II

(Acte adoptate în temeiul Tratatelor CE/Euratom a căror publicare nu este obligatorie)

DECIZII

COMISIE

DECIZIA COMISIEI

din 21 octombrie 2008

privind ajutorul de stat C 9/07 (ex N 608/06) pe care Spania intenționează să îl acorde în favoarea Industria de Turbo Propulsores

[notificată cu numărul C(2008) 6011]

(Numai textul în limba spaniolă este autentic)

(Text cu relevanță pentru SEE)

(2009/179/CE)

COMISIA COMUNITĂȚILOR EUROPENE,

având în vedere Tratatul de instituire a Comunității Europene, în special articolul 88 alineatul (2) primul paragraf,

având în vedere Acordul privind Spațiul Economic European, în special articolul 62 alineatul (1) litera (a),

după ce părțile interesate au fost invitate să își prezinte observațiile în conformitate cu articolele menționate anterior [1],

având în vedere observațiile primite,

întrucât:

1. PROCEDURĂ

(1) Prin scrisoarea din data de 11 septembrie 2006, Spania a notificat Comisiei măsura privind ajutorul de stat pe care intenționează să îl acorde în favoarea întreprinderii Industria de Turbo Propulsores.

(2) Prin scrisoarea din data de 21 martie 2007, Comisia a notificat Spaniei decizia sa de a iniția procedura prevăzută la articolul 88 alineatul (2) din tratat cu privire la măsura în cauză.

(3) Decizia Comisiei de a iniția procedura a fost publicată în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene* [2]. Comisia a invitat părțile interesate să își prezinte observațiile privind măsura în cauză.

(4) Autoritățile spaniole și-au prezentat observațiile la data de 4 iunie 2007.

(5) Prin scrisoarea din data de 13 iunie 2007, beneficiarul ajutorului, Industria de Turbo Propulsores (denumită în continuare „ITP"), și-a prezentat observațiile.

(6) Prin scrisoarea din data de 13 iunie 2007, Rolls-Royce (denumit în continuare „RR"), care în decizia de inițiere a procedurii figura ca beneficiar potențial al unui ajutor indirect, și-a prezentat observațiile.

(7) Prin scrisoarea din data de 19 iunie 2007, Comisia a transmis observațiile în cauză Spaniei, care și-a prezentat comentariile la data de 12 iulie 2007.

[1] JO C 108, 12.5.2007, p. 18.

[2] A se vedea nota nr. 1.

(8) Comisia a solicitat informații suplimentare părților implicate în caz prin scrisorile din data de 19 decembrie 2007 trimise, respectiv, Spaniei, ITP și RR.

(9) ITP a răspuns prin scrisoarea din data de 25 februarie 2008.

(10) Autoritățile spaniole au răspuns prin scrisoarea din data de 29 februarie 2008.

(11) RR a răspuns prin scrisoarea din data de 5 martie 2008.

(12) La data de 12 martie 2008, Comisia a transmis Spaniei informațiile primite din partea ITP și RR. Autoritățile spaniole și-au prezentat comentariile la data de 9 aprilie 2008.

(13) Prin scrisoarea din data de 26 iunie 2008, Comisia a solicitat Spaniei informații suplimentare.

(14) Autoritățile spaniole au răspuns prin scrisoarea din data de 17 iulie 2008. Ulterior, la data de 7 august 2008, Spania a trimis o versiune revizuită a acestei scrisori.

(15) În sfârșit, prin scrisoarea din data de 18 septembrie 2008, autoritățile spaniole au prezentat un calcul final al valorii ajutorului, împreună cu calendarele modificate de plăți și rambursări.

2. **OBIECTIVUL MĂSURII**

(16) Autoritățile spaniole intenționează să acorde un ajutor întreprinderii ITP pentru participarea acesteia la dezvoltarea motorului Trent 1000, realizată de RR pentru avionul Boeing B 787. Proiectul a început în 2005 și se va finaliza în 2009.

(17) Beneficiarul ajutorului este ITP, o întreprindere care fabrică motoare aeronautice, cu sediul în Spania. Sediul principal al acesteia se află într-o zonă asistată din Țara Bascilor. Celelalte unități pe care întreprinderea le deține în împrejurimile orașului Madrid sunt, de asemenea, situate într-o zonă asistată [articolul 97 alineatul (3) litera (c) din tratat].

(18) ITP este o întreprindere mare, vânzările totale ale acesteia ridicându-se în 2006 la aproximativ 439 de milioane EUR, numărul de angajați ai ITP și ai filialelor acesteia este de circa 2 400 de persoane, iar acțiunile întreprinderii sunt deținute de Sener Aeronáutica (53,125 %) și Rolls-Royce (46,875 %).

(19) ITP este un producător de motoare pentru sectorul aerospațial. Activitățile acesteia se axează pe proiectare, cercetare și dezvoltare, fabricare, montaj și testare de motoare aeronautice și turbine cu gaz. Întreprinderea, care a fost înființată în 1991, a participat, de asemenea, la dezvoltarea unor motoare din sectorul militar, precum EJ200 pentru Eurofighter Typhoon, și din sectorul civil, precum Trent 500 și Trent 900. Aceasta a beneficiat de ajutoare pentru ultimele două programe ([3]).

(20) Măsura notificată presupune acordarea unui ajutor pentru activitățile de cercetare și dezvoltare („C&D") desfășurate de ITP pentru dezvoltarea motorului Trent 1000. Pe lângă motorul Trent 1000, avionul B787 va fi echipat cu un alt motor, denumit GenX, care este dezvoltat de General Electric împreună cu alți asociați.

(21) Motorul Trent 1000 este dezvoltat de RR și partenerii săi în cadrul acordului de împărțire a riscurilor și veniturilor (Risk and Revenue Sharing Partners – RRSP) care se referă, în afară de ITP, la următoarele întreprinderi: Mitsubishi Heavy Industries, Kawasaki Heavy Industries, Goodrich, Hamilton Sundstrand și Carlton Forge. Trent 1000 a primit certificatul de navigabilitate la data de 7 august 2007. Cu toate acestea, intrarea în serviciu a acestuia a fost amânată ca urmare a întârzierilor considerabile suferite de aeronava în sine față de calendarul prevăzut inițial.

(22) ITP participă la proiectul Trent 1000 în calitate de RRSP cu o participație de 11 %. La 28 septembrie 2004 s-a semnat un memorandum de înțelegere cu RR. Acordul final privind împărțirea riscurilor și veniturilor (Risk and Revenue Sharing Agreement – RRSA) a fost semnat de cele două întreprinderi la data de 15 iulie 2005.

(23) Investiția totală a ITP în proiect se ridică la […] (*) EUR, defalcați astfel: […] EUR pentru costuri de C&D; peste […] EUR destinați investițiilor industriale pentru fabricarea turbinei și […] EUR pentru alte cheltuieli (tehnologia informației, certificări, transport etc.).

(24) ITP este responsabilă cu dezvoltarea turbinei de joasă presiune pentru noul motor. Obiectivele tehnologice ambițioase pe care RR le-a stabilit pentru dezvoltarea turbinei de joasă presiune sunt: reducerea costului de achiziție cu […] %; reducerea timpului de proiectare cu […] %; reducerea greutății cu […] %; reducerea nivelului de zgomot la […] dB.

([3]) Și anume cazurile C 38/01 și N 165/03.

(*) Secret comercial.

(25) Pentru atingerea acestor obiective, activitățile de C&D pe care le desfășoară ITP vor avea de întâmpinat diferite provocări:

— materiale și procese noi: se vor utiliza materiale noi pentru prima dată la unele componente, ceea ce va necesita procese noi;

— tehnologie mecanică: ITP va dezvolta un sistem de sigilare nou, va optimiza cadrul și va îmbunătăți structura;

— aerodinamică: o nouă proiectare a profilurilor;

— tehnologie și metode: termenul de proiectare pentru acest motor este mai scurt cu un an decât pentru motoarele anterioare; pentru ca RR să îndeplinească această cerință, ITP trebuie să introducă instrumente adecvate pentru calculele repetate.

3. ÎNDOIELI EXPRIMATE ÎN DECIZIA DE INIȚIERE A PROCEDURII

(26) Comisia a decis să inițieze procedura, în primul rând, deoarece nu dispunea de informații suficiente privind decizia de ajutor (doar a doua tranșă a fost notificată de către autoritățile spaniole). Prezentată în urma a două solicitări, informațiile factuale [4] referitoare la ajutorul acordat s-au dovedit insuficiente.

(27) În al doilea rând, Comisia și-a exprimat îndoielile sau lipsa de informații, sau ambele, cu privire la diverse aspecte:

— trebuia demonstrat eșecul pieței;

— nu era demonstrat efectul de stimulare;

— avea diferite îndoieli cu privire la clasificarea activităților în categoriile de C&D și la eligibilitatea costurilor;

— existau îndoieli cu privire la instrumentul de ajutor și intensitatea ajutorului;

— existau îndoieli cu privire la aplicarea primei regionale;

— existau îndoieli cu privire la aplicarea primei pentru cooperare internațională;

— exista un posibil ajutor indirect în favoarea RR;

— existau îndoieli cu privire la piața de referință și efectele asupra concurenței.

(28) Date fiind incertitudinile legate de fapte și numărul îndoielilor exprimate, decizia va defini, în primul rând, domeniul de aplicare a acesteia, în special în legătură cu procesul de luare a deciziilor (și abordarea în două etape adoptată de către autoritățile spaniole). Ulterior, decizia va examina prezența ajutorului și va explica normele aplicate în vederea evaluării compatibilității măsurii. În continuare, decizia va clarifica toate îndoielile exprimate în decizia de inițiere a procedurii.

(29) În scopul evitării repetițiilor și al facilitării lecturii, pentru fiecare aspect se vor prezenta elementele colectate pe durata investigației, inclusiv observațiile prezentate de autoritățile spaniole și de părți.

4. UN AJUTOR UNIC ÎN DOUĂ TRANȘE

(30) În primul rând, în decizia de inițiere a procedurii, Comisia își exprima îndoiala cu privire la domeniul de aplicare a măsurii notificate, în special la faptul dacă ajutorul care face obiectul analizei se limita la ajutorul notificat sau dacă includea, de asemenea, un credit pe care Spania îl acordase în favoarea ITP pentru același proiect în cadrul unei scheme de ajutor existente.

(31) ITP a solicitat ajutorul în termeni generici în iunie 2004, printr-o primă scrisoare adresată Ministerului Industriei, Turismului și Comerțului (denumit în continuare „ministerul"). La data de 29 septembrie 2004, ITP a prezentat o cerere oficială de ajutor în vederea participării sale la programul Trent 1000, în valoare estimată de 40 de milioane EUR.

(32) Autoritățile spaniole au susținut proiectul în două tranșe, care au permis organismului public CDTI să acorde un credit în favoarea ITP.

[4] Scrisorile Comisiei din 10 octombrie 2006 și 30 noiembrie 2006.

(33) Decizia privind prima tranșă a fost adaptată de CDTI la data de 30 noiembrie 2005 și acoperea costurile pentru anul respectiv. Prima tranșă a constat într-un credit fără dobândă în temeiul unei scheme existente ([5]), în valoare de 9 milioane EUR.

(34) Decizia privind a doua tranșă a fost luată de CDTI la data de 26 iunie 2006 și acoperea costurile restante. A doua tranșă era, de asemenea, un credit fără dobândă, dar a cărui rambursare părea să depindă de vânzările motorului. Tranșa în cauză corespunde ajutorului notificat Comisiei de către autoritățile spaniole la data de 11 septembrie 2006, având o valoare stabilită inițial de 27 850 000 EUR.

(35) Autoritățile spaniole au explicat că abordarea în două etape s-a datorat schimbărilor survenite în administrație în perioada respectivă în legătură cu organismul competent pentru gestionarea ajutoarelor substanțiale pentru C&D din sectorul aeronautic. În fapt, astfel cum au indicat autoritățile spaniole, furnizând, între altele, acte ale diferitor reuniuni, competențele în cauză au trecut de la minister la CDTI, iar transferul s-a produs pe parcursul unei perioade de timp destul de îndelungate.

(36) În consecință, autoritățile spaniole au explicat că, în 2005, CDTI a avut posibilitatea să acorde doar un prim credit de valoare scăzută. După finalizarea transferului de competențe, CDTI a luat decizia să acorde a doua parte a creditului, care a fost (măsura) notificată de Spania.

(37) Nu există o documentație internă a ministerului sau a CDTI anterior măsurii notificate care să confirme în mod clar și precis intenția guvernului de a susține proiectul. Pe de altă parte, în documentația furnizată de autoritățile spaniole se găsesc numeroase referiri la proiect și la importanța acestuia pentru economia spaniolă.

(38) De asemenea, trebuie semnalat faptul că nu există nicio scrisoare din partea guvernului către ITP prin care să se confirme intenția de acordare a ajutorului. ci doar o serie de referiri indirecte la o schemă de ajutor pentru motoare aeronautice ([6]), în care se menționează explicit B787. O astfel de schemă s-ar fi bazat pe cazurile autorizate anterior de Comisie ([7]). Potrivit autorităților spaniole, trebuie luat în considerare faptul că decizia adoptată de CDTI în 2005 reprezintă o confirmare pentru ITP a intenției administrației spaniole de a acorda ajutor întregului sector.

([5]) Potrivit autorităților spaniole, schema gestionată de CDTI era în vigoare înainte de aderarea Spaniei la Comunitatea Europeană, în 1986.

([6]) De asemenea, trebuie semnalat faptul că ITP este singurul producător spaniol din acest sector.

([7]) C 38/01 și N 165/03.

(39) În sfârșit, autoritățile spaniole afirmă că ITP avea așteptări legitime de a primi ajutorul, întrucât, între timp, CDTI acordase în favoarea ITP un ajutor care acoperea costurile proiectului pentru 2005. Ajutorul în cauză nu a fost notificat Comisiei deoarece se baza pe o schemă de ajutoare autorizată și se afla sub pragul de notificare individuală.

(40) Pe baza documentației furnizate și ținând seama, în special, de schimbările survenite în competențele administrative, Comisia ajunge la concluzia că este necesar să se considere că cele două credite constituie două componente ale aceluiași ajutor.

(41) Comisia subliniază că autoritățile spaniole recunosc că au comis o eroare atunci când au notificat doar cel de-al doilea credit și că, în acest caz, valoarea totală a celor două credite ar trebui să fie evaluată de către Comisie.

(42) Ajutoarele individuale pentru proiectele de C&D pot fi acordate *ad hoc* sau în cadrul unei scheme de ajutoare autorizate. În capitolul 7 din Cadrul pentru cercetare, dezvoltare și inovare sunt prezentate criteriile pentru evaluarea cazurilor individuale.

(43) Astfel, nu este permis ca un stat membru să dividă în mod artificial un ajutor în mai multe părți, dacă în acest mod se eludează cu ușurință pragurile de notificare și normele privind evaluarea detaliată a cazurilor complexe. A accepta ca statele membre să fracționeze proiectele ar echivala cu renunțarea la principiul potrivit căruia controlul Comisiei se axează asupra cazurilor cu un potențial mai mare de denaturare.

(44) În orice caz, Comisia nu poate accepta că ITP ar nutri o așteptare legitimă de a primi ajutor. Date fiind competențele limitate ale CDTI, nu se putea considera că întreg ajutorul acordat de acest organism ar constitui o promisiune din partea statului de a acorda un ajutor cu valoare mai mare. Negocierile dintre CDTI și ITP, care au avut loc anterior deciziei de acordare finală, arată că, în ciuda faptului că autoritățile spaniole s-au arătat în favoarea susținerii proiectului, ITP nu avea așteptări legitime de a primi o anumită sumă ca ajutor. În sfârșit, ITP nu era autorizată să primească întregul ajutor înainte de luarea propriu-zisă a deciziei privind a doua tranșă.

(45) Luând în considerare situația excepțională creată de schimbările survenite în administrația spaniolă pe durata procesului de acordare, Comisia ajunge la concluzia că cele două credite reprezintă tranșe ale aceluiași ajutor și că acestea ar fi trebuit notificate simultan de autoritățile spaniole. În consecință, decizia se ia cu privire la valoarea totală a celor două credite.

(46) De asemenea, Comisia subliniază că evaluarea procesului de acordare ar fi fost facilitată dacă autoritățile spaniole ar fi confirmat inițial ITP intenția lor de a acorda ajutorul, fără a detalia neapărat de la început valoarea și condițiile. O astfel de scrisoare de intenție, cu referirea necesară la clauza de suspendare supusă obligației de notificare a ajutorului către Comisie, ar fi contribuit la evaluarea cazului, în special în ceea ce privește efectul de stimulare al ajutorului ([8]).

5. **EXISTENȚA AJUTORULUI**

(47) Astfel cum se arată în decizia de inițiere a procedurii, măsura care face obiectul evaluării se încadrează în domeniul de aplicare a articolului 87 alineatul (1) din tratat. Nicio parte nu a contestat această concluzie.

(48) Autoritățile spaniole au notificat măsura ca fiind ajutor de stat. Măsura constă din resurse publice gestionate, în cazul de față, de un organism public în cadrul unei scheme de ajutor. Astfel cum se menționează pe site-ul său de Internet ([9]), CDTI este o entitate publică spaniolă care ține de Ministerul Industriei, Turismului și Comerțului și al cărei obiectiv este acela de a contribui la îmbunătățirea nivelului tehnic al întreprinderilor spaniole. Măsura are un beneficiar, grupul ITP, care este cel care primește un avantaj. Activitatea ITP se concentrează într-un sector în care există un schimb intens între statele membre, iar proiectul se referă la un produs la care participă diferiți asociați internaționali. Prin urmare, se confirmă efectul asupra schimbului, iar măsura trebuie considerată ca fiind ajutor de stat, în temeiul dispozițiilor articolului 87 alineatul (1) din tratat.

6. **COMPATIBILITATE**

(49) Comisia a evaluat măsura în conformitate cu dispozițiile articolului 87 alineatul (3) litera (c) din tratat, în special pe baza dispozițiilor privind ajutoarele pentru C&D, care, de la 1 ianuarie 2007, se regăsesc în Cadrul comunitar al ajutoarelor de stat pentru cercetare, dezvoltare și inovare ([10]) (denumit în continuare „Cadrul C&D&I").

(50) Astfel cum se arată în decizia de inițiere a procedurii, Comisia a evaluat ajutorul conform Cadrului C&D&I, întrucât la punctul 10.3 a acesteia se subliniază în mod clar: „Comisia va aplica prezentul cadru tuturor proiectelor de ajutor notificate asupra cărora trebuie să se pronunțe după publicarea cadrului în Jurnalul Oficial, inclusiv dacă au fost notificate anterior publicării acestuia".

(51) În evaluarea notificării, Comisia a transmis două cereri de informații ([11]) care cuprindeau o serie de întrebări. În scrisorile respective, Comisia sublinia în mod clar că dispoziția privind *consecutio legis* a Cadrului C&D&I (punctul 10.3 menționat mai sus) indica faptul că evaluarea cazului de Comisie trebuie realizată pe baza normelor aflate în vigoare în momentul luării deciziei.

(52) De asemenea, în a doua scrisoare din data de 28 noiembrie 2006, Comisia a arătat că putea fi necesară inițierea procedurii prevăzute la articolul 88 alineatul (2) din tratat.

(53) Autoritățile spaniole au solicitat Comisiei să evalueze cazul conform Cadrului C&D din 1996, care era în vigoare la momentul notificării, întrucât măsura fusese notificată la data de 11 septembrie 2006, iar ITP solicitase ajutorul în 2004.

(54) Făcând trimitere la jurisprudența Graphischer Maschinenbau ([12]), autoritățile spaniole afirmă că, dacă ele ar fi acordat ajutorul în mod ilegal, s-ar fi aplicat Cadrul C&D din 1996. Dat fiind că, în opinia autorităților spaniole, Cadrul C&D&I, aflat în vigoare începând cu data de 1 ianuarie 2007, este mai restrictiv decât Cadrul C&D din 1996, prin aplicarea noilor norme Comisia ar penaliza statul membru care a notificat ajutorul.

(55) Comisia semnalează că, în opinia sa, argumentul autorităților spaniole este irelevant și jurisprudența invocată nu se poate aplica în cazul de față, deoarece Cadrul C&D&I indică în mod clar la punctul 10.3 normele pe care le aplică Comisia în momentul evaluării cazurilor.

(56) Pe de altă parte, Comisia consideră că argumentul autorităților spaniole, potrivit căruia Cadrul C&D&I ar fi mai restrictiv, este eronat. Dispozițiile privind evaluarea cazurilor individuale care implică valori ridicate ale ajutorului solicită doar o demonstrație detaliată a diferitelor aspecte ale ajutorului, fără a ignora efectele pozitive ale acestuia. Nu se poate considera că un nivel mai ridicat de detaliere este mai restrictiv. Dimpotrivă, Comisia estimează că aspectele principale ale normelor nu s-au schimbat, ori doar s-au modificat ușor: definiția activităților de C&D, costurile eligibile, intensitățile ajutorului etc.

(57) În observațiile formulate, autoritățile spaniole afirmă, de asemenea, că, întrucât, în scrisoarea sa, Comisia a indicat existența unor îndoieli, aceasta ar fi trebuit să inițieze imediat procedura.

([8]) O dispoziție similară figurează la punctul 38 din Liniile directoare privind ajutoarele de stat regionale (JO C 54, 4.3.2006, p. 13). Conform acesteia, statele membre sunt obligate să notifice beneficiarului intenția lor de a acorda ajutorul printr-o scrisoare de intenție.

([9]) www.cdti.es

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

([11]) A se vedea primul alineat din decizia de inițiere a procedurii.

([12]) Hotărârea Tribunalului de Primă Instanță din 14.5.2002 în cauza T-126/99, Graphischer Maschinenbau Gmbh/Comisia, Rec 2002, p. II-02427.

(58) Cu toate acestea, Comisia subliniază că faptul de a fi luat mai devreme o decizie de inițiere a procedurii nu ar fi modificat normele aplicabile pentru decizia finală, întrucât, în orice caz, aceleași norme ar fi fost în vigoare în momentul luării deciziei finale.

(59) În orice caz, autoritățile spaniole au furnizat toate informațiile necesare prevăzute la capitolul 7 din Cadrul C&D&I pentru evaluarea proiectelor individuale de mari dimensiuni. Informațiile permit Comisiei să își facă o idee completă asupra cazului.

7. EȘECUL PIEȚEI

(60) Pentru evaluarea corectă a ajutorului în favoarea unui proiect mare de C&D trebuie examinate obiectivele măsurii, în special eșecurile pieței care trebuie să le compenseze.

(61) În primul rând, autoritățile spaniole au indicat în notificare că măsura vizează corectarea informației imperfecte și asimetrice, în special cu privire la proiecte pe termen lung, și absența finanțării private într-un sector specific, caracterizat de riscuri tehnologice ridicate și rentabilitate pe termen foarte lung. În decizii anterioare ([13]), Comisia a recunoscut existența unui astfel de eșec al pieței cu privire la finanțarea programelor mari în sectorul aerospațial.

(62) În al doilea rând, autoritățile spaniole au considerat că întrucât activitățile de C&D se desfășoară în zone asistate, acest fapt trebuie luat în considerare în evaluarea eșecului pieței. Activitățile de C&D în zonele mai puțin dezvoltate s-ar caracteriza, în afara externalităților pozitive accentuate și a difuzării cunoașterii, prin informații imperfecte și asimetrice.

(63) Cu toate acestea, Cadrul C&D&I, la punctul 7.3.1, prevede că Comisia trebuie să țină cont de: „(i) dezavantajele legate de caracterul periferic și de alte particularități regionale; (ii) datele economice locale specifice, precum și motivația socială și/sau istorică a nivelului scăzut al CDI în raport cu alte date medii relevante și/sau cu situația națională și/sau comunitară, după caz și (iii) orice alt indicator relevant care demonstrează un grad mare de eșec al pieței". Fără o demonstrație bazată pe aceste elemente, Comisia nu a avut posibilitatea de a confirma existența dezavantajelor regionale în cazul de față.

([13]) A se vedea, de exemplu, deciziile Comisiei în cazurile N 165/03 (Spania, ajutor în favoarea ITP pentru Trent 900), N 372/05 (Franța, ajutor în favoarea Snecma pentru motorul SaM 146), N 120/01 (Regatul Unit, ajutor în favoarea Rolls-Royce pentru dezvoltarea motoarelor Trent 600 și Trent 900) și, mai recent, în cazurile N 195/07 (Germania, ajutor în favoarea Rolls-Royce Deutschland), și N 447/07 (Franța, ajutor în favoarea Turbomeca).

7.1. Asimetria informației

(64) Autoritățile spaniole au prezentat argumente suplimentare pentru a susține existența eșecurilor pieței cu privire la existența unei asimetrii a informației.

(65) În primul rând, Spania a reamintit modelul de afaceri specific dezvoltării de motoare aeronautice. Aceasta a declarat că, întrucât investiția prealabilă este semnificativă, iar beneficii nu se obțin decât după trecerea unei perioade îndelungate de timp (fluxul de trezorerie al proiectului nu devine pozitiv în mod stabil decât după [> 10] ani; în termeni de acumulări, acesta începe să fie pozitiv începând cu [> 15] ani), proiectele se împart între mai mulți asociați pentru a reduce riscurile generale.

(66) În al doilea rând și potrivit opiniei autorităților spaniole, pentru întreprinderile din sector sursa de finanțare o constituie fluxul de trezorerie rezultat din proiecte anterioare. Dat fiind că veniturile provenite dintr-un proiect nu se obțin înainte de trecerea unui deceniu, rezultând mai mult din vânzarea de piese de schimb decât din comercializarea inițială a motorului, doar acele întreprinderi care dispun de o amplă succesiune de programe pot finanța noi investiții.

(67) Potrivit autorităților spaniole, ITP este o întreprindere relativ tânără, înființată în 1989. Din cauza lipsei de vechime a acesteia, ITP nu putea beneficia deocamdată de fluxul de trezorerie pozitiv rezultat din investiții anterioare.

(68) În al treilea rând, ITP a furnizat informații privind dificultățile întâmpinate în colectarea de fonduri pentru a-și finanța investiția în proiect. ITP nu a prezentat nicio scrisoare bancară specifică de refuz a unei cereri de finanțare, dar a prezentat schimburi de corespondență electronică între intermediari financiari și organizații sectoriale ([14]), din care rezultă inexistența finanțării din partea băncilor pentru acest tip de proiecte.

(69) Astfel cum s-a menționat la considerentul 61 și în nota de subsol de la pagina 13, Comisia a recunoscut în diverse situații că modelul de afaceri specific dezvoltării de motoare aeronautice se caracterizează prin asimetria informației. Cu toate acestea, o astfel de concluzie nu înseamnă că orice proiect din sector trebuie să facă față unei eșec al pieței. Este evident că, în diverse ocazii, diferite întreprinderi din sector au putut finanța proiecte noi fie prin mijloace proprii, fie recurgând la piața financiară. Comisia trebuie să examineze prezența unei eșec al pieței în cazul specific aflat în evaluare.

([14]) În special HEGAN, platforma bască a sectorului aeronautic.

(70) În cazul de față, astfel cum s-a semnalat deja în decizia de inițiere a procedurii, argumentele prezentate de autoritățile spaniole cu privire la prezența unui eșec al pieței au fost considerate ca fiind insuficiente, iar Comisia nu a exprimat nicio îndoială specifică.

(71) Ținând cont de elementele noi, inclusiv informațiile furnizate de ITP, Comisia ajunge la concluzia că prezentul caz se caracterizează printr-o asimetrie a informației. Comisia subliniază că, în cazul ITP, asimetria se datorează, în parte, fazei de dezvoltare a întreprinderii, care, cu toate acestea, se apropie de o etapă în care va putea finanța proiecte noi pe baza veniturilor obținute din proiecte anterioare. Cu alte cuvinte, ITP este în curs de a ajunge în situația în care modelul de afaceri pentru o întreprindere care fabrică motoare aeronautice să poată funcționa normal.

(72) Prin urmare, Comisia ajunge la concluzia că în cazul de față există un eșec al pieței. Astfel cum s-a indicat în decizia de inițiere a procedurii, Comisia trebuie să evalueze, cu toate acestea, daca prezența unui dezavantaj regional sporește importanța acestui eșec al pieței.

7.2. **Dezavantaj regional**

(73) În comunicările sale scrise, Spania a prezentat o serie de argumente în sprijinul prezenței unui dezavantaj regional care sporește gradul de eșec al pieței.

(74) În primul rând, autoritățile spaniole au reamintit că C&D contribuie la obiectivele de la Lisabona și că, în contextul Acordului privind perspectivele financiare 2007-2013 ([15]), Spania a primit o alocare suplimentară de 2 000 de milioane EUR din fondurile structurale pentru a crește cheltuielile de C&D&I. În opinia autorităților spaniole, alocarea specifică indică în mod clar că țara înregistrează o întârziere în domeniul activităților de C&D.

(75) În al doilea rând, autoritățile spaniole amintesc că activitățile de C&D ale proiectului care face obiectul evaluării se vor desfășura în zone asistate care se încadrează în domeniul de aplicare a articolului 87 alineatul (3) litera (c) din tratat ([16]).

(76) De asemenea, Spania a subliniat că dezvoltarea întreprinderii ITP în Țara Bascilor va contribui la dezvoltarea unei regiuni afectate de restructurarea industrială (închiderea industriei grele).

(77) În plus, în opinia autorităților spaniole, proiectul contribuie la dezvoltarea unei infrastructuri științifice (organisme de investigare), tehnologice (centre de testare) și educaționale (școală de inginerie) în regiune.

(78) În sfârșit, autoritățile spaniole estimează că proiectul contribuie la dezvoltarea unei rețele de subcontractanți capabili să lucreze într-un mediu foarte avansat. În fapt, ITP poate achiziționa doar [< 50] % din produsele care intră pe piața din Spania și intenționează să crească acest procentaj în mod semnificativ.

(79) În concluzie, autoritățile spaniole afirmă că dezavantajul regional și efectul pozitiv al proiectului la scară regională contribuie la eșecul pieței și trebuie luate în considerare ca atare de către Comisie.

(80) De asemenea, Spania adaugă că, în cazul în care Comisia nu recunoaște dezavantajul, aceasta ar fi în contradicție cu abordarea Cadrului C&D din 1996, care prevedea o primă automată de 5 % pentru proiectele desfășurate în zone asistate care se încadrează în domeniul de aplicare a articolului 87 alineatul (3) litera (c) din tratat [prima fiind de 10 % pentru zonele care se încadrează în domeniul de aplicare al articolului 87 alineatul (3) litera (a) din tratat].

(81) Este adevărat că, în termeni de cheltuieli pentru C&D, statisticile arată că Spania se află în urmă în comparație cu media UE. Comisia subliniază, însă, că acest fapt nu este *per se* un argument suficient pentru a justifica un ajutor individual, ci, mai degrabă, este un argument care ar susține o abordare mai orizontală în favoarea încurajării activităților de C&D ([17]).

(82) În al doilea rând, Comisia subliniază că proiectul de C&D se va desfășura în zone asistate. Comisia evidențiază, de asemenea, că neincluderea primei de ajutor regional în Cadrul C&D&I a contribuit la o mai bună dirijare a ajutorului de stat către acele proiecte care contribuie la eficiența economică. Comisia a recunoscut că ajutoarele de stat pot contribui la atingerea obiectivelor de echitate, cum ar fi dezvoltarea regională, sau a obiectivelor de eficiență, cum ar fi răspunsul la eșecurile pieței ([18]). În consecință, Comisia a revizuit diferitele norme privind ajutoarele de stat într-o formă coerentă, armonizând condițiile de compatibilitate cu obiectivul măsurilor luate de state ([19]).

([15]) Punctul 54 *bis* din documentul 15931/05 al Consiliului European privind perspectivele financiare 2007-2013.

([16]) A se vedea decizia Comisiei în cazul N 626/06, privind harta regională spaniolă, adoptată la 20.12.2006.

([17]) În 2007 și 2008, Comisia a aprobat diferite scheme de ajutor în favoarea activităților de C&D, notificate de autoritățile spaniole.

([18]) A se vedea, de exemplu, „Planul de acțiune privind ajutoarele de stat – Ajutoare de stat mai puține și cu obiective mai bine definite: foaie de parcurs pentru reforma ajutoarelor de stat 2005-2009", COM(2005) 107 final, adoptat de Comisie la 7 iunie 2005.

([19]) Astfel, prima regională nu este prevăzută în recent adoptatul Regulament (CE) nr. 800/2008 al Comisiei din 6 august 2008 de declarare a anumitor categorii de ajutoare compatibile cu piața comună în aplicarea articolelor 87 și 88 din tratat (Regulament general de exceptare pe categorii de ajutoare) (JO L 214, 9.8.2008, p. 3).

(83) În al treilea rând, Comisia subliniază argumentul exprimat de Spania cu privire la necesitatea de a crea infrastructura necesară în domeniile cercetării, tehnologiei și educației. Cu toate acestea, în cazul de față, autoritățile spaniole nu au demonstrat că ajutorul acordat unei întreprinderi anume, ITP, ar fi necesar pentru dezvoltarea infrastructurii cunoașterii. În plus, Comisia evidențiază că măsura care constituie obiectul evaluării este un ajutor individual cu beneficiar unic. Incidența acestuia asupra infrastructurii menționate anterior nu poate fi decât foarte indirectă.

(84) În sfârșit, Comisia subliniază că ajutorul urmărește să contribuie la dezvoltarea unei rețele de subcontractanți. Deși în termeni de dezvoltare regională astfel de obiective ar fi, fără îndoială, relevante dintr-o perspectivă europeană mai amplă, nu este cert că se vor multiplica infrastructurile sau că va exista, în schimb, o rețea de subcontractanți pentru fiecare întreprindere mare, în special într-un sector integrat precum cel aeronautic. Într-un sector atât de avansat și specializat tehnologic, în care programele reunesc mai mulți asociați din întreaga Europă și de pe glob, deși nu sunt evidente beneficiile creării unei rețele de subcontractanți în zone asistate, este totuși cert că obligația ca [> 50] % din produsele care intră pe piață să provină din străinătate este semnul unei mari dependențe de asociații internaționali și constituie, prin urmare, un factor de risc.

(85) Comisia consideră, în consecință, că situația specifică a zonei asistate în care se va desfășura proiectul ilustrează un grad de eșec al pieței ușor mai ridicat, în special în ceea ce privește existența unor subcontractanți avansați tehnologic, care ar putea constitui asociați capabili să împartă riscurile.

7.3. **Concluzie privind eșecul pieței**

(86) Pe baza acestor argumente, Comisia concluzionează că există un eșec al pieței în cazul care face obiectul evaluării.

8. **EFECTUL DE STIMULARE**

(87) Ținând cont de elementele avute la dispoziție în faza respectivă a investigației, în decizia de inițiere a procedurii, Comisia a exprimat îndoieli cu privire la efectul de stimulare al ajutorului.

8.1. **Necesitatea ajutorului**

(88) În conformitate cu capitolul 6 din Cadrul C&D&I, Comisia trebuie să verifice, în primul rând, dacă beneficiarul a prezentat cererea de ajutor înainte de inițierea proiectului de C&D.

(89) Astfel cum s-a menționat, de asemenea, la considerentul 31 și următoarele, autoritățile spaniole au indicat că ajutorul a fost solicitat de ITP înainte de începerea proiectului, ceea ce este în conformitate cu dispozițiile capitolului 6 alineatul (2) din Cadrul C&D&I.

(90) Astfel cum s-a arătat mai sus, Comisia avea îndoieli cu privire la procesul de luare a deciziilor și la notificarea tardivă. Informațiile furnizate de Spania permit să se concluzioneze că măsura notificată se referă la un ajutor unic care a fost acordat în două tranșe. Prin urmare, evaluarea efectului de stimulare trebuie efectuată pentru întregul ajutor.

(91) În ceea ce privește procesul de luare a deciziilor, Comisia dorește să sublinieze că circumstanțele specifice ale cazului de față (schimbul de competențe, abordarea în două faze și tranziția spre norme noi privind ajutoarele de stat) fac ca evaluarea de către aceasta a cazului să fie una specială.

(92) Comisia evidențiază, în primul rând, că, în general, tinde să se îndoiască de efectul de stimulare al unei măsuri atunci când se adoptă diferite decizii de acordare în legătură cu un singur proiect. De asemenea, aceasta se îndoiește de efectul de stimulare în cazul în care decizia formală de acordare a ajutorului este adoptată de stat într-un moment în care proiectul se află într-o fază destul de avansată. În cazul activităților de C&D, este esențial ca ajutorul să influențeze comportamentul întreprinderii, inducând o investiție mai substanțială sau mai rapidă într-un proiect. Fără un astfel de efect, ajutorul nu ar avea efect de stimulare și nu ar fi necesar.

(93) Pentru a putea avea o astfel de influență, acordarea ajutorului trebuie să fie decisă de stat fie în mod formal, inclusiv cu o clauză suspensivă în așteptarea autorizării necesare din partea Comisiei cu privire la compatibilitatea ajutorului în temeiul articolului 88 alineatul (3) din tratat, fie prin intermediul unei scrisori de intenție ([20]), care nu ar justifica așteptări legitime, dar ar constitui o dovadă suficientă pentru a indica voința statului de a susține un proiect.

(94) Comisia subliniază, de asemenea, că o condiție necesară pentru compatibilitatea ajutorului în favoarea unui proiect de C&D este notificarea în prealabil, în conformitate cu dispozițiile articolului 88 alineatul (3) din tratat. În cazul în care ajutorul acordat este notificat atunci când proiectul pentru care este acordat se apropie de finalizare, aceasta înseamnă că statul nu este convins de ajutorul pe care intenționează să îl acorde sau că nu este în poziția de a oferi garanții cu privire la acesta. Dacă, confruntată cu o astfel de incertitudine, întreprinderea este capabilă să desfășoare proiectul, inclusiv să-l finalizeze, atunci probabil că ajutorul nu este pe deplin necesar pentru întreprinderea în cauză.

([20]) A se vedea, de asemenea, considerentul 31.

8.2. **Indicatori de bază**

(95) În conformitate cu capitolul 6 din Cadrul C&D&I, Comisia trebuie să evalueze întotdeauna, atunci când este vorba de măsuri individuale, o serie de criterii care indică efectul de stimulare al ajutorului în legătură cu creșterea dimensiunii, acoperirii sau ritmului proiectului ori a creșterii sumei totale cheltuite de beneficiar pentru C&D.

(96) În observațiile lor, autoritățile spaniole au furnizat o serie de elemente concrete pentru a demonstra că au fost îndeplinite criteriile de bază menționate.

(97) În primul rând, potrivit autorităților spaniole, ajutorul ar fi fost necesar pentru ca ITP să realizeze o investiție echivalentă cu 12 % din proiect, ceea ce presupune o creștere a dimensiunii și a acoperirii. Fără ajutor, ITP nu ar fi putut realiza o investiție atât de amplă ([21]).

(98) În al doilea rând, autoritățile spaniole estimează că ajutorul ar fi contribuit la accelerarea proiectului. Spania susține că dezvoltarea motorului Trent 1000 necesită mult mai puțin timp decât alte motoare anterioare.

(99) În al treilea rând, Spania subliniază că costul mediu de personal pentru C&D al ITP (24 %) este superior mediei din sector (19 %). Pe de altă parte, în ultimii ani ITP a investit semnificativ în C&D, raportul dintre cheltuielile de C&D și cifra de afaceri fiind de 16 % în 2005, 26 % în 2006 și 22 % în 2007. Spania compară aceste cifre cu o medie europeană pentru sector de 11 % în 2005 și 2006. Autoritățile spaniole indică faptul că, fără ajutorul destinat Trent 1000, valorile pentru C&D/cifra de afaceri ar fi scăzut la […] % și la […] % în 2006 și, respectiv, 2007.

(100) ITP a furnizat informații detaliate cu privire la personal. În această privință, ITP arată că, pornind de la ipoteza potrivit căreia fără ajutorul în cauză nu și-ar fi putut finaliza proiectul, întreprinderea ar fi avut dificultăți în ceea ce privește ocuparea celor […] angajați cu normă întreagă care colaborau la proiect. ITP afirmă că o mică parte a acestora ar fi putut fi reîncadrați pe posturi de cercetare și tehnologie, dar că ar fi avut dificultăți în menținerea celorlalți cercetători. Potrivit ITP, menținerea cifrei ridicate a cheltuielilor de C&D arată că ajutorul a avut un efect de stimulare.

(101) Comisia subliniază că evaluarea indicatorilor în cauză depinde de ipoteza alternativă care s-ar fi materializat în absența ajutorului. Dacă ajutorul a făcut efectiv posibil ca ITP să lanseze un proiect mai ambițios, atunci acesta va fi produs un efect de stimulare asupra acoperirii și dimensiunii proiectului.

(102) Pe de o parte, Comisia subliniază ambiguitatea cifrelor privind cheltuielile de C&D. Dacă este evident că ITP prezintă niveluri ridicate ale cheltuielilor de C&D în comparație cu concurenții săi din sector, este posibil ca acestea să se datoreze în principal lipsei de venituri rezultate din programe anterioare, astfel cum s-a descris mai sus ([22]), mai degrabă decât intensității C&D desfășurate. Pe de altă parte, Comisia nu poate accepta că menținerea unor niveluri constante de cheltuieli de C&D și de personal demonstrează că ajutorul are un efect de stimulare. Dimpotrivă, în circumstanțe normale s-ar da impresia că, dacă ajutorul nu are efect asupra cheltuielilor de C&D și nici asupra personalului de C&D, aceasta ar implica faptul că efectul ajutorului este de a susține un proiect care înlocuiește alte proiecte anterioare, care au fost finalizate, mai degrabă decât de a susține inițiative noi ale beneficiarului.

(103) În orice caz, în evaluarea ajutorului individual, Comisia trebuie să analizeze în detaliu informațiilor prezentate de statul membru și de beneficiar, dincolo de indicatorii de bază menționați mai sus.

8.3. **Opțiuni alternative**

(104) În evaluarea detaliată a efectului de stimulare, Comisia s-a bazat pe punctul 7.3.3 din Cadrul C&D&I.

(105) ITP a înaintat prezentarea pe care a realizat-o Consiliului de administrație, atunci când s-a luat decizia de a investi în proiect. Documentația evidențiază că întreprinderea luase în considerare diferite alternative înainte de a negocia cu RR, realizând planuri de afaceri pentru fiecare alternativă, cu sau fără ajutor de stat:

— […] % din motor (turbina de joasă presiune completă);

— […] % [turbina de joasă presiune, mai puțin NGV (ajutaj cu palete culisante de ghidare), VIGV(suflantă cu palete culisante de ghidare cu debit variabil)];

— […] % (turbina de joasă presiune, mai puțin NGV și sigilii);

— […] % (componenta THB și disc). În acest caz ITP ar fi fost un simplu subcontractant.

([21]) Argumentul este tratat mai detaliat în capitolul următor (a se vedea capitolul următor din decizie, considerentul 104 și următoarele).

([22]) Trent 500 și Trent 900, obiectul cazurilor C 38/01 și, respectiv, N 165/03.

(106) Trebuie reamintit că proiectul este rezultatul final al unei negocieri între ITP și RR. Este, prin urmare, foarte dificil de imaginat care ar fi fost rezultatul negocierii în absența ajutorului.

(107) De fapt, deși ITP dispunea de alternative, nu era vorba despre proiecte efectiv contractate, în sensul că acestea depindeau, de asemenea, de cealaltă parte implicată în negociere. Pe de altă parte, pe baza argumentelor exprimate de RR, se pare că aceștia nu erau interesați de o participare minoră a ITP (în valoare de […] %), ceea ce ar fi obligat RR să își asume mai multe riscuri, să desfășoare unele activități în mod direct sau să găsească alți asociați.

(108) De asemenea, chiar dacă Consiliului de administrație al ITP i s-au prezentat calculele financiare pentru proiect cu și fără ajutorul în cauză, se pare că disponibilitatea ajutorului a fost luată în considerare în decizia luată de ITP de a realiza proiectul ([23]).

(109) În sfârșit, pe baza analizelor realizate de ITP cu privire la diferitele alternative de participare, se pare că decizia a fost adoptată, în special, în funcție de o serie de factori calitativi (rezumați în câteva diagrame SWOT), mai degrabă decât pe baza unor factori cantitativi (precum, de exemplu, taxa internă de rentabilitate prevăzută, TIR), care au fost, de asemenea, comunicați Consiliului de administrație. Trebuie subliniat că TIR nu este deloc ridicată în comparație cu costul mediu al capitalului de […] %. Probabil că TIR calculată pe 25 și 50 ani demonstrează că, fără ajutor, proiectul nu ar fi fost suficient de rentabil pentru ca întreprinderea să investească în el. Nivelul limitat al TIR final, inclusiv cu ajutor, confirmă, de asemenea, că, atunci când a acceptat să investească cu un randament prevăzut scăzut, obiectivul real al ITP era consolidarea poziției sale pe piață.

(110) Prin urmare, Comisia subliniază că, fără nicio îndoială, acordarea ajutorului a constituit un factor hotărâtor pentru ca ITP să investească într-un proiect major, cu o dimensiune mai ambițioasă.

(111) Comisia subliniază, de asemenea, că este dificil de stabilit cu exactitate cum s-ar fi prezentat proiectul în situația contrară, întrucât existau diferite alternative inițiale care, în orice caz, trebuiau negociate ulterior cu conducătorul proiectului, RR.

([23]) De asemenea, trebuie subliniat că în aceeași prezentare se face referire la posibile dificultăți în negocierile cu Comisia, dar evocându-se, în cel mai rău caz, o serie de ajustări ale sumelor și condițiilor, fără a se menționa riscul de interzicere totală a ajutorului. Cu toate acestea, referirea nu generează nicio așteptare legitimă din partea întreprinderii de a primi ajutorul în cauză. Aceasta doar reflectă experiența întreprinderii în două cazuri anterioare de ajutor de stat.

(112) Comisia evidențiază că proiectul este rentabil, fapt obișnuit în cazul proiectelor de fabricare a motoarelor aeronautice, întrucât a investi într-un proiect cu rentabilitate negativă ar fi contrar oricărei logici antreprenoriale. Comisia arată că în acest tip de proiecte indicatorul cel mai relevant utilizat de întreprindere în decizia de a investi este TIR, asupra căreia ajutorul are un efect pozitiv, permițându-i să depășească costul mediu de capital din sector.

(113) Comisia afirmă că, precum în cazul altor proiecte de motoare aeronautice, valoarea investiției inițiale este în mod special importantă, iar evoluția temporală a fluxurilor de trezorerie se caracterizează printr-un flux acumulat negativ; în cazul de față, pe durata primilor 19 ani.

(114) În cele din urmă, Comisia a evaluat gradul de risc existent în proiectul de cercetare. ITP a enumerat principalele riscuri ale proiectului:

— riscurile tehnice cu privire la îndeplinirea specificațiilor pentru prima certificare într-o perioadă de timp redusă, în comparație cu programele anterioare;

— riscurile tehnice rezultate din necesitatea de reproiectare în fazele preliminare ale producției;

— riscurile comerciale rezultate din politica prețurilor (în afara controlului ITP);

— riscurile rezultate din cursul de schimb (vânzările fiind denominate în dolari) și,

— riscurile legate de costul unitar de producție, care a fost fixat de Boeing la un nivel inferior cu […] % față de motoarele anterioare. Costul este afectat în principal de noutatea proiectării și de costul materiilor prime.

(115) ITP a realizat estimări privind variația valorii actuale nete (VAN) a proiectului, bazându-se pe modificări ale unora dintre acești parametri. Estimările arată că VAN poate deveni clar negativ dacă vânzările sunt sub așteptări, cursul de schimb este mai puțin favorabil sau crește costul materiilor prime.

(116) Comisia subliniază că riscurile proiectului sunt semnificative și că nu toate riscurile indicate de ITP au aceeași relevanță în momentul evaluării, ca, de exemplu, riscul valutar. Comisia evidențiază, de asemenea, că ITP a avut posibilitatea de a prezenta calcule detaliate ale aspectelor financiare ale proiectului, inclusiv sensibilitatea acestuia la factori de risc. Calculele arată, în primul rând, că proiectul este moderat rentabil, comparativ cu costul mediu de capital al întreprinderii. În al doilea rând, acestea evidențiază că riscurile tehnice și comerciale sunt semnificative, în special dacă sunt comparate cu cuantumul investiției și fluxul de trezorerie prevăzut al acesteia.

(117) Pe baza acestor elemente, Comisia poate accepta că ajutorul are un efect de stimulare, întrucât acesta permite ITP să participe la proiect la o scară care nu s-ar putea realiza în lipsa ajutorului.

9. **PROPORȚIONALITATE**

(118) Pentru a evalua proporționalitatea măsurii, Comisia trebuie să examineze în primul rând costurile eligibile, și, în special, dacă îndoielile exprimate în decizia de inițiere a procedurii au fost risipite. În continuare, Comisia are obligația de a examina instrumentul ajutorului, stabilind și, în acest caz, dacă au fost eliminate îndoielile menționate mai sus. În al treilea rând, Comisia trebuie să examineze dacă proiectului îi sunt aplicabile primele pentru dezavantaj regional și pentru cooperare. În sfârșit, Comisia trebuie să definească intensitatea ajutorului și să verifice dacă aceasta îndeplinește condițiile prevăzute în Cadrul C&D&I.

9.1. **Costuri eligibile**

(119) În decizia de inițiere a procedurii, Comisia a exprimat patru îndoieli cu privire la costurile eligibile ale proiectului subvenționat:

(a) clasificarea cheltuielilor în funcție de categoriile de cercetare s-a realizat pe baza unui model teoretic, nereflectând costurile reale (și nici măcar costurile prevăzute) ale beneficiarului;

(b) în clasificarea cheltuielilor, nivelul studiilor consacrate dezvoltării experimentale era deosebit de ridicat în comparație cu celelalte categorii de cheltuieli, ținând cont în special de alte proiecte pentru dezvoltarea de motoare;

(c) puteau fi puse sub semnul întrebării diferite cheltuieli specifice: cuantumul destinat gestionării tehnice în primul an al proiectului și cheltuielile pentru echipamente (în special dacă echipamentele se utilizau exclusiv pentru proiect); și

(d) includerea unor costuri suportate de ITP în anii 2008-2009, după certificarea motorului.

(120) Comisia a exprimat îndoieli în legătură cu clasificarea activităților pe baza definițiilor cercetării industriale și dezvoltării experimentale, de la punctul 2.2 literele (f) și (g) din Cadrul C&D&I. Aceasta s-a bazat, de asemenea, pe experiența proprie în domeniul C&D ([24]).

(121) Comisia a exprimat o îndoială privind costurile eligibile, în special cu privire la cheltuielile pentru echipamente, în temeiul punctului 5.1.4 din Cadrul C&D&I.

(122) Ca răspuns la decizia de inițiere a procedurii, autoritățile spaniole au furnizat o nouă clasificare a costurilor care reflecta activitățile efectiv realizate sau planificate, cu clasificarea rezultată în termeni de categorii de C&D. Noile date furnizate de Spania au permis Comisiei să analizeze în detaliu fiecare pachet de activități și să stabilească corectitudinea clasificării activităților de C&D.

(123) Pe de altă parte, autoritățile spaniole au acceptat că termenul maxim pentru luarea în considerare a costurilor eligibile este certificarea aeronavei. Întrucât costurile suportate după certificarea în cauză au fost minore, acestea nu afectează în mod semnificativ valoarea totală a distribuirii costurilor între categoriile de C&D.

(124) Spania a acceptat, de asemenea, să considere că activitatea realizată între certificarea motorului și cea a aeronavei constituie dezvoltare experimentală și nu cercetare industrială, dat fiind că activitatea se realizează pe prototipuri ale modulului turbinei.

(125) De asemenea, autoritățile spaniole au acceptat să includă în categoria dezvoltării experimentale 100 % din activitățile realizate în cadrul sarcinilor legate de testarea componentelor ([…] EUR). Aceasta este în conformitate atât cu clasificarea utilizată pentru alte sarcini, precum și cu definiția proprie propusă de ITP, potrivit căreia se consideră ca fiind dezvoltare experimentală încercările dedicate orelor totale de funcționare (testele de anduranță aparțin acestei categorii).

([24]) În special cu privire la proiectele finanțate prin programul-cadru pentru C&D, a se vedea Decizia nr. 1982/2006/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 18 decembrie 2006 privind al șaptelea program-cadru al Comunității Europene pentru activități de cercetare, de dezvoltare tehnologică și demonstrative (2007-2013) (JO L 412, 30.12.2006, p. 1), precum și experiența în evaluarea cazurilor de ajutoare de stat în sectorul motoarelor aeronautice.

(126) În observațiile sale, precum și subscriind la argumentele exprimate de autoritățile spaniole, ITP a recunoscut, de asemenea, că sistemul său intern de contabilitate nu permitea separarea costurilor de C&D pe categorii distincte. Aceasta explica de ce clasificarea s-a făcut în funcție de ceea ce părea a fi un model teoretic. De asemenea, ITP a dat asigurări că începuse să își adapteze sistemul contabil în vederea introducerii clasificării în cauză, astfel cum solicită și Standardele internaționale de raportare financiară (IFRS) ([25]).

(127) Autoritățile spaniole au furnizat o versiune corectată și definitivă a costurilor eligibile, care este prezentată în tabelul de mai jos. Costurile eligibile totale ale proiectului pentru întreaga perioadă 2005-2008 se ridică la 73 567 000 EUR. Din acestea, costurile legate de activitățile clasificate ca reprezentând cercetare industrială se ridică la 29 296 000 EUR (39,8 % din costurile eligibile totale). Costurile activităților de dezvoltare experimentală sunt de 44 212 000 EUR (60,1 %). Sunt incluse, de asemenea, în proiect studii pregătitoare cu o valoare de 59 000 EUR.

Tabel — Costuri eligibile

(milioane EUR)

Categoria de C&D	2005	2006	2007	2008	Total
Cercetare industrială	[…]	[…]	[…]	[…]	29,296
Studii de fiabilitate	[…]	[…]	[…]	[…]	0,059
Dezvoltare experimentală	[…]	[…]	[…]	[…]	44,212
Total	[…]	[…]	[…]	[…]	73,567

(128) Ținând cont de informațiile detaliate furnizate de autoritățile spaniole, de acceptarea de către acestea a observațiilor referitoare la aspectele specifice ale limitei temporale a proiectului și la clasificarea tipurilor de cheltuieli determinate, Comisia dispune de o imagine completă a costurilor eligibile și a clasificării acestora.

(129) În concluzie, în costurile eligibile pot fi incluse doar activitățile care sunt subvenționabile în temeiul punctului 5.1.4 din Cadrul C&D&I, desemnate corect în categoriile respective de cercetare industrială și dezvoltare experimentală, astfel cum sunt definite la punctul 2.2 din cadru.

9.2. **Instrumentul ajutorului**

(130) În notificarea inițială, autoritățile spaniole își exprimau intenția de a utiliza un instrument care reunea caracteristicile unui avans rambursabil – cu rambursarea principalului creditului proporțional cu reușita proiectului – și ale unui credit cu subvenție la dobândă, fără ca beneficiarul să plătească vreo dobândă. În decizia de inițiere a procedurii, Comisia a exprimat îndoieli cu privire la instrumentul hibrid, care ar aduce beneficiarului un avantaj dublu, combinând elementul de risc împărțit al avansului cu certitudinea avantajului reprezentat de anularea dobânzilor. Combinația celor două avantaje ar fi făcut ca ajutorul să fie mult prea generos pentru beneficiar.

(131) La punctul 2.2 litera (h) din Cadrul C&D&I este definit avansul rambursabil. Condițiile pentru compatibilitatea acestuia sunt definite la punctul 5.1.5 din Cadrul C&D + I.

(132) Creditul cu subvenție la dobândă este un credit cu dobândă redusă (în cazul de față cu dobândă zero). Elementul de ajutor îl constituie valoarea dobânzilor de care este scutit beneficiarul, calculată ca diferența dintre rata dobânzii de pe piață aplicabilă creditului și dobânda plătită efectiv. În cazul de față, rata de pe piață era rata de referință, fără puncte de bază adiționale, iar dobânda contractată a fost zero. În decizia de inițiere, Comisia a exprimat, de asemenea, îndoieli privind nivelul ratei dobânzii care se utilizează în calcularea elementului de ajutor al creditului. Astfel cum se arată în continuare, acest aspect nu este relevant.

(133) În observațiile acestora, autoritățile spaniole au recunoscut, în primul rând, existența avantajului dublu și au acceptat să corecteze instrumentul ajutorului. De asemenea, acestea au indicat că intenționau să acorde ajutorul prin intermediul unui credit cu subvenție la dobândă. În opinia acestora, motivul utilizării unui credit cu subvenție la dobândă este exclusiv considerentul că acesta ar fi mai ușor autorizat de Comisie.

(134) În observațiile sale, ITP a adoptat aceeași poziție. Cu toate acestea, întreprinderea a adăugat, de asemenea, că ar putea accepta ca instrumentul de ajutor să fie un avans rambursabil ([26]).

(135) În scrisoarea sa din data de 19 decembrie 2007, Comisia a menționat că un avans rambursabil ar garanta, probabil, o mai mare proporționalitate în cazul de față.

(136) Comisia a evidențiat că adaptarea în 2007 a instrumentului de ajutor, astfel cum propun autoritățile spaniole, într-un un credit cu dobândă zero, ar fi presupus un avantaj pentru beneficiar, deoarece astfel s-ar fi redus întrucâtva riscurile comerciale, mărindu-se vânzările de motoare.

([25]) Normele permit o nouă clasificare contabilă a cheltuielilor legate de cercetarea industrială, incluse la debit, și a celor privind dezvoltarea experimentală, incluse la active.

([26]) În scrisoarea acesteia din data de 25.2.2008, ITP sublinia că a solicitat „un credit rambursabil în caz de reușită a proiectului”.

(137) În cazul de față, ajutorul ar fi îndeplinit rolul avansului, garantând întreprinderii ITP că dispunea de un efectiv suficient pentru a realiza investițiile și permițându-i, totodată, acesteia să fie scutită de dobânzi. ITP nu numai că ar fi rambursat exclusiv principalul, dar ar fi fost și scutită de plata unei taxe adiționale în caz de reușită. Comisia a considerat că era vorba de un avantaj excesiv pentru întreprindere și a invitat autoritățile spaniole să sugereze formule pentru a-l reduce, fie prin schimbarea instrumentului, fie prin introducerea de clauze și condiții care să stabilească o legătură între instrument și risc.

(138) Pe de altă parte, Comisia a subliniat că avansurile rambursabile sunt un instrument de împărțire a riscului care, în caz de reușită a proiectului, permit o rambursare mai mult decât proporțională din partea beneficiarului; dacă se împlinesc previziunile privind vânzările, ajutorul se rambursează în totalitate, inclusiv dobânzile. Dacă vânzările se mențin sub nivelul previziunilor, rambursarea se reduce în mod proporțional ([27]). Dacă vânzările depășesc previziunile, rambursarea depășește valoarea avansului primit.

(139) În evaluarea cazului, Comisia și autoritățile spaniole au ajuns la concluzia că instrumentul adecvat pentru tipul de ajutor în cauză este un avans rambursabil cu caracteristicile specifice menționate mai sus.

(140) Instrumentul de ajutor se structurează pe baza raționamentului formulat de autoritățile spaniole, potrivit căruia cele două decizii de acordare luate în cazul de față reprezintă două tranșe ale aceluiași ajutor, cu o unică cerere de ajutor.

(141) Calendarul modificat al ajutorului se bazează pe elementele prezentate în continuare.

(142) Plata ajutorului urmează calendarul prevăzut pentru cele două tranșe.

(143) Rambursarea se calculează pentru ajutorul total primit de ITP, actualizat conform ratei de referință pentru 2005 (4,08 %).

(144) Pe baza previziunilor anterioare, se consideră că anul […] reprezintă termenul pentru finalizarea rambursării totale actualizate.

([27]) Iar denaturarea concurenței este minoră, din moment ce produsul nu a fost un succes.

(145) O previziune prudentă a vânzărilor se situează la […] motoare (pentru […] aeronave) și nu include înlocuirile. Cifra se regăsește în planul intern de afaceri al ITP, prezentat Consiliului de administrație pentru a-l convinge să investească în proiect.

(146) Rambursările trebuie considerate drept sume în euro per motor vândut; suma per motor variază după cum urmează: pentru până la […] motoare vândute (40 % din ultima previziune), ITP plătește […] EUR pentru fiecare motor; de la […] la […] motoare (până la 85 % din ultima previziune), ITP plătește […] EUR pentru fiecare motor; de la […] la […] motoare (ultima previziune), ITP plătește […] EUR.

(147) În stabilirea acestor sume, autoritățile spaniole au luat în considerare faptul că primele motoare se vând cu un rabat comercial mai mare. De asemenea, s-a luat în considerare fluxul de trezorerie al proiectului, care este negativ în primii ani, întrucât investiția inițială este foarte ridicată, iar vânzările se eșalonează pe perioada a cel puțin douăzeci de ani.

(148) Odată atins obiectivul prevăzut de […] motoare, ITP plătește o taxă adițională pentru obiectivele îndeplinite, în valoare de 1 % din cifra de afaceri rezultată din vânzarea fiecărui motor, până în anul 2043 ([28]).

9.3. **Prima regională**

(149) Autoritățile spaniole recunosc că, în conformitate cu Cadrul C&D&I în vigoare de la 1 ianuarie 2007, nu se pot acorda prime regionale pentru proiectele executate în zone asistate. Cu toate acestea, autoritățile spaniole au indicat că intenționau să acorde prima drept contribuție minimă la costurile eligibile din anul 2006.

(150) În evaluarea sa, Comisia se poate baza numai pe dispozițiile pe care le-a elaborat și care figurează în Cadrul C&D&I. Pe această bază, considerațiile privind posibilele dezavantaje pentru proiect rezultate din faptul că acesta se execută într-o zonă asistată trebuie demonstrate și luate în considerare în evaluarea eșecului pieței și a efectului de stimulare.

(151) Astfel cum s-a indicat anterior, ajutorul trebuie evaluat în totalitatea sa în conformitate cu normele în vigoare, și anume Cadrul C&D&I. Cadrul C&D&I nu mai include posibilitatea de adăugare a unei prime pentru mărirea intensității ajutorului acordat pentru proiectele executate în zone asistate. Prin urmare, Comisia nu poate accepta ca intensitatea ajutorului să includă prima în cauză.

([28]) Cadrul C&D&I prevede în mod explicit că, în cazul unui succes care depășește rezultatul favorabil definit, statul membru în cauză trebuie să poată continua să solicite o plată pe lângă rambursarea avansului [a se vedea punctul 5.1.5 alineatul (6)].

9.4. **Prima pentru cooperare**

(152) Autoritățile spaniole au arătat că, în opinia lor, proiectul notificat ar fi avut dreptul să primească o primă pentru cooperare internațională. Potrivit argumentelor acestora, ITP participă la un proiect internațional pentru dezvoltarea motorului Trent 1000 ([29]).

(153) La punctul 5.1.3 litera (b) din Cadrul C&D + I sunt definite o serie de condiții foarte precise pentru ca un proiect să poată beneficia de prime adiționale pentru cooperare internațională: „proiectul presupune o cooperare efectivă între cel puțin două întreprinderi independente una de cealaltă și sunt îndeplinite următoarele condiții:[…] să aibă un caracter transfrontalier, adică activitățile de cercetare și de dezvoltare se desfășoară în cel puțin două state membre diferite."

(154) În decizia de inițiere a procedurii, Comisia a exprimat două îndoieli: (a) Comisia se îndoia de faptul că ITP și RR puteau fi considerate drept două întreprinderi independente, din moment ce a doua este acționar la prima cu o participație de aproape 47 %; și (b) activitățile de C&D din cadrul proiectului notificat nu se puteau derula în totalitate în afara Spaniei.

9.4.1. *ITP și RR nu sunt întreprinderi independente*

(155) Autoritățile spaniole au prezentat diferite argumente pentru a susține independența celor două întreprinderi.

(156) În opinia acestora, ITP participă la proiect în calitate de asociat care împarte riscurile în condiții similare altor asociați: faptul că există aceleași condiții contractuale și pentru ceilalți asociați RRSP înseamnă că ITP se află în aceeași situație ca și ceilalți RRSP cu care RR nu are nicio relație de acționariat.

(157) În al doilea rând, autoritățile spaniole estimează că, dacă ITP nu ar fi independentă, aceasta nu ar putea lucra pentru concurenți ai RR, precum General Electric și Honeywell.

(158) În al treilea rând, RR deține doar 47 % din acțiuni, ceea ce nu presupune o participație de control, față de procentul de 53 % deținut de celălalt acționar, Sener Aeronáutica. Membrii Consiliului de administrație desemnați de RR sunt minoritari (patru dintr-un total de nouă), în timp ce ceilalți sunt numiți de acționarul majoritar.

([29]) Autoritățile spaniole afirmă, de asemenea, că astfel de prime au mai fost autorizate în cazuri anterioare privind ITP.

(159) În sfârșit, în opinia autorităților spaniole, independența este demonstrată pe parcursul negocierilor dintre ITP și RR cu privire la proiect, care s-au prelungit pe durata a doi ani înainte de a se ajunge la un acord.

(160) Aceleași argumente au fost exprimate și de ITP în observațiile sale. În plus, potrivit ITP, independența sa față de RR este evidentă, din moment ce vânzările ITP către RR s-au ridicat la doar 25 % din cifra de afaceri a acesteia în 2008, cu o tendință de scădere.

(161) În scrisoarea sa din data de 19 decembrie 2007, Comisia a solicitat, de asemenea, opinia RR cu privire la faptul dacă ITP și RR puteau fi considerate ca fiind independente. Astfel, în opinia RR, „ITP este o întreprindere independentă din punct de vedere juridic și financiar și […] nu este controlată de către RR. […] Cu toate acestea, ITP este un colaborator important al RR în anumite programe civile, în special în ceea ce privește motoarele Trent 500 și 900, iar RR își menține participația la ITP în parte pentru a-și proteja interesele în programele în cooperare în cauză, dar și pentru a ajuta ITP să devină un operator (și asociat) independent în sectorul aeronautic".

(162) RR afirmă, de asemenea, că „stabilirea de relații cu asociați strategici independenți pe termen lung care ar putea împărți riscurile, furniza capacități de proiectare și mobiliza resurse financiare este o inițiativă logică și deloc neobișnuită în rândul OEM (producători de echipamente originale) implicați în proiectarea și fabricarea turbinelor cu gaze".

(163) Comisia a evaluat în detaliu relația dintre ITP și RR. RR este un acționar important (47 %), cu mai mulți membri în Consiliul de administrație. Membrii desemnați de RR se abțin în dezbaterea proiectelor acestei întreprinderi, dar sunt prezenți la deciderea strategiilor.

(164) În al doilea rând, Comisia subliniază că ITP a participat la alte proiecte ale RR (Trent 1000 este al treilea motor de mare anvergură ITP este implicată).

(165) Dispoziția din Cadrul C&D&I cu privire la „întreprinderile independente" nu trebuie interpretată ca însemnând „necontrolate". Cu alte cuvinte, nu este suficient ca o întreprindere să nu fie controlată de o altă întreprindere pentru a fi considerată independentă față de aceasta.

(166) Prin analogie cu definiția întreprinderilor mici și mijlocii (IMM-uri) ([30]), se consideră ca fiind întreprinderi legate acele întreprinderi care întrețin între ele relații de capital (în cazul de față o participație de 47 %). Acestea pot fi însă considerate independente în scopuri de control al operațiunilor de concentrare ([31]) sau din punct de vedere al normelor contabile, întrucât ITP nu este consolidată în contabilitatea RR.

(167) Relevant în acest caz este faptul că două întreprinderi legate din același sector nu au dificultăți în a colabora. Acest lucru se confirmă dacă analizăm aspectul din punct de vedere de fond, și anume dacă ITP și RR întâmpină dificultăți în a coopera în proiecte de C&D.

(168) Investiția RR în ITP a fost efectuată tocmai în vederea dezvoltării unei relații stabile pe termen lung ([32]), ceea ce constituie o caracteristică obișnuită a sectorului între OEM și principalii lor asociați. Astfel, RR citează exemplul întreprinderilor Snecma și MTU, asociați pe termen lung ai General Electric și, respectiv, Pratt& Whitney.

(169) În cazul de față, ITP și RR întrețin o cooperare consolidată în domeniul motoarelor aeronautice. Proiectul care face obiectul evaluării este al treilea motor de dimensiuni mari dezvoltat de RR în care ITP joacă un rol semnificativ (întotdeauna în legătură cu aceeași componentă, turbina cu gaze de joasă presiune). Însăși RR recunoaște că participările anterioare facilitează și simplifică colaborările viitoare.

(170) În evaluarea ajutorului acordat ITP pentru participarea acesteia la Trent 500 ([33]), Comisia a subliniat efectiv că prima participare semnificativă a ITP la un motor RR se caracteriza printr-o cooperare internațională, dar nu a fost prevăzută nicio primă specifică. Cu toate acestea, astfel cum recunoaște RR, faptul de a fi participat la proiecte succesive permite o mai mare cunoaștere reciprocă, ce reduce progresiv dificultățile care ar putea apărea în cadrul colaborării.

(171) Două întreprinderi legate printr-o relație stabilă pe termen lung nu întâmpină nicio dificultate în a coopera. Prin urmare, Comisia a ajuns la concluzia că ITP și RR nu pot fi considerate independente una față de cealaltă, în sensul primei pentru cooperare pentru proiecte de C&D.

([30]) Recomandarea 2003/361/CE a Comisiei (JO L 124, 20.5.2003, p. 36).

([31]) Regulamentul (CE) nr. 139/2004 al Consiliului din 20 ianuarie 2004 privind controlul concentrărilor economice între întreprinderi („Regulamentul CE privind concentrările economice") (JO L 24, 29.1.2004, p. 1).

([32]) Conform celor formulate de RR: „RR a dezvoltat o relație de lucru productivă cu ITP, care la rândul său a ajuns la o cunoaștere profundă a practicilor, procedurilor, instrumentelor și metodelor RR".

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

9.4.2. *Activitățile de C&D ale proiectului notificat se desfășoară în întregime în Spania*

(172) În orice caz, nici a doua condiție privind natura transfrontalieră a proiectului nu este îndeplinită.

(173) Autoritățile spaniole argumentează că proiectul de motor trebuie evaluat de Comisie în totalitatea acestuia și nu doar cu privire la partea care urmează să fie dezvoltată de ITP.

(174) Punctul 5.1.3 litera (b) a doua liniuță din Cadrul C&D&I cere ca activitățile de C&D să se desfășoare în cel puțin două state membre diferite. În cazul de față, proiectul care face obiectul evaluării este turbina de joasă presiune dezvoltată de ITP. Activitățile de C&D care pot fi asociate proiectului se desfășoară în cea mai mare parte în Spania, iar ITP suportă costurile eligibile în centrele sale de producție.

(175) În concluzie, Comisia consideră că nu este posibilă aplicarea primei pentru cooperare ajutorului în cauză, întrucât ITP și RR nu pot fi considerate ca fiind independente, iar activitățile de C&D se desfășoară în cea mai mare parte în Spania.

(176) Cu toate acestea, astfel cum a procedat anterior în legătură cu prima regională ([34]), Comisia subliniază că inaplicabilitatea primei pentru cooperare nu are consecințe practice, dat fiind că intensitatea ajutorului continuă să fie inferioară nivelului stabilit prin Cadrul C&D&I.

9.5. **Intensitatea ajutorului**

(177) În conformitate cu punctul 5.1.5 din Cadrul C&D&I, intensitățile aplicabile pentru proiectele de C&D finanțate prin avansuri rambursabile sunt de 60 % pentru cercetare industrială și de 40 % pentru dezvoltare experimentală. Astfel cum s-a arătat mai sus, proiectului care face obiectul evaluării nu i se pot adăuga prime.

(178) Astfel cum s-a menționat mai sus, proiectul se caracterizează prin 39,82 % cercetare industrială și 60,18 % dezvoltare experimentală. Prin urmare, intensitatea totală maximă a ajutorului este de 47,93 % ([35]).

(179) Întrucât costurile eligibile totale se ridică la 73 567 000 EUR și valoarea ajutorului pe care autoritățile spaniole intenționau să-l acorde inițial era de 36 850 000 EUR (suma celor două decizii de acordare), intensitatea rezultată a ajutorului ar fi fost de 50 %, peste nivelul maxim permis.

([34]) A se vedea considerentele 149, 150 și 151.

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

(180) Prin urmare, autoritățile spaniole au recunoscut că, în urma reclasificării cheltuielilor eligibile, menționată mai sus la considerentele 119-129, au trebuit să reducă valoarea ajutorului pentru a se conforma intensității maxime. În scrisoarea din data de 18 septembrie 2008, autoritățile spaniole au indicat că valoarea finală a ajutorului va fi de 35 262 400 EUR. Spania a comunicat, de asemenea, un calendar revizuit de plată și rambursare, conform orientărilor prezentate mai sus la considerentele 141-148.

(181) În consecință, ajutorul se situează în continuare sub intensitatea maximă a ajutorului stabilită prin Cadrul C&D&I.

9.6. **Concluzie privind proporționalitatea**

(182) Comisia poate concluziona că clasificarea costurilor eligibile, instrumentul ajutorului modificat și adaptarea valorii ajutorului garantează că ajutorul continuă să fie proporțional și nu depășește nivelul minim indispensabil. În plus, aceste condiții, care sunt similare celor aplicate în cazuri comparabile ([36]), garantează, de asemenea, că ajutorul va fi rambursat în întregime în condițiile normale ale pieței, inclusiv ratele dobânzii, sau chiar mai mult, dacă vânzările depășesc previziunile.

10. **EFECTUL ASUPRA CONCURENȚEI**

(183) În decizia de inițiere a procedurii, Comisia a propus ca piața de referință pentru cazul de față să fie piața motoarelor aeronautice, o piață mondială, și a solicitat opinia părților terțe interesate.

(184) Comisia reamintește că sectorul motoarelor aeronautice se caracterizează prin prezența a trei mari OEM (producători de echipamente originale), RR, General Electric (GE) și Pratt&Whitney (PW), care coordonează programele privind motoarele. Într-un plan secund se găsesc o serie de asociați de prim nivel (Snecma, MTU și Avio în Europa și MHI, IHI și KHI în Japonia etc.), care, în multe cazuri, întrețin relații pe termen lung cu un singur OEM (precum Snecma cu GE) sau lucrează la fiecare proiect cu diferiți OEM (precum Volvo). ITP este cel mai mic asociat de prim nivel.

(185) Autoritățile spaniole au indicat că, pe piața mondială a componentelor pentru motoare aeronautice, ITP este un actor minor în comparație cu concurenții acesteia (În Europa: Rolls Royce, Snecma, Avio, Volvo, MTU etc.). Prin urmare, ajutorul ar avea o incidența scăzută, dată fiind dimensiunea redusă a ITP, care presupune doar [5-10] % din piața mai redusă a turbinelor cu gaze, un mic segment din cadrul pieței motoarelor. Astfel cum se menționa în decizia de inițiere a procedurii, turbinele de joasă presiune sunt o componentă esențială a motorului, dar nu se poate considera că acestea constituie o sub-piață distinctă, printre altele, deoarece acestea pot fi fabricate atât de OEM, cât și de asociații de prim nivel.

(186) În ceea ce privește RR, nicio altă parte terță interesată nu a intervenit pe durata procedurii. Luând în considerare publicitatea făcută deciziei de inițiere a procedurii și numărul redus de operatori din sector și dimensiunea acestora (numai întreprinderi mari), Comisia deduce din absența observațiilor că niciun concurent nu a fost preocupat de faptul că ajutorul ar putea denatura stimulentele dinamice, genera putere de piață sau menține structuri de piață ineficiente.

(187) Prin urmare, Comisia poate concluziona că, întrucât nu au intervenit concurenți sau alte părți terțe interesate și ținând cont de cota de piață foarte scăzută a ITP, efectul asupra concurenței este foarte limitat.

11. **AJUTOR INDIRECT ÎN FAVOAREA RR**

(188) În decizia de inițiere a procedurii, Comisia și-a exprimat preocuparea privind un posibil ajutor indirect pe care măsura notificată l-ar putea acorda producătorului de motoare RR. Comisia a semnalat că RR poate fi un beneficiar potențial al ajutorului, întrucât acesta este conducătorul proiectului Trent 1000 și acționarul principal al ITP. Comisia a subliniat, de asemenea, că o astfel de evaluare poate fi influențată de condițiile specifice ale colaborării, asupra cărora ajutorul poate să fi avut un efect.

(189) În observațiile prezentate în faza de notificare, autoritățile spaniole indicaseră deja că, din punctul lor de vedere, nu exista niciun ajutor indirect, din moment ce suma plătită către RR de ITP cu titlul de taxă de intrare ([37]) rezulta din resurse proprii și nu era asociată costurilor eligibile ale proiectului.

(190) Astfel cum a solicitat Comisia în decizia de inițiere a procedurii, autoritățile spaniole au înaintat, de asemenea, toate documentele pertinente privind cooperarea dintre ITP și RR, în special memorandumul de înțelegere din 2003 și Acordul final privind împărțirea riscurilor și veniturilor (RRSA).

(191) Spania și ITP au evidențiat că acordul dintre CDTI și ITP indică în mod clar că sunt cheltuieli eligibile doar cheltuielile suportate în executarea proiectului, ceea ce ar exclude plata de taxe de către ITP în favoarea RR.

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

([37]) În sector, este o practică obișnuită ca RRSP să plătească o taxă de intrare OEM-urilor.

(192) În al doilea rând, autoritățile spaniole au indicat că CDTI va verifica cu strictețe executarea contractului și nu va acorda ajutorul în favoarea ITP decât după confirmarea cheltuielilor.

(193) În sfârșit, autoritățile spaniole au afirmat că prețurile utilizate în relația comercială dintre RR și ITP sunt identice cu cele implicate în acordurile RRSP.

(194) În observațiile acesteia, RR a descris, în primul rând, procesele de negociere între OEM-uri și potențialii RRSP, care implică desfășurarea de negocieri în paralel cu diferiți asociați, atât în Europa, cât și în afara continentului. Negocierile nu se realizează pentru fiecare componentă în parte, chiar dacă există unele domenii tehnologice în care OEM-urile nu intenționează să caute asociați, ci implică diferite niveluri de discuție și de implicare posibilă pentru asociați. RR a indicat, de asemenea, că toate contribuțiile asociaților la programe, care pot include lichidități, lucrări de inginerie și furnizarea de servicii și de piese dezvoltate de RRSP, se negociază și se stabilesc la începutul programului.

(195) RR a afirmat că negocierile s-au desfășurat fără tratamente preferențiale, în condiții pe deplin comerciale, exact cum s-ar proceda cu alți RRSP. Întreprinderea a descris acordul cu ITP, care conform acordurilor încheiate cu alți RRSP pentru Trent 1000 ([38]). RR a demonstrat că aportul global al ITP nu îi conferă niciun avantaj financiar.

(196) În cele din urmă, RR a afirmat că nu ar beneficia de ajutorul acordat de autoritățile spaniole în favoarea ITP, întrucât acesta s-ar utiliza în Spania și pentru activitățile ITP cu privire la turbina de joasă presiune. Singurul avantaj pe care l-ar obține RR ar fi prin intermediul dividendelor la care ar avea dreptul în calitate de acționar al întreprinderii.

(197) Cu această ocazie, Comisia subliniază că argumentele în cauză confirmă, de asemenea, inaplicabilitatea primei pentru cooperare (a se vedea și considerentele 172-176). ITP fiind singurul beneficiar al ajutorului, aceasta suportă totalitatea costurilor eligibile. Punctul 5.1.3 subpunctul (i) litera (b) prima liniuță din Cadrul C&D&I stabilește că nicio întreprindere nu suportă singură mai mult de 70 % din costurile eligibile, condiție evident neîndeplinită în cazul de față.

(198) În evaluarea argumentelor, Comisia subliniază, în primul rând, că documentele transmise de autoritățile spaniole și informațiile furnizate de părți indică faptul că acordul RRSP dintre ITP și RR a fost negociat fără nicio îndoială în condiții comerciale.

([38]) RR nu deține nicio participație în acționariatul acestor întreprinderi.

(199) În al doilea rând, Comisia arată că toate cheltuielile eligibile au fost efectuate exclusiv în Spania și că în proiectul subvenționabil nu sunt incluse costurile asociate activităților RR sau desfășurate în unitățile acesteia.

(200) În al treilea rând, Comisia recunoaște că poziția de acționar al RR nu îi conferă acesteia un avantaj asupra ajutorului acordat ITP, astfel cum nici stabilirea unei asocieri pe termen lung nu ar avea acest rezultat.

(201) Comisia subliniază, de asemenea, că se poate afirma că OEM-urile dispun de un avantaj în cazul în care partenerii acestora din cadrul acordului de împărțire a riscurilor și veniturilor (RRSP) beneficiază de ajutor, ceea ce le permite să investească în mod semnificativ în programe mari de construcție de motoare și permite OEM-urilor în cauză să împartă riscurile asociate unor astfel de programe.

(202) Pe de altă parte, cu toate acestea, Comisia evidențiază că un astfel de avantaj este inevitabil limitat, dacă este comparat cu investițiile totale ale OEM în programele respective. Avantajul ar fi și mai limitat dacă este comparat cu dimensiunea totală a pieței motoarelor și cifra de afaceri totală a OEM-urilor.

(203) În orice caz, cuantificarea avantajului pare imposibilă, în acest scop fiind necesară compararea acestuia cu ipoteze alternative de organizații de programe, ținând cont de complexitatea negocierilor privind RRSP.

(204) Astfel, Comisia semnalează că avantajul nu implică un transfer de fonduri publice către OEM, în special în cazul de față, în care toate cheltuielile eligibile au fost generate în Spania.

(205) Întrucât nu există un transfer de resurse publice, iar avantajul este limitat și necuantificabil, Comisia ajunge, prin urmare, la concluzia că nu există niciun ajutor indirect în favoarea RR în ajutorul acordat de autoritățile spaniole în favoarea ITP.

12. **DOVADA PROPORȚIONALITĂȚII**

(206) În conformitate cu punctul 7.5 din Cadrul C&D&I și luând în considerare toate aspectele, pozitive și negative, Comisia cântărește efectele măsurii și stabilește dacă denaturările produse afectează condițiile de schimb într-o măsură contrară interesului comun.

(207) În cazul de față, Comisia concluzionează că ajutorul are efecte pozitive, în măsura în care vizează compensarea unui eșec al pieței, are un efect de stimulare pentru beneficiar și este acordat prin intermediul unui instrument adecvat care garantează proporționalitatea ajutorului.

(208) Comisia concluzionează, de asemenea, că efectele negative ale măsurii sunt limitate, întrucât denaturarea concurenței provocată de ajutor nu este semnificativă, nu îndepărtează investițiile concurenților, nu creează o poziție de putere de piață și nu întreține o structură de piață ineficientă.

(209) Pe lângă aceste elemente, Comisia subliniază, de asemenea, că autoritățile spaniole au acceptat să reducă valoarea costurilor eligibile, să revizuiască clasificarea acestora, să adapteze instrumentul de ajutor și să reducă valoarea totală a acestuia.

(210) Autoritățile spaniole vor prezenta un raport anual privind executarea măsurii, ceea ce va permite Comisiei să monitorizeze măsura.

(211) În concluzie, Comisia poate afirma că s-a făcut dovada proporționalității ajutorului care face obiectul evaluării.

13. **CONCLUZII**

(212) Pe baza celor expuse mai sus, Comisia concluzionează că nu este necesar să exprime nicio obiecție cu privire la ajutorul în valoare de 35 262 400 EUR pe care Spania intenționează să îl acorde în favoarea ITP pentru dezvoltarea turbinei cu gaze de joasă presiune realizată de RR pentru avionul Boeing 787.

(213) De asemenea, Comisia consideră că ajutorul acordat de Spania nu implică ajutor indirect în favoarea RR,

ADOPTĂ PREZENTA DECIZIE:

Articolul 1

Ajutorul de stat pe care Spania intenționează să îl acorde în favoarea ITP, în valoare de 35 262 400 EUR, este compatibil cu piața comună.

Acordarea ajutorului este, în consecință, autorizată.

Articolul 2

Prezenta decizie se adresează Regatului Spaniei.

Adoptată la Bruxelles, 21 octombrie 2008.

Pentru Comisie

Neelie KROES

Membru al Comisiei