gasolina e sistema integrado de gestão da produção, num montante total de 130 milhões de ATS.

(\*) A avaliação das desvantagens regionais realizada pela Comissão fundamenta-se em dados comunicados pela BMW e por fontes independentes.

A Comissão solicitou aos seus peritos independentes que analisassem os elementos técnicos do projecto, considerados como inovadores pelas vossas autoridades e que os comparassem com o estado actual da técnica na indústria automóvel europeia. Os peritos concluíram que a parte referente ao “sistema integrado de gestão da produção”, que corresponde a investimentos de 69 milhões de ATS, se fundamenta em técnicas inovadoras; além disso, o objectivo deste subprojecto consiste expressamente em comunicar os resultados dos trabalhos ao conjunto dos parceiros da SAP. No que diz respeito aos instrumentos de ensaio a frio dos motores de seis cilindros a gasolina, devido à novidade que tais ensaios representam e aos riscos inerentes ao projecto, a Comissão aceita igualmente a existência de um carácter inovador. Por último, a ruptura de bielas de aço perfurado a laser constitui uma verdadeira inovação, dado que o processo permite o tratamento de peças de aço não fundidas, como o fazem vários construtores. Esta mudança de materiais representa um aperfeiçoamento significativo do processo. Cada um dos investimentos acima referidos representa custos de engenharia ou de desenvolvimento (28 milhões de ATS). A intensidade de auxílio prevista para casos de inovação é, no máximo, de 10 %.

(em milhões de xelins austríacos)

Descrição	Investimento elegível	Intensidade do auxílio (*)	Auxílio correspondente
Processo de ruptura	19	10 %	1,9
— Ensaio a frio	42	10 %	4,2
— Sistema de gestão produção	69	10 %	6,9
Engenharia	28	10 %	2,8
Total	158	10 %	15,8

(\*) A intensidade do auxílio à inovação está limitada a 10 % de acordo com a prática da Comissão; ver MCC Swatch, JO C 391 de 28.12.1996, p. 11.

Para efeitos de inovação, auxílios ao desenvolvimento no valor de 15,8 milhões de ATS são compatíveis com o Tratado CE ao abrigo das derrogações previstas na alínea c) do n.º 3 do artigo 92.º do Tratado CE e da alínea c) do n.º 3 do artigo 61.º do Acordo EEE.

De acordo com o enquadramento comunitário dos auxílios estatais no sector dos veículos automóveis, o fabrico de veículos menos poluentes e económicos em termos de energia constitui igualmente um imperativo de base consignado no direito comunitário relativamente à indústria automóvel, devendo portanto ser financiado pelas próprias empresas. No entanto, os auxílios destinados a combater a poluição em geral, por exemplo, os que forem atribuídos nas condições previstas pelo enquadramento comunitário dos auxílios estatais a favor do ambiente, poderão continuar a ser atribuídos no âmbito dos regimes em vigor.

No que diz respeito aos auxílios aos investimentos destinados a reduzir ou a eliminar as poluições e os agentes poluidores ou a adaptar os métodos de produção tendo em vista uma melhor protecção do ambiente, o enquadramento comunitário dos auxílios estatais a favor do ambiente (\*) prevê que os custos elegíveis deverão limitar-se estritamente aos custos suplementares necessários para alcançar os objectivos de protecção do ambiente. Deverão ser excluídos os custos de investimento gerais não abrangidos pela protecção do ambiente.

Os auxílios aos investimentos destinados a ultrapassar os limites das normas obrigatórias em matéria de protecção do ambiente são susceptíveis, de acordo com o enquadramento, de obter uma intensidade de auxílio máxima de 30 % dos custos elegíveis. No domínio em que nenhuma norma obrigatória ou qualquer outra imposição legal obrigue as empresas a proteger o ambiente, as que efectuarem investimentos para melhorar nitidamente os seus resultados no plano da protecção do ambiente ou para se alinharem pelas empresas de outros Estados-membros onde existam normas obrigatórias, poderão beneficiar de auxílios em condições de proporcionalidade idênticas às que são concedidas para a superação das normas, isto é, até a uma intensidade máxima de 30 % brutos dos custos de investimento elegíveis.

Neste contexto, a Comissão encarregou os seus peritos independentes de avaliar se:

- os custos dos investimentos destinados à protecção do ambiente não contêm despesas de carácter geral,
- os melhoramentos esperados permitem atingir ou ultrapassar as normas obrigatórias, nacionais ou comunitárias.

As conclusões dos peritos independentes mostram que, na ausência de normas obrigatórias, o investimento projectado permite um melhoramento significativo da protecção do ambiente.

No entanto, o enquadramento dos auxílios estatais a favor do ambiente especifica que há que tomar em consideração as economias de custos resultantes do projecto do investidor (?). Estes elementos deverão ser deduzidos dos custos suplementares nominais para obter os custos suplementares líquidos, também designados por custos admissíveis. Este ponto foi explicado aos vossos representantes e à BMW aquando da reunião de 7 de Março de 1997 em Bruxelas. Na carta de 22 de Abril de 1997, é efectuada uma avaliação do valor líquido desses

(\*) JO C 72 de 10.3.1994, p. 3.

(?) O documento de trabalho da DG IV relativo à revisão deste enquadramento, apresentado na reunião multilateral de 15 de Janeiro de 1997, também insiste em que “qualquer redução dos custos ou qualquer outra vantagem conseguida pelo investidor devido ao seu investimento, deverá ser devidamente contabilizada”.

investimentos em 15 milhões de ATS, tendo em conta as economias realizadas para uma duração de utilização das instalações de sete anos [...]. Na sequência de uma análise aprofundada, a Comissão e os seus peritos independentes consideram que esta avaliação é satisfatória e que demonstra, além disso, o carácter de necessidade do auxílio, dado que as economias de exploração não chegam para rentabilizar o investimento. Os custos elegíveis elevam-se conseqüentemente a 15 milhões de ATS com uma intensidade de auxílio máxima de 30 %.

Assim, a Comissão considera que os auxílios estatais à protecção do ambiente previstos pelos vossos serviços na notificação relativa à BMW Steyr, que ascendem a 4,5 milhões de ATS, são compatíveis com as condições de aplicação estabelecidas pelo enquadramento comunitário na matéria.

Dado que os custos elegíveis, a intensidade dos auxílios assim como o respeito dos critérios definidos nos enquadramentos pertinentes estão em conformidade com a política da Comissão em matéria de auxílios estatais, cabe concluir que os auxílios em questão não alteram as con-

dições das trocas comerciais de forma contrária ao interesse comum, podendo pois beneficiar das derrogações previstas na alínea c) do n.º 3 do artigo 92.º do Tratado CE, e da alínea c) do n.º 3 do artigo 61.º do Tratado EEE.

Refira-se que os terceiros que demonstrem um interesse legítimo poderão obter uma cópia da presente carta. Convidamos pois Vossas Excelências a darem a conhecer à Comissão num prazo de sete dias a contar da recepção da presente, se consideram que esta carta contém informações sensíveis que não desejem ver divulgadas e explicar os respectivos motivos. Se a Comissão não receber quaisquer observações no prazo indicado, considerará que Vossas Excelências estão de acordo com a publicação do texto integral da presente carta. A vossa opinião deverá ser-lhe transmitida por carta registada ou por telex cópia a enviar para o seguinte endereço:

Comissão Europeia  
Rue de la Loi/Wetstraat 200  
B-1049 Bruxelas»

---

**Comunicação da Comissão em aplicação do artigo 3.º do Regulamento (CE) n.º 544/97 da Comissão, de 25 de Março de 1997, que instaura um certificado de origem para o alho importado de países terceiros (Cumprimento por parte destes países de certas formalidades a título da cooperação administrativa em matéria de justificação da origem do referido produto)**

(98/C 12/04)

Em aplicação do artigo 3.º do Regulamento (CE) da Comissão n.º 544/97 <sup>(1)</sup>, a Comissão informa os importadores e as administrações interessadas que o Irão comunicou à Comissão Europeia os espécimes dos cunhos dos carimbos utilizados pelas autoridades iranianas, bem como os nomes e os endereços dessas autoridades encarregadas de emitir e receber os pedidos de controlo *a posteriori* dos certificados de origem. Estas obrigações foram cumpridas em 5 de Novembro de 1997.

---

<sup>(1)</sup> JO L 84 de 26.3.1997, p. 8.

**Notificação prévia de uma operação de concentração****(Processo IV/M.1087 — Promodès/Simago)**

(98/C 12/05)

**(Texto relevante para efeitos do EEE)**

1. A Comissão recebeu, em 8 de Janeiro de 1998, uma notificação de um projecto de concentração, nos termos do artigo 4º do Regulamento (CEE) nº 4064/89 do Conselho <sup>(1)</sup>, através da qual a empresa Promodès (França) adquire, na acepção do nº 1, alínea b), artigo 3º do referido regulamento, o controlo da empresa Simago (Espanha) mediante aquisição de acções.
2. As actividades das empresas envolvidas são:
  - Promodès: distribuição a retalho de produtos de consumo geral através de lojas *self-service*, distribuição grossista a profissionais de produtos alimentares e não alimentares,
  - Simago: venda a retalho de produtos de consumo geral via lojas *self-service*.
3. Após uma análise preliminar, a Comissão considera que a operação de concentração notificada pode encontrar-se abrangida pelo âmbito de aplicação do Regulamento (CEE) nº 4064/89. Contudo, a Comissão reserva-se a faculdade de tomar uma decisão final sobre este ponto.
4. A Comissão solicita aos terceiros interessados que lhe apresentem as observações que entenderem sobre o projecto de concentração em causa.

As observações devem ser recebidas pela Comissão, o mais tardar, 10 dias após a data da publicação da presente comunicação. Podem ser enviadas por telefax ou pelo correio, e devem mencionar o número de processo IV/M.1087 — Promodès/Simago, para o seguinte endereço:

Comissão Europeia  
Direcção-Geral da Concorrência (DG IV)  
Direcção B — *Task Force* Concentrações  
Avenue de Cortenberg/Kortenberglaan 150  
B-1040 Bruxelas  
[telefax: (32-2) 296 43 01/296 72 44].

---

<sup>(1)</sup> JO L 395 de 30.12.1989, p. 1, e  
JO L 257 de 21.9.1990, p. 13 (rectificação).

**Notificação prévia de uma operação de concentração**  
**(Processo IV/M.1085 — Promodès/Catteau)**

(98/C 12/06)

(Texto relevante para efeitos do EEE)

1. A Comissão recebeu, em 8 de Janeiro de 1998, uma notificação de um projecto de concentração, nos termos do artigo 4º do Regulamento (CEE) nº 4064/89 do Conselho <sup>(1)</sup>, através da qual o grupo Promodès (França) adquire, na acepção do nº 1, alínea b), do artigo 3º do referido regulamento, o controlo da sociedade *holding* Cheshunt France, a qual é proprietária na integralidade da empresa francesa Établissements Catteau (Catteau), mediante aquisição de acções.
2. As actividades das empresas envolvidas são:
  - Promodès: distribuição a retalho de produtos de consumo geral através de lojas *self-service*, distribuição grossista a profissionais de produtos alimentares e não alimentares,
  - Catteau: venda a retalho de produtos de consumo geral via lojas *self-service*.
3. Após uma análise preliminar, a Comissão considera que a operação de concentração notificada pode encontrar-se abrangida pelo âmbito de aplicação do Regulamento (CEE) nº 4064/89. Contudo, a Comissão reserva-se a faculdade de tomar uma decisão final sobre este ponto.
4. A Comissão solicita aos terceiros interessados que lhe apresentem as observações que entenderem sobre o projecto de concentração em causa.

As observações devem ser recebidas pela Comissão, o mais tardar, 10 dias após a data da publicação da presente comunicação. Podem ser enviadas por telefax ou pelo correio, e devem mencionar o número de processo IV/M.1085 — Promodès/Catteau, para o seguinte endereço:

Comissão Europeia  
Direcção-Geral da Concorrência (DG IV)  
Direcção B — *Task Force* Concentrações  
Avenue de Cortenberg/Kortenberglaan 150  
B-1040 Bruxelas  
[telefax: (32-2) 296 43 01/296 72 44].

---

<sup>(1)</sup> JO L 395 de 30.12.1989, p. 1, e  
JO L 257 de 21.9.1990, p. 13 (rectificação).