II

(Actos aprovados ao abrigo dos Tratados CE/Euratom cuja publicação não é obrigatória)

DECISÕES

COMISSÃO

DECISÃO DA COMISSÃO

de 21 de Outubro de 2008

relativa ao auxílio estatal C 9/07 (ex N 608/06) que a Espanha tenciona conceder à Industria de Turbo Propulsores

[notificada com o número C(2008) 6011]

(Apenas faz fé o texto em língua espanhola)

(Texto relevante para efeitos do EEE)

(2009/179/CE)

A COMISSÃO DAS COMUNIDADES EUROPEIAS,

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

Tendo em conta o Acordo sobre o Espaço Económico Europeu, nomeadamente o n.º 1, alínea a), do artigo 62.º,

Após ter convidado as partes interessadas a apresentaram as suas observações, nos termos das referidas disposições ([1]),

Tendo em conta essas observações,

Considerando o seguinte:

1. PROCEDIMENTO

(1) Por carta de 11 de Setembro de 2006, a Espanha notificou à Comissão a medida relativa a um auxílio estatal que tenciona conceder à Industria de Turbo Propulsores.

(2) Por carta de 21 de Março de 2007, a Comissão notificou à Espanha a sua decisão de dar início ao procedimento previsto no n.º 2 do artigo 88.º do Tratado CE relativamente a essa medida.

(3) A decisão da Comissão de início do procedimento foi publicada no *Jornal Oficial da União Europeia* ([2]). A Comissão convidou os terceiros interessados a apresentarem as suas observações sobre a medida em causa.

(4) As autoridades espanholas apresentaram as suas observações em 4 de Junho de 2007.

(5) Por carta de 13 de Junho de 2007, o beneficiário do auxílio, a Industria de Turbo Propulsores (a seguir designada ITP), apresentou as suas observações.

(6) Por carta de 13 de Junho de 2007, a Rolls-Royce (a seguir designada RR), que na decisão de início do procedimento figurava como beneficiário potencial de um auxílio indirecto, apresentou as suas observações.

(7) Por carta de 19 de Junho de 2007, a Comissão transmitiu estas observações a Espanha, que apresentou os seus comentários em 12 de Julho de 2007.

([1]) JO C 108 de 12.5.2007, p. 18.

([2]) Ver nota n.º 1.

(8) A Comissão solicitou informações adicionais às partes no presente processo por cartas enviadas em 19 de Dezembro de 2007, respectivamente a Espanha, à ITP e à RR.

(9) A ITP respondeu por carta de 25 de Fevereiro de 2008.

(10) As autoridades espanholas responderam por carta de 29 de Fevereiro de 2008.

(11) A RR respondeu por carta de 5 de Março de 2008.

(12) Em 12 de Março de 2008, a Comissão transmitiu à Espanha as informações que tinha recebido da ITP e da RR. As autoridades espanholas apresentaram as suas observações em 9 de Abril de 2008.

(13) Por carta de 26 de Junho de 2008, a Comissão solicitou a Espanha informações adicionais.

(14) As autoridades espanholas responderam por carta de 17 de Julho de 2008. Posteriormente, em 7 de Agosto de 2008, a Espanha enviou uma versão revista dessa carta.

(15) Por último, por carta de 18 de Setembro de 2008, as autoridades espanholas apresentaram um cálculo definitivo do montante do auxílio, juntamente com os calendários modificados dos pagamentos e dos reembolsos.

2. **OBJECTIVO DA MEDIDA**

(16) As autoridades espanholas pretendem conceder um auxílio à empresa ITP no âmbito da sua participação no motor Trent 1000, que a RR está a desenvolver para o avião Boeing B 787. O projecto teve início em 2005 e finalizará em 2009.

(17) O beneficiário do auxílio é a ITP, uma empresa que fabrica motores aeronáuticos situada em Espanha. A sede principal situa-se numa zona assistida do País Basco. As restantes instalações que possui nos arredores de Madrid também estão situadas numa região assistida [n.º 3, alínea c), do artigo 87.º do Tratado].

(18) A ITP é uma grande empresa, uma vez que as suas vendas totais ascenderam, em 2006, a cerca de 439 milhões de EUR, o número de trabalhadores da ITP e das suas filiais é de cerca de 2 400 pessoas e as suas acções são propriedade da Sener Aeronáutica (53,125 %) e da Rolls-Royce (46,875 %).

(19) A ITP é um fabricante de motores para o sector aeroespacial. As suas actividades centram-se na concepção, investigação e desenvolvimento, fabrico, montagem e testes de motores aeronáuticos e turbinas de gás. A empresa, que foi criada em 1991, participou no desenvolvimento de outros motores do sector militar como o EJ200 para o *Eurofighter Typhoon* e do sector civil, como o Trent 500 e o Trent 900. Recebeu auxílios no âmbito destes dois últimos programas ([3]).

(20) A medida notificada prevê um auxílio às actividades de investigação e desenvolvimento («I&D») levadas a efeito pela ITP para o desenvolvimento do motor Trent 1000. Além do Trent 1000, o avião B787 será equipado com outro motor, denominado GenX, que a General Electric está a desenvolver com outros parceiros.

(21) O Trent 1000 está a ser desenvolvido pela RR e seus parceiros de risco (RRSP) que incluem, além da ITP, as seguintes empresas: Mitsubishi Heavy Industries, Kawasaki Heavy Industries, Goodrich, Hamilton Sundstrand e Carlton Forge. O Trent 1000 recebeu o seu certificado de aeronavegabilidade em 7 de Agosto de 2007. No entanto, a sua entrada em serviço foi adiada em consequência dos grandes atrasos que está a sofrer o próprio avião em relação ao calendário inicialmente previsto.

(22) A ITP participa no projecto Trent 1000 na qualidade de RRSP com uma participação de 11 %. Em 28 de Setembro de 2004, foi assinado um memorando de acordo com a RR. O contrato final de partilha de riscos (RRSA) foi assinado pelas duas empresas em 15 de Julho de 2005.

(23) O investimento total da ITP no projecto ascende a […] (*) EUR, divididos da seguinte forma: […] EUR para custos de I&D; mais de […] EUR destinados a investimentos industriais para o fabrico da turbina e […] EUR para outros custos (IT, certificação, transportes, etc.).

(24) A ITP está encarregada de desenvolver a turbina de baixa pressão para o novo motor. Os ambiciosos objectivos tecnológicos que a RR fixou para desenvolver esta turbina são: redução do custo de aquisição em […] %; redução no tempo de concepção em […] %; redução do peso em […] %; redução do nível de ruído em […] dB.

([3]) Respectivamente, os processos C 38/01 e N 165/03.
(*) Segredo comercial.

(25) Para alcançar estes objectivos, as actividades de I&D a realizar pela ITP terão de enfrentar vários desafios:

— novos materiais e processos: para alguns componentes serão utilizados pela primeira vez novos materiais, o que exigirá novos processos,

— tecnologia mecânica: a ITP desenvolverá um novo sistema de juntas, optimizará o ajustamento e melhorará a estrutura,

— aerodinâmica: novo desenho de perfis,

— tecnologia e métodos: o prazo para a concepção deste motor reduzido em um ano relativamente aos motores anteriores; para que a RR cumpra este requisito, a ITP deve introduzir as ferramentas adequadas para os cálculos iterativos.

3. DÚVIDAS SUSCITADAS NA DECISÃO DE INÍCIO DO PROCEDIMENTO

(26) A Comissão decidiu dar início ao procedimento, em primeiro lugar, porque não dispunha de informações suficientes relativamente à decisão de auxílio (as autoridades espanholas notificaram apenas a segunda fracção). Mesmo após dois pedidos, as informações [4] relativas ao auxílio concedido foram consideradas insuficientes.

(27) Em segundo lugar, a Comissão tinha dúvidas ou carecia de informações, ou ambas, coisas, em relação a diversas questões:

— era necessário demonstrar a deficiência do mercado,

— não estava demonstrado o efeito de incentivo,

— existiam dúvidas relativamente à classificação das actividades entre as categorias de I&D e sobre a elegibilidade dos custos,

— existiam dúvidas sobre o instrumento de auxílio e a intensidade do auxílio,

— existiam dúvidas sobre a aplicação do prémio regional,

— existiam dúvidas sobre a aplicação do prémio relativo à cooperação internacional,

— possibilidade de um auxílio indirecto à RR,

— existiam dúvidas sobre o mercado de referência e a repercussão sobre a concorrência.

(28) Considerando as incertezas sobre os factos e o número de dúvidas suscitadas, a decisão definirá, em primeiro lugar, o seu âmbito de aplicação, especialmente em relação ao processo de tomada de decisão (e a abordagem em duas fases adoptada pelas autoridades espanholas). Posteriormente, analisará a existência de auxílio e clarificará as regras aplicadas, a fim de apreciar a compatibilidade da medida. Por último, a decisão esclarecerá todas as dúvidas referidas na decisão de início do procedimento.

(29) Para evitar repetições e facilitar a leitura, para cada questão serão apresentados os elementos obtidos durante a investigação, incluindo as observações apresentadas pelas autoridades espanholas e as partes.

4. UM AUXÍLIO ÚNICO EM DUAS FRACÇÕES

(30) Em primeiro lugar, na decisão de início do procedimento, a Comissão duvidava do alcance da medida notificada e especialmente se o auxílio objecto da análise se limitava ao auxílio notificado ou se incluía também um empréstimo que a Espanha tinha já concedido à ITP para o mesmo projecto, no âmbito de um regime de auxílios já existente.

(31) A ITP solicitou o auxílio em termos genéricos, em Junho de 2004, mediante uma primeira carta dirigida ao Ministério da Indústria, Turismo e Comércio (a seguir designado «Ministério»). Em 29 de Setembro de 2004, a ITP apresentou um pedido formal de auxílio para a sua participação no programa Trent 1000, num montante estimado de 40 milhões de EUR.

(32) As autoridades espanholas concederam o seu apoio ao projecto em duas fracções, que permitiam ao organismo público CDTI conceder um empréstimo à ITP.

[4] Cartas da Comissão de 10 de Outubro de 2006 e de 30 de Novembro de 2006.

(33) A decisão relativa à primeira fracção foi adoptada pelo CDTI em 30 de Novembro de 2005 e cobria os custos desse ano. A primeira fracção consistia num empréstimo sem juros, com base num regime existente ([5]), num montante de 9 milhões de EUR.

(34) A decisão relativa à segunda fracção foi adoptada pelo CDTI em 26 de Junho de 2006 e cobria os restantes custos. A segunda fracção era também um empréstimo sem juros, embora o seu reembolso parecesse depender das vendas do motor. Esta fracção corresponde ao auxílio notificado à Comissão pelas autoridades espanholas em 11 de Setembro de 2006, num montante estabelecido inicialmente em 27 850 000 EUR.

(35) As autoridades espanholas explicaram que esta abordagem em duas fases se deve às mudanças sofridas pela administração pública durante este período relativamente ao organismo competente para processar os elevados auxílios de I&D no sector aeronáutico. De facto, como indicaram as autoridades espanholas, disponibilizando designadamente actas de várias reuniões, essas competências transitaram do Ministério para o CDTI e esta transferência decorreu durante um longo período de tempo.

(36) As autoridades espanholas explicaram que em 2005 o CDTI só pôde conceder um primeiro empréstimo relativamente reduzido. Quando a transferência de competências ficou concluída, o CDTI tomou a decisão de conceder a segunda parte do empréstimo, que foi (a medida) notificada por Espanha.

(37) Não existe documentação interna do Ministério ou do CDTI anterior à medida notificada, o que confirmaria de maneira clara e precisa a intenção do Governo de apoiar o projecto. Por outro lado, na documentação apresentada pelas autoridades espanholas é possível encontrar numerosas referências ao projecto e à sua importância para a economia espanhola.

(38) Além disso, convém salientar que não existe qualquer carta do Governo à ITP em que se confirme a intenção de conceder o auxílio, embora sejam feitas algumas referências indirectas a um regime de apoio aos motores aeronáuticos ([6]) em que é explicitamente referido o B787. Esse regime estaria baseado em processos anteriormente autorizados pela Comissão ([7]). Segundo as autoridades espanholas, a decisão adoptada pelo CDTI em 2005 deve ser considerada como a confirmação, para a ITP, da intenção do Estado espanhol de prestar auxílios a todo o projecto.

(39) Por último, as autoridades espanholas alegam que a ITP tinha expectativas legítimas de receber o auxílio, porque entretanto o CDTI tinha concedido um auxílio à ITP que cobria as despesas do projecto relativas a 2005. Este auxílio não foi notificado à Comissão por se basear num regime de auxílios autorizado e ser inferior aos limiares de notificação individual.

(40) Com base na documentação apresentada e tendo especialmente em conta as mudanças nas competências administrativas, a Comissão chega à conclusão de que se deve considerar que os dois empréstimos constituem duas componentes do mesmo auxílio.

(41) A Comissão assinala que as autoridades espanholas reconhecem ter cometido um erro ao notificar apenas o segundo empréstimo e que neste caso o montante total dos dois empréstimos deveria ser avaliado pela Comissão.

(42) Os auxílios individuais aos projectos de I&D podem ser concedidos numa base *ad hoc* ou no âmbito de um regime de auxílios autorizado. No capítulo 7 do Enquadramento comunitário dos auxílios estatais à investigação e desenvolvimento e à inovação (enquadramento I&D&I) são estabelecidos os critérios de apreciação dos auxílios individuais.

(43) No âmbito desses critérios, não se permite que um Estado-Membro divida artificialmente o auxílio em várias partes, uma vez que dessa maneira seriam facilmente contornados os limiares de notificação e as regras relativas à apreciação aprofundada de casos complexos. Aceitar que os Estados-Membros fraccionem os projectos significaria abdicar do princípio segundo o qual o controlo da Comissão se deve concentrar nos casos mais susceptíveis de provocar distorções da concorrência.

(44) De qualquer forma, a Comissão não pode aceitar que a ITP tivesse expectativas legítimas de receber um auxílio. Devido às limitadas competências do CDTI, não se pode considerar que um auxílio concedido por este organismo constitua uma promessa por parte do Estado de conceder um montante de auxílio mais elevado. As negociações entre o CDTI e a ITP, realizadas antes da decisão de concessão definitiva, indicam que, embora as autoridades espanholas se tenham manifestado a favor do apoio ao projecto, a ITP não tinha expectativas legítimas de receber um determinado montante de auxílio. Por último, a ITP não estava autorizada a receber a totalidade do auxílio antes da adopção efectiva da decisão relativa à segunda fracção.

(45) Tendo em conta a situação excepcional criada pelas mudanças verificadas na administração pública espanhola durante o processo de concessão, a Comissão conclui que os dois empréstimos são fracções do mesmo auxílio e que deveriam ter sido notificados simultaneamente pelas autoridades espanholas. Consequentemente, a decisão é adoptada em relação ao montante total dos dois empréstimos.

([5]) Segundo as autoridades espanholas, o regime gerido pelo CDTI estava em vigor antes da adesão de Espanha à Comunidade Europeia em 1986.

([6]) Também deve referir-se que a ITP é o único fabricante espanhol neste sector.

([7]) C 38/01 e N 165/03.

(46) A Comissão salienta igualmente que o processo de apreciação da concessão do auxílio teria sido facilitado se as autoridades espanholas tivessem confirmado inicialmente à ITP a sua intenção de conceder o auxílio, sem dar necessariamente numa primeira fase informações relativas ao montante e às condições. Esta carta de intenções, com a necessária referência à cláusula suspensiva ligada à obrigação de notificar o auxílio à Comissão, teria contribuído para a apreciação do caso, especialmente no que respeita ao efeito de incentivo do auxílio ([8]).

5. **EXISTÊNCIA DE AUXÍLIO**

(47) Como se indica na decisão de início do procedimento, a medida objecto de apreciação é abrangida pelo âmbito de aplicação do n.º 1 do artigo 87.º do Tratado. Nenhuma das partes pôs em causa esta conclusão.

(48) As autoridades espanholas notificaram a medida como auxílio estatal. A medida é constituída por recursos públicos, geridos no presente caso por um organismo público, no âmbito de um regime de auxílios. Tal como é mencionado no seu sítio internet ([9]), o CDTI é uma entidade pública espanhola dependente do Ministério da Indústria, Turismo e Comércio cujo objectivo é contribuir para a melhoria do nível tecnológico das empresas espanholas. A medida tem um beneficiário, o grupo ITP, que recebe uma vantagem. As actividades da ITP desenvolvem-se num sector em que existe um intenso comércio entre os Estados-Membros e o projecto refere-se a um produto em que participam vários parceiros internacionais. Por conseguinte, confirmou-se o efeito sobre o comércio e a medida deve ser considerada um auxílio estatal nos termos do n.º 1 do artigo 87.º do Tratado.

6. **COMPATIBILIDADE**

(49) A Comissão apreciou a medida nos termos do n.º 3, alínea c), do artigo 87.º do Tratado, especialmente com base nas disposições relativas aos auxílios de I&D, que, desde 1 de Janeiro de 2007, constam do Enquadramento comunitário dos auxílios estatais à investigação e desenvolvimento e à inovação ([10]) (a seguir «Enquadramento I&D&I»).

(50) Como se indica na decisão de início do procedimento, a Comissão avaliou o auxílio nos termos do Enquadramento I&D&I porque no seu ponto 10.3 este estabelece claramente que «a Comissão aplicará o presente enquadramento a todos os projectos de auxílios notificados relativamente aos quais deva tomar uma decisão após a publicação do enquadramento no Jornal Oficial, mesmo em relação aos projectos notificados antes da sua publicação».

(51) No âmbito da análise da notificação, a Comissão enviou dois pedidos de informações ([11]) que levantavam uma série de questões. Nestas cartas, a Comissão indicava claramente que a disposição relativa ao *consecutio legis* do Enquadramento I&D&I (ponto 10.3 acima referido) estabelece que a Comissão deve avaliar o caso baseando-se nas normas vigentes no momento da decisão.

(52) Além disso, na segunda carta de 28 de Novembro de 2006, a Comissão indicou que este projecto poderia exigir o início do procedimento previsto no n.º 2 do artigo 88.º do Tratado.

(53) As autoridades espanholas solicitaram à Comissão que apreciasse o caso em conformidade com o Enquadramento de I&D de 1996, que se encontrava em vigor no momento da notificação, uma vez que a medida tinha sido notificada em 11 de Setembro de 2006 e a ITP tinha solicitado o auxílio em 2004.

(54) Fazendo referência à jurisprudência *Graphischer Maschinenbau* ([12]), as autoridades espanholas alegam que, se tivessem concedido o auxílio ilegalmente, seria aplicável o Enquadramento de I&D de 1996. Tendo em conta que, na opinião das autoridades espanholas, o Enquadramento I&D&I, em vigor desde 1 de Janeiro de 2007, é mais restritivo que o Enquadramento de I&D de 1996, ao aplicar as novas regras a Comissão penalizaria o Estado-Membro que notificou o auxílio.

(55) A Comissão informa que, na sua opinião, o argumento das autoridades espanholas é irrelevante e que esta jurisprudência não é aplicável no presente caso porque o Enquadramento I&D&I indica claramente no seu ponto 10.3 as regras a aplicar pela Comissão na apreciação dos processos.

(56) Por outro lado, a Comissão considera que o argumento das autoridades espanholas de que o Enquadramento I&D&I é mais restritivo, é erróneo. As disposições relativas à apreciação de casos individuais que implicam elevados montantes de auxílio exigem simplesmente uma descrição pormenorizada dos diversos aspectos do auxílio, sem esquecer os seus efeitos positivos. Não se pode considerar que seja mais restritivo o facto de o nível de pormenor ser superior. Pelo contrário, a Comissão considera que os aspectos principais das regras não foram alterados ou foram-no apenas ligeiramente: definição das actividades de I&D, custos elegíveis, intensidades do auxílio, etc.

(57) Nas suas observações, as autoridades espanholas também afirmam que, tendo a Comissão indicado na sua carta que podia ter dúvidas, devia ter dado início ao procedimento imediatamente.

([8]) No ponto 38 das Orientações relativas aos auxílios estatais com finalidade regional (JO C 54 de 4.3.2006, p. 13) figura uma disposição similar que prevê que os Estados-Membros devem notificar ao beneficiário a sua intenção de conceder o auxílio mediante uma carta.

([9]) www.cdti.es

([10]) JO C 323 de 30.12.2006, p. 1.

([11]) Ver o n.º 1 da decisão de dar início ao procedimento.

([12]) Acórdão do Tribunal de Primeira Instancia de 14.5.2002, no processo T-126/99, *Graphischer Maschinenbau Gmbh/Comissão*. Colectânea 2002, p. II-02427.

(58) Contudo, a Comissão salienta que se tivesse adoptado antes uma decisão de início do procedimento não teria alterado as regras aplicáveis na decisão definitiva, uma vez que de qualquer forma estas seriam as vigentes no momento da decisão definitiva.

(59) De qualquer modo, as autoridades espanholas facultaram todas as informações necessárias exigidas no capítulo 7 do Enquadramento I&D&I para a apreciação dos grandes projectos individuais. Estas informações permitem à Comissão dispor de uma visão completa do caso.

7. DEFICIÊNCIA DO MERCADO

(60) Para apreciar correctamente o auxílio a um grande projecto de I&D é necessário examinar os objectivos da medida e em especial as deficiências do mercado que devem ser colmatadas.

(61) Em primeiro lugar, as autoridades espanholas indicaram na notificação que a medida pretende corrigir informação imperfeita e assimétrica, especialmente no que se refere a projectos a longo prazo e à ausência de financiamento privado num sector específico caracterizado por elevados riscos tecnológicos e uma rentabilidade a muito longo prazo. A Comissão reconheceu, em decisões anteriores ([13]), a existência desta deficiência do mercado em relação ao financiamento de grandes programas no sector aeroespacial.

(62) Em segundo lugar, as autoridades espanholas consideraram que o facto de as actividades de I&D serem efectuadas em regiões assistidas devia ser tido em conta ao apreciar a deficiência do mercado. As actividades de I&D em regiões menos desenvolvidas caracterizam-se por factores externos mais positivos e pela difusão do conhecimento, mas também por uma informação imperfeita e assimétrica.

(63) No entanto, o Enquadramento I&D&I estabelece, no seu ponto 7.3.1, que a Comissão tomará em consideração: «i) as desvantagens associadas ao carácter periférico e outras particularidades regionais, ii) os dados económicos específicos de natureza local, bem como as razões sociais e/ou históricas que explicam um reduzido nível da actividade de I&D&I em comparação com os dados médios relevantes e/ou a situação a nível nacional ou comunitário, consoante pertinente; e iii) quaisquer outros factores que indiciem um maior grau de deficiência do mercado.». Sem uma descrição baseada nestes elementos, a Comissão não estava em condições de confirmar a existência de desvantagens regionais neste caso.

([13]) Ver, por exemplo, as decisões da Comissão nos processos N 165/03 (Espanha, auxílio à ITP para o Trent 900), N 372/05 (França, auxílio à Snecma para o motor SaM 146), N 120/01 (Reino Unido, auxílio à Rolls Royce para o desenvolvimento dos motores Trent 600 e Trent 900) e, mais recentemente nos processos N 195/07 (Alemanha, auxílio à Rolls Royce Deutschland) e N 447/07 (França, auxílio à Turbomeca).

7.1. Assimetria da informação

(64) As autoridades espanholas facultaram argumentos adicionais para apoiar a existência de deficiências do mercado relacionadas com a existência de uma assimetria da informação.

(65) Em primeiro lugar, a Espanha recordou o modelo empresarial específico do desenvolvimento de motores aeronáuticos. Salientou que, uma vez que o investimento antecipado é muito importante e que durante um longo período não se registam benefícios (o fluxo de tesouraria do projecto só começa a ser positivo de forma estável decorridos [> 10] anos; em termos cumulados, começa a ser positivo a partir dos [> 15] anos), os projectos são partilhados entre vários parceiros com o objectivo de reduzir os riscos gerais.

(66) Em segundo lugar, na opinião das autoridades espanholas, para as empresas do sector a fonte de financiamento é o fluxo de tesouraria decorrente de projectos anteriores. Tendo em conta que os rendimentos procedentes de um projecto só são recebidos depois de decorrida uma década, visto que resultam mais da venda de peças sobresselentes que da venda inicial do motor, só as empresas que disponham de uma longa sucessão de programas podem financiar novos investimentos.

(67) Segundo as autoridades espanholas, a ITP é uma empresa relativamente jovem, uma vez que foi fundada em 1989. Deste modo, não poderá ainda beneficiar do fluxo de tesouraria positivo procedente de investimentos anteriores.

(68) Em terceiro lugar, a ITP facultou informações sobre as dificuldades com que se defrontou para reunir os fundos necessários para financiar o seu investimento no projecto. A ITP não apresentou qualquer carta específica de um banco a recusar a concessão de um pedido de financiamento, mas facultou uma troca de mensagens de correio electrónico entre intermediários financeiros e organizações sectoriais ([14]) que revela a inexistência de financiamento para este tipo de projectos por parte dos bancos.

(69) Como se referiu no ponto 61 e na nota 13, a Comissão reconheceu em várias ocasiões que o modelo empresarial específico do desenvolvimento de motores aeronáuticos se caracteriza pela assimetria da informação. Contudo, esta conclusão não significa que qualquer projecto do sector tenha de se defrontar com uma deficiência do mercado. É evidente que em diversas ocasiões várias empresas do sector puderam financiar projectos novos, quer pelos seus próprios meios quer recorrendo ao mercado financeiro. A Comissão deve analisar a presença de uma deficiência do mercado no caso em apreço.

([14]) Especialmente HEGAN, a plataforma basca do sector aeronáutico.

(70) No presente caso, como já foi referido na decisão de início do procedimento, os argumentos apresentados pelas autoridades espanholas relativamente à presença de uma deficiência do mercado foram considerados suficientes e a Comissão não manifestou nenhuma dúvida específica.

(71) Tendo em conta os novos elementos, incluindo as informações facultadas pela ITP, a Comissão está em condições de concluir que o presente caso se caracteriza por uma assimetria de informação. A Comissão refere que, no caso da ITP, a assimetria se deve em parte à fase de desenvolvimento da empresa, embora se comece a aproximar de uma fase em que poderá financiar novos projectos a partir dos rendimentos obtidos com projectos anteriores. Por outras palavras, a ITP está a chegar à situação em que o modelo empresarial de uma empresa que fabrica motores aeronáuticos pode funcionar normalmente.

(72) A Comissão pode, portanto, concluir que neste caso existe uma deficiência de mercado. Como se indicou na decisão de início do procedimento, a Comissão deve, assim, apreciar se uma desvantagem regional pode potenciar esta deficiência do mercado.

7.2. **Desvantagem regional**

(73) Na sua documentação, a Espanha apresentou uma série de argumentos em apoio da presença de uma desvantagem regional que aumentaria o grau de deficiência do mercado.

(74) Em primeiro lugar, as autoridades espanholas recordaram que a I&D contribui para os objectivos de Lisboa e que, no contexto do acordo relativo às Perspectivas Financeiras 2007-2013 ([15]), a Espanha recebeu uma dotação adicional de 2 000 milhões de EUR de fundos estruturais para aumentar as despesas com I&D&I. Na opinião das autoridades espanholas, esta dotação específica revela bem o atraso que o país regista no âmbito das actividades de I&D.

(75) Em segundo lugar, as autoridades espanholas recordam que as actividades de I&D do projecto objecto de apreciação serão realizadas em regiões assistidas abrangidas pelo âmbito de aplicação do n.º 3, alínea c), do artigo 87.º do Tratado ([16]).

(76) A Espanha também sublinhou que o desenvolvimento da ITP no País Basco contribuiria para o desenvolvimento regional numa região afectada pela reestruturação industrial (encerramento da indústria pesada).

(77) Além disso, na opinião das autoridades espanholas, o projecto contribui para o desenvolvimento de uma infra-estrutura científica (organismos de investigação), tecnológica (centros de testes) e educativa (escola de engenharia) na região.

(78) Por último, as autoridades espanholas consideram que o projecto contribui para o desenvolvimento de uma rede de subcontratantes com capacidade de trabalhar num domínio de ponta. Actualmente, a ITP só pode adquirir [< 50] % dos seus factores de produção em Espanha e pretende aumentar esta percentagem de forma significativa.

(79) Em conclusão, as autoridades espanholas alegam que a desvantagem regional e o efeito positivo do projecto a nível regional contribuem para a deficiência do mercado e deveriam ser considerados como tal pela Comissão.

(80) A Espanha acrescenta ainda que, se a Comissão não reconhecer esta desvantagem, estaria em contradição com a abordagem seguida no Enquadramento de I&D de 1996, que contemplava um prémio automático de 5 % para os projectos realizados em regiões assistidas abrangidas pelo âmbito de aplicação do n.º 3, alínea c), do artigo 87.º do Tratado [sendo o prémio de 10 % para as regiões abrangidas pelo n.º 3, alínea a), do artigo 87.º do Tratado].

(81) É certo que, em termos de despesas em I&D, as estatísticas revelam que Espanha se encontra atrasada em comparação com a média da UE. No entanto, a Comissão assinala que este não é *per se* um argumento suficiente para justificar um auxílio individual, tratando-se antes de um argumento que justificaria um abordagem mais horizontal a favor do fomento das actividades de I&D ([17]).

(82) Em segundo lugar, a Comissão assinala que o projecto de I&D se desenvolve em regiões assistidas. A Comissão refere também que, ao não incluir o prémio relativo aos auxílios regionais no Enquadramento I&D&I, contribuiu para orientar melhor os auxílios estatais para os projectos que promovem a eficiência económica. A Comissão reconheceu que os auxílios estatais podem contribuir para alcançar objectivos de equidade, como o desenvolvimento regional, ou objectivos de eficiência, como a eliminação das deficiências do mercado ([18]). Consequentemente, a Comissão procedeu à revisão das diferentes regras relativas aos auxílios estatais de forma coerente, harmonizando as condições de compatibilidade com o objectivo das medidas adoptadas pelos Estados ([19]).

([15]) Ponto 54 *bis* do documento 15931/05 do Conselho Europeu sobre as Perspectivas Financeiras 2007-2013.

([16]) Ver a Decisão da Comissão no processo N 626/06, sobre o mapa regional espanhol, adoptada em 20.12.2006.

([17]) Em 2007 e 2008, a Comissão aprovou vários regimes de auxílios a favor de actividades de I&D, notificados pelas autoridades espanholas.

([18]) Ver, por exemplo, o «Plano de acção no domínio dos auxílios estatais — Menos auxílios estatais e mais orientados: um roteiro para a reforma dos auxílios estatais 2005-2009», COM(2005) 107 final, adoptado pela Comissão em 7 de Junho de 2005.

([19]) Por conseguinte, não está previsto qualquer prémio regional no Regulamento (CE) n.º 800/2008 da Comissão, de 6 de Agosto de 2008, recentemente adoptado, que declara certas categorias de auxílios compatíveis com o mercado comum em aplicação dos artigos 87.º e 88.º do Tratado (Regulamento geral de isenção por categoria) (JO L 214 de 9.8.2008, p. 3).

(83) Em terceiro lugar, a Comissão refere o argumento apresentado pela Espanha relativo à necessidade de criar a infra-estrutura necessária nos domínios da investigação, tecnologia e educação. No entanto, no caso em apreço, as autoridades espanholas não demonstraram que o auxílio concedido a uma empresa determinada, a ITP, seja necessário para desenvolver a infra-estrutura do conhecimento. Além disso, a Comissão assinala que a medida que está a ser apreciada constitui um auxílio individual concedido a um único beneficiário. A sua incidência sobre a infra-estrutura acima mencionada só pode ser muito indirecta.

(84) Por último, a Comissão salienta que o auxílio pretende a contribuir para o desenvolvimento de uma rede de subcontratantes. Embora em termos de desenvolvimento regional estes objectivos sejam sem dúvida relevantes, numa perspectiva europeia mais ampla não é seguro que as infra-estruturas se multipliquem ou que passe a existir uma rede de subcontratantes em torno de cada grande empresa, especialmente num sector integrado como o aeronáutico. Num sector tão avançado e tecnologicamente especializado, em que os programas reúnem muitos parceiros de toda Europa e de todo o mundo, ainda que os benefícios de criar uma rede de subcontratantes em regiões assistidas não sejam óbvios, também é certo que o facto de [> 50] % dos factores de produção serem provenientes do estrangeiro é indicador de uma grande dependência dos parceiros internacionais e constitui, portanto, um factor de risco.

(85) A Comissão considera, por conseguinte, que a situação específica da zona assistida em que se desenvolve o projecto revela um grau de deficiência do mercado muito ligeiramente superior, especialmente no que se refere à existência de subcontratantes especializados em tecnologias de ponta que possam ser parceiros capazes de partilhar riscos.

7.3. **Conclusão sobre a deficiência do mercado**

(86) Baseando-se nestes argumentos, a Comissão conclui que existe uma deficiência do mercado no caso em apreço.

8. **EFEITO DE INCENTIVO**

(87) Tendo em conta os elementos de que dispunha nessa fase da investigação, na decisão de início do procedimento a Comissão manifestou dúvidas no que respeita ao efeito de incentivo do auxílio.

8.1. **Necessidade do auxílio**

(88) Em conformidade com o capítulo 6 do Enquadramento I&D&I, a Comissão deve verificar, em primeiro lugar, se o beneficiário apresentou o pedido de auxílio antes de dar início ao projecto I&D.

(89) Como também se referiu nos pontos 31 e seguintes, as autoridades espanholas indicaram que o auxílio foi solicitado pela ITP antes de dar início ao projecto, pelo que respeita o disposto no capítulo 6, segundo parágrafo, do Enquadramento I&D&I.

(90) Como se mencionou anteriormente, a Comissão tinha dúvidas relativamente ao processo de tomada de decisão e à notificação tardia. As informações prestadas pela Espanha permitem concluir que a medida notificada se refere a um único auxílio que foi concedido em duas fracções. Por conseguinte, a avaliação do efeito de incentivo deve ser efectuada para todo o auxílio.

(91) Em relação ao processo de tomada de decisão, a Comissão gostaria de sublinhar que as condições específicas do presente caso (mudança de competências, abordagem em duas fases e transição para as novas regras relativas aos auxílios estatais) tornam a sua apreciação peculiar.

(92) A Comissão assinala, em primeiro lugar, que de um modo geral duvida do efeito de incentivo de uma medida quando se adoptam várias decisões de concessão em relação a um único projecto. Também duvida do efeito de incentivo quando a decisão formal de conceder o auxílio é adoptada pelo Estado quando o projecto se encontra bastante avançado. No caso das actividades de I&D, é essencial que o auxílio se repercuta sobre o comportamento da empresa, induzindo um investimento mais importante ou mais rápido num projecto. Sem essa repercussão, o auxílio não teria qualquer efeito de incentivo e não seria necessário.

(93) Para poder ter esse tipo de influência, a concessão do auxílio deve ser decidida pelo Estado, quer formalmente, ainda que com uma cláusula suspensiva na pendência da necessária autorização, por parte da Comissão, relativa à compatibilidade do auxílio nos termos do n.º 3 do artigo 88.º do Tratado, quer mediante uma carta de intenções ([20]), que não daria origem a expectativas legítimas, mas seria suficientemente firme para indicar a vontade do Estado de conceder o seu apoio a um projecto.

(94) A Comissão refere igualmente que uma condição necessária para a compatibilidade do auxílio a favor de um projecto de I&D consiste no facto de ser notificado previamente, nos termos do disposto no n.º 3 do artigo 88.º do Tratado. Se o auxílio concedido for notificado quando o projecto beneficiário estiver próximo do seu termo, tal significa que o Estado não está convencido com o auxílio que tem a intenção de conceder ou que não está em condições de oferecer garantias em relação ao mesmo. Se, perante esta incerteza, a empresa é capaz de desenvolver o projecto e inclusivamente de o concluir, é provável que o auxílio não seja totalmente necessário para a própria empresa.

([20]) Ver também o ponto 31.

8.2. **Indicadores de base**

(95) Em conformidade com o capítulo 6 do Enquadramento I&D&I, a Comissão deve apreciar, sempre que se trate de medidas individuais, uma série de critérios que indicam o efeito de incentivo do auxílio e que dizem respeito ao aumento da dimensão, do âmbito ou do ritmo do projecto ou ao aumento do montante total afectado à I&D pelo beneficiário.

(96) Nas suas observações, as autoridades espanholas facultaram uma série de elementos factuais para demonstrar que os critérios de base acima mencionados se encontram preenchidos.

(97) Em primeiro lugar, segundo as autoridades espanholas, o auxílio era necessário para que a ITP fizesse um investimento equivalente a 12 % do projecto, o que implica um aumento da dimensão e do âmbito do projecto. Sem o auxílio, a ITP não teria podido realizar um investimento tão elevado ([21]).

(98) Em segundo lugar, as autoridades espanholas consideram que o auxílio permitiria aumentar o ritmo do projecto. A Espanha alega que o desenvolvimento do Trent 1000 exige muito menos tempo que o de outros motores anteriores.

(99) Em terceiro lugar, a Espanha assinala que os custos médios com pessoal de I&D da ITP (24 %) são superiores à média do sector (19 %). Por outro lado, nos últimos anos a ITP investiu muito em I&D, uma vez que o coeficiente entre I&D e o volume de negócios foi de 16 % em 2005, 26 % em 2006 e 22 % em 2007. A Espanha compara estes números com uma média europeia para o sector de 11 % em 2005 e 2006. As autoridades espanholas indicam que, sem o auxílio destinado ao Trent 1000, o rácio I&D/volume de negócios teria descido para […] % e para […] % em 2006 e 2007, respectivamente.

(100) A ITP facultou informações pormenorizadas relativamente aos seus efectivos. A este respeito, indica que, partindo da hipótese de que sem o auxílio não teria podido realizar o projecto, teria dificuldades para voltar a empregar os […] trabalhadores a tempo inteiro que têm colaborado no projecto. A ITP afirma que uma parte mínima poderia ser colocada em postos de trabalho de investigação e tecnologia, mas que teria dificuldades em manter os restantes investigadores. Segundo a ITP, a manutenção do elevado montante de despesas em I&D constitui já um indício de que o auxílio produziu um efeito de incentivo.

(101) A Comissão refere que a apreciação destes indicadores depende do cenário alternativo que se teria verificado sem o auxílio. Se o auxílio permitiu realmente à ITP lançar um projecto mais ambicioso, produziu um efeito de incentivo sobre o âmbito e a dimensão do projecto.

(102) A Comissão salienta contudo a ambiguidade dos números relativos às despesas com I&D. Embora a ITP realmente apresente níveis elevados de despesas com I&D comparados com os seus concorrentes no sector, é possível que tal se deva principalmente à falta de rendimentos procedentes de programas anteriores, como já se descreveu ([22]), e não tanto à intensidade das suas actividades de I&D. Por outro lado, a Comissão não pode aceitar que o facto de manter níveis constantes de despesas com I&D e pessoal demonstre que o auxílio tenha tido um efeito de incentivo. Pelo contrário, em circunstâncias normais, afigura-se que, se o auxílio não tivesse qualquer incidência sobre as despesas com I&D nem com o pessoal de I&D, tal significaria que o efeito do auxílio consiste mais em apoiar um projecto que substitui projectos anteriores já concluídos, do que em apoiar novas iniciativas do beneficiário.

(103) De qualquer forma, na apreciação de um auxílio individual a Comissão deve realizar uma análise pormenorizada das informações apresentadas pelo Estado-Membro e pelo beneficiário, para além dos indicadores de base antes mencionados.

8.3. **Opções alternativas**

(104) Na sua apreciação aprofundada do efeito de incentivo, a Comissão baseou-se no ponto 7.3.3 do Enquadramento I&D&I.

(105) A ITP transmitiu a exposição que apresentou perante o seu Conselho de Administração quando tomou a decisão de investir no projecto. A documentação revela que a empresa tinha considerado várias alternativas antes de negociar com a RR, com planos de actividade para cada alternativa, com e sem auxílio:

— […] % do motor (turbina de baixa pressão completa),

— […] % (turbina de baixa pressão menos NGV, pás guia de turbina),

— […] % (turbina de baixa pressão menos NGV e juntas),

— […] % (componente THB e disco). Neste caso, a ITP teria sido um simples subcontratante.

([21]) Este argumento é abordado mais pormenorizadamente no capítulo seguinte (ver o capítulo seguinte da decisão, pontos 104 e seguintes).

([22]) Trent 500 e Trent 900, objecto dos processos C 38/01 e N 165/03, respectivamente.

(106) Convém recordar que o projecto é o resultado final de uma negociação entre a ITP e a RR. É muito difícil imaginar qual teria sido o resultado dessa negociação na ausência do auxílio.

(107) De facto, ainda que a ITP dispusesse de alternativas, não se tratava de projectos realmente contrafactuais, uma vez que também dependiam da outra parte na negociação. Por outro lado, com base nos argumentos apresentados pela RR, afigura-se que esta não estava interessada numa pequena participação por parte da ITP (em torno de […] %), pois tal teria obrigado a RR a correr mais riscos, a levar a cabo algumas actividades directamente ou a encontrar outros parceiros.

(108) Além disso, embora os cálculos financeiros relativos ao projecto com e sem auxílio tenham sido apresentados ao conselho de Administração da ITP, parece que a disponibilidade de auxílio foi tida em conta na decisão adoptada pela ITP de realizar o projecto ([23]).

(109) Por último, com base nas análises realizadas pela ITP das diversas participações alternativas, afigura-se que a decisão foi essencialmente adoptada em função de uma série de factores qualitativos (resumidos nalguns diagramas SWOT), e não em função de factores quantitativos (como, por exemplo, a taxa interna de rentabilidade prevista, TIR), que também foram comunicados ao Conselho de Administração. Convém salientar que a TIR não é de modo algum elevada, comparativamente ao custo médio de capital de […] %. É provável que a TIR calculada a 25 e 50 anos demonstre que, sem o auxílio, o projecto não seria suficientemente rentável para que a empresa investisse nele. O reduzido nível da TIR final, inclusivamente com o auxílio, confirma também que, ao aceitar realizar o investimento com um rendimento previsto reduzido, o objectivo real da ITP era consolidar uma posição mais forte no mercado.

(110) Por conseguinte, a Comissão refere que a concessão do auxílio incentivou indubitavelmente a ITP a investir num projecto de maior envergadura, com um maior âmbito.

(111) A Comissão assinala também que é difícil estabelecer um projecto perfeitamente contrafactual, uma vez que existiam várias alternativas iniciais que, de qualquer forma, teriam de ser negociadas posteriormente com o líder do projecto, a RR.

([23]) É também de assinalar que na mesma exposição se faz referência a possíveis dificuldades nas negociações com a Comissão, mas apenas mencionando, no pior dos casos, algumas adaptações nos montantes e nas condições e sem indicar o risco de o auxílio ser totalmente proibido. No entanto, esta referência não dá origem a qualquer expectativa legítima, por parte da empresa, de receber o auxílio. Reflecte simplesmente a experiência da empresa em dois casos anteriores de auxílios estatais.

(112) A Comissão afirma que o projecto é rentável, como é habitual nos projectos de fabrico de motores aeronáuticos, uma vez que investir num projecto com rentabilidade negativa seria contrário a qualquer lógica empresarial. A Comissão assinala que neste tipo de projectos o indicador mais relevante utilizado pela empresa na sua decisão de investir é a TIR, que o auxílio influencia positivamente por lhe permitir ultrapassar o custo médio do capital no sector.

(113) A Comissão afirma que, tal como noutros projectos de motores aeronáuticos, o montante do investimento inicial é especialmente importante e a evolução dos fluxos de tesouraria ao longo do tempo se caracteriza por um fluxo cumulado negativo, neste caso, durante os primeiros 19 anos.

(114) Por último, a Comissão avaliou o grau de risco existente no projecto de investigação. A ITP enumerou os principais riscos do projecto:

— os riscos técnicos para conseguir as especificações necessárias para obter a primeira certificação num prazo reduzido, em comparação com programas anteriores,

— os riscos técnicos decorrentes da necessidade de rever a concepção durante as fases preliminares da produção,

— os riscos comerciais decorrentes da política de preços (fora do controlo da ITP),

— os riscos decorrentes da taxa de câmbio (uma vez que as vendas são expressas em dólares), e

— os riscos relacionados com o custo unitário de produção, que foi fixado pela Boeing num nível inferior, em […] %, ao dos motores anteriores. Este custo é principalmente afectado pelo carácter inovador da concepção e pelo custo das matérias-primas.

(115) A ITP procedeu a estimativas da variação do valor actual líquido (VAL) do projecto, baseando-se em alterações de alguns destes parâmetros. Estas estimativas revelam que o VAL pode passar a ser claramente negativo se as vendas não atingirem as expectativas, se a taxa de câmbio for menos favorável ou se o custo das matérias-primas aumentar.

(116) A Comissão salienta que os riscos do projecto são significativos e que nem todos os riscos indicados pela ITP têm a mesma importância para efeitos da sua avaliação, como é o caso, por exemplo, do risco de câmbio. A Comissão assinala também que a ITP apresentou cálculos pormenorizados dos aspectos financeiros do projecto, incluindo a sua sensibilidade aos factores de risco. Estes cálculos revelam, em primeiro lugar, que o projecto é moderadamente rentável comparado com o custo médio de capital para a empresa. Em segundo lugar, indicam que os riscos técnicos e comerciais são significativos, especialmente se comparados com o montante do investimento e como o fluxo de tesouraria previsto.

(117) Baseando-se nestes elementos, a Comissão aceita que o auxílio tenha um efeito de incentivo, uma vez que permite à ITP participar num projecto a um nível que não poderia atingir sem o auxílio.

9. **PROPORCIONALIDADE**

(118) No âmbito da apreciação da proporcionalidade da medida, a Comissão deve avaliar em primeiro lugar os custos elegíveis e especialmente determinar se as dúvidas manifestadas na decisão de início do procedimento foram esclarecidas. Seguidamente, a Comissão deve examinar o instrumento de auxílio e, também neste caso, definir se foram esclarecidas as dúvidas manifestadas. Em terceiro lugar, a Comissão deve examinar se os prémios relativos à desvantagem regional e à cooperação são aplicáveis ao projecto. Por último, a Comissão tem que definir a intensidade do auxílio e verificar que cumpre as condições estabelecidas no Enquadramento I&D&I.

9.1. **Custos elegíveis**

(119) Na decisão de início do procedimento, a Comissão manifestou quatro dúvidas sobre os custos elegíveis do projecto subvencionado:

a) A classificação dos custos em função das categorias de investigação realizou-se com base num modelo teórico e não reflectia os custos reais (e nem sequer os custos previstos) do beneficiário;

b) Na classificação dos custos, o nível dos estudos consagrados ao desenvolvimento experimental foi especialmente elevado comparado com as restantes categorias de custos, tendo especialmente em conta outros projectos de desenvolvimento de motores;

c) Alguns aspectos específicos são discutíveis: o montante destinado à gestão técnica no primeiro ano do projecto e o custo dos equipamentos (especialmente se esses equipamentos foram exclusivamente utilizados no projecto); e

d) A inclusão de alguns custos incorridos pela ITP em 2008-2009, após a certificação do motor.

(120) A Comissão manifestou dúvidas em relação à classificação das actividades com base nas definições de investigação industrial e de desenvolvimento experimental incluídas no ponto 2.2, alíneas f) e g), do Enquadramento I&D&I. Além disso, também se baseou na sua própria experiência no âmbito da I&D ([24]).

(121) A Comissão manifestou uma dúvida quanto aos custos elegíveis, especialmente a propósito dos custos dos equipamentos, com base no ponto 5.1.4 do Enquadramento I&D&I.

(122) Em resposta à decisão de início do procedimento, as autoridades espanholas apresentaram uma nova classificação dos custos que reflectia as actividades realmente realizadas ou planeadas, com a classificação resultante em termos de categorias de I&D. Os novos dados comunicados pela Espanha permitiram à Comissão analisar pormenorizadamente cada tipo de actividade e comprovar que a classificação das actividades de I&D era correcta.

(123) Por outro lado, as autoridades espanholas aceitaram que o prazo máximo para ter em conta as custos elegíveis é a data da certificação do avião. Tendo em conta que os custos incorridos após a certificação foram muito reduzidos, não afectam de forma significativa o montante total da distribuição dos custos entre as categorias de I&D.

(124) A Espanha também aceitou considerar que o trabalho realizado entre a certificação do motor e a do avião constitui desenvolvimento experimental e não investigação industrial, uma vez que é realizado em protótipos do módulo da turbina.

(125) As autoridades espanholas aceitaram também incluir na categoria de desenvolvimento experimental 100 % dos trabalhos realizados no domínio da verificação dos componentes ([…] EUR). Esta abordagem é coerente não só com a classificação utilizada para outras tarefas, como com a própria definição proposta pela ITP, segundo a qual se devem considerar como desenvolvimento experimental os testes relativos às horas totais de funcionamento (pertencem a esta categoria os ensaios de fadiga).

([24]) Especialmente no que se refere aos projectos financiados ao abrigo do Programa-Quadro de I&D, ver a Decisão n.º 1982/2006/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 18 de Dezembro de 2006, relativa ao Sétimo Programa-Quadro da Comunidade Europeia de actividades em matéria de investigação, desenvolvimento tecnológico e demonstração (2007 a 2013) (JO L 412 de 30.12.2006, p. 1) e também a experiência na apreciação de processos de auxílio estatal no sector dos motores aeronáuticos.

(126) Nas suas observações e a fim de subscrever os argumentos apresentados pelas autoridades espanholas, a ITP reconheceu também que o seu sistema interno de contabilidade não permitia separar os custos de I&D em função das diferentes categorias. Esse facto explica por que razão a classificação se efectuou em função do que parecia um modelo teórico. A ITP assegurou igualmente que tinha começado a adaptar o seu sistema de contabilidade com vista a introduzir esta classificação, uma vez que as Normas Internacionais de Relato Financeiro (IFRS) ([25]) também o exigem.

(127) As autoridades espanholas facultaram uma versão corrigida e definitiva dos custos elegíveis que figura no quadro que se segue. Os custos elegíveis totais do projecto para o período 2005-2008 ascendem a 73 567 000 EUR. Destes, os custos relacionados com actividades classificadas como investigação industrial ascendem a 29 296 000 EUR (39,8 % dos custos elegíveis totais). Os custos das actividades de desenvolvimento experimental são de 44 212 000 EUR (60,1 %). Também são incluídos no projecto os estudos preparatórios num montante de 59 000 EUR.

Quadro — custos elegíveis

(milhões de EUR)

Categoria de I&D	2005	2006	2007	2008	Total
Investigação industrial	[…]	[…]	[…]	[…]	29,296
Estudos de viabilidade	[…]	[…]	[…]	[…]	0,059
Desenvolvimento experimental	[…]	[…]	[…]	[…]	44,212
Total	[…]	[…]	[…]	[…]	73,567

(128) Tendo em conta a informação pormenorizada facultada pelas autoridades espanholas, o facto de terem aceite as observações sobre os aspectos específicos relativos à duração do projecto e a classificação de determinados tipos de despesas, a Comissão dispõe de uma visão completa dos custos elegíveis e da sua classificação.

(129) Em conclusão, nos custos elegíveis apenas se incluem actividades que podem beneficiar de uma subvenção ao abrigo do ponto 5.1.4 do Enquadramento I&D&I, correctamente classificadas nas respectivas categorias de investigação industrial e de desenvolvimento experimental, tal como definidas no ponto 2.2 do Enquadramento.

9.2. **Instrumento de auxílio**

(130) Na notificação original, as autoridades espanholas tinham a intenção de utilizar um instrumento que associava as características de um adiantamento reembolsável — com reembolso do capital do empréstimo proporcional ao êxito do projecto — e de um empréstimo bonificado, sem que o beneficiário tivesse de pagar juros. Na sua decisão de início do procedimento, a Comissão manifestou dúvidas sobre este instrumento híbrido, que daria uma dupla vantagem ao beneficiário, ao combinar o elemento de risco partilhado do adiantamento com a certeza da vantagem decorrente do não pagamento de juros. A combinação destas duas vantagens teria tornado o auxílio demasiado generoso para o beneficiário.

(131) No ponto 2.2, alínea h), do Enquadramento I&D&I é apresentada uma definição de adiantamento reembolsável. As condições para a sua compatibilidade são enunciadas no ponto 5.1.5 do mesmo enquadramento.

(132) Os empréstimos bonificados beneficiam de uma taxa de juro reduzida (neste caso uma taxa de juros zero). O elemento de auxílio é o montante dos juros que o beneficiário economiza, calculado como a diferença entre a taxa de mercado aplicável ao empréstimo e o juro realmente pago. Neste caso, a taxa de mercado era a taxa de referência, sem pontos de base adicionais, e o juro pago foi zero. Na decisão de início do procedimento, a Comissão também manifestou dúvidas sobre o nível da taxa de juro que deve ser utilizada no cálculo do elemento de auxílio do empréstimo. Como se descreve mais adiante, este aspecto já não é relevante.

(133) Nas suas observações, as autoridades espanholas reconheceram, em primeiro lugar, a existência desta dupla vantagem e aceitaram corrigir o instrumento de auxílio. Assim, indicaram que propunham conceder o auxílio mediante um empréstimo bonificado. Segundo afirmaram, recorreram a um empréstimo bonificado simplesmente porque consideraram que seria mais fácil que fosse autorizado pela Comissão.

(134) A ITP adoptou a mesma posição nas suas observações. Contudo, a empresa acrescentou que também poderia aceitar que o instrumento do auxílio fosse um adiantamento reembolsável ([26]).

(135) Na sua carta de 19 de Dezembro de 2007, a Comissão mencionou que um adiantamento reembolsável garantiria provavelmente uma maior proporcionalidade no presente caso.

(136) A Comissão referiu que transformar o instrumento de auxílio, em 2007, como propõem as autoridades espanholas, num empréstimo com uma taxa de juro zero, teria constituído uma vantagem para o beneficiário, porque nesse momento os riscos comerciais tinham diminuído ligeiramente devido ao aumento das vendas de motores.

([25]) Estas normas permitem uma nova classificação na contabilidade das despesas relacionadas com a investigação industrial (registadas no débito) e as relativas ao desenvolvimento experimental (registadas no crédito).

([26]) Na sua carta de 25.2.2008, a ITP informou que tinha solicitado «um empréstimo reembolsável em caso de êxito do projecto».

(137) No caso em apreço, o auxílio teria desempenhado o papel de adiantamento ao garantir à ITP que disporia de liquidez suficiente para realizar os investimentos, permitindo-lhe simultaneamente economizar os juros. A ITP não só teria reembolsado exclusivamente o capital, mas teria também evitado o pagamento de uma taxa adicional em caso de êxito. A Comissão considerou que se tratava de uma vantagem excessiva para a empresa e convidou as autoridades espanholas a formular sugestões para a reduzir, quer alterando o instrumento, quer introduzindo cláusulas e condições que estabelecessem uma ligação entre o instrumento e o risco.

(138) Por outro lado, a Comissão assinalou que os adiantamentos reembolsáveis são um instrumento de risco partilhado que, em caso de êxito dos projectos, permitem um reembolso mais do que proporcional por parte do beneficiário; se as previsões de vendas forem concretizadas, o auxílio é totalmente reembolsado, juros incluídos. Se as vendas se mantiverem abaixo das previsões, o reembolso é reduzido proporcionalmente ([27]). Se as vendas superarem as previsões, o reembolso excede o montante do adiantamento recebido.

(139) Na apreciação do presente caso, a Comissão e as autoridades espanholas chegaram à conclusão de que o instrumento apropriado para este tipo de auxílio é um adiantamento reembolsável com as características específicas acima referidas.

(140) O instrumento de auxílio estrutura-se em torno da abordagem apresentada pelas autoridades espanholas, segundo a qual as duas decisões de concessão de auxílio adoptadas no presente caso constituem duas fracções do mesmo auxílio, com um único pedido de auxílio.

(141) O calendário modificado do auxílio tem por base os elementos referidos a seguir.

(142) O pagamento do auxílio respeita o calendário previsto para as duas fracções.

(143) O reembolso é calculado em relação ao auxílio total recebido pela ITP, actualizado em função da taxa de referência para 2005 (4,08 %).

(144) Com base nas previsões anteriores, considera-se que o reembolso total actualizado será concluído no ano de […].

(145) Uma previsão prudente das vendas situa-se em torno dos […] motores (para […] aviões), e não inclui as substituições. Este número é referido no plano de actividades da ITP, apresentado ao Conselho de Administração a fim de que este tomasse a decisão de investir no projecto.

(146) Os reembolsos têm de ser considerados como montantes em euros por motor vendido; o montante por motor variará da seguinte forma: até […] motores vendidos (40 % da última previsão) a ITP pagará […] EUR por cada motor; de […] a […] motores (até 85 % da última previsão), a ITP pagará […] EUR por cada motor; de […] a […] motores (última previsão), a ITP pagará […] EUR.

(147) Ao estabelecer estes montantes, as autoridades espanholas tiveram em conta o facto de os primeiros motores se venderem com um desconto comercial mais elevado. Assim, tomaram em consideração o fluxo de tesouraria do projecto, que nos primeiros anos é já negativo, uma vez que o investimento inicial é muito elevado e as vendas serão escalonadas ao longo de pelo menos vinte anos.

(148) Uma vez alcançado o objectivo previsto de […] motores, a ITP pagará uma taxa adicional relativa aos objectivos cumpridos, de 1 % do volume de negócios procedente da venda de cada motor até 2043 ([28]).

9.3. **Prémio regional**

(149) As autoridades espanholas reconhecem que, em conformidade com o Enquadramento I&D&I em vigor desde em 1 de Janeiro de 2007, não podem ser concedidos prémios regionais a projectos realizados em regiões assistidas. No entanto, indicaram que pretendiam conceder este prémio, no mínimo, aos custos elegíveis relativos a 2006.

(150) A Comissão, na sua apreciação, só se pode basear nas disposições que estabeleceu e que figuram no Enquadramento I&D&I. Nesta base, as considerações sobre as possíveis desvantagens para o projecto decorrentes do facto de ser realizado numa região assistida, devem ser demonstradas e tidas em conta ao apreciar a deficiência do mercado e o efeito de incentivo.

(151) Como foi anteriormente indicado, o auxílio deve ser avaliado na íntegra em função da legislação em vigor, ou seja, o Enquadramento I&D&I. O Enquadramento I&D&I não inclui a possibilidade de acrescentar um prémio para aumentar a intensidade do auxílio a projectos realizados em regiões assistidas. Por conseguinte, a Comissão não pode aceitar que a intensidade do auxílio inclua este prémio.

([27]) E a distorção da concorrência é menor, uma vez que o produto não foi um êxito.

([28]) O Enquadramento I&D&I estabelece expressamente que, no caso de um êxito que ultrapasse o resultado esperado, o Estado-Membro em causa deve poder solicitar pagamentos para além do reembolso do montante do adiantamento (ver sexto parágrafo do ponto 5.1.5).

9.4. **Prémio relativo à cooperação**

(152) As autoridades espanholas indicaram que, na sua opinião, o projecto notificado deveria poder beneficiar de um prémio relativo à cooperação internacional. Segundo os seus argumentos, a ITP participa num projecto internacional para desenvolver o motor Trent 1000 ([29]).

(153) No ponto 5.1.3, alínea b), do Enquadramento I&D&I definem-se condições muito precisas para que um projecto possa beneficiar de prémios adicionais no âmbito da cooperação internacional: «O projecto implica uma cooperação efectiva entre pelo menos duas empresas independentes uma da outra e se estiverem preenchidas as seguintes condições: […] se a cooperação for transfronteiras, isto é, se as actividades de investigação e desenvolvimento forem realizadas em pelo menos dois Estados-Membros.».

(154) Na decisão de início do procedimento, a Comissão manifestou duas dúvidas: a) a Comissão duvidava que a ITP e a RR pudessem ser consideradas empresas independentes, uma vez que a segunda é accionista da primeira com uma participação de quase 47 %; e b) as actividades de I&D do projecto notificado não podiam desenvolver-se na íntegra fora de Espanha.

9.4.1. *A ITP e a RR não são empresas independentes*

(155) As autoridades espanholas apresentaram vários argumentos para demonstrar a independência das duas empresas.

(156) Na sua opinião, a ITP participa no projecto na qualidade de parceiro que partilha riscos em condições similares com outros parceiros: o facto de as condições do contrato serem as mesmas que as aplicáveis aos outros parceiros RRSP significaria que a ITP está ao mesmo nível que os outros RRSP nos quais a RR não detém nenhuma participação.

(157) Em segundo lugar, as autoridades espanholas consideram que, se a ITP não fosse independente, não poderia trabalhar para concorrentes da RR como a General Electric e a Honeywell.

(158) Em terceiro lugar, a RR só possui 47 % das acções, o que não corresponde a uma participação de controlo, enquanto outro accionista, a Sener Aeronáutica detém 53 %. Os membros do Conselho de Administração designados pela RR são minoritários (quatro de um total de nove), enquanto os restantes são designados pelo accionista maioritário.

([29]) As autoridades espanholas também alegam que este tipo de prémios já foi autorizado em casos anteriores relativos à ITP.

(159) Por último, na opinião das autoridades espanholas, a independência é demonstrada pela duração das negociações entre a ITP e a RR sobre o projecto, que se prolongaram por dois anos antes de ser alcançado um acordo.

(160) Estes argumentos também foram apresentados pela ITP nas suas observações. Além disso, segundo a ITP, a sua independência da RR é evidente, uma vez que, em 2008, as vendas da ITP à RR se limitaram a 25 % do seu volume de negócios registando uma tendência para a baixa.

(161) Na sua carta de 19 de Dezembro de 2007, a Comissão também solicitou a opinião da RR para saber se a ITP e a RR podiam ser consideradas independentes. Por outro lado, na opinião da RR, «a ITP é uma empresa independente do ponto de vista jurídico e financeiro e […] não está controlada pela RR. […] No entanto, a ITP é um colaborador importante da RR em determinados programas civis, especialmente no que se refere aos motores Trent 500 e 900 e a RR mantém a sua participação na ITP em parte para proteger os seus interesses nesses programas de cooperação e para auxiliar a ITP a transformar-se num operador (e parceiro) independente no sector aeronáutico».

(162) A RR também afirma que «estabelecer relações com parceiros estratégicos independentes a longo prazo que possam partilhar riscos, oferecer capacidades de concepção e mobilizar recursos financeiros é uma iniciativa lógica e bastante corrente entre os OEM (fabricante de equipamento de origem) implicados na concepção e fabrico de turbinas de gás».

(163) A Comissão analisou pormenorizadamente a relação entre a ITP e a RR. A RR é um accionista importante da ITP (47 %) com vários membros no Conselho de Administração. Estes membros abstêm-se quando são debatidos projectos desta empresa, mas estão presentes quando se decidem as estratégias.

(164) Em segundo lugar, a Comissão observa que a ITP participou noutros projectos da RR (o Trent 1000 é o terceiro motor de grande envergadura em que intervém a ITP).

(165) A disposição que figura no Enquadramento I&D&I relativa a «empresas independentes» não deve ser interpretada como significando «não controladas». Por outras palavras, não basta que uma empresa não seja controlada por outra para ser considerada independente desta última.

(166) Por analogia com a definição de pequena e média empresa (PME) ([30]), devem considerar-se empresas associadas as que mantenham relações de capital entre si (neste caso uma participação de 47 %). Poderiam mesmo ser consideradas independentes para efeitos do controlo das operações de concentração ([31]) ou do ponto de vista das normas de contabilidade, uma vez que os resultados da ITP não estão consolidados na contabilidade da RR.

(167) O que importa neste caso é que duas empresas associadas do mesmo sector não têm dificuldades em colaborar. Esta afirmação é confirmada se considerarmos a questão de um ponto de vista prático, ou seja, determinando se a ITP e a RR têm dificuldades em colaborar em projectos de I&D.

(168) O investimento da RR na ITP realizou-se precisamente a fim de desenvolver uma relação estável a longo prazo ([32]), o que constitui uma característica comum do sector entre os OEM e os seus principais parceiros. A RR cita nomeadamente o exemplo da Snecma e da MTU, parceiros de longo prazo da General Electric e da Pratt&Whitney, respectivamente.

(169) No caso em apreço, a ITP e a RR mantêm uma cooperação consolidada no domínio dos motores aeronáuticos. O projecto em análise é o terceiro motor de grandes dimensões desenvolvido pela RR em que a ITP desempenha um papel significativo (sempre em relação à mesma componente, a turbina de gás de baixa pressão). A própria RR reconhece que as anteriores participações facilitam e simplificam as colaborações futuras.

(170) Na apreciação do auxílio concedido à ITP pela sua participação no Trent 500 ([33]), a Comissão observou efectivamente que a primeira participação significativa da ITP num motor RR se caracterizava por uma cooperação internacional, mas não previa nenhum prémio específico. No entanto, como reconhece a RR, o facto de ter participado em projectos sucessivos contribui para um maior conhecimento mútuo que reduz progressivamente as dificuldades que possam surgir na cooperação.

(171) Duas empresas associadas com uma relação estável a longo prazo não têm dificuldades em colaborar. Assim, a Comissão chegou à conclusão de que a ITP e a RR não podem ser consideradas independentes uma da outra, na acepção exigida pelo prémio relativo à cooperação para os projectos de I&D.

([30]) Recomendação 2003/361/CE da Comissão (JO L 124 de 20.5.2003, p. 36).

([31]) Regulamento (CE) n.º 139/2004 do Conselho, de 20 de Janeiro de 2004, relativo ao controlo das concentrações de empresas («Regulamento das concentrações comunitárias») (JO L 24 de 29.1.2004, p. 1).

([32]) Citando a RR: «A RR desenvolveu uma produtiva relação de trabalho com a ITP que, por sua vez, atingiu um conhecimento profundo das práticas, procedimentos, ferramentas e métodos da RR».

([33]) Processo C 38/01 (JO L 61 de 27.2.2004, p. 87).

9.4.2. *As actividades de I&D do projecto notificado realizar-se-ão integralmente em Espanha*

(172) De qualquer forma, a segunda condição relativa à natureza transfronteiras do projecto não se encontra também preenchida.

(173) As autoridades espanholas argumentam que a Comissão deveria apreciar na íntegra o projecto do motor e não apenas a parte a desenvolver pela ITP.

(174) O ponto 5.1.3, alínea b), segundo travessão, do Enquadramento I&D&I exige que as actividades de I&D sejam realizadas em pelo menos dois Estados-Membros diferentes. No caso em apreço, o projecto que está a ser apreciado é a turbina de baixa pressão desenvolvida pela ITP. As actividades de I&D que podem ser abrangidas pelo projecto realizam-se na sua maior parte em Espanha e a ITP suporta os custos elegíveis nos seus centros de produção.

(175) Em conclusão, a Comissão considera que não é possível aplicar o prémio relativo à cooperação ao presente auxílio, uma vez que a ITP e a RR não podem ser consideradas independentes e as actividades de I&D são na sua maior parte desenvolvidas em Espanha.

(176) Contudo, tal como procedeu anteriormente em relação ao prémio regional ([34]), a Comissão assinala que a não aplicação do prémio relativo à cooperação não tem implicações práticas, uma vez que a intensidade do auxílio continua a ser inferior ao nível estabelecido no Enquadramento I&D&I.

9.5. **Intensidade do auxílio**

(177) Em conformidade com o ponto 5.1.5 do Enquadramento I&D&I, as intensidades aplicáveis aos projectos de I&D financiados mediante adiantamentos reembolsáveis são de 60 % para a investigação industrial e de 40 % para o desenvolvimento experimental. Como se indicou anteriormente, não podem ser acrescentados prémios ao projecto objecto da apreciação.

(178) Como se referiu acima, o projecto caracteriza-se por 39,82 % de actividades de investigação industrial e cerca de 60,18 % de actividades de desenvolvimento experimental. Por conseguinte, a intensidade máxima total do auxílio é de 47,93 % ([35]).

(179) Tendo em conta que os custos elegíveis totais ascendem a 73 567 000 EUR e que o montante do auxílio que as autoridades espanholas pretendiam conceder inicialmente era de 36 850 000 EUR (soma das duas decisões de concessão do auxílio), a intensidade de auxílio resultante teria sido de 50 %, ou seja, superior ao máximo permitido.

([34]) Ver os pontos 149, 150 e 151.

([35]) 60,1 × 40 % + 39,82 × 60 % = 47,93 %.

(180) Por conseguinte, as autoridades espanholas reconheceram que, na sequência da reclassificação dos custos elegíveis, mencionada acima nos pontos 119 a 129, tiveram de reduzir o montante do auxílio para se ajustar à intensidade máxima. Na sua carta de 18 de Setembro de 2008, as autoridades espanholas indicaram que o montante definitivo do auxílio seria de 35 262 400 EUR. A Espanha também comunicou um calendário revisto de pagamento e reembolso, de acordo com as directrizes acima indicadas nos pontos 141 a 148.

(181) Assim, o auxílio continua a estar aquém da intensidade máxima de auxílio estabelecida no Enquadramento I&D&I.

9.6. **Conclusão sobre a proporcionalidade**

(182) A Comissão conclui que a classificação dos custos elegíveis, o instrumento de auxílio alterado e a adaptação do montante de auxílio garantem que o auxílio é proporcional e não ultrapassa o mínimo imprescindível. Além disso, estas condições, que são semelhantes às aplicadas em casos comparáveis ([36]), também garantem que o auxílio seja totalmente reembolsado em condições normais de mercado, incluindo juros, ou mesmo superiores, se as vendas superarem as previsões.

10. **REPERCUSSÃO SOBRE A CONCORRÊNCIA**

(183) Na decisão de início do procedimento, a Comissão propôs que no caso em apreço o mercado de referência fosse o mercado dos motores aeronáuticos, um mercado mundial, e solicitou a opinião dos terceiros interessados a esse respeito.

(184) A Comissão recorda que o sector dos motores aeronáuticos se caracteriza pela presença de três grandes OEM (fabricante de equipamento de origem), a RR, a General Electric (GE) e a Pratt&Whitney (PW), que lideram os programas de motores. Em segundo plano encontra-se uma série de parceiros de primeiro nível (Snecma, MTU e Avio na Europa e MHI, IHI e KHI no Japão, etc.) que, em muitos casos, mantêm relações de longo prazo com um único OEM (como a Snecma com a GE) ou trabalham em cada projecto com vários OEM (como a Volvo). A ITP é o mais pequeno dos parceiros de primeiro nível.

(185) As autoridades espanholas indicaram que no mercado mundial de componentes para motores aeronáuticos, a ITP é um pequeno interveniente quando comparado com os seus concorrentes (na Europa: Rolls Royce, Snecma, Avio, Volvo, MTU, etc.). Assim, o auxílio teria uma incidência reduzida dada a pequena dimensão da ITP, que corresponde apenas a [5-10] % do mercado mais reduzido das turbinas de gás, um pequeno segmento dentro do mercado dos motores. Como se mencionava na decisão de início do procedimento, as turbinas de baixa pressão são uma componente essencial do motor, mas não se pode considerar que constituam um submercado distinto, nomeadamente porque podem ser fabricadas tanto pelos OEM como pelos parceiros de primeiro nível.

(186) Além da RR, nenhum outro terceiro interessado interveio durante o procedimento. Tendo em conta a publicidade dada à decisão de início do procedimento e o reduzido número de operadores no sector e a sua dimensão (todas grandes empresas), a Comissão conclui desta ausência de observações que nenhum concorrente estava preocupado pelo facto de o auxílio poder distorcer os incentivos dinâmicos, gerar poder de mercado ou manter estruturas de mercado ineficientes.

(187) A Comissão pode portanto concluir que, na ausência de intervenção por parte dos concorrentes ou outros terceiros interessados, e tendo em conta a quota de mercado muito reduzida da ITP, o efeito sobre a concorrência é muito limitado.

11. **AUXÍLIO INDIRECTO À RR**

(188) Na decisão de início do procedimento, a Comissão manifestou uma dúvida relativa a um possível auxílio indirecto que a medida notificada poderia proporcionar ao fabricante de motores, RR. A Comissão observou que a RR pode ser um beneficiário potencial do auxílio, uma vez que é o líder do projecto Trent 1000 e o accionista principal da ITP. A Comissão também referiu que esta apreciação pode ser afectada pelas condições específicas da cooperação, que podem ter sido influenciadas pelo auxílio.

(189) Nas suas observações apresentadas durante a fase da notificação, as autoridades espanholas já tinham indicado que, do seu ponto de vista, não existia um auxílio indirecto, uma vez que o montante pago à RR pela ITP a título de taxa de entrada ([37]) procedia dos seus recursos próprios e não estava ligado aos custos elegíveis do projecto.

(190) Como solicitou a Comissão na decisão de início do procedimento, as autoridades espanholas facultaram, além disso, todos os documentos pertinentes relativos à cooperação entre a ITP e a RR, especialmente o memorando do acordo de 2003 e o contrato final de partilha de riscos (RRSA).

(191) A Espanha e a ITP assinalaram que o contrato entre o CDTI e a ITP indica claramente que apenas são elegíveis os custos incorridos durante a realização do projecto, o que eliminaria o pagamento de taxas da ITP à RR.

([36]) Processos Eurocopter N 186/06, Turbomeca N 447/07 ou Rolls-Royce Deutschland N 195/07.

([37]) É uma prática habitual do sector que os RRSP paguem uma taxa de entrada ao OEM.

(192) Em segundo lugar, as autoridades espanholas indicaram que o CDTI controlará estritamente a execução do contrato e não pagará o auxílio à ITP enquanto os custos não forem devidamente documentados.

(193) Por último, as autoridades espanholas alegaram que os preços utilizados na relação comercial entre a RR e a ITP são idênticos aos utilizados nos acordos RRSP.

(194) Nas suas observações, a RR descreveu, em primeiro lugar, os processos de negociação entre os OEM e os RRSP potenciais, o que implica manter negociações paralelas com vários parceiros, tanto na Europa como fora do continente. Estas negociações não se realizam por componentes, apesar de existirem alguns domínios tecnológicos em que os OEM não necessitam de procurar parceiros, embora impliquem vários níveis de discussão e de possível participação dos parceiros. A RR também indicou que as contribuições dos parceiros para os programas, que podem incluir fundos, trabalhos de engenharia e o fornecimento de serviços e de peças de desenvolvimento por parte do RRSP, são negociadas e definidas no início do programa.

(195) A RR afirmou que as negociações se realizaram sem qualquer tratamento de favor, em condições totalmente comerciais, da mesma forma como teria sido feito com outros RRSP. A empresa descreveu o acordo com a ITP, que está em consonância com os acordos celebrados com outros RRSP no âmbito do Trent 1000 ([38]). A RR demonstrou que o contributo global da ITP não lhe confere nenhuma vantagem financeira.

(196) Por último, a RR afirmou que não beneficiará do auxílio concedido pelas autoridades espanholas à ITP, uma vez que este apenas será utilizado em Espanha e para as actividades da ITP relacionadas com a turbina de baixa pressão. A única vantagem que a RR obterá serão os dividendos a que terá direito na sua qualidade de accionista da empresa.

(197) A Comissão observa, aliás, que estes argumentos também confirmam a não aplicabilidade do prémio relativo à cooperação (ver também os pontos 172 a 176). Uma vez que a ITP é o único beneficiário do auxílio, suporta a totalidade dos custos elegíveis. O primeiro travessão da subalínea i) da alínea b) do ponto 5.1.3 do Enquadramento I&D&I estabelece que nenhuma empresa deve suportar mais de 70 % dos custos elegíveis, condição que claramente não se encontra preenchida no presente caso.

(198) Na sua apreciação destes argumentos, a Comissão observa, em primeiro lugar, que os documentos transmitidos pelas autoridades espanholas e as informações facultadas pelas partes indicavam que o acordo RRSP entre a ITP e a RR tinha sido, sem dúvida, negociado em condições comerciais.

(199) Em segundo lugar, a Comissão salienta que os custos elegíveis só foram incorridos em Espanha e que no projecto objecto da subvenção não estão incluídos os custos relativos às actividades da RR ou realizadas nas suas instalações.

(200) Em terceiro lugar, a Comissão reconhece que a posição de accionista da RR não lhe confere qualquer vantagem no âmbito do auxílio concedido à ITP, a não ser a decorrente do estabelecimento de uma associação a longo prazo.

(201) A Comissão acrescenta que se pode considerar que os OEM dispõem de uma vantagem se os seus RRSP beneficiam do auxílio, o que lhes permite investir de forma significativa em grandes programas de construção de motores e permite aos próprios OEM partilhar os riscos associados a tais programas.

(202) A Comissão observa, contudo, por outro lado, que tal vantagem é inevitavelmente limitada, comparada com os investimentos totais dos OEM nestes programas. A vantagem seria ainda mais limitada se fosse comparada com a totalidade do mercado dos motores e com o volume de negócios total dos OEM.

(203) Em qualquer caso, parece ser impossível quantificar esta vantagem, uma vez que seria necessário compará-la com hipóteses alternativas de organizações de programas, dada a complexidade das negociações relativas aos RRSP.

(204) De qualquer forma, a Comissão refere que esta vantagem não implica uma transferência de fundos públicos para o OEM, especialmente neste caso em que todos os custos elegíveis são incorridos em Espanha.

(205) Não existindo qualquer transferência de recursos públicos e uma vez que a vantagem é limitada e não quantificável, a Comissão pode concluir que a RR não beneficia de um auxílio indirecto graças ao auxílio concedido pelas autoridades espanholas à ITP.

12. **CRITÉRIO DO EQUILÍBRIO**

(206) Em conformidade com o ponto 7.5 do Enquadramento I&D&I e tomando em consideração todos estes aspectos, positivos e negativos, a Comissão pondera os efeitos da medida e determina se as distorções que se produzem afectam as condições das trocas comerciais numa medida contrária ao interesse comum.

([38]) A RR não tem qualquer participação como accionista nestas empresas.

(207) No presente caso, a Comissão conclui que o auxílio tem efeitos positivos uma vez que procura compensar uma deficiência do mercado, tem um efeito de incentivo para o beneficiário e é concedido através de um instrumento adequado que garante a sua proporcionalidade.

(208) A Comissão conclui também que os efeitos negativos da medida são escassos, uma vez que a distorção da concorrência originada pelo auxílio não é significativa, não afasta os investimentos dos concorrentes, não cria uma posição de poder de mercado e não mantém uma estrutura de mercado ineficaz.

(209) Ao ponderar estes elementos, a Comissão salienta também que as autoridades espanholas aceitaram reduzir o montante dos custos elegíveis, rever a sua classificação, adaptar o instrumento de auxílio e reduzir o seu montante total.

(210) As autoridades espanholas apresentarão um relatório anual sobre a execução do auxílio, que permitirá à Comissão assegurar o acompanhamento da medida.

(211) Em conclusão, a Comissão está em condições de afirmar que a análise do critério do equilíbrio relativo ao auxílio objecto da apreciação é positivo.

13. **CONCLUSÕES**

(212) Com base no anteriormente exposto, a Comissão conclui que não deve levantar qualquer objecção ao auxílio de 35 262 400 EUR que a Espanha tenciona conceder à ITP para o desenvolvimento da turbina de baixa pressão do motor Trent 1000, desenvolvido pela RR para o Boeing 787.

(213) Por último, a Comissão considera que o auxílio concedido pela Espanha não implica um auxílio indirecto à RR,

ADOPTOU A PRESENTE DECISÃO:

Artigo 1.º

O auxílio estatal que a Espanha tenciona conceder à ITP, no montante de 35 262 400 EUR é compatível com o mercado comum.

Por conseguinte, a concessão desse auxílio é autorizada.

Artigo 2.º

O Reino de Espanha é o destinatário da presente decisão.

Feito em Bruxelas, em 21 de Outubro de 2008.

Pela Comissão

Neelie KROES

Membro da Comissão