ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

της 21ης Οκτωβρίου 2003

σχετικά με τις ενισχύσεις στην έρευνα και ανάπτυξη στην περιοχή Zamudio (Χώρα των Βάσκων) τις οποίες σχεδιάζει να εφαρμόσει η Ισπανία υπέρ της επιχείρησης «Industria de Turbo Propulsores, SA» (ITP)

[κοινοποιηθείσα υπό τον αριθμό E(2003) 3525]

(Το κείμενο στην ισπανική γλώσσα είναι το μόνο αυθεντικό)

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

(2004/170/ΕΚ)

Η ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ,

Έχοντας υπόψη:

τη συνθήκη για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας, και ιδίως το άρθρο 88 παράγραφος 2 πρώτο εδάφιο,

τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 659/1999 του Συμβουλίου, της 22ας Μαρτίου 1999, ο οποίος θεσπίζει τις διατάξεις εφαρμογής του άρθρου 93 της συνθήκης ΕΚ [1], και ιδίως το άρθρο 7,

Αφού κάλεσε τους ενδιαφερομένους να υποβάλουν τις παρατηρήσεις τους σύμφωνα με τα ανωτέρω άρθρα [2] [3], και έχοντας υπόψη τις παρατηρήσεις αυτές,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

1. ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ

(1) Με επιστολή της 15ης Δεκεμβρίου 2000, η οποία πρωτοκολλήθηκε στις 18 Δεκεμβρίου 2000, οι ισπανικές αρχές κοινοποίησαν, σύμφωνα με το άρθρο 88 παράγραφος 3 της συνθήκης, το σχέδιο χορήγησης ενισχύσεων για την έρευνα και την ανάπτυξη για τη μονάδα του Zamudio (Χώρα των Βάσκων). Με επιστολή της 17ης Απριλίου 2001, η οποία πρωτοκολλήθηκε στις 19 Απριλίου 2001, διαβίβασαν συμπληρωματικές πληροφορίες.

(2) Με επιστολή της 20ής Ιουνίου 2001, η Επιτροπή ενημέρωσε την Ισπανία σχετικά με την απόφασή της να κινήσει τη διαδικασία που προβλέπεται στο άρθρο 88 παράγραφος 2 της συνθήκης σχετικά με την προαναφερθείσα ενίσχυση.

(3) Η απόφαση της Επιτροπής για την κίνηση της διαδικασίας δημοσιεύτηκε στην *Επίσημη Εφημερίδα των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων* [4]. Η Επιτροπή κάλεσε τους ενδιαφερόμενους να υποβάλουν τις παρατηρήσεις τους σχετικά με την ενίσχυση.

(4) Με επιστολή της 21ης Αυγούστου 2001, η οποία πρωτοκολλήθηκε στις 24 Αυγούστου 2001, οι ισπανικές αρχές απέστειλαν τις παρατηρήσεις τους στην Επιτροπή.

(5) Με επιστολή της 17ης Δεκεμβρίου 2001, η οποία πρωτοκολλήθηκε στις 18 Οκτωβρίου 2001, ο σύνδεσμος κατασκευαστών στροβίλων και βαρέος εξοπλισμού παραγωγής ενέργειας (Sindicato de Fabricantes de Turbinas y Materiales Energéticos Pesados — Sytemel) διαβίβασε στην Επιτροπή παρατηρήσεις σχετικά με την ενίσχυση.

(6) Με επιστολή της 29ης Οκτωβρίου 2001, η οποία πρωτοκολλήθηκε στις 30 Οκτωβρίου 2001, η επιχείρηση «Pratt & Whitney» διαβίβασε στην Επιτροπή παρατηρήσεις.

(7) Με επιστολή της 15ης Νοεμβρίου 2001, η Επιτροπή διαβίβασε στις ισπανικές αρχές αντίγραφο των παρατηρήσεων του Sytemel και της Pratt & Whitney.

(8) Με επιστολή της 27ης Νοεμβρίου 2001, η οποία πρωτοκολλήθηκε στις 28 Νοεμβρίου 2001, οι ισπανικές αρχές ζήτησαν από την Επιτροπή ισπανική μετάφραση των ανωτέρω παρατηρήσεων. Η Επιτροπή ικανοποίησε το αίτημα με επιστολή της 21ης Δεκεμβρίου 2001.

(9) Με επιστολή της 28ης Ιανουαρίου 2002, οι ισπανικές αρχές διαβίβασαν στην Επιτροπή σχολιασμό των παρατηρήσεων του Sytemel και της Pratt & Whitney.

(10) Με επιστολή της 13ης Δεκεμβρίου 2002, η Επιτροπή ζήτησε από τις ισπανικές αρχές συμπληρωματικές πληροφορίες. Οι ισπανικές αρχές διαβίβασαν τις πληροφορίες με επιστολές της 16ης Ιανουαρίου 2003, η οποία πρωτοκολλήθηκε στις 20 Ιανουαρίου 2003, της 27ης Ιανουαρίου 2003, η οποία πρωτοκολλήθηκε στις 29 Ιανουαρίου 2003, και της 5ης Φεβρουαρίου 2003, η οποία πρωτοκολλήθηκε στις 6 Φεβρουαρίου 2003.

(11) Με επιστολή της 23ης Απριλίου 2003, η Επιτροπή ενημέρωσε την Ισπανία σχετικά με την απόφασή της να επεκτείνει τη διαδικασία που προβλέπεται στο άρθρο 88 παράγραφος 2 της συνθήκης κατά του σχεδίου χορήγησης της ενίσχυσης.

---

[1] ΕΕ L 83 της 27.3.1999, σ. 1.
[2] ΕΕ C 274 της 29.9.2001, σ. 2.
[3] ΕΕ C 147 της 24.6.2003, σ. 6.
[4] Βλέπε υποσημείωση 2.

(12) Με επιστολή της 16ης Ιουνίου 2003, η οποία πρωτοκολλήθηκε στις 16 Ιουνίου 2003, οι ισπανικές αρχές διαβίβασαν στην Επιτροπή τις παρατηρήσεις τους σχετικά με την επέκταση της διαδικασίας.

(13) Η απόφαση της Επιτροπής να επεκτείνει την κίνηση της διαδικασίας δημοσιεύτηκε στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης* ([5]). Η Επιτροπή κάλεσε τους ενδιαφερομένους να υποβάλουν τις παρατηρήσεις τους.

(14) Με επιστολή της 24ης Ιουνίου 2003, η οποία πρωτοκολλήθηκε από την Επιτροπή στις 26 Ιουνίου 2003, οι ισπανικές αρχές διαβίβασαν στην Επιτροπή τις παρατηρήσεις του δικαιούχου των ενισχύσεων.

2. **ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ**

(15) Πρόκειται για σχέδιο χορήγησης ενίσχυσης εκ μέρους της κυβέρνησης των Βάσκων προς την επιχείρηση «Industria de Turbo Propulsores, SA» (ITP).

(16) Η ITP είναι μια επιχείρηση που ειδικεύεται στο σχεδιασμό, την ανάπτυξη, την κατασκευή και τη συντήρηση αεριοστροβίλων. Ανήκει κατά 46,7 % στη Rolls-Royce και κατά 53,3 % στην κοινοπραξία Turbo 2000, η οποία ανήκει, με τη σειρά της, κατά 50 % στις εταιρείες SENER και SEPI. Ο αριθμός των εργαζομένων και ο κύκλος εργασιών της ITP υπερβαίνουν τα κατώτατα όρια που προβλέπονται στο παράρτημα I του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 70/2001 της Επιτροπής, της 12ης Ιανουαρίου 2001, σχετικά με την εφαρμογή των άρθρων 87 και 88 της συνθήκης ΕΚ στις κρατικές ενισχύσεις προς μικρές και μεσαίες επιχειρήσεις ([6]) για να μπορεί μια επιχείρηση να θεωρηθεί ΜΜΕ.

(17) Η ενίσχυση προορίζεται για την υλοποίηση:

— ενός σχεδίου έρευνας και ανάπτυξης (E & A) στη μονάδα Zamudio (Χώρα των Βάσκων), το οποίο αφορά την ανάπτυξη δύο νέων τύπων αεριοστροβίλων χαμηλής πίεσης,

— ενός σχεδίου επενδύσεων σε εξοπλισμό στις εγκαταστάσεις Zamudio, το οποίο θα αυξήσει την παραγωγική ικανότητα της ITP και θα της επιτρέψει να γίνει ο βασικός προμηθευτής αεριοστροβίλων χαμηλής πίεσης της Rolls-Royce για τα τρέχοντα μοντέλα κινητήρων.

(18) Τις ενισχύσεις χορηγεί η κυβέρνηση της Χώρας των Βάσκων (περιφερειακή αυτοδιοίκηση)

Α. **Το σχέδιο E & A**

(19) Στόχος του σχεδίου E & A είναι η ανάπτυξη δύο νέων τύπων αεριοστροβίλων χαμηλής πίεσης, με ισχυρή και με ασθενή ώση, αντίστοιχα.

— Ο αεριοστρόβιλος ισχυρής ώσης προορίζεται για τον κινητήρα TRENT 500 της επιχείρησης Rolls-Royce, ο οποίος κινεί τα αεροσκάφη Airbus A340-500 και A340-600.

Το σχέδιο της ενίσχυσης περιλαμβάνει ολόκληρο τον κύκλο ανάπτυξης του αεριοστροβίλου και συνίσταται σε τέσσερις φάσεις: προετοιμασία του σχεδίου, προσχέδια, μελέτη και υλοποίηση της ιδέας. Η τελευταία φάση υποδιαιρείται σε 7 στάδια: λεπτομερής σχεδιασμός, δοκιμή των εξαρτημάτων, δοκιμές κινητήρων, δοκιμές αεροδυναμικής αξιοπιστίας, κατασκευή πρωτοτύπων, πιστοποίηση και δραστηριότητες μετά την πιστοποίηση.

— Ο αεριοστρόβιλος ασθενούς ώσης προορίζεται για τον κινητήρα AS900 της εταιρείας Allied Signal Aero Engines ([7]), ο οποίος κινεί τα αεροσκάφη Bombardero Continental και τα μικρά αεριωθούμενα 146 RJX της BAE SYSTEMS.

Το ενισχυόμενο σχέδιο περιλαμβάνει επτά βασικές δραστηριότητες: γενικές δραστηριότητες, προσδιορισμό των χαρακτηριστικών του αεριοστροβίλου χαμηλής πίεσης, υποστήριξη της κατασκευής, κατασκευή των εξαρτημάτων δοκιμής, κατασκευή εργαλείων, δοκιμή των εξαρτημάτων, βελτίωση των αεροδυναμικών παραμέτρων του αεριοστροβίλου. Το πρόγραμμα περιλαμβάνει και τρεις επιπλέον εργασίες: δραστηριότητες ολοκληρωμένης υλικοτεχνικής υποστήριξης, δραστηριότητες προσδιορισμού των χαρακτηριστικών των αξονικών συμπιεστών και δραστηριότητες που σχετίζονται με τη μελέτη της εξωτερικής συμπεριφοράς του κινητήρα.

(20) Σύμφωνα με τις ισπανικές αρχές, όλες οι ενισχυόμενες δραστηριότητες αποτελούν «δραστηριότητες προανταγωνιστικής ανάπτυξης», σύμφωνα με το παράρτημα I του κοινοτικού πλαισίου για τις κρατικές ενισχύσεις στην έρευνα και ανάπτυξη ([8]) (στο εξής «το πλαίσιο E & A»).

(21) Η διάρκεια του σχεδίου είναι τετραετής, από το 1999 έως το 2002.

(22) Η κυβέρνηση της Χώρας των Βάσκων χορηγεί τις ενισχύσεις με τη μορφή δανείου με μηδενικό επιτόκιο, συνολικού ύψους 4 000 εκατομμυρίων Ισπανικών πεσετών (ESP) (24,04 εκατομμύρια ευρώ) επί συνόλου επιλέξιμων δαπανών ύψους 10 422 εκατομμυρίων ESP (62,64 εκατομμύρια ευρώ). Το δάνειο προβλέπεται να καταβληθεί και να εξοφληθεί σύμφωνα με τον ακόλουθο πίνακα:

(σε εκατομμύρια ESP)

Έτος	Δαπάνες	Καταβολή	Αποπληρωμή
1999	1 935	0	
2000	4 064	2 000	
2001	2 762	1 000	
2002	1 661	1 000	

([5]) Βλέπε υποσημείωση 3.
([6]) ΕΕ L 10 της 13.1.2001, σ. 33.
([7]) Η επιχείρηση συγχωνεύθηκε πρόσφατα με τον όμιλο Honeywell.
([8]) ΕΕ C 45 της 17.2.1996, σ. 5.

(σε εκατομμύρια ESP)

Έτος	Δαπάνες	Καταβολή	Αποπληρωμή
2003			0
2004			0
2005			0
2006			0
2007			100
2008			100
2009			200
2010			200
2011			200
2012			750
2013			2 450
Σύνολο	10 422	4 000	4 000

Β. **Το επενδυτικό σχέδιο**

(23) Σύμφωνα με τις πληροφορίες που προσκόμισαν οι ισπανικές αρχές, το εξεταζόμενο σχέδιο δεν εντάσσεται στο πλαίσιο κανενός καθεστώτος περιφερειακών ενισχύσεων που να ισχύει μετά από έγκριση της Επιτροπής. Πρόκειται για ενίσχυση ad hoc, περιφερειακού χαρακτήρα.

(24) Το σχέδιο αναμένεται να επιτρέψει στη μονάδα Zamudio να καταστεί ανταγωνιστική στην αγορά της υψηλής τεχνολογίας όπου οι έμμεσες δαπάνες είναι υψηλές. Η ITP προβλέπει την κατασκευή στις εγκαταστάσεις Zamudio διαφόρων εξαρτημάτων για τους ακόλουθους τύπους κινητήρων: EJ-200, TRENT 700 και 800, ALLISON 601 K, ATAR 9K50 PLUS, BR715, TF50 A, LM 2500, F414, M138(FLA), MTR390 (επιθετικό ελικόπτερο), TRENT 900, TRENT INDUSTRIAL, TRENT 500 και AS900.

(25) Οι ισπανικές αρχές εκτιμούν ότι το σχέδιο θα επηρεάσει θετικά ολόκληρη την οικονομία της Χώρας των Βάσκων, και συγκεκριμένα τη βιομηχανική διαφοροποίηση, τη δυναμική της οικονομίας, τη δημιουργία θέσεων εργασίας και προστιθέμενης αξίας, την πρόσβαση σε προηγμένες τεχνολογίες και την ενσωμάτωσή τους στον τεχνολογικό και βιομηχανικό ιστό, την εξειδίκευση του ανθρώπινου δυναμικού· παράλληλα θα έχει πολλαπλασιαστικό αποτέλεσμα επί του συνόλου της βιομηχανίας. Αναφέρουν επίσης συγκεκριμένα τη δημιουργία 1 000 έμμεσων θέσεων απασχόλησης στη Χώρα των Βάσκων, καθώς και ένα ποσοστό ανάθεσης σε υπεργολήπτες το οποίο, το 2002, θα μπορούσε να ανέλθει σε 30 %.

(26) Η διάρκεια του σχεδίου είναι τριετής (2000-2002).

(27) Το συνολικό ύψος των επενδύσεων ανέρχεται σε 8 852 εκατομμύρια ESP (53,2 εκατομμύρια ευρώ), τα οποία κατανέμονται ως εξής:

(σε εκατομμύρια ESP)

	Έτη			
	2000	2001	2002	Σύνολο
Κτίρια	1 070	880		1 950
Εργαλεία	275	467	320	1 062
Μηχανήματα	1 420	1 500	2 920	5 840
Σύνολο	2 765	2 847	3 240	8 852

Με βάση επιτόκιο αναφοράς και προεξόφλησης ίσο με 5,7 %, το συνολικό ύψος της επένδυσης, με προεξόφληση στις 31 Δεκεμβρίου 2000, ανέρχεται σε 8 358 εκατομμύρια ESP (50,23 εκατομμύρια ευρώ).

(28) Η προβλεπόμενη ενίσχυση έγκειται σε μη επιστρεπτέα επιχορήγηση. Σύμφωνα με τις ισπανικές αρχές, προϋπόθεση για τη χορήγηση της ενίσχυσης είναι η δημιουργία καθαρών θέσεων απασχόλησης από την ITP ([9]), καθώς και η διατήρηση των επενδύσεων τουλάχιστον επί μια πενταετία. Το συνολικό ύψος της επιχορήγησης ανέρχεται σε 1 170 εκατομμύρια ESP (7,03 εκατομμύρια ευρώ), πρόκειται δε να καταβληθεί σύμφωνα με το ακόλουθο χρονοδιάγραμμα:

(σε εκατομμύρια ESP)

Έτος	2000	2001	2002	Σύνολο
Επιχορήγηση	343	369	458	1 170

Με βάση επιτόκιο αναφοράς και προεξόφλησης ίσο με 5,7 %, και φορολογικό συντελεστή 32,5 %, προκύπτει συνολικό ποσό, με προεξόφληση στις 31 Δεκεμβρίου 2000, 1 102 εκατομμυρίων ESP, το οποίο αντιστοιχεί σε ένταση 13,18 % AIE (ακαθάριστο ισοδύναμο επιχορήγησης) και 9,80 % KIE (καθαρό ισοδύναμο επιχορήγησης)

Γ. **Γενικά**

(29) Εξάλλου, απαντώντας σε ερώτηση της Επιτροπής, οι ισπανικές αρχές επεσήμαναν ότι, στις 27 Ιανουαρίου 1998, η δικαιούχος επιχείρηση είχε λάβει επενδυτική ενίσχυση, με τη μορφή έκπτωσης φόρου, ύψους 737 272 004 ESP (4 431 094 ευρώ). Το επενδυτικό σχέδιο, το οποίο αφορούσε την περίοδο 1997-2001, περιελάμβανε τις ακόλουθες δαπάνες: ακίνητα (1 150 000 000 ESP), μηχανήματα (5 400 000 000 ESP), τεχνικές εγκαταστάσεις (600 000 000 ESP), άλλες εγκαταστάσεις (173 000 000 ESP) και εξοπλισμός πληροφορικής (675 000 000 ESP), ήτοι, συνολικά 7 998 000 000 ESP. Η ενίσχυση, που είχε ένταση 9,22 %, χορηγήθηκε από το περιφερειακό συμβούλιο της Vizcaya βάσει του περιφερειακού νόμου 7/1996 της 26ης Δεκεμβρίου 1996. Εξάλλου, με την απόφαση

([9]) Προς τούτο η ITP προβλέπει τη δημιουργία 272 νέων θέσεων απασχόλησης μεταξύ των ετών 2000 και 2003.

2003/27/ΕΚ, της 11ης Ιουλίου 2001, σχετικά με το καθεστώς κρατικών ενισχύσεων που εφάρμοσε η Ισπανία υπέρ των επιχειρήσεων της Vizcaya υπό μορφή έκπτωσης φόρου ίσης με το 45 % των επενδύσεων ([10]), η Επιτροπή κήρυξε τις ενισχύσεις που προβλέπονται στον εν λόγω περιφερειακό νόμο (έκπτωση φόρου ίση με το 45 % των επενδύσεων υπέρ των επιχειρήσεων της Vizcaya) παράνομες και ασυμβίβαστες με την κοινή αγορά και ζήτησε την επιστροφή τους.

(30) Με επιστολή της 5ης Φεβρουαρίου 2003, η οποία πρωτοκολλήθηκε στις 6 Φεβρουαρίου του 2003, οι ισπανικές αρχές ανέφεραν ότι δεν είχε ακόμη πραγματοποιηθεί η επιστροφή της χορηγηθείσας υπέρ της επιχείρησης ITP ενίσχυσης.

3. ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΤΩΝ ΛΟΓΩΝ ΠΟΥ ΟΔΗΓΗΣΑΝ ΣΤΗΝ ΚΙΝΗΣΗ ΤΗΣ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑΣ

(31) Στην απόφαση της 20ής Ιουνίου 2001, η Επιτροπή διατύπωσε αμφιβολίες σχετικά με τα παρακάτω σημεία της εξεταζόμενης ενίσχυσης:

— Το χαρακτηρισμό ορισμένων εργασιών έρευνας και ανάπτυξης ως δραστηριοτήτων προανταγωνιστικής ανάπτυξης. Όσον αφορά το σχέδιο αεριοστροβίλου χαμηλής πίεσης ισχυρής ώσης, οι αμφιβολίες αφορούν ειδικότερα τις δραστηριότητες δοκιμών του κινητήρα, τις δραστηριότητες πιστοποίησης, καθώς και τις δραστηριότητες μετά την πιστοποίηση. Όσον αφορά το σχέδιο αεριοστροβίλου χαμηλής πίεσης ασθενούς ώσης, οι αμφιβολίες αφορούν τις δραστηριότητες στήριξης της κατασκευής, τις δραστηριότητες κατασκευής των εργαλείων, καθώς και τις δραστηριότητες ολοκληρωμένης υλικοτεχνικής υποστήριξης.

— Αποδοχή των επιλέξιμων δαπανών που αφορούν την έρευνα και την ανάπτυξη, οι οποίες αντιστοιχούν στην κατηγορία των πρόσθετων γενικών δαπανών και άλλων δαπανών εκμετάλλευσης.

— Το αποτέλεσμα παροχής κινήτρων σκέλους της ενίσχυσης που αντιστοιχεί στην έρευνα και την ανάπτυξη.

— Η αιτιολόγηση του σχεδίου από την άποψη της περιφερειακής ανάπτυξης, έχοντας υπόψη ότι πρόκειται για ενίσχυση ad hoc.

— Η αιτιολόγηση της συμπερίληψης του στοιχείου «εργαλεία» στις επιλέξιμες δαπάνες του επενδυτικού σχεδίου.

4. ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΤΩΝ ΛΟΓΩΝ ΠΟΥ ΟΔΗΓΗΣΑΝ ΣΤΗΝ ΕΠΕΚΤΑΣΗ ΤΗΣ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑΣ

(32) Η Επιτροπή έκρινε ότι η πράξη που αναφέρεται στην παράγραφο 29 ανωτέρω, η οποία της είχε ανακοινωθεί μετά την έκδοση της απόφασης της 20ής Ιουνίου 2001, συνιστούσε νέα πράξη, κατά την έννοια ότι, κατά το χρόνο έκδοσης της απόφασης, η Επιτροπή δεν γνώριζε την ημερομηνία αυτή.

(33) Η Επιτροπή έκρινε ότι η πληροφορία αυτή υπήρξε καθοριστική ώστε να αποφανθεί επί όλων των λοιπών ζητημάτων που προαναφέρθηκαν.

(34) Πράγματι, σύμφωνα με τη νομολογία του Δικαστηρίου των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, στην απόφασή του της 15ης Μαΐου 1997 στην υπόθεση C-355/95 P. (Textilwerke Deggendorf GmbH κατά Επιτροπής και Ομοσπονδιακής Δημοκρατίας της Γερμανίας) ([11]), το γεγονός ότι η δικαιούχος επιχείρηση δεν έχει επιστρέψει προηγούμενη παράνομη και ασυμβίβαστη ενίσχυση ενδέχεται να επηρεάσει το συμβιβάσιμο της νέας ενίσχυσης, λόγω του σωρευτικού αποτελέσματος των ενισχύσεων.

(35) Μετά τη δήλωση των ισπανικών αρχών ότι η δικαιούχος των προβλεπόμενων στο παρόν σχέδιο ενισχύσεων δεν είχε επιστρέψει τη χορηγηθείσα από το περιφερειακό συμβούλιο της Vizcaya, με τη μορφή έκπτωσης φόρου, ενίσχυση ύψους 737 272 004 ESP, η οποία είχε κηρυχθεί παράνομη και ασυμβίβαστη με την απόφαση 2003/27/ΕΚ, η Επιτροπή διατηρεί αμφιβολίες ως προς το συμβιβάσιμο των νέων ενισχύσεων έρευνας και ανάπτυξης, καθώς και των επενδυτικών ενισχύσεων.

(36) Λαμβάνοντας υπόψη τις αμφιβολίες αυτές, η Επιτροπή επέκτεινε τη διαδικασία για να εξετάσει το ζήτημα αυτό το οποίο δεν είχε θιγεί στην απόφαση της 20ής Ιουνίου 2001.

5. ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΙΣΠΑΝΙΚΩΝ ΑΡΧΩΝ

Κατά πόσο ορισμένες εργασίες έρευνας και ανάπτυξης προσλαμβάνουν χαρακτήρα δραστηριοτήτων προανταγωνιστικής ανάπτυξης

(37) Όσον αφορά το σχέδιο του αεριοστροβίλου ισχυρής ώσης, η Επιτροπή δεν απέκλεισε το ενδεχόμενο οι δραστηριότητες δοκιμών του κινητήρα, καθώς και οι δραστηριότητες πιστοποίησης και οι δραστηριότητες μετά την πιστοποίηση να επηρεάσουν εμπορεύσιμα προϊόντα και, κατά συνέπεια, να μην είναι δραστηριότητες προανταγωνιστικής ανάπτυξης. Προς τούτο, οι ισπανικές αρχές επισημαίνουν ότι οι δοκιμές κινητήρων για το παρόν σχέδιο προβλέπουν τις ακόλουθες δοκιμές: μέτρηση της επιμήκυνσης, μέτρηση των θερμοκρασιών του μετάλλου, μέτρηση των θερμοκρασιών του αέρα, θερμικά βερνίκια, δοκιμές αποτελεσματικότητας, δοκιμές κύκλου ζωής, δοκιμές τύπου και δοκιμές «fan blade off». Όμως μόνο οι δύο τελευταίες είναι δοκιμές πιστοποίησης. Σύμφωνα με τις ισπανικές αρχές, αυτές θα αποτελούσαν βασικά στοιχεία για το στόχο ανάπτυξης της ικανότητας του τμήματος E & A της ITP όσον αφορά το σχεδιασμό πλήρων δομοστοιχείων. Η δοκιμή «fan blade off» δεν πραγματοποιείται πριν από το στάδιο ανάπτυξης, λόγω του υψηλού κόστους. Θα αποτελούσε επομένως την πρώτη δυνατότητα (που θα εμπεριείχε πάντως κάποιο κίνδυνο) βαθμονό-

([10]) ΕΕ L 17 της 22.1.2003, σ. 1.

([11]) Συλλογή 1997, σ. I -2549.

μησης εργαλείων μη γραμμικού υπολογισμού κατασκευαζόμενων γι' αυτό το είδος γόμωσης. Οι λοιπές δραστηριότητες εντάσσονται στην ανάπτυξη και αποτελούν την πρώτη επαλήθευση και την πρώτη βαθμονόμηση των εργαλείων σχεδιασμού που έχει αναπτύξει η ITP. Οι ισπανικές αρχές εκτιμούν, εξάλλου, ότι δεν είναι δυνατή η εμπορική εκμετάλλευση στοιχείων που χρησιμοποιούνται στις δοκιμές, λόγω των ακραίων συνθηκών λειτουργίας που επικρατούν κατά τη δοκιμή αντοχής (δοκιμή τύπου), καθώς και λόγω του καταστρεπτικού χαρακτήρα της δοκιμής «fan blade off». Επισημαίνουν ότι η προβλεπόμενη από το πρόγραμμα επιτροπή παρακολούθησης μπορεί να προβεί σε σχετική επαλήθευση.

(38) Όσον αφορά τις δραστηριότητες πιστοποίησης και μετά την πιστοποίηση των σχεδίων αεριοστροβίλου ισχυρής ώσης, οι δραστηριότητες αναφέρονται στην ανάλυση των στοιχείων και των εγγράφων των προηγούμενων δοκιμών, που δεν πρέπει να συγχέονται με εκδοτική δραστηριότητα που αποσκοπεί στην εκπλήρωση των όρων που έχει θέσει η αρχή πιστοποίησης. Οι ισπανικές αρχές εκτιμούν ότι η διαδικασία πιστοποίησης επιβάλλει τεχνικές απαιτήσεις η δυσκολία των οποίων υπερβαίνει στην παρούσα περίπτωση τις απαιτήσεις του πελάτη. Οι απαιτήσεις αυτές επιβάλλονται από την αρχή του σχεδίου και το καθορίζουν. Επομένως οι ισπανικές αρχές εκτιμούν ότι οι απαιτήσεις αυτές δεν μπορούν να θεωρηθούν απλώς διοικητικός όρος χωρίς αξία καινοτομίας. Σε κάθε περίπτωση, εφιστούν την προσοχή της Επιτροπής στο γεγονός ότι η συμμετοχή της ITP στην εν λόγω δραστηριότητα αποτελεί εξαίρετη μαθητεία για την επιχείρηση, η οποία θα μπορέσει να επωφεληθεί ώστε να αναλάβει και άλλα ανταγωνιστικά σχέδια στο εγγύς μέλλον. Οι δραστηριότητες αυτές αποτελούν πράγματι μέρος της ανάπτυξης ενός νέου πλαισίου για την επιχείρηση, το οποίο έλαβε σάρκα και οστά με τη δημιουργία γραφείου αεροναυπηγικής, καθώς και με την υποβολή αίτησης στο σύνδεσμο αρχών πολιτικής αεροπορίας (JAA — Joint Aviation Authority) για την πιστοποίηση DOA (έγκριση σχεδιασμού φορέα — Design Organisation Approval).

(39) Όσον αφορά το σχέδιο αεριοστροβίλου ασθενούς ώσης, οι αμφιβολίες της Επιτροπής εστιάζονται στις δραστηριότητες στήριξης της κατασκευής, τις δραστηριότητες κατασκευής των εργαλείων καθώς και τις δραστηριότητες ολοκληρωμένης υλικοτεχνικής υποστήριξης. Όσον αφορά τις δραστηριότητες κατασκευής των εργαλείων, οι ισπανικές αρχές σημειώνουν ότι το σχέδιο αρχικά προσανατολίζεται στην κατασκευή ενός κινητήρα αισθητά φθηνότερου από οποιαδήποτε άλλη τρέχουσα επιλογή, πράγμα που επέβαλε την τροποποίηση των αεροδυναμικών κριτηρίων, των μηχανικών κριτηρίων, των όρων χαρακτηρισμού κ.λπ. Οι δραστηριότητες που συνδέονται με τις εργασίες αυτές αποτελούν τη συμβολή των τμημάτων μηχανικής και μηχανικής της κατασκευής στην επανεξέταση των εννοιών σχεδιασμού και κατασκευής. Οι δραστηριότητες αυτές συνεπάγονται υψηλό βαθμό καινοτομίας όσον αφορά τις μεθόδους σχεδιασμού και κατασκευής και τεχνική σκέψη υψηλού επιπέδου όσον αφορά τους όρους ποιότητας και ικανότητας της διαδικασίας.

(40) Όσον αφορά τις δραστηριότητες κατασκευής των εργαλείων, η Επιτροπή έκρινε ότι δεν μπορεί να αποκλειστεί το ενδεχόμενο μέρος τουλάχιστον των εργαλείων αυτών να χρησιμοποιηθεί για τη μαζική κατασκευή κινητήρων. Αναγνωρίζουν ασφαλώς ότι ένα από τα συνήθη κριτήρια ενός προγράμματος ανάπτυξης είναι η ανάκτηση του μέγιστου δυνατού αριθμού εργαλείων για το πρόγραμμα παραγωγής. Στην παρούσα περίπτωση όμως θεωρούν ότι υπάρχει διαφορετικός προσανατολισμός, δεδομένου ότι το σχέδιο βασίζεται σε εξαιρετικά χαμηλό κόστος απόκτησης, πράγμα που δημιουργεί τεράστιους κινδύνους όσον αφορά μεταγενέστερο ενδεχόμενο κατασκευής. Εξάλλου μειώνεται η προθεσμία εμπορίας με σκοπό να φθάσει το προϊόν στους τρεις πιθανούς πελάτες πριν από τα ανταγωνιστικά σχέδια. Τέλος, η μείωση του κόστους, η οποία ήταν εξαρχής ζητούμενο, υποχρέωσε την εισαγωγή εννοιών ασυνήθιστων γι' αυτό το είδος μικρών κινητήρων, όπως, λ.χ., η μείωση του αριθμού των πτερυγίων, πράγμα που κατέστησε αναγκαία την πολύ πρώιμη επαλήθευση στη διάρκεια του σχεδίου. Γι' αυτό χρειάστηκε ο μηχανικός εξοπλισμός να καθοριστεί πολύ νωρίς, πριν ακόμη παρουσιαστούν οι ιδέες. Οι ισπανικές αρχές αναφέρουν εξάλλου ότι λόγω των συμβιβασμών της περιφερειακής πολιτικής, τα τετηγμένα στοιχεία, η επεξεργασία των οποίων γίνεται στις ΗΠΑ, θα μεταφερθούν στη Vizcaya, πράγμα που συνεπάγεται ότι σε κάθε περίπτωση η ITP θα πρέπει να επωμιστεί το κόστος μιας νέας σειράς εργαλείων.

(41) Όσον αφορά τις δραστηριότητες ολοκληρωμένης υλικοτεχνικής υποστήριξης του σχεδίου AS900, η Επιτροπή έκρινε ότι οι δραστηριότητες αυτές αντιστοιχούν σε εμπορεύσιμες εκδοχές στις οποίες δεν προσέφεραν καμία καινοτομία, τροποποίηση ή βελτίωση και επομένως δεν συμπεριελήφθησαν στην προανταγωνιστική ανάπτυξη. Οι ισπανικές αρχές εξηγούν σχετικά ότι οι δραστηριότητες αυτές αφορούν τα ακόλουθα σημεία: α) την εικονογράφηση τεχνικών εγχειριδίων, β) τη σύνταξη τεχνικών εγχειριδίων και γ) την αξιοπιστία, τη συντήρηση κ.λπ. Οι τελευταίες αυτές δραστηριότητες, παρά το γεγονός ότι πραγματοποιήθηκαν από την ομάδα υλικοτεχνικής υποστήριξης, είναι δραστηριότητες σχεδιασμού-ανάπτυξης οι οποίες πραγματοποιήθηκαν ταυτόχρονα με την ανάπτυξη του αεριοστροβίλου και από τις οποίες εξαρτάται αυτός καθαυτός ο σχεδιασμός του προϊόντος. Πραγματικά αποτελούν δραστηριότητες προανταγωνιστικής ανάπτυξης. Όσον αφορά τις δραστηριότητες α) και β), οι ισπανικές αρχές εκτιμούν ότι η Επιτροπή έχει ενδεχομένως δίκιο όταν διερωτάται κατά πόσον η ITP ασκεί συνήθως δραστηριότητες αυτού του είδους. Στην παρούσα περίπτωση όμως πρόκειται για μια δραστηριότητα καινούργια για την επιχείρηση, η οποία εισάγει καινοτομία στην ανάπτυξη των μεθόδων της, πράγμα που συνεπάγεται ανάπτυξη εργαλείων για την εδραίωση μιας νέας υπηρεσίας. Συγκεκριμένα, οι εργασίες αυτές περιλαμβάνουν την ανάπτυξη συστημάτων και εργαλείων παραγωγής, καθώς και εικονογραφήσεις τεχνικών εκδόσεων· οι εργασίες αυτές πρέπει να πραγματοποιηθούν κατά τρόπο συμβατό με τις μεθόδους που χρησιμοποιούνται για ολόκληρο το αεροσκάφος, και να ενσωματώνουν τα τελευταία διαθέσιμα τεχνολογικά επιτεύγματα. Ένα διόλου ευκαταφρόνητο μέρος των εργασιών συνίσταται επομένως στην ανάπτυξη των διαδοχικών πρωτοτύπων, καθώς και στην τελική εκδοχή των συστημάτων επεξεργασίας τεχνικών εκδόσεων, πράγμα το οποίο αποτελεί, κατά τις ισπανικές αρχές, μέρος της προανταγωνιστικής ανάπτυξης.

Κατά πόσο θεωρούνται αποδεκτές οι επιλέξιμες δαπάνες που αντιστοιχούν στην κατηγορία των πρόσθετων γενικών δαπανών και άλλων δαπανών εκμετάλλευσης

(42) Οι ισπανικές αρχές αντιλαμβάνονται ότι οι αμφιβολίες της Επιτροπής αφορούν τις δαπάνες που αντιστοιχούν στη «συμβολή στην ανάπτυξη του προγράμματος». Προς τούτο αναφέρουν ότι δεν κατανοούν γιατί η Επιτροπή χαρακτηρίζει τις δαπάνες αυτές πρόσθετες γενικές δαπάνες, αφού, κατά τη γνώμη τους, πρόκειται για άμεσες δαπάνες της ερευνητικής δραστηριότητας. Οι ισπανικές αρχές διευκρινίζουν ότι η ITP δεν είναι αρχικός κατασκευαστής του κινητήρα και ότι επομένως, ακόμη και αν το επιθυμούσε, δεν θα μπορούσε να αναλάβει τη συνολική ευθύνη των κινητήρων και, ειδικότερα, των εργασιών ενσωμάτωσης των αεριοστροβίλων στους κινητήρες. Συνεπώς, οι εργασίες ενσωμάτωσης του αεριοστροβίλου στον κινητήρα, και ειδικότερα οι δοκιμές όσον αφορά τον αεριοστρόβιλο, πρέπει να πραγματοποιούνται υπό την ευθύνη του αρχικού κατασκευαστή του κινητήρα (FOM), με τη συμμετοχή της ITP. Εξάλλου, οι ισπανικές αρχές τονίζουν ότι η ένταση της ενίσχυσης για τις ως άνω επιλέξιμες δαπάνες είναι ίση με 8 % και ότι η ζητούμενη επιστρεπτέα προκαταβολή για τις δαπάνες αυτές αντιστοιχεί στο 30 % του συνολικού ποσού των ζητούμενων επιστρεπτέων προκαταβολών για ολόκληρο το σχέδιο· τούτο συνάδει με τους όρους που αφορούν τις άυλες δαπάνες μεταφοράς τεχνολογιών που συνδέονται με επενδυτικά σχέδια.

Ενδεχόμενη παροχή κινήτρων μέσω του σκέλους της ενίσχυσης που αφορά την έρευνα και την ανάπτυξη

(43) Οι ισπανικές αρχές επισημαίνουν ότι η ITP αναπτύσσει δραστηριότητες σε δύο πεδία: τη συντήρηση κινητήρων και την ανάπτυξη και παραγωγή εξαρτημάτων κινητήρων. Κατά το χρόνο υποβολής της αίτησης για χορήγηση των ενισχύσεων, η ITP ειδικευόταν κυρίως στα στατικά εξαρτήματα, τα οποία χαρακτηρίζονται από μικρότερη απλότητα και επίπεδο ενσωμάτωσης. Η υποδομή της παραγωγής προσαρμόζεται επομένως στην παραγωγή στοιχείων αυτού του είδους. Αφού ανέλυσε τη θέση της στην αγορά αυτή, η ITP αποφάσισε να μεταβάλει στρατηγική ώστε να καταστεί προμηθευτής πλήρων δομοστοιχείων. Η απόφαση αυτή συνεπαγόταν προφανή κίνδυνο, όχι μόνο λόγω των τεράστιων επενδύσεων που απαιτούνταν, αλλά και επειδή η επιχείρηση θα έπρεπε να διεισδύσει σε δύο διαφορετικούς τομείς (αεριοστρόβιλοι χαμηλής πίεσης ισχυρής και ασθενούς ώσης), με δύο διαφορετικούς εταίρους (Rolls Royce και Allied Signal). Οι ισπανικές αρχές σημειώνουν επίσης ότι οι επαφές της επιχείρησης με τις βασκικές αρχές χρονολογούνται από τον Αύγουστο του 1998 και ότι στη λήψη της απόφασης της ITP βάρυνε η πρόθεση της βασκικής κυβέρνησης να στηρίξει το σχέδιο.

(44) Οι ισπανικές αρχές αναφέρουν άλλους τρεις παράγοντες που κατέστησαν ιδιαίτερα παρακινδυνευμένη αυτή τη μεταβολή στρατηγικής: αφενός, τον κίνδυνο να απαιτηθεί η επένδυση σημαντικού μέρους της χρηματικής ροής ([12])· αφετέρου, το γεγονός ότι, εάν δεν είχαν χορηγηθεί οι ενισχύσεις, η κατασκευή εξαρτημάτων για το σχέδιο TRENT 500 θα είχε πραγματοποιηθεί στις σημερινές εγκαταστάσεις της Rolls Royce στο Derby και όχι στις εγκαταστάσεις του Zamudio και, τέλος, το γεγονός ότι το πρόγραμμα AS900 ανταγωνιζόταν τη σειρά κινητήρων της Rolls Royce North America (πρώην Allison), πράγμα που εύλογα επηρέασε μερίδα μετόχων, οι οποίοι αντιμετώπισαν με επιφύλαξη το ενδεχόμενο να αναλάβουν κινδύνους σε ένα ανταγωνιστικό σχέδιο.

(45) Στη συνέχεια οι ισπανικές αρχές παρουσιάζουν ορισμένους δείκτες οι οποίοι καταδεικνύουν, κατά τη γνώμη τους, την παροχή κινήτρων. Η ITP σημείωσε σημαντική ανάπτυξη κατά την περίοδο 1997-1999, διάστημα κατά το οποίο καθόρισε τη στρατηγική συμμετοχής της στους αεριοστροβίλους χαμηλής πίεσης. Η ανάπτυξη αυτή, της τάξης του 0,60 %, υπήρξε ανάλογη με εκείνη της νοτιοαμερικανικής επιχείρησης General Electric. Ο κύκλος εργασιών της ITP αντιστοιχούσε, εξάλλου, μόλις στο 1,46 % του υποτομέα των κινητήρων και στο 0,25 % του ευρωπαϊκού αεροδιαστημικού τομέα, ενώ η συμμετοχή της στο πέμπτο πρόγραμμα πλαίσιο αντιστοιχεί σε ποσοστό 6 % για τον υποτομέα κινητήρων και 1,80 % για τον αεροδιαστημικό τομέα, ήτοι 4,1 φορές μεγαλύτερο από το ποσοστό που θα έπρεπε κανονικά να της αντιστοιχεί σε συνάρτηση με τον κύκλο εργασιών της.

(46) Όσον αφορά την εξέλιξη των δαπανών για E & A σε σχέση με τον κύκλο εργασιών, μετά το 1999 (πρώτο έτος του σχεδίου) αυξήθηκαν αισθητά, όπως φαίνεται στον παρακάτω πίνακα:

(σε εκατομμύρια ESP)

	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000
Κύκλος εργασιών	14 108	14 145	16 051	14 702	19 263	25 333	31 493	36 952
Έρευνα και ανάπτυξη	238	914	1 850	3 705	4 373	4 750	8 061	12 438
E & A / κύκλος εργασιών	0,02	0,06	0,12	0,25	0,23	0,19	0,26	0,34

([12]) Η χρηματική ροή των ετών 1997 και 1998 (έτη προγενέστερα του σχεδίου) ανήλθε σε 4 534 εκατομμύρια ESP και σε 6 566 εκατομμύρια ESP αντίστοιχα, ενώ ο όγκος των αναγκαίων επενδύσεων ανήλθε σε 1 935 εκατομμύρια ESP το 1999 και σε 6 829 εκατομμύρια ESP το 2000, ή 19 274 εκατομμύρια ESP κατά τα τέσσερα έτη διάρκειας του σχεδίου.

Εξάλλου, η απασχόληση σημείωσε αισθητή αύξηση, αφού η επιχείρηση, ύστερα από δώδεκα έτη δραστηριότητας, απασχολεί 300 τεχνικούς.

(47) Όσον αφορά την εκτίμηση του τεχνολογικού κινδύνου του σχεδίου, σύμφωνα με τις ισπανικές αρχές, πρέπει να ληφθεί υπόψη ότι είναι σύνηθες να δημοσιεύουν οι αρχικοί κατασκευαστές των κινητήρων (FOM) ελλιπείς πληροφορίες ώστε να αποκρύπτουν ενδεχόμενες καθυστερήσεις ή προβλήματα ανάπτυξης με σκοπό τη διατήρηση της δημόσιας εικόνας τους, πράγμα που θα μπορούσε να δημιουργήσει στην Επιτροπή την εντύπωση ότι το σχέδιο δεν περικλείει κινδύνους.

(48) Όσον αφορά τα τεχνολογικά εμπόδια που πρέπει να παρακαμφθούν για το προκείμενο σχέδιο, οι ισπανικές αρχές παραπέμπουν στις πληροφορίες που υπέβαλαν ήδη στην επιστολή τους της 17ης Απριλίου 2001. Θεωρούν ότι δεν πρέπει να ελαχιστοποιείται η αξία των τεχνολογικών στόχων του σχεδίου, δεδομένου ότι ικανό μέρος των στόχων αυτών δεν έχει ακόμη επιτευχθεί. Όσον αφορά τον κινητήρα TRENT 500, παρατηρούν ότι το Δεκέμβριο του 2000 πιστοποιήθηκε μία βασική εκδοχή του κινητήρα, η οποία ενσωματώνει τεχνολογία υψηλής φορτίου. Στη συνέχεια αναπτύχθηκε μια νέα εκδοχή του κινητήρα, με αποτελεσματικότητα βελτιωμένη κατά 1 %, ενώ η αποτελεσματικότητα της πιο πρόσφατης εκδοχής κινητήρα που βρίσκεται υπό τελειοποίηση παρουσιάζει βελτίωση της τάξης του 2 %. Όσον αφορά τον κινητήρα AS900, η πιστοποίησή του καθυστέρησε ένα χρόνο λόγω τεχνικών προβλημάτων.

(49) Τέλος, οι ισπανικές αρχές παρατηρούν ότι οι αρχικοί κατασκευαστές των κινητήρων (FOM) θέτουν συχνά σοβαρά εμπόδια στην παραχώρηση τεχνολογίας στις επιχειρήσεις με τις οποίες συνάπτουν συμβάσεις, λόγω του κινδύνου που ενδέχεται να επιφέρουν στο πρόγραμμα. Τούτο στην πράξη περιορίζει τον αριθμό των επιχειρήσεων που έχουν πρόσβαση στην ανάληψη υπεργοληψίας στοιχείων αεριοστροβίλων χαμηλής πίεσης ή στη συμμετοχή σε προγράμματα καταμερισμού του κινδύνου. Είναι δύσκολο επομένως για οποιαδήποτε άλλη επιχείρηση στην Ισπανία να κατέχει εκ των προτέρων επαρκείς γνώσεις ώστε να διεισδύσει στον τομέα αυτόν. Κατά συνέπεια, είναι δύσκολο να σκεφθεί κανείς άλλες επιχειρήσεις στην Ισπανία ή την Ευρώπη που μπορούν να τύχουν παρόμοιων ενισχύσεων. Οι ισπανικές αρχές σημειώνουν ακόμη ότι στον αεροναυπηγικό τομέα είναι συνήθης η χορήγηση ενισχύσεων. Υποστηρίζουν, ωστόσο, ότι η ένταση της ενίσχυσης για το παρόν σχέδιο είναι χαμηλότερη από τα μέσα επίπεδα ενισχύσεων στην Ευρώπη και τις ΗΠΑ.

Όσον αφορά την αιτιολόγηση του σχεδίου από την άποψη της περιφερειακής ανάπτυξης

(50) Οι ισπανικές αρχές σημειώνουν, πρώτον, ότι παρά τη βεβαιότητα ότι το παρόν σχέδιο δεν εντάσσεται στο πλαίσιο καθεστώτος ενισχύσεων εγκεκριμένου από την Επιτροπή, τούτο δεν σημαίνει ότι δεν υφίσταται ένας γενικός μηχανισμός έρευνας, ανάλυσης και αξιολόγησης των σχεδίων. Πράγματι, το σχέδιο αυτό αποτελεί στρατηγικό πρόγραμμα το οποίο αξιολόγησε η κυβέρνηση των Βάσκων στο πλαίσιο του Plan Interinstitucional de Promoción Económica (διοργανικού σχεδίου οικονομικής προώθησης) 2000-2004 και της διοργανικής συμφωνίας η οποία συνήφθη για να εγκαινιαστεί το σχέδιο μεταξύ της κυβέρνησης των Βάσκων και των συμβουλίων της Vizcaya, της Guipúzcoa και της Álava. Το σχέδιο συνιστά το πλαίσιο δράσης για όλους τους βασκικούς φορείς όσον αφορά την οικονομική προώθηση. Οι ισπανικές αρχές εξηγούν ότι τη συγκεκριμένη χρονική στιγμή επέλεξαν να μην κοινοποιήσουν στην Επιτροπή το σχέδιο ως είχε, αλλά να προβούν σε επιμέρους κοινοποιήσεις.

(51) Όσον αφορά τα αποτελέσματα του σχεδίου στην περιφερειακή ανάπτυξη, οι ισπανικές αρχές σημειώνουν ότι η βιομηχανία της περιοχής ασχολείται παραδοσιακά με τομείς όπως η μεταλλουργία, η χαλυβουργία, η ναυπηγική και τα είδη εξοπλισμού. Οι διαδοχικές κρίσεις είχαν αντίκτυπο στους τομείς αυτούς και επηρέασαν σημαντικά την περιοχή, πράγμα που οδήγησε σε μια βιομηχανική πολιτική που εκδηλώνει την τάση να ευνοεί τη διαρθρωτική μεταβολή. Έτσι το σχέδιο οικονομικής προώθησης 2000-2004 προτείνει ένα πρότυπο ανταγωνιστικότητας το οποίο προσανατολίζεται στη δημιουργία στην περιοχή επιχειρήσεων με πιο απαιτητικές δυνατότητες ζήτησης που θα χρησιμεύσουν ως μοχλός ανάπτυξης, θα προωθήσουν την οικονομική δραστηριότητα τομέων που θεωρούνται στρατηγικοί και πρωταρχικής σημασίας, θα συμβάλουν στην ανάπτυξη της ικανότητας καινοτομίας των επιχειρήσεων και θα ευνοήσουν τη διεθνοποίηση των επιχειρήσεων της περιοχής. Πρόκειται για μια πολιτική περιφερειακού και όχι τομεακού προσανατολισμού. Η διοργανική συμφωνία προβλέπει τη δυνατότητα στήριξης ειδικών σχεδίων προσαρμοσμένων στους παραπάνω στόχους σε συνάρτηση με ορισμένα ποσοτικά και ποιοτικά κριτήρια που αξιολογούν την ενδεχόμενη συμβολή τους στην περιφερειακή ανάπτυξη, ανεξαρτήτως τομέα. Οι ισπανικές αρχές θεωρούν ότι το σχέδιο που υπέβαλε η ITP ανταποκρίνεται πλήρως στους στόχους αυτούς.

(52) Εξάλλου, οι ισπανικές αρχές εκτιμούν ότι το σχέδιο που υπέβαλε η ITP μπορεί να επηρεάσει σημαντικά την ανάπτυξη της περιοχής. Βασιζόμενες σε ένα μαθηματικό τύπο τον οποίο ανέπτυξε το Πανεπιστήμιο του Deusto (Σχολή οικονομικών και επιχειρηματικών επιστημών) σε συνάρτηση με δείκτες εισροής-εκροής, το σχέδιο μπορεί να έχει συνολικά οικονομικά αποτελέσματα 101 792 εκατομμυρίων ESP για επίπεδο δραστηριότητας 39 096 εκατομμυρίων ESP. Με όρους ακαθάριστης προστιθέμενης αξίας, το αποτέλεσμα θα ανέλθει σε 52 100 εκατομμύρια ESP για ακαθάριστη προστιθέμενη αξία δραστηριότητας 28 400 εκατομμυρίων ESP και συμπληρωματική δραστηριότητα 16 821 εκατομμυρίων ESP. Όσον αφορά την απασχόληση, το συνολικό αποτέλεσμα θα ανέλθει σε 5 239 θέσεις απασχόλησης έναντι προσωπικού 1 424 εργαζομένων στην επιχείρηση.

(53) Τέλος, το παρόν σχέδιο συνεπάγεται, σύμφωνα με τις ισπανικές αρχές, όγκο επενδύσεων, οι οποίες πρέπει να ανατε-

θούν στην περιοχή, ύψους 1 450 εκατομμυρίων ESP και ποσοστό υπεργοληψίας στην περιοχή της τάξης του 30 %. Αναμένεται επίσης ότι ο αριθμός των τοπικών προμηθευτών θα αυξηθεί κατά 40 %. Οι ισπανικές αρχές αναφέρουν επίσης ότι το παρόν σχέδιο θα συμβάλει στην εδραίωση ενός βιομηχανικού ομίλου που θα κατασκευάζει προϊόντα υψηλής προστιθέμενης αξίας και ισχυρής τεχνολογικής συνιστώσας, στην ανάπτυξη της ανταγωνιστικότητας των επιχειρήσεων που δραστηριοποιούνται στο πεδίο της ανάληψης αεροναυπηγικών συμβάσεων, καθώς και στην αύξηση της αεροναυπηγικής έρευνας στη Χώρα των Βάσκων. Ακόμη, πρέπει να σημειωθεί η μακρά παράδοση συνεργασίας μεταξύ της ITP και της Σχολής Μηχανικών του Bilbao ή του Πολυτεχνικού Πανεπιστημίου του Mondragón με στόχο την ανάπτυξη ενός επαγγελματικού ιστού ικανού να ανταποκριθεί στις ανάγκες του τομέα. Τέλος, οι ισπανικές αρχές ευελπιστούν ότι η μονάδα του Zamudio θα μετατραπεί σε πόλο έλξης προηγμένων βιομηχανιών.

Η αιτιολόγηση της συμπερίληψης του στοιχείου «μηχανικός εξοπλισμός» στις επιλέξιμες δαπάνες του επενδυτικού σχεδίου

(54) Όσον αφορά το στοιχείο «μηχανικός εξοπλισμός», οι ισπανικές αρχές εξηγούν ότι πρόκειται για εξοπλισμό παραγωγής, που συνδέεται με την παραγωγική διαδικασία της μονάδας του Zamudio, και αφορά μηχανικά εργαλεία (σφιγκτήρες, εργαλεία τοποθέτησης, περιτυπώματα, στοιχεία σκλήρυνσης, δηλαδή στοιχεία για το χειρισμό των εξαρτημάτων και για τη διάδραση μεταξύ εξαρτημάτων και εργαλείων), εργαλεία έλασης και συγκόλλησης (εργαλεία για την κοπή και την τελική επεξεργασία, εργαλεία συναρμολόγησης για συγκολλητές και λοιπές κατασκευές). Ο εν λόγω μηχανικός εξοπλισμός έχει υψηλό κόστος, λόγω της πληθώρας των προσαρμογών και μηχανισμών που συνεπάγεται, καθώς και των εργαλείων ελέγχου και επαλήθευσης (κανονικά στοιχεία, περιτυπώματα και κεφαλές δοκιμής για να διευκολυνθεί η διαδικασία ελέγχου του πρώτου αντικειμένου και ολόκληρης της σειράς). Ο εξοπλισμός θα σχεδιαστεί για τα μηχανήματα που πρέπει να εγκατασταθούν στο Zamudio και αφορά νέες επενδύσεις. Οι δαπάνες αναφέρονται διεξοδικά στον παρακάτω πίνακα:

(σε εκατομμύρια ESP)

	2000	2001	2002	Σύνολο
Μηχανικά μέσα	150	327	215	692
Έλαση και συγκόλληση	85	97	93	275
Επαλήθευση	25	43	27	95
Σύνολο εργαλείων	260	467	335	1 062

Όσον αφορά το ζήτημα που τέθηκε κατά την επέκταση της διαδικασίας

(55) Οι ισπανικές αρχές προσκόμισαν αποδείξεις ότι οι ενισχύσεις που περιγράφονται στην αιτιολογική σκέψη 29 επιστράφηκαν στο ακέραιο από τη αποδέκτρια επιχείρηση μετά την ημερομηνία επέκτασης της διαδικασίας, ενώ στο ποσό περιλαμβάνονται οι τόκοι που προκύπτουν από την εφαρμογή του επιτοκίου που συστήνει η Επιτροπή, υπολογιζόμενοι με σύνθετο τρόπο.

6. ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΜΕΝΩΝ

Παρατηρήσεις του Sytemel

(56) Ο σύνδεσμος κατασκευαστών στροβίλων και βαρέος εξοπλισμού παραγωγής ενέργειας (Sindicato europeo de los fabricantes de turbinas y materiales energéticos pesados — Sytemel) θέλησε να επιστήσει την προσοχή της Επιτροπής στην παρακάτω περιφερειακή πτυχή: ενώ το γαλλικό Υπουργείο των Ατλαντικών Πυρηναίων στεγάζει διάφορα βιομηχανικά κέντρα κατασκευής ή υπεργοληψίας για τον όμιλο Turbomeca (κατασκευαστής αεριοστροβίλων καύσης για αεροναυπηγικές εφαρμογές, καθώς και για ναυτικές ή χερσαίες χρήσεις), η νόθευση του ανταγωνισμού που θα προκληθεί από ενδεχόμενη στήριξη εκ μέρους της βασκικής κυβέρνησης ενισχύει την ήδη αρνητική επίπτωση που θα έχει η γεωγραφική εγγύτητα των περιοχών στην κινητικότητα ερευνητών και συνεργατών. Να ευνοείται δημοσίως ένας νέος πόλος E & A στον τομέα των αεριοστροβίλων καύσης και να αποκτά ασυνήθιστη βαρύτητα στους όρους ανταγωνισμού μεταξύ κατασκευαστών είναι δύο δυσμενή στοιχεία όσον αφορά τη δυνατότητα προσέλκυσης ενδιαφέροντος ένθεν των Πυρηναίων και την καλή διάταξη του ευρωπαϊκού εδάφους.

Παρατηρήσεις της Pratt & Whitney

(57) Πρώτον, όσον αφορά την ένταση της ενίσχυσης για το παρόν σχέδιο, η Pratt & Whitney εκτιμά ότι πρέπει να εξεταστεί από κοινού με την κρατική ενίσχυση που είχε χορηγηθεί παλαιότερα στη Rolls-Royce για τον κινητήρα TRENT 500 και άλλες αναπτυξιακές δραστηριότητες που συνδέονται με αυτόν, έχοντας υπόψη ότι η Rolls-Royce είναι ο μοναδικός ιδιώτης εταίρος της ITP. Προς τούτο είναι ανάγκη να ληφθεί υπόψη ότι ο κινητήρας TRENT 500 αποτελεί βελτιωμένη εκδοχή προηγούμενων προϊόντων και δεν είναι νέος κινητήρας· ενσωματώνει τεχνολογίες προερχόμενες από τους κινητήρες TRENT 700, TRENT 800 και TRENT 8104, πράγμα που συνεπάγεται μείωση των δαπανών και των τεχνολογικών κινδύνων. Έχοντας τούτο υπόψη, η Pratt & Whitney εκτιμά ότι το κόστος ανάπτυξης του TRENT 500 δεν πρέπει να υπερβαίνει το 30 έως 40 % του κόστους ενός εντελώς καινούργιου κινητήρα, πράγμα που πρέπει να ληφθεί υπόψη κατά τον καθορισμό των επιλέξιμων δαπανών. Εξάλλου, ο κινητήρας TRENT 500 έχει ήδη λάβει κρατική ενίσχυση χορηγηθείσα από το Ηνωμένο Βασίλειο το 1998, πράγμα που, σύμφωνα με την Pratt & Whitney, πρέπει να οφείλεται στο γεγονός ότι η Rolls-Royce είναι εκείνη που αναλαμβάνει τις συνολικές αναπτυξιακές δαπάνες. Ωστόσο, η μεταφορά μέρους των κινδύνων προς άλλους εταίρους, όπως η ITP, ισοδυναμεί με πραγματική αύξηση της έντασης της ήδη χορηγηθείσας ενίσχυσης, καθώς και με διπλασιασμό της ενίσχυσης, δεδομένου ότι οι εν λόγω εταίροι λαμβάνουν για λογαριασμό τους άλλη κρατική ενίσχυση. Ενδεχομένως μπορεί να υπάρξει και τριπλασιασμός της ενίσχυσης στο μέτρο που η αίτηση που υπέ-

βαλε η Rolls-Royce το 2001 για τη χορήγηση συμπληρωματικής ενίσχυσης για τους κινητήρες TRENT 600 και TRENT 900 περιλαμβάνει, σύμφωνα με την Pratt & Whitney, προγράμματα κινητήρων και τεχνολογίες που ήδη επιχορηγήθηκαν με την ενίσχυση του 1997. Η Pratt & Whitney παρατηρεί, εξάλλου, ότι η εκ μέρους της Rolls-Royce συνεισφορά ιδίων πόρων για τις δραστηριότητες E & A είναι ασυνήθως χαμηλή σε σύγκριση με τα επίπεδα που παρατηρούνται στην Pratt & Whitney και σε άλλους ανταγωνιστές.

(58) Εξάλλου, η Pratt & Whitney εκτιμά ότι η ενίσχυση για τον αεριοστρόβιλο ισχυρής ώσης δεν παρέχει κίνητρα, στο μέτρο που η αίτηση για χορήγηση της ενίσχυσης έχει αναδρομικό χαρακτήρα, αφού έχει ήδη περιληφθεί στις δαπάνες προανταγωνιστικής ανάπτυξης. Το πρόγραμμα TRENT 500 έχει ήδη ξεπεράσει προ πολλού τη φάση εκκίνησης και έχει ήδη λάβει πιστοποίηση από τις αρμόδιες αρχές. Η Pratt & Whitney συμμερίζεται τις αμφιβολίες της Επιτροπής, σύμφωνα με τις οποίες το σχέδιο έχει ήδη φθάσει σε υψηλό βαθμό ωρίμανσης. Η εταιρεία παρατηρεί ότι η περίοδος που προβλέπεται για την ενίσχυση (1999-2002) έπεται χρονικά της επίσημης ανακοίνωσης της Airbus, τον Ιούνιο του 1997, για την επιλογή του TRENT 500 ως μοναδικού κινητήρα για το αεροσκάφος A340-500/600. Η πρώτη δοκιμή του κινητήρα έγινε το Μάιο του 1999, ενώ η πιστοποίηση πραγματοποιήθηκε το Δεκέμβριο του 2000. Μέχρι σήμερα έχουν παραγγελθεί 88 αεροσκάφη A340-500/600 εξοπλισμένα με τον κινητήρα TRENT 500, τα περισσότερα από τα οποία πριν από το 1999.

(59) Η Pratt & Whitney συμμερίζεται τις αμφιβολίες της Επιτροπής ότι οι δραστηριότητες δοκιμής κινητήρα, οι δραστηριότητες πιστοποίησης και οι δραστηριότητες μετά την πιστοποίηση ενδέχεται, σύμφωνα με το πλαίσιο, να συνιστούν δραστηριότητες προανταγωνιστικής ανάπτυξης. Προς τούτο τονίζει ότι, σύμφωνα με την εμπειρία της, τα μεγάλα αναπτυξιακά σχέδια στον τομέα των κινητήρων αεροσκαφών ακολουθούν τέσσερα στάδια:

— Το στάδιο σχεδιασμού, κατά το οποίο αξιολογούνται εκ νέου συνεχώς οι ανάγκες της αγοράς, η εμπορική στρατηγική, καθώς και η διαθέσιμη τεχνολογία. Καταρτίζονται ορισμένες μελέτες σχεδιασμού σε συνεργασία με τον κατασκευαστή του αεροσκάφους ώστε να προσδιοριστούν οι ανάγκες ισχύος, η απόδοση, το βάρος, το επίπεδο θορύβου, οι εκπομπές, τα προβλήματα εγκατάστασης κ.λπ. Οι τεχνολογίες δοκιμάζονται μέσω της ανάλυσης και των δοκιμών των κινητήρων και του εξοπλισμού με στόχο την ελαχιστοποίηση των τεχνικών κινδύνων. Το στάδιο αυτό μπορεί να διαρκέσει μεγάλο χρονικό διάστημα. Μπορεί να θεωρηθεί «προανταγωνιστικό», αλλά το κόστος είναι σχετικά χαμηλό, δηλαδή περίπου ίσο με το 4 % του συνολικού προϋπολογισμού του προγράμματος.

— Το στάδιο εκκίνησης, κατά το οποίο σχεδιάζεται η παραγωγή ενός συγκεκριμένου μοντέλου καινούργιου ή βελτιωμένου κινητήρα. Πραγματοποιούνται ορισμένες δοκιμές του εξοπλισμού και των εξαρτημάτων και πολύ έγκαιρα παραγγέλλονται τα εργαλεία έχοντας υπόψη τη διαμόρφωση της προβλεπόμενης παραγωγής. Στο τέλος του σταδίου αποφασίζεται οριστικά σημαντικό μέρος της διάταξης και των τεχνολογιών του κινητήρα. Ο κατασκευαστής του κινητήρα αρχίζει να συνάπτει εμπορικές συμφωνίες με τους πελάτες, οι οποίες καθορίζουν το χρονοδιάγραμμα πιστοποίησης και παραδίδει την τιμή, την απόδοση και τις τεχνικές προδιαγραφές του κινητήρα. Το στάδιο αυτό διαρκεί περίπου ένα χρόνο και αντιστοιχεί στο 9 % περίπου του συνολικού αναπτυξιακού κόστους του προγράμματος. Η Pratt & Whitney εκτιμά ότι σύμφωνα με το πλαίσιο και το στάδιο αυτό αποτελεί προανταγωνιστική ανάπτυξη, αν ληφθεί υπόψη ότι έως το τέλος του σταδίου αυτού δεν είναι γνωστό εάν ο κινητήρας θα μπορέσει να διατεθεί στην αγορά. Επομένως εάν το πρόγραμμα συνεχιστεί ύστερα από το στάδιο αυτό, τούτο συμβαίνει διότι ο κατασκευαστής του κινητήρα έχει ήδη λάβει επαρκείς παραγγελίες. Τα στάδια που έπονται δεν μπορούν επομένως να θεωρούνται προανταγωνιστικές δραστηριότητες.

— Το στάδιο πιστοποίησης, με το οποίο διαπιστώνεται εάν το προϊόν είναι σύμφωνο με τις προδιαγραφές και αν είναι αρκετά ασφαλές και αξιόπιστο ώστε να τεθεί σε λειτουργία. Κατά το στάδιο αυτό δεν ενσωματώνονται εν γένει νέες τεχνολογίες και δεν γίνονται δοκιμές, αφού αυτό είναι δύσκολο, επισφαλές και δαπανηρό. Το στάδιο αυτό μπορεί με τη σειρά του να υποδιαιρεθεί σε δύο άλλα: πριν και μετά τον «πρώτο κινητήρα δοκιμής» (PMP), που αποτελεί το πρώτο πρωτότυπο του κινητήρα που πρέπει να τεθεί σε κυκλοφορία. Κατά την παραγωγή του PMP ολοκληρώνεται ο σχεδιασμός όλων των εξαρτημάτων του κινητήρα. Ο PMP κατασκευάζεται συνήθως «στο χέρι», δηλαδή έξω από την παραγωγική διαδικασία και με προσωρινά εργαλεία. Το στάδιο που προηγείται του PMP διαρκεί περίπου ένα χρόνο μετά το στάδιο εκκίνησης και αντιστοιχεί στο 9 % περίπου του συνολικού κόστους του προγράμματος. Μετά την κατασκευή του, ο PMP πρέπει να περάσει από όλες τις καθοριζόμενες δοκιμές ώστε να διαπιστωθεί εάν πληροί τους ελάχιστους όρους ασφάλειας και λειτουργίας. Όλοι οι κινητήρες που χρησιμοποιούνται στις δοκιμές αυτές κατασκευάζονται σύμφωνα με το σχεδιασμό του μοντέλου που πρέπει να πιστοποιηθεί. Η περίοδος αυτή διαρκεί περίπου δύο χρόνια και αντιπροσωπεύει το 55 % περίπου των συνολικών δαπανών. Σημαντικό μέρος των δαπανών αυτών αφορά την κατασκευή των κινητήρων που χρησιμοποιούνται στις δοκιμές. Όταν πρόκειται για την πιστοποίηση βελτιωμένου κινητήρα μπορεί να αρκέσουν πέντε τεμάχια, ενώ για ένα νέο κινητήρα είναι συνήθως απαραίτητα δέκα, ή ακόμη περισσότερα. Κατασκευάζονται συνήθως με τις μεθόδους της εμπορικής παραγωγής. Η δοκιμή τους γίνεται υπό ακραίες συνθήκες, έτσι είναι σχεδόν αδύνατο να ελεγχθούν εκ νέου και να πωληθούν στις αεροπορικές εταιρείες. Χρησιμοποιούνται όμως γενικά για άλλες αναπτυξιακές δραστηριότητες ή σε προγράμματα που έπονται της πιστοποίησης με σκοπό τη βελτίωση του κινητήρα. Η Pratt & Whitney συμμερίζεται τη γνώμη της Επιτροπής και εκτιμά ότι το κόστος που αντιστοιχεί στο στάδιο πιστοποίησης αφορά ένα προϊόν που μπορεί να

τύχει εμπορικής εκμετάλλευσης και το οποίο, στην πραγματικότητα, ήδη από το τέλος του σταδίου εκκίνησηςαποτελείαντικείμενο εκμετάλλευσης.

— Το στάδιο δοκιμών πτήσης και πιστοποίησης του αεροσκάφους, που είναι το τελικό στάδιο κατά το οποίο εγκαθίστανται στο αεροσκάφος οι κινητήρες σύμφωνα με την πιστοποιηθείσα διάταξη. Τα αεροσκάφη οφείλουν να περάσουν σειρά δοκιμών πτήσης με τους πιστοποιηθέντες κινητήρες με σκοπό να καταδειχθεί εάν ο συνδυασμός αεροσκάφους/κινητήρα ανταποκρίνεται στις απαιτούμενες προδιαγραφές, αεροναυπηγικής, απόδοσης και λειτουργίας. Εάν οι δοκιμές είναι επιτυχείς, οι κινητήρες ελέγχονται και πωλούνται κανονικά. Η Pratt & Whitney συμφωνεί με την Επιτροπή ότι οι δραστηριότητες αυτού του σταδίου δεν αποτελούν, σύμφωνα με το πλαίσιο Ε & Α, δραστηριότητες προανταγωνιστικής ανάπτυξης.

(60) Τέλος, όσον αφορά την αποδοχή των δαπανών, η Pratt & Whitney συμμερίζεται τις αμφιβολίες της Επιτροπής όσον αφορά το σχέδιο για τον αεριοστρόβιλο ασθενούς ώσης, σύμφωνα με τις οποίες οι δραστηριότητες στήριξης της κατασκευής, κατασκευής εργαλείων καθώς και οι δραστηριότητες ολοκληρωμένης υλικοτεχνικής υποστήριξης δεν αποτελούν δραστηριότητες προανταγωνιστικής ανάπτυξης σύμφωνα με το πλαίσιο Ε & Α. Στην πραγματικότητα, η στήριξη της κατασκευής αποτελεί μέρος της εμπορικής πολιτικής της επιχείρησης και δεν συνιστά δραστηριότητα έρευνας και ανάπτυξης· η κατασκευή των εργαλείων συνίσταται στην προπαρασκευή των μηχανών που είναι απαραίτητες για την κατασκευή των πρωτοτύπων, και οι οποίες μπορούν, εν μέρει τουλάχιστον, να επαναχρησιμοποιηθούν αργότερα για την κατασκευή κανονικών κινητήρων. Η ολοκληρωμένη υλικοτεχνική στήριξη συνίσταται στην κατάρτιση οδηγιών κατασκευής, εγχειριδίων και τεχνικών διεργασιών για τη συντήρηση των κινητήρων στις εμπορικές τους εκδοχές, ενώ δεν εισάγει καμία καινοτομία, τροποποίηση ή βελτίωσή τους. Οι ίδιες αμφιβολίες υφίστανται και για το σχέδιο τους αεριοστροβίλου ισχυρής ώσης.

Παρατηρήσεις του δικαιούχου

(61) Ο δικαιούχος των ενισχύσεων υπέβαλε παρατηρήσεις μόνο σχετικά με την απόφαση για την επέκταση της διαδικασίας. Οι παρατηρήσεις συμπλέουν με τις παρατηρήσεις των ισπανικών αρχών, και φανερώνουν τη συνολική επιστροφή εκ μέρους της ITP, μετά την ημερομηνία επέκτασης της διαδικασίας, των παράνομων και ασυμβίβαστων ενισχύσεων που αναφέρονται στην αιτιολογική σκέψη 29, περιλαμβανομένων των τόκων οι οποίοι υπολογίστηκαν με σύνθετο τρόπο, χρησιμοποιώντας τα επιτόκια που συνιστά η Επιτροπή.

7. ΟΙ ΙΣΠΑΝΙΚΕΣ ΑΡΧΕΣ ΣΧΟΛΙΑΖΟΥΝ ΤΙΣ ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΜΕΝΩΝ

Σχολιασμός των παρατηρήσεων του Sytemel

(62) Σύμφωνα με τις ισπανικές αρχές, και αντίθετα με τις παρατηρήσεις του Sytemel, το σχέδιο δεν θα επηρεάσει το δίκτυο συνεργείων και υπεργολάβων που εργάζονται συνήθως για την Turbomeca, ούτε θα επιφέρει κινητικότητα των ερευνητών προς τη Χώρα των Βάσκων. Στην πραγματικότητα, η ITP, ως προμηθευτής υποσυστημάτων και εταίρος προγραμμάτων για κινητήρες, δεν ανταγωνίζεται μικρά ή μεσαία συνεργεία. Αντιθέτως, δημιουργεί εργασία γι' αυτό το είδος κατασκευαστών, δεδομένου ότι δεν διαθέτει εγκαταστάσεις για την κατασκευή όλων των στοιχείων που αποτελούν έναν αεριοστρόβιλο. Προς τούτο η ITP εξετάζει το ενδεχόμενο να διατηρήσει ποσοστό 15 % υπεργοληψίας. Υπό τις συνθήκες αυτές, η γεωγραφική εγγύτητα των κατασκευαστών που εκπροσωπεί ο Sytemel ισοδυναμεί με πλεονέκτημα σε σχέση με άλλους δυνητικούς προμηθευτές εγκατεστημένους στο Ηνωμένο Βασίλειο, στη Γερμανία ή ακόμη και στο κέντρο και το νότο της Ισπανίας. Επομένως μπορεί να επιβεβαιωθεί ότι οι προμηθευτές υποσυστημάτων δημιουργούν περισσότερες θέσεις απασχόλησης από αυτές που αφαιρούν. Ορισμένα στοιχεία το αποδεικνύουν: η ITP δεν έλαβε καμία παραγγελία υπεργοληψίας προερχόμενη από τις βιομηχανίες της περιοχής αυτής ενώ, αντιθέτως, πραγματοποιεί όλο και περισσότερες παραγγελίες κατασκευής στη νότια Γαλλία. Παραδείγματος χάρη, η ITP μέσα σε ένα μόνο χρόνο παρήγγειλε δίσκους αεριοστροβίλων σε γαλλική επιχείρηση, συνολικού ύψους 17,2 εκατομμυρίων ευρώ, ενώ η αναμενόμενη επιχορήγηση ανέρχεται σε 7 εκατομμύρια ευρώ. Εξάλλου, στο παρελθόν, προμηθευτής αυτού του είδους στοιχείων ήταν μια ιαπωνική επιχείρηση.

(63) Σε αντίθεση με το Sytemel, οι ισπανικές αρχές εκτιμούν ότι η γεωγραφική εγγύτητα αποτελεί πλεονέκτημα και ότι θα πρέπει να προωθηθεί η κινητικότητα των ερευνητών και των συνεργατών, όπως εξάλλου έπραξε και η Ευρωπαϊκή Ένωση βάσει του έκτου προγράμματος πλαισίου, με σκοπό την ανάπτυξη της ευρωπαϊκής βιομηχανίας. Προς τούτο η ITP και η βασκική κυβέρνηση συνεργάζονται στην πρωτοβουλία Interreg με σκοπό να αναπτυχθούν οι τεχνολογικές και εμπορικές σχέσεις μεταξύ των περιοχών της Χώρας των Βάσκων και της Aquitania.

Σχολιασμός των παρατηρήσεων της Pratt & Whitney

(64) Όσον αφορά τους ισχυρισμούς σχετικά με την ένταση της ενίσχυσης, δηλαδή τη σχέση με τις ενισχύσεις που ελήφθησαν από τη Rolls-Royce για το σχέδιο TRENT 500, οι ισπανικές αρχές εκτιμούν ότι οι ισχυρισμοί αυτοί βασίζονται σε μια εσφαλμένη εκτίμηση βάσει της οποίας η Rolls-Royce είναι ο μοναδικός ιδιώτης μέτοχος της ITP, θεωρώντας ότι οι υπόλοιποι μέτοχοι ανήκουν στο κράτος ή σε συλλογικούς φορείς. Όμως η ITP είναι κατά πλειοψηφία ιδιωτική επιχείρηση, μοναδικός κρατικός μέτοχος της οποίας είναι η SEPI η οποία κατέχει 26,65 % του κεφαλαίου. Το υπόλοιπο κεφάλαιο κατανέμεται μεταξύ των ιδιωτικών επιχειρήσεων SENER (26,65 %) και Rolls-Royce (46,7 %). Επομένως, λαμβάνοντας υπόψη ότι πρόκειται για ιδιωτική επιχείρηση, οι κρατικές ενισχύσεις που έλαβε η ITP στην Ισπανία είναι ανεξάρτητες από εκείνες που χορήγησε το Ηνωμένο Βασίλειο σε μια βρετανική επιχείρηση. Μάλιστα, οι προβλεπόμενες ενισχύσεις για Ε & Α υπέρ της ITP αντιστοιχούν σε επενδύσεις κεφαλαίου, μηχανικής και πραγματικών υλικών ανάπτυξης, για τα οποία δεν έχει ληφθεί καμία άλλη κρα-

τική ενίσχυση. Εξάλλου, οι όροι πρόσβασης της ITP ως εταίρου ήταν όροι της αγοράς, χωρίς να υπάρξει καμία επιδότηση ούτε ευνοϊκή συμπεριφορά εκ μέρους της Rolls-Royce. Δεν υφίσταται καμία επικάλυψη εργασιών ούτε επικάλυψη ενισχύσεων προερχόμενων από το Ηνωμένο Βασίλειο. Όσον αφορά το γεγονός ότι η Pratt & Whitney θεωρεί τον TRENT 500 βελτιωμένο κινητήρα, οι ισπανικές αρχές αναφέρουν ότι ακόμη και η ανάπτυξη ενός νέου κινητήρα βασίζεται σε συμπληρωματικές γνώσεις σε σχέση με προγενέστερους κινητήρες. Η αρχή αυτή, εφαρμοστέα σε όλους τους κατασκευαστές, επέτρεψε σε όλους να μειώσουν σημαντικά τις αναπτυξιακές τους δαπάνες. Εν πάση περιπτώσει, η ενίσχυση πρέπει να αξιολογηθεί σε σχέση με τις πραγματικές αναπτυξιακές δαπάνες και όχι με εκείνες τις οποίες θα επωμιζόταν η επιχείρηση εάν ο κινητήρας ήταν εντελώς καινούργιος. Οι ισπανικές αρχές επισημαίνουν ότι η ενίσχυση αποτελεί κίνητρο για να διεισδύσει η ITP σε ένα νέο τομέα δραστηριότητας και ότι δεν διαθέτει συνεπώς την εμπειρία άλλων επιχειρήσεων. Όσον αφορά το βαθμό καινοτομίας του αεριοστροβίλου, οι ισπανικές αρχές επιβεβαιώνουν ότι οσχεδιασμός και η τεχνολογία που χρησιμοποιούνται είναι εντελώς καινούργια σε σχέση με άλλους αεριοστροβίλους χαμηλής πίεσης της Rolls-Royce ή οποιουδήποτε άλλου κατασκευαστή. Οι ισπανικές αρχές επαναλαμβάνουν ότι η ενίσχυση υπέρ της ITP προορίζεται για δαπάνες τις οποίες έχει πράγματι επωμισθεί η επιχείρηση, και οι οποίες δεν έχουν σε καμία περίπτωση μειωθεί μέσω κρατικών ενισχύσεων προερχόμενων από το Ηνωμένο Βασίλειο. Τέλος, οι ισπανικές αρχές εκτιμούν ότι δεν έγκειται στην αρμοδιότητά τους να αποφανθούν σχετικά με τα λογιστικά κριτήρια που χρησιμοποιεί η Rolls-Royce και υπενθυμίζουν ότι η Rolls-Royce και η ITP είναι δύο διαφορετικές επιχειρήσεις.

(65) Όσον αφορά την παροχή κινήτρων, οι ισπανικές αρχές εκτιμούν ότι η Pratt & Whitney καταλήγει στο συμπέρασμα απουσίας τεχνικού και εμπορικού κινδύνου επειδή η πιστοποίηση του κινητήρα TRENT 500 πραγματοποιήθηκε το Δεκέμβριο του 2000, ενώ οι δραστηριότητες E & A για την Pratt & Whitney ολοκληρώθηκαν πριν από την πρώτη αναγγελία της πιστοποίησης του κινητήρα. Οι ισπανικές αρχές θεωρούν, ωστόσο, ότι πολλές από τις δραστηριότητες αυτές επιβάλλονται, ιδίως εάν ληφθούν υπόψη τα διαφορετικά επίπεδα: κινητήρας, σύστημα και υποσύστημα. Εξάλλου, εκτιμούν ότι διάφορες ανακοινώσεις πραγματοποιούνται τεχνητά με σκοπό να προστατευθεί το πρόγραμμα του πελάτη και να διατηρηθεί η εμπορική εικόνα του προϊόντος. Οι ισπανικές αρχές αναφέρουν ότι οι προδιαγραφές του αεριοστροβίλου που πιστοποιήθηκε το Δεκέμβριο του 2000 δεν πληρούσαν τις απαιτούμενες προϋποθέσεις και ότι ο κινητήρας πιστοποιήθηκε με βασικές προδιαγραφές αεριοστροβίλου χαμηλής πίεσης για να μην παραλύσει το αναπτυξιακό πρόγραμμα του αεροσκάφους που πρέπει να προωθηθεί. Μεταξύ αυτών και των επόμενων προδιαγραφών, έχουν αναπτυχθεί και δοκιμαστεί αδημοσίευτες τροποποιήσεις όσον αφορά την εξέλιξη της τεχνολογίας. Οι τροποποιήσεις αυτές αποτελούν εν μέρει αποτέλεσμα παράλληλων σχεδίων E & A και δείχνουν μέχρι ποιο σημείο υφίσταται τεχνολογικός κίνδυνος που μπορεί να επηρεάσει οικονομικά μια μικρή επιχείρηση όπως η ITP. Οι ισπανικές αρχές επισημαίνουν ότι η καθυστέρηση στο προβλεπόμενο σχέδιο λόγω του σχεδιασμού της δεύτερης διαμόρφωσης οδήγησε αναγκαστικά σε καθυστέρηση των δραστηριοτήτων προανταγωνιστικής ανάπτυξης και ότι, παρά το γεγονός ότι η διαδικασία κοινοποίησης στην Επιτροπή είχε πραγματοποιηθεί όταν το σχέδιο βρισκόταν ήδη σε προχωρημένο στάδιο, δεν συνάγεται αναγκαστικά ότι η ενίσχυση είναι λιγότερο αναγκαία. Τέλος, οι ισπανικές αρχές εκτιμούν ότι η ύπαρξη παραγγελιών ή δηλώσεων πρόθεσης αγοράς δεν αποκλείουν τον κίνδυνο να μην πληρούνται οι τεχνικές προδιαγραφές, δεδομένου ότι οι παραγγελίες όχι απλώς δεν αντιπροσωπεύουν την προκαταβολή μέρους της χρηματοδότησης, αλλά, σε περίπτωση αθέτησης, συνεπάγονται πάντοτε σοβαρές κυρώσεις.

(66) Όσον αφορά τις δραστηριότητες προανταγωνιστικής ανάπτυξης, οι ισπανικές αρχές εκτιμούν ότι το μοντέλο σχεδίων σχεδιασμού του κινητήρα που παρουσίασε η Pratt & Whitney δεν είναι κατ' ανάγκη το μοναδικό πιθανό μοντέλο και ότι άλλοι αρχικοί κατασκευαστές κινητήρων (FOM) μπορούν κάλλιστα να υιοθετήσουν άλλα μοντέλα που δεν πρέπει υποχρεωτικά να συμπίπτουν με αυτό. Εν πάση περιπτώσει, σύμφωνα με τις ισπανικές αρχές, διαπιστώνονται ορισμένες σημαντικές διαφορές μεταξύ των μεθόδων ενός αρχικού κατασκευαστή κινητήρα (FOM), όπως η Pratt & Whitney, και μιας επιχείρησης όπως η ITP. Επομένως ένας προμηθευτής υποσυστημάτων παρουσιάζει πολύ υψηλότερο ποσοστό εργασιών προανταγωνιστικής ανάπτυξης σε σχέση με έναν αρχικό κατασκευαστή κινητήρων (FOM), δεδομένου ότι ο πρώτος δεν επιδίδεται σε δραστηριότητες εμπορίας, πιστοποίησης ή πώλησης κινητήρων, αλλά σε τεχνικές δραστηριότητες. Εξάλλου, μια επιχείρηση παραδοσιακά παρούσα στην αγορά, όπως η Pratt & Whitney, έχει σε μεγαλύτερο βαθμό στη διάθεσή της την υφιστάμενη τεχνολογία (προηγούμενα) σε σχέση με μια επιχείρηση μεσαίου μεγέθους η οποία δραστηριοποιείται στην αγορά μόλις δώδεκα χρόνια όπως η ITP. Παραδείγματος χάρη, ένας αρχικός κατασκευαστής κινητήρων (FOM) μπορεί να θεωρεί έναν αεριοστρόβιλο χαμηλής πίεσης υποπροϊόν του αεριοστροβίλου υψηλής πίεσης, ενώ για την ITP, προμηθεύτρια αεριοστροβίλων χαμηλής πίεσης, δεν υπάρχει αναφορά στην τεχνολογία αεριοστροβίλων υψηλής πίεσης ούτε σε άλλους προγενέστερους αεριοστροβίλους και επομένως το καθαρό τεχνολογικό περιεχόμενο των δραστηριοτήτων αυτών είναι αναλογικά μεγαλύτερο σε σχέση με έναν αρχικό κατασκευαστή κινητήρων (FOM). Τέλος, οι ισπανικές αρχές εκτιμούν ότι οι δραστηριότητες για τις οποίες διατύπωσε αμφιβολίες η Επιτροπή συνιστούν ασφαλώς για την ITP δραστηριότητες προανταγωνιστικής ανάπτυξης, δεδομένου ότι αντιστοιχούν στην πρώτη εξέλιξη ορισμένων μεθοδολογιών και ορισμένων διαδικασιών.

(67) Τέλος, όσον αφορά τις επιλέξιμες δαπάνες, οι ισπανικές αρχές εκτιμούν ότι η Επιτροπή είχε στη διάθεσή της όλες τις απαραίτητες πληροφορίες ώστε να αποφανθεί επί του σημείου αυτού και, ειδικότερα, επί του συγκεκριμένου περιεχομένου κάθε εργασίας. Τη στιγμή που δεν υπάρχουν οι πληροφορίες αυτές για την Pratt & Whitney, παρόλο που η επιχείρηση υπέβαλε τις παρατηρήσεις της σχετικά με τις δραστηριότητες πιστοποίησης και μετά την πιστοποίηση, οι παρατηρήσεις αυτές δεν θεμελιώνονται.

8. **ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ**

(68) Τα μέτρα που προβλέπουν οι ισπανικές αρχές παρέχουν πλεονέκτημα στη δικαιούχο επιχείρηση, απαλλάσοντάς την από ένα μέρος των δαπανών που αντιστοιχούν στις επενδύσεις καθώς και στις δραστηριότητες Ε & Α τις οποίες θα έπρεπε κατ' αρχάς να επωμισθεί η ίδια. Το πλεονέκτημα αυτό έχει, εξάλλου, επιλεκτικό χαρακτήρα έναντι των άλλων επιχειρήσεων που θα ήθελαν να πραγματοποιήσουν ανάλογες επενδύσεις ή ερευνητικά σχέδια παρόμοιου χαρακτήρα. Ενδέχεται ακόμη να επηρεάσει τις ενδοκοινοτικές συναλλαγές μόνον επειδή τα επίμαχα σχέδια προορίζονται για την ανάπτυξη και την κατασκευή προϊόντων για τον εφοδιασμό της Rolls-Royce και τα οποία κατά συνέπεια θα εξαχθούν στο Ηνωμένο Βασίλειο, ενώ από την άλλη η ITP έχει συνάψει συμβάσεις με διάφορες ευρωπαϊκές επιχειρήσεις. Τέλος, η κυβέρνηση της Χώρας των Βάσκων είναι εκείνη που χορηγεί απευθείας τις επιδοτήσεις ή τα άτοκα δάνεια και επομένως μπορεί να θεωρηθεί ότι τα πλεονεκτήματα χορηγούνται μέσω κρατικών πόρων. Συνεπώς, τα εξεταζόμενα μέτρα συνιστούν κρατικές ενισχύσεις σύμφωνα με το άρθρο 87 παράγραφος 1 της συνθήκης.

(69) Όπως αναφέρθηκε στην αιτιολογική σκέψη 26 της παρούσας απόφασης, η Επιτροπή διατύπωσε αμφιβολίες σχετικά με το παρόν σχέδιο. Στη συνέχεια θα εξεταστούν τα προβλήματα που ανακύπτουν, ενώ θα εξεταστούν χωριστά το σχέδιο για τη χορήγηση ενίσχυσης για την Ε & Α αφενός και το σχέδιο για τη χορήγηση επενδυτικής ενίσχυσης αφετέρου.

A. **Ενισχύσεις για έρευνα και ανάπτυξη**

Όσον αφορά το χαρακτήρα δραστηριοτήτων προανταγωνιστικής ανάπτυξης που προσλαμβάνουν οι εργασίες έρευνας και ανάπτυξης

(70) Καταρχάς, η Επιτροπή παρατηρεί ότι η αξιολόγηση των κρατικών ενισχύσεων για την έρευνα και την ανάπτυξη σύμφωνα με τους κοινοτικούς κανόνες για τις κρατικές ενισχύσεις βασίζεται σε μια προσέγγιση των επιλέξιμων δαπανών που σχετίζονται με συγκεκριμένες επενδύσεις. Το γεγονός ότι άλλες επενδύσεις, παρότι συνδέονταν με το ίδιο σχέδιο, αποτελούσαν και αντικείμενο κρατικών ενισχύσεων δεν μπορεί να προκύψει από το ασυμβίβαστο του εξεταζόμενου σχεδίου με τη συνθήκη. Τούτο ισχύει ακόμη περισσότερο στην περίπτωση επενδύσεων που πραγματοποιούνται στο πλαίσιο άλλου σχεδίου. Η Επιτροπή οφείλει επομένως να απορρίψει τους ισχυρισμούς της Pratt & Whitney σχετικά με τις ενισχύσεις που ελήφθησαν από την επιχείρηση Rolls-Royce στο πλαίσιο των ιδίων επενδύσεών της που σχετίζονται με το σχέδιο TRENT 500, καθώς και με τα σχέδια TRENT 600 και TRENT 900.

(71) Στην απόφασή της σχετικά με την υπόθεση χορήγησης κρατικής ενίσχυσης στην εταιρεία Rolls Royce για την ανάπτυξη των κινητήρων TRENT 600 και TRENT 900 ([13]), η Επιτροπή χαρακτήρισε τα διάφορα στάδια της ανάπτυξης ενός κινητήρα αεροσκάφους σύμφωνα με τα ερευνητικά στάδια που καθορίζονται στο παράρτημα I του πλαισίου Ε & Α.

(72) Βάσει του χαρακτηρισμού αυτού, οι δραστηριότητες που προηγούνται της πιστοποίησης του κινητήρα είναι δραστηριότητες Ε & Α σύμφωνα με το πλαίσιο Ε & Α, ενώ η απόστασή τους από την αγορά είναι τουλάχιστον ίση με την απόσταση μιας δραστηριότητας προανταγωνιστικής ανάπτυξης.

(73) Αντιθέτως, η Επιτροπή έκρινε, στην ίδια απόφαση, ότι η πιστοποίηση του κινητήρα και, ακόμη περισσότερο, οι δραστηριότητες που την ακολουθούν, σχετίζονταν υπερβολικά με την αγορά ώστε να συνιστούν δραστηριότητες Ε & Α, σύμφωνα με το πλαίσιο Ε & Α.

(74) Η Επιτροπή εκτιμά ότι για το σχέδιο που εξετάζεται στην παρούσα απόφαση πρέπει να υιοθετηθεί η ίδια προσέγγιση που ακολουθήθηκε κατά την εξέταση του προαναφερθέντος βρετανικού σχεδίου. Δεν είναι δυνατό να επιλεγεί η προσέγγιση που προτείνει η εταιρεία Pratt & Whitney. Στην πραγματικότητα, η προσέγγιση αυτή θα περιόριζε την ακτίνα δράσης της «έρευνας και ανάπτυξης» μόνο στις πολύ προκαταρκτικές εργασίες που προηγήθηκαν, καθώς και σε ένα πρώτο πρωτότυπο, ενώ αυτό δεν θα ήταν εμπορικά επικερδές. Η προσέγγιση αυτή αντίκειται σαφώς στη λογική του πλαισίου Ε & Α, η οποία προβλέπει ρητά ότι στις δραστηριότητες έρευνας και ανάπτυξης περιλαμβάνεται και η κατασκευή ανάλογων πρωτοτύπων.

(75) Στην προκειμένη περίπτωση θα πρέπει επίσης να ληφθεί υπόψη ότι οι εργασίες που έχει αναλάβει η ITP αποσκοπούν στην ανάπτυξη υποσυνόλων κινητήρα και όχι ολόκληρου του κινητήρα. Δεν επισημάνθηκαν οι δραστηριότητες πιστοποίησης που πρέπει να λαμβάνονται υπόψη για να χαραχθεί η διαχωριστική γραμμή μεταξύ των εργασιών της ITP που αντιστοιχούν σε Ε & Α βάσει του πλαισίου Ε & Α και εκείνων που δεν αντιστοιχούν σε Ε & Α· αυτές πρέπει να είναι οι δραστηριότητες που προορίζονται για την πιστοποίηση του κινητήρα με τους αεριοστροβίλους που ανέπτυξε η ITP στο πλαίσιο του παρόντος σχεδίου και όχι ενδεχόμενες προγενέστερες πιστοποιήσεις του κινητήρα με άλλους αεριοστροβίλους. Η διάκριση αυτή είναι ιδιαίτερα σημαντική στην περίπτωση του κινητήρα TRENT 500, στην οποία, για λόγους χρονοδιαγράμματος που επέβαλε ο αεροναυπηγικός κατασκευαστής, έγινε μια πρώτη πιστοποίηση από τη Rolls-Royce, η οποία ολοκληρώθηκε το Δεκέμβριο του 2000, αλλά με άλλο αεριοστρόβιλο, ο οποίος δεν διέθετε το σύνολο των χαρακτηριστικών εκείνου που κατασκεύασε η ITP στο παρόν σχέδιο. Η πρώτη αυτή πιστοποίηση, η οποία δεν σχετίζεται με το παρόν σχέδιο, δεν μπορεί επομένως να χρησιμοποιηθεί, όπως προτείνει η εταιρεία Pratt & Whitney, ώστε να συναχθεί το συμπέρασμα ότι οποιαδήποτε δραστηριότητα πραγματοποιήθηκε στο πλαίσιο του παρόντος σχεδίου μετά το Δεκέμβριο του 2000 δεν συνιστά δραστηριότητα Ε & Α βάσει του πλαισίου Ε & Α.

([13]) Απόφαση της Επιτροπής της 30ής Οκτωβρίου 2001 στην υπόθεση κρατικής ενίσχυσης N 120/01 (ΕΕ C 67 της 16.3.2002, σ. 33).

(76) Λαμβανομένων υπόψη των ανωτέρω παρατηρήσεων, η Επιτροπή εκτιμά ότι οι δαπάνες που συνδέονται με τις δραστηριότητες πιστοποίησης του αεριοστροβίλου ισχυρής ώσης, καθώς και οι δραστηριότητες μετά την πιστοποίηση που αφορούν τον ίδιο αεριοστρόβιλο, δεν μπορούν να θεωρηθούν Ε & Α βάσει του πλαισίου Ε & Α. Κατά συνέπεια, το ύψος των δαπανών αυτών, ήτοι 682 560 989 ESP (4 102 274 ευρώ), πρέπει να αφαιρεθεί από το σύνολο των επιλέξιμων δαπανών που κοινοποίησαν οι ισπανικές αρχές.

(77) Όσον αφορά τις δαπάνες για δοκιμές του κινητήρα που συνδέονται με τον αεριοστρόβιλο ισχυρής υψηλής ώσης, η Επιτροπή παρατηρεί ότι οι ισπανικές αρχές ανέφεραν ότι μόνον ορισμένες από τις δοκιμές αυτές, δηλαδή οι δοκιμές «fan blade off» και οι δοκιμές τύπου, εντάχθηκαν στη διαδικασία πιστοποίησης. Για τους προαναφερθέντες λόγους, οι δοκιμές πιστοποίησης δεν συνιστούν δραστηριότητες Ε & Α βάσει του πλαισίου Ε & Α. Αντιθέτως, η Επιτροπή εκτιμά ότι οι λοιπές δραστηριότητες δοκιμών πρέπει να θεωρηθούν προγενέστερες της πιστοποίησης του κινητήρα με το νέο αεριοστρόβιλο της ITP, ακόμη και όταν πραγματοποιήθηκαν μετά την πιστοποίηση του κινητήρα το Δεκέμβριο του 2000, με άλλο αεριοστρόβιλο μικρότερης απόδοσης. Επομένως οι τελευταίες αυτές δραστηριότητες περιλαμβάνονται στο στάδιο της προανταγωνιστικής ανάπτυξης.

(78) Οι ισπανικές αρχές ανέφεραν ότι το τμήμα των δοκιμών πιστοποίησης που προαναφέρθηκαν αντιστοιχεί στο 15,6 % των συνολικών δαπανών δοκιμών του κινητήρα που συνδέονται με τον αεριοστρόβιλο ισχυρής ώσης. Κατά συνέπεια, η Επιτροπή εκτιμά ότι από το ποσό των επιλέξιμων δαπανών για τις ενισχύσεις πρέπει να αφαιρεθεί ποσοστό 15,6 % του συνολικού κόστους του έργου. Επομένως από τις συνολικές επιλέξιμες δαπάνες που κοινοποίησαν οι ισπανικές αρχές πρέπει να αφαιρεθούν 29 577 643 ESP (177 765 ευρώ).

(79) Όσον αφορά το σχέδιο του αεριοστροβίλου ασθενούς ώσης, η Επιτροπή είχε διατυπώσει αμφιβολίες σχετικά με την ενσωμάτωσή του στις επιλέξιμες δαπάνες που συνδέονται με την υποστήριξη της κατασκευής, την κατασκευή των εργαλείων και την ολοκληρωμένη υλικοτεχνική υποστήριξη. Η Επιτροπή έκρινε ότι οι δραστηριότητες αυτές προορίζονταν για την κατασκευή ή τη συντήρηση των κινητήρων στην τελική τους μορφή, όπως θα διατεθούν στο εμπόριο.

(80) Όσον αφορά τη στήριξη της κατασκευής, οι ισπανικές αρχές υποστήριξαν ότι η δραστηριότητα αυτή παρουσίαζε υψηλό βαθμό καινοτομίας όσον αφορά το σχεδιασμό και την κατασκευή, ενώ προκάλεσε και σημαντικές τεχνικές συζητήσεις όσον αφορά τους όρους ποιότητας και ικανότητας της κατασκευαστικής διαδικασίας. Η Επιτροπή δεν αμφισβητεί τα στοιχεία αυτά, αλλά εκτιμά ότι δεν μπορούν να απαλείψουν τις επιφυλάξεις της όσον αφορά το χαρακτήρα Ε & Α των δραστηριοτήτων αυτών.

(81) Το γεγονός ότι οι δραστηριότητες περιέχουν υψηλό βαθμό καινοτομίας δεν αρκεί για να συναχθεί το συμπέρασμα ότι συνιστούν δραστηριότητες Ε & Α δυνάμει του πλαισίου. Το σημείο 2.3 του πλαισίου αναφέρει, εξάλλου, σαφέστατα ότι ορισμένες δραστηριότητες μπορούν να θεωρηθούν καινοτόμες χωρίς να περιλαμβάνονται αναγκαστικά στο πεδίο εφαρμογής του πλαισίου.

(82) Δεύτερον, η ύπαρξη σοβαρού τεχνικού προβληματισμού στο έργο δεν τροποποιεί επ'ουδενί τρόπω το γεγονός ότι το έργο αντιστοιχεί στην παραγωγική διαδικασία του κινητήρα με τη μορφή που θα διατεθεί στο εμπόριο, όπως ακριβώς αποδεικνύει το γεγονός ότι λαμβάνονται υπόψη οι ποιοτικές πτυχές της διαδικασίας. Στον ορισμό, ωστόσο, των δραστηριοτήτων προανταγωνιστικής ανάπτυξης της τρίτης παραγράφου του παραρτήματος Ι του πλαισίου Ε & Α αποκλείονται ρητά δραστηριότητες τα αποτελέσματα των οποίων μπορούν να μετατραπούν ή να χρησιμοποιηθούν για βιομηχανικές ή εμπορικές εφαρμογές.

(83) Η Επιτροπή εκτιμά επομένως ότι οι δραστηριότητες στήριξης της κατασκευής που συνδέονται με τον αεριοστρόβιλο ασθενούς ώσης δεν αποτελούν δραστηριότητες έρευνας και ανάπτυξης δυνάμει του πλαισίου Ε & Α και ότι οι δαπάνες που συνδέονται με τις δραστηριότητες αυτές δεν μπορούν να περιληφθούν στις επιλέξιμες δαπάνες για τις ενισχύσεις που χορηγούνται σύμφωνα με το πλαίσιο. Το ύψος των δαπανών, ήτοι 58 795 002 ESP (353 365 ευρώ), πρέπει συνεπώς να αφαιρεθεί από το σύνολο των επιλέξιμων δαπανών που κοινοποίησαν οι ισπανικές αρχές.

(84) Όσον αφορά τις δραστηριότητες κατασκευής των εργαλείων, η Επιτροπή παρατηρεί ότι οι ισπανικές αρχές ανέφεραν ότι, αντίθετα με τη συνήθη πρακτική που εφαρμόζεται σε αυτό το είδος σχεδίων, τα εργαλεία για τις δραστηριότητες ανάπτυξης δεν θα μπορέσουν να ξαναχρησιμοποιηθούν για την εκβιομηχάνιση του τελικού προϊόντος. Ούτε θα μπορέσει, εξάλλου, να γίνει μετατροπή τους για το σκοπό αυτόν λόγω της εμμονής στην πτυχή «low cost» της διεργασίας τελικής κατασκευής, η οποία δεν συμβιβάζεται με τη χρησιμοποίηση εργαλείων του είδους που χρησιμοποιείται στο πλαίσιο έρευνας και ανάπτυξης.

(85) Η Επιτροπή καταλήγει επομένως στο συμπέρασμα ότι οι δραστηριότητες κατασκευής εργαλείων για τον αεριοστρόβιλο ασθενούς ώσης μπορούν να θεωρηθούν δραστηριότητες προανταγωνιστικής ανάπτυξης δυνάμει του πλαισίου Ε & Α και ότι οι αντίστοιχες δαπάνες μπορούν να περιληφθούν στις επιλέξιμες δαπάνες του σχεδίου.

(86) Όσον αφορά τις δραστηριότητες ολοκληρωμένης υλικοτεχνικής υποστήριξης, οι ισπανικές αρχές ανέφεραν ότι η σύνταξη τεχνικών εγχειριδίων ήταν καινούργια δραστηριότητα για την επιχείρηση και κατά συνέπεια απαιτούσε εκ μέρους της σημαντικές εργασίες καινοτομίας και ανάπτυξης μεθόδων και εργαλείων. Οι λοιπές δραστηριότητες αυτού του έργου, οι οποίες συνδέονται με την αξιοπιστία και τη συντήρηση του κινητήρα, ήταν δραστηριότητες σχεδιασμού-ανάπτυξης οι οποίες πραγματοποιήθηκαν παράλληλα με το σχεδιασμό του κινητήρα.

(87) Η Επιτροπή εκτιμά ότι το γεγονός ότι η επιχείρηση προβαίνει για πρώτη φορά στη σύνταξη τεχνικών εγχειριδίων του είδους αυτού, και οφείλει επομένως να αναπτύξει σειρά εργαλείων, οδηγεί στο συμπέρασμα ότι η σύνταξη των εγχειριδίων αποτελεί δραστηριότητα E & A δυνάμει του πλαισίου E & A. Ειδικότερα, καθίσταται σαφές ότι τα τεχνικά αυτά εγχειρίδια προορίζονται αποκλειστικά για την περιγραφή της τελικής έκδοσης του κινητήρα. Ανεξάρτητα από το βαθμό τελειοποίησης και καινοτομίας των εγχειριδίων αυτών, η χρήση τους θα είναι κατεξοχήν εμπορική, αφού θα χρησιμοποιηθούν από τους αγοραστές των κινητήρων.

(88) Όσον αφορά τις δραστηριότητες που συνδέονται με την αξιοπιστία και τη συντήρηση του κινητήρα, η Επιτροπή εκτιμά ότι το γεγονός ότι πραγματοποιούνται εν μέρει παράλληλα με την ανάπτυξη του κινητήρα και χρησιμοποιούν τα αποτελέσματα της ανάπτυξης αυτής οδηγεί στο συμπέρασμα ότι επηρεάζουν ιδιαίτερα τον κινητήρα, ενώ δεν μπορεί να αποκλειστεί το ενδεχόμενο να αποτελούν τμήμα της ερευνητικής διαδικασίας. Εν πάση περιπτώσει, η Επιτροπή παρατηρεί ότι και στην περίπτωση αυτή πρόκειται για δραστηριότητες οι οποίες εξ ορισμού προορίζονται για το τελικό στάδιο εμπορευματοποίησης του προϊόντος, εξ ολοκλήρου όσον αφορά τη συντήρηση, και σε πολύ μεγάλο βαθμό όσον αφορά την αξιοπιστία.

(89) Η Επιτροπή εκτιμά ότι οι δραστηριότητες ολοκληρωμένης υλικοτεχνικής υποστήριξης προορίζονται συνολικά σε μεγάλο βαθμό για το τελικό εμπορευματοποιημένο προϊόν, και επομένως θεωρεί ότι οι δαπάνες που συνδέονται με τις δραστηριότητες αυτές δεν μπορούν να είναι επιλέξιμες για τις ενισχύσεις σύμφωνα με το πλαίσιο E & A. Επομένως, το ποσό που αντιστοιχεί στις δαπάνες αυτές, ήτοι 60 285 198 ESP (362 321 ευρώ), πρέπει να αφαιρεθεί από το σύνολο των επιλέξιμων δαπανών που κοινοποίησαν οι ισπανικές αρχές.

(90) Βάσει των προαναφερθέντων, το συνολικό ύψος των επιλέξιμων δαπανών πρέπει να μειωθεί σε 9 590 857 185 ESP, ήτοι 57 642 213 ευρώ.

Όσον αφορά την αποδοχή των επιλέξιμων δαπανών που αντιστοιχούν στην κατηγορία των πρόσθετων γενικών δαπανών και άλλων δαπανών εκμετάλλευσης

(91) Η Επιτροπή σημειώνει ότι οι «δαπάνες συμβολής στην ανάπτυξη των προγραμμάτων» όπως περιγράφονται στην κοινοποίηση, δεν πρέπει να περιληφθούν ως πρόσθετες γενικές δαπάνες και άλλες δαπάνες εκμετάλλευσης, σύμφωνα με τις διατάξεις της τέταρτης και της πέμπτης παραγράφου του παραρτήματος II του πλαισίου E & A.

(92) Οι δαπάνες αυτές αντιστοιχούν στην πραγματικότητα στις δαπάνες συμμετοχής του υπεργολήπτη ITP στην ενσωμάτωση των στοιχείων που κατασκευάζει στους ολοκληρωμένους κινητήρες. Αποτελεί τρέχουσα πρακτική η συμμετοχή των υπεργοληπτών στις δαπάνες ενσωμάτωσης των στοιχείων στο γενικό σύστημα κατά τη φάση E & A. Συχνά προσλαμβάνει τη μορφή συνεργασίας με τη μορφή εταιρικής σχέσης για την ανάληψη κινδύνων (risk partnership) στην οποία ο υπεργολήπτης οφείλει, πέραν της καταβολής δικαιώματος εισόδου στο πρόγραμμα, να αναλάβει μέρος της ανάπτυξης και της εκβιομηχάνησης του κινητήρα (εν γένει το υποσύνολο που του αναλογεί και την ενσωμάτωση του υποσυνόλου αυτού στο σύστημα).

(93) Στην περίπτωση αυτή, η συμμετοχή προβλέπει δαπάνες όπως η αναλογική συμβολή της ITP στις δοκιμές ενσωμάτωσης των εξαρτημάτων της στους ολοκληρωμένους κινητήρες, τις οποίες η Επιτροπή θεωρεί επιλέξιμες σύμφωνα με το παράρτημα II του πλαισίου E & A όταν συνδέονται με δραστηριότητες που πραγματοποιούνται άμεσα μόνο από την επιχείρηση που είναι αποδέκτρια των ενισχύσεων, ή ακόμη και όταν πρόκειται για υπεργολήπτες οι οποίοι πραγματοποιούν τις δραστηριότητες.

(94) Η Επιτροπή εκτιμά ότι το γεγονός ότι ο αεροναυπηγικός τομέας προβλέπει ιδιαίτερες μεθόδους συνεργασίας μεταξύ των επιχειρήσεων, όπως η εταιρική σχέση για την ανάληψη κινδύνου, δεν μπορεί να έχει επιπτώσεις όσον αφορά το χαρακτήρα των επιλέξιμων δαπανών, σύμφωνα με το παράρτημα II του πλαισίου E & A.

(95) Κατά συνέπεια, η Επιτροπή εκτιμά ότι αποσαφηνίζονται οι αμφιβολίες της σχετικά με την αποδοχή των επιλέξιμων δαπανών που αντιστοιχούν στην κατηγορία των πρόσθετων γενικών δαπανών και άλλων δαπανών εκμετάλλευσης.

Όσον αφορά την παροχή κινήτρων μέσω του σκέλους της ενίσχυσης που αφορά την έρευνα και την ανάπτυξη

(96) Η Επιτροπή παρατηρεί αφενός ότι ο τεχνολογικός κίνδυνος που συνδέεται με το σχέδιο είναι σχετικά περιορισμένος, τουλάχιστον σε σχέση με τον υψηλό μέσο βαθμό τεχνολογικού κινδύνου που υφίσταται στον τομέα της αεροναυπηγικής. Ειδικότερα, από την εξέταση των πληροφοριών που προσκόμισαν οι ισπανικές αρχές, καταδεικνύεται ότι οι μηχανικοί της ITP δέχθηκαν σημαντική τεχνική βοήθεια από τη βρετανική εταιρεία Rolls-Royce, ευρωπαίο ηγέτη του τομέα, η οποία κατέχει σε αναπτυξιακά σχέδια κινητήρες πολύ υψηλής τεχνολογίας.

(97) Η Επιτροπή παρατηρεί, ωστόσο, ότι οι ισπανικές αρχές διαβίβασαν στοιχεία που αποδεικνύουν ότι η ενίσχυση είχε σημαντική ποσοτική επίπτωση στις δραστηριότητες E & A της επιχείρησης. Συγκεκριμένα, μεταξύ των ετών 1998 και 2000, δηλαδή μεταξύ της κατάστασης που προηγήθηκε της έναρξης του σχεδίου και της κατάστασης που ίσχυε στο αποκορύφωμα της πραγματοποίησής του, το ετήσιο ύψος του κύκλου εργασιών της επιχείρησης που προοριζόταν για E & A ανήλθε από 152 εκατομμύρια ευρώ σε 222 εκατομμύρια ευρώ. Με σχετικούς όρους, το ποσό αυτό έφθασε κατά το ίδιο διάστημα από το 19 στο 34 %, σε σχέση με τον συνολικό κύκλο εργασιών της επιχείρησης. Εξάλλου, μεταξύ των ετών 1998 και 2001, η επιχείρηση προσέλαβε περίπου 50 τεχνικούς και μηχανικούς.

(98) Η Επιτροπή παρατηρεί σχετικά ότι δεν μπορεί να λάβει υπόψη στην ανάλυσή της τα στοιχεία που υπέβαλε η Pratt

& Whitney επί του θέματος, δεδομένου ότι τα στοιχεία αυτά αναφέρονται στην εταιρεία Rolls-Royce και όχι στη δικαιούχο της ενίσχυσης.

(99) Ομοίως, τα στοιχεία που προσκόμισε η Pratt & Whitney σχετικά με τις πωλήσεις και προπωλήσεις των κινητήρων TRENT 500 δεν μπορούν να ληφθούν υπόψη προκειμένου να διαπιστωθεί εάν το σχέδιο παρέχει κίνητρα. Τα στοιχεία αυτά δεν κάνουν διάκριση των κινητήρων που ενσωματώνουν διάφορα είδη αεριοστροβίλων ασθενούς ώσης και, κατά συνέπεια, δεν προσδιορίζουν εάν ορισμένες από τις πωλήσεις ενσωματώνουν το νέο αεριοστρόβιλο ισχυρής ώσης που δημιούργησε η ITP στο σχέδιο που εξετάζεται στην παρούσα απόφαση.

(100) Εξάλλου, όπως προαναφέρθηκε, η Επιτροπή επισημαίνει ότι μέσω της ενίσχυσης υπήρξε σημαντική διασυνοριακή συνεργασία μεταξύ της δικαιούχου επιχείρησης και της βρετανικής επιχείρησης Rolls-Royce, ιδιαίτερα όσον αφορά τον κινητήρα TRENT 500 της επιχείρησης Rolls-Royce, στην ανάπτυξη του οποίου συμμετείχε η ITP ως εταίρος με ανάληψη κινδύνου (risk partner).

(101) Τέλος, η Επιτροπή τονίζει ότι πριν από την εκκίνηση του προγράμματος, η επιχείρηση είχε υποβάλει στις τοπικές αρχές αίτηση για τη χορήγηση ενίσχυσης.

(102) Έχοντας υπόψη τις ανωτέρω εκτιμήσεις, η Επιτροπή εκτιμά ότι, στην παρούσα περίπτωση, και ιδίως λόγω του εξεταζόμενου τομέα, μπορεί να θεωρηθεί ότι η ενίσχυση έχει αποτέλεσμα παροχής κινήτρων σύμφωνα με τις διατάξεις του τμήματος 6 του πλαισίου Ε & Α.

Συμπέρασμα σχετικά με το σκέλος της ενίσχυσης που αφορά την έρευνα και την ανάπτυξη

(103) Βάσει των ανωτέρω εκτιμήσεων, η Επιτροπή εκτιμά ότι μέρος των δραστηριοτήτων που κοινοποίησαν οι ισπανικές αρχές μπορεί να τύχει ενισχύσεων συμβατών με τους όρους του πλαισίου Ε & Α. Το τμήμα αυτό αντιστοιχεί σε επιλέξιμες δαπάνες ύψους 9 590 857 185 ESP, ήτοι 57 642 213 ευρώ, που αντιστοιχούν σε δραστηριότητες προανταγωνιστικής ανάπτυξης, σύμφωνα με το παράρτημα I του πλαισίου.

(104) Η επιτρεπόμενη μέγιστη ένταση ενίσχυσης ανέρχεται σε 25 %, κατ' εφαρμογή του σημείου 5.5 του πλαισίου Ε & Α, ποσοστό στο οποίο μπορεί να προστεθεί επιδότηση της ενίσχυσης ίση με 5 εκατοστιαίες μονάδες κατ' εφαρμογή της δεύτερης παραγράφου του σημείου 5.10.2 του πλαισίου Ε & Α, και τούτο διότι η μονάδα είναι εγκατεστημένη στο Zamudio, περιοχή που μπορεί να λάβει περιφερειακές ενισχύσεις δυνάμει του άρθρου 87 παράγραφος 3 στοιχείο γ) της συνθήκης.

(105) Η Επιτροπή εκτιμά επομένως ότι οι ενισχύσεις που αντιστοιχούν σε αυτό το σκέλος της ενίσχυσης μπορούν να εγκριθούν κατ' εφαρμογή του πλαισίου Ε & Α, υπό τον όρο ότι το ακαθάριστο ισοδύναμο επιχορήγησης δεν υπερβαίνει το 30 % ποσού ύψους 57 642 213 ευρώ, ήτοι τα 17 292 664 ευρώ. Εξάλλου, οι ισπανικές αρχές έχουν συμφωνήσει στο σημείο αυτό.

(106) Η Επιτροπή σημειώνει σχετικά ότι το ακαθάριστο ισοδύναμο επιχορήγησης της ενίσχυσης θα πρέπει να υπολογιστεί βάσει του επιτοκίου αναφοράς και προεξόφλησης, αυξημένα κατά 400 βασικές μονάδες, ενώ το δάνειο το οποίο χορηγείται από το κράτος δεν θα λάβει καμία εγγύηση ([14]). Για τον υπολογισμό αυτού του ακαθάριστου ισοδύναμου επιχορήγησης, παραπέμπει τις ισπανικές αρχές στο παράρτημα I των κατευθυντηρίων γραμμών σχετικά με τις κρατικές ενισχύσεις περιφερειακού χαρακτήρα ([15]).

(107) Τέλος, όσον αφορά τους ισχυρισμούς του Sytemel, βάσει των οποίων η νόθευση του ανταγωνισμού που θα προκαλέσει ενδεχόμενη στήριξη εκ μέρους της βασκικής κυβέρνησης θα ενισχύσει την ήδη αρνητική συνέπεια της γεωγραφικής εγγύτητας των τοποθεσιών σε σχέση με την κινητικότητα των ερευνητών και συνεργατών, η Επιτροπή θεωρεί την αύξηση της κινητικότητας μεταξύ των ερευνητών θετικό στοιχείο το οποίο πρέπει να ενισχυθεί στην Κοινότητα.

Β. **Επενδυτικές ενισχύσεις**

Όσον αφορά την αιτιολόγηση του σχεδίου από την άποψη της περιφερειακής ανάπτυξης

(108) Όπως αναφέρθηκε στην απόφαση για την κίνηση της επίσημης διαδικασίας εξέτασης, η Επιτροπή παρατήρησε ότι το σχέδιο επενδυτικών ενισχύσεων δεν εντάσσεται στο πλαίσιο εγκεκριμένου καθεστώτος ενισχύσεων και ότι, κατά συνέπεια, πρέπει να θεωρηθεί ενίσχυση ad hoc. Οι ισπανικές αρχές δεν αμφισβήτησαν το συμπέρασμα αυτό. Επομένως, σύμφωνα με τη δεύτερη παράγραφο του σημείου 2 των κατευθυντηρίων γραμμών σχετικά με τις κρατικές ενισχύσεις περιφερειακού χαρακτήρα, η Επιτροπή είναι υποχρεωμένη να εξακριβώσει εάν τα πλεονεκτήματα για την περιοχή αντισταθμίζουν τη νόθευση του ανταγωνισμού που μπορεί να επιφέρει η ενίσχυση ad hoc. Η Επιτροπή επισημαίνει, εξάλλου, ότι η Χώρα των Βάσκων είναι στο σύνολό της περιοχή επιλέξιμη για περιφερειακές ενισχύσεις, σύμφωνα με το άρθρο 87 παράγραφος 3 στοιχείο γ) της συνθήκης και ότι, σύμφωνα με τον ισπανικό χάρτη περιφερειακών ενισχύσεων, το ανώτατο όριο των περιφερειακών ενισχύσεων για την περιοχή αυτή ανέρχεται σε 20 % ΚΙΕ.

(109) Η Επιτροπή παρατηρεί σχετικά ότι η παρούσα ενίσχυση, παρά το γεγονός ότι χορηγείται έξω από το πλαίσιο ενός προεγκεκριμένου από την Επιτροπή καθεστώτος ενισχύσεων, εντάσσεται στο πλαίσιο του διοργανικού σχεδίου οικονο-

([14]) Βλέπε σχετικά την ανακοίνωση της Επιτροπής σχετικά με τη μέθοδο καθορισμού των επιτοκίων αναφοράς και προεξόφλησης και, ιδίως, το πρώτο εδάφιο της έκτης παραγράφου (ΕΕ C 273 της 9.9.1997, σ. 3).

([15]) ΕΕ C 74 της 10.3.1998, σ. 9.

μικής προώθησης 2000-2004, καθώς και στο πλαίσιο της διοργανικής συμφωνίας η οποία συνήφθη για να τεθεί σε λειτουργία το σχέδιο της βασκικής κυβέρνησης και των συμβουλίων της Vizcaya, της Guipúzcoa και της Alava· το σχέδιο αυτό, όπως διευκρίνισαν οι ισπανικές αρχές, συνιστά το πλαίσιο δράσης για το σύνολο των βασκικών οργανισμών όσον αφορά την οικονομική προώθηση. Το σχέδιο προϋποθέτει την ύπαρξη ενός προγράμματος βάσει του οποίου επελέγη το σχέδιο αναφοράς. Η Επιτροπή διαπίστωσε ότι οι ενισχύσεις που πρέπει να χορηγηθούν στο πρόγραμμα αυτό αποτελούν αντικείμενο ετήσιων διαγωνισμών πρόσκλησης υποβολής προσφορών και χορηγούνται ύστερα από προκήρυξη και επιλογή βάσει αντικειμενικών κριτηρίων. Κατά συνέπεια, παρά το γεγονός ότι η παρούσα επενδυτική ενίσχυση είναι μεμονωμένη ενίσχυση προς όφελος μιας επιχείρησης, μπορεί να θεωρηθεί ότι χορηγήθηκε σε ένα συγκεκριμένο γενικό νομοθετικό πλαίσιο περιφερειακής προώθησης.

(110) Εξάλλου, η Επιτροπή εκτιμά ότι η επενδυτική ενίσχυση μπορεί να συμβάλει αποτελεσματικά στην οικονομική ανάπτυξη της περιοχής. Μάλιστα, η Επιτροπή παρατηρεί ότι, σύμφωνα με τα στοιχεία που διαβίβασαν οι ισπανικές αρχές, σημαντικά θα είναι τα αποτελέσματα του σχεδίου από άποψη ακαθάριστης προστιθέμενης αξίας και δημιουργίας θέσεων απασχόλησης. Συγκεκριμένα, πρέπει να τονιστεί ότι το σχέδιο συνεπάγεται σχετικά υψηλό ποσοστό υπεργοληψίας (30 % το 2002) στην περιοχή.

(111) Η Επιτροπή εκτιμά επίσης ότι η ενίσχυση μπορεί να θεωρηθεί αναλογική, αν ληφθεί υπόψη ότι η έντασή της υπολείπεται κατά πολύ του εφαρμοζόμενου ανώτατου ορίου περιφερειακής ενίσχυσης. Επισημαίνει επίσης ότι ο δικαιούχος της ενίσχυσης συνεισφέρει ποσοστό μεγαλύτερο του 25 % για τη χρηματοδότηση του σχεδίου, ότι η αίτηση για τη χορήγηση ενίσχυσης υποβλήθηκε πριν από την έναρξη εκτέλεσης του σχεδίου και ότι η ενίσχυση χορηγήθηκε με την προϋπόθεση διατήρησης των επενδύσεων τουλάχιστον για μια πενταετία. Κατά συνέπεια, τηρούνται οι όροι που προβλέπονται στην πρώτη και την τρίτη παράγραφο του σημείου 4.2 και στο σημείο 4.10 των κατευθυντηρίων γραμμών σχετικά με τις ενισχύσεις περιφερειακού χαρακτήρα. Εξάλλου, προϋπόθεση για τη χορήγηση της ενίσχυσης είναι και η καθαρή δημιουργία θέσεων απασχόλησης εκ μέρους της ITP ([16]).

(112) Τέλος, όσον αφορά τις παρατηρήσεις που υπέβαλε ο Sytemel στο πλαίσιο της παρούσας διαδικασίας, η Επιτροπή εκτιμά ότι οι ενισχύσεις περιφερειακού χαρακτήρα αποσκοπούν ακριβώς στην αντιστάθμιση των μειονεκτημάτων ή των καθυστερήσεων ανάπτυξης που υφίστανται οι θιγόμενες περιοχές και ότι η ίδια είχε ήδη λάβει υπόψη το εύρος των αιτημάτων αυτών κατά την κατάρτιση των εθνικών χαρτών περιφερειακών ενισχύσεων. Όσον αφορά το εξεταζόμενο σχέδιο ενισχύσεων, πρέπει, αφενός, να ληφθεί υπόψη ότι η ένταση της ενίσχυσης είναι πολύ χαμηλότερη από εκείνη που ορίζει ο ισπανικός χάρτης περιφερειακών ενισχύσεων και, αφετέρου, ότι οι φόβοι που εκφράζει ο Sytemel σχετικά με τις επιπτώσεις του σχεδίου στη δραστηριότητα των εγκατεστημένων στη Γαλλία επιχειρήσεων δεν είναι βάσιμοι, στο μέτρο που η ITP αύξησε τον αριθμό των παραγγελιών της σε γαλλικές επιχειρήσεις, όπως επεσήμαναν οι ισπανικές αρχές. Η Επιτροπή επομένως εκτιμά ότι η επενδυτική ενίσχυση υπέρ της ITP δεν αλλοιώνει τους όρους των συναλλαγών σε βαθμό που να αντίκειται στο κοινό συμφέρον.

(113) Ως εκ τούτου, η Επιτροπή συμπεραίνει ότι έχουν απαλειφθεί οι αμφιβολίες που είχε διατυπώσει στην απόφασή της για την κίνηση της επίσημης διαδικασίας έρευνας σχετικά με την αιτιολόγηση του σχεδίου από την άποψη της περιφερειακής ανάπτυξης.

Όσον αφορά την αιτιολόγηση της συμπερίληψης του στοιχείου «εργαλεία» στις επιλέξιμες δαπάνες του επενδυτικού σχεδίου

(114) Η Επιτροπή, λαμβάνοντας υπόψη τις εξηγήσεις των ισπανικών αρχών, επισημαίνει ότι το στοιχείο «εργαλεία» που προβλέπεται στο παρόν σχέδιο αντιστοιχεί σε στοιχεία συνοδευτικά της παραγωγικής διαδικασίας, τα οποία σχεδιάστηκαν για τις μηχανές που πρέπει να εγκατασταθούν στη μονάδα του Zamudio. Ακόμη, οι ισπανικές αρχές διευκρίνισαν ότι τα στοιχεία αυτά αποτελούν μέρος της ακίνητης περιουσίας της επιχείρησης και κατά την έννοια αυτή εμφανίζονται στον ισολογισμό της. Τα στοιχεία αυτά μπορεί επομένως να θεωρηθεί ότι αντιστοιχούν στην κατηγορία «εξοπλισμός» που προβλέπεται στο σημείο 4.5 των κατευθυντηρίων γραμμών σχετικά με τις κρατικές ενισχύσεις περιφερειακού χαρακτήρα.

(115) Συνεπώς, η Επιτροπή καταλήγει στο συμπέρασμα ότι έχουν διευκρινιστεί οι αμφιβολίες που είχε διατυπώσει στην απόφασή της για την κίνηση της επίσημης διαδικασίας έρευνας όσον αφορά την αιτιολόγηση της συμπερίληψης του στοιχείου «εργαλεία» μεταξύ των επιλέξιμων δαπανών του σχεδίου.

Συμπέρασμα σχετικά με το σκέλος της ενίσχυσης που αφορά το επενδυτικό σχέδιο

(116) Βάσει των προαναφερθέντων, η Επιτροπή εκτιμά ότι το επενδυτικό σχέδιο συνάδει με τις κατευθυντήριες γραμμές σχετικά με τις κρατικές ενισχύσεις περιφερειακού χαρακτήρα.

Γ. **'Όσον αφορά το ζήτημα που τέθηκε κατά την επέκταση της διαδικασίας**

(117) Η Επιτροπή παρατηρεί ότι οι ισπανικές αρχές προσκόμισαν αποδείξεις σχετικά με την πλήρη επιστροφή των παράνομων και ασυμβίβαστων ενισχύσεων, η νομιμότητα της χορήγησης των οποίων αμφισβητήθηκε κατά την επέκταση της διαδικασίας, με έναρξη την ημερομηνία κίνησής της.

([16]) Η ITP προβλέπει τη δημιουργία, μεταξύ 2000 και 2003, 272 νέων θέσεων απασχόλησης. Βλέπε απόφαση της 20ής Ιουνίου 2001.

(118) Στην επιστροφή αυτή περιλαμβάνεται καταβολή τόκων υπολογιζόμενων με σύνθετο τρόπο σύμφωνα με τα επιτόκια που προβλέπονται βάσει της ανακοίνωσης της Επιτροπής σχετικά με τα επιτόκια που πρέπει να εφαρμόζονται κατά την ανάκτηση ενισχύσεων που έχουν χορηγηθεί παρανόμως ([17]).

(119) Επομένως η Επιτροπή εκτιμά ότι η επέκταση της διαδικασίας δεν είναι πλέον επίκαιρη.

9. **ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑ**

(120) Λαμβάνοντας υπόψη τα προαναφερθέντα, η Επιτροπή καταλήγει στο συμπέρασμα ότι η επενδυτική ενίσχυση την οποία σχεδιάζει να εφαρμόσει η κυβέρνηση ης Χώρας των Βάσκων μπορεί να χορηγηθεί άνευ όρων. Η ενίσχυση για την έρευνα και την ανάπτυξη την οποία σχεδιάζει να εφαρμόσει η κυβέρνηση της Χώρας των Βάσκων μπορεί να χορηγηθεί μόνον εφόσον τηρηθούν ορισμένοι όροι,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΑΠΟΦΑΣΗ:

Άρθρο 1

Η κρατική ενίσχυση που σχεδιάζει να θέσει σε εφαρμογή η Ισπανία υπέρ της επιχείρησης Industria de Turbo Propulsores SA (ITP), η οποία συνίσταται σε επιχορήγηση ύψους 7 030 000 ευρώ, συμβιβάζεται με την κοινή αγορά βάσει του άρθρου 87 παράγραφος 3 στοιχείο γ) της συνθήκης ΕΚ.

Κατά συνέπεια, επιτρέπεται να τεθεί σε εφαρμογή η ενίσχυση αυτή.

Άρθρο 2

Η κρατική ενίσχυση που σχεδιάζει να εφαρμόσει η Ισπανία υπέρ της επιχείρησης ITP, και η οποία συνίσταται σε άτοκο δάνειο συνολικού ύψους 24 040 000 ευρώ, συμβιβάζεται με την κοινή αγορά βάσει του άρθρου 87 παράγραφος 3 στοιχείο γ) της συνθήκης, εφόσον τηρηθούν οι όροι που προβλέπονται στο άρθρο 3.

Άρθρο 3

Το ακαθάριστο ισοδύναμο επιχορήγησης της ενίσχυσης, το οποίο θα υπολογιστεί βάσει των επιτοκίων αναφοράς και προεξόφλησης τα οποία δημοσιεύει η Επιτροπή, αυξημένων κατά 400 βασικές μονάδες, δεν θα υπερβαίνει τα 17 292 664 ευρώ.

Άρθρο 4

Η Ισπανία ενημερώνει την Επιτροπή εντός προθεσμίας δύο μηνών από την κοινοποίηση της παρούσας απόφασης, για τα μέτρα που έλαβε για την εφαρμογή του άρθρου 3.

Άρθρο 5

Η παρούσα απόφαση απευθύνεται στο Βασίλειο της Ισπανίας.

Βρυξέλλες, 21 Οκτωβρίου 2003.

Για την Επιτροπή

Mario MONTI

Μέλος της Επιτροπής

([17]) ΕΕ C 110 της 8.5.2003, σ. 21.