DÉCISION DE LA COMMISSION

du 21 octobre 2003

concernant les aides à la recherche et développement pour le site de Zamudio (Pays basque) que l'Espagne a envisagé de mettre à exécution en faveur de l'entreprise «Industria de Turbo Propulsores, SA» (ITP)

[notifiée sous le numéro C(2003) 3525]

(Le texte en langue espagnole est le seul faisant foi.)

(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)

(2004/170/CE)

LA COMMISSION DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES,

vu le traité instituant la Communauté européenne, et notamment son article 88, paragraphe 2, premier alinéa,

vu le règlement (CE) nº 659/1999 du Conseil du 22 mars 1999 portant modalités d'application de l'article 93 du traité CE [1], et notamment son article 7,

après avoir invité les intéressés à présenter leurs observations conformément audit article [2] [3], et tenant compte de ces observations,

considérant ce qui suit:

1. PROCÉDURE

(1) Par lettre du 15 décembre 2000, enregistrée le 18 décembre 2000, les autorités espagnoles ont notifié, conformément à l'article 88, paragraphe 3, du traité CE, le projet d'aides à la recherche et développement pour le site de Zamudio (Pays basque). Des informations complémentaires ont été transmises par lettre du 17 avril 2001, enregistrée le 19 avril 2001.

(2) Par lettre du 20 juin 2001, la Commission a informé l'Espagne de sa décision d'ouvrir la procédure prévue à l'article 88, paragraphe 2, du traité à l'encontre de ce projet d'aide.

(3) La décision de la Commission d'ouvrir la procédure a été publiée au *Journal officiel des Communautés européennes* [4]. La Commission a invité les intéressés à présenter leurs observations sur l'aide en cause.

(4) Par lettre du 21 août 2001, enregistrée le 24 août 2001, les autorités espagnoles ont transmis à la Commission leurs observations.

(5) Par lettre du 17 octobre 2001, enregistrée le 18 octobre 2001, le Syndicat des constructeurs de turbines et de matériels énergétiques lourds (Sytemel) a transmis à la Commission des observations sur l'aide en cause.

(6) Par lettre du 29 octobre 2001, enregistrée le 30 octobre 2001, l'entreprise «Pratt & Whitney» a transmis à la Commission des observations sur l'aide en cause.

(7) Par lettre du 15 novembre 2001, la Commission a transmis aux autorités espagnoles copie des observations présentées par Sytemel et Pratt & Whitney.

(8) Par lettre du 27 novembre 2001, enregistrée le 28 novembre 2001, les autorités espagnoles ont demandé à la Commission une traduction en langue espagnole desdites observations. La Commission a donné suite à cette demande par lettre du 21 décembre 2001.

(9) Par lettre du 28 janvier 2002, les autorités espagnoles ont transmis à la Commission leurs commentaires sur les observations soumises par Sytemel et Pratt & Whitney.

(10) Par lettre du 13 décembre 2002, la Commission a demandé aux autorités espagnoles des renseignements complémentaires. Les autorités espagnoles ont transmis ces renseignements par lettres du 16 janvier 2003, enregistrée le 20 janvier 2003, du 27 janvier 2003, enregistrée le 29 janvier 2003, et du 5 février 2003, enregistrée le 6 février 2003.

(11) Par lettre du 23 avril 2003, la Commission a informé l'Espagne de sa décision d'étendre la procédure prévue à l'article 88, paragraphe 2, du traité à l'encontre du projet d'aide.

---

[1] JO L 83 du 27.3.1999, p. 1.
[2] JO C 274 du 29.9.2001, p. 2.
[3] JO C 147 du 24.6.2003, p. 6.
[4] Voir note 2 de bas de page.

(12) Par lettre du 16 juin 2003, enregistrée le 16 juin 2003, les autorités espagnoles ont transmis à la Commission leurs observations sur l'extension de procédure.

(13) La décision de la Commission d'étendre l'ouverture de procédure a été publiée au *Journal Officiel de l'Union européenne* ([5]). La Commission a invité les intéressés à présenter leurs observations.

(14) Par lettre du 24 juin 2003, enregistrée par la Commission le 26 juin 2003, les autorités espagnoles ont transmis à la Commission les observations du bénéficiaire des aides.

2. **DESCRIPTION**

(15) Il s'agit d'un projet d'aide du gouvernement basque à l'entreprise «Industria de Turbo Propulsores, SA» (ITP).

(16) ITP est une entreprise spécialisée dans la conception, le développement, la fabrication et l'entretien de turbines à gaz. Elle est possédée à 46,7 % par Rolls-Royce et à 53,3 % par le consortium Turbo 2000, lui-même possédé à 50 % par SENER et SEPI. Le nombre d'employés et le chiffre d'affaires d'ITP dépassent les seuils prévus dans l'annexe I du règlement (CE) nº 70/2001 de la Commission du 12 janvier 2001 concernant l'application des articles 87 et 88 du traité CE aux aides d'État en faveur des petites et moyennes entreprises ([6]) pour qu'une entreprise soit considérée comme une petite et moyenne entreprise (PME).

(17) L'aide vise la réalisation:

— d'un projet de recherche et développement (R & D), à mener sur le site de Zamudio (Pays basque), concernant le développement de deux nouveaux types de turbines basse pression,

— d'un projet d'investissement matériel pour le site de Zamudio, qui accroîtrait les capacités de production d'ITP et lui permettrait de devenir le principal fournisseur de turbines basse pression de Rolls-Royce sur les modèles de moteurs en service.

(18) L'administration qui octroie l'aide est le gouvernement basque (administration régionale).

A) **Le projet de R & D**

(19) Le projet de R & D vise le développement de deux nouvelles turbines basse pression, respectivement de forte et de faible poussée.

— La turbine de forte poussée est destinée à être intégrée au réacteur TRENT 500 de la société Rolls-Royce, qui propulse les Airbus A 340-500 et A 340-600.

Le projet visé par l'aide comprend l'ensemble du cycle de développement de la turbine. Il se décompose en quatre phases: préparation du projet, avant-projet, définition du concept et réalisation du concept. Cette dernière phase est elle-même subdivisée en sept étapes: définition détaillée, essais de composants, essais moteurs, essais de validation aérodynamique, fabrication de prototypes, certification et activités post-certification.

— La turbine de faible poussée est destinée à être intégrée au réacteur AS900 de la société Allied Signal Aero Engines ([7]), qui propulse le Bombardier Continental et le Jet régional 146 RJX de BAE SYSTEMS.

Le projet visé par l'aide comprend sept tâches principales: activités générales, définition de la turbine basse pression, soutien de la fabrication, fabrication de composants d'essais, fabrication d'outillage, essais de composants, amélioration des paramètres aéromécaniques de la turbine. Le programme comprend également trois tâches additionnelles: activités de soutien logistique intégré, activités de définition de compresseurs axiaux, activités liées à l'étude du comportement extérieur du moteur.

(20) Selon les autorités espagnoles, toutes les activités visées par les aides constituent des «activités de développement préconcurrentiel» au sens de l'annexe I de l'encadrement communautaire des aides d'État à la recherche et au développement ([8]) (ci-après dénommé «l'encadrement R & D»).

(21) La durée du projet est de quatre ans, de 1999 à 2002.

(22) L'aide est fournie par le gouvernement basque sous forme de prêt à taux zéro d'un montant total de 4 milliards de pesetas espagnoles (ESP) (soit 24,04 millions d'euros) sur un total de coûts éligibles de 10,422 milliards d'ESP (soit 62,64 millions d'euros). Il était prévu que ce prêt soit versé et remboursé selon les modalités résumées dans le tableau ci-dessous,:

(en millions d'ESP)

Année	Coûts	Versement	Remboursement
1999	1 935	0	
2000	4 064	2 000	
2001	2 762	1 000	
2002	1 661	1 000	

([5]) Voir note 3 de bas de page.
([6]) JO L 10 du 13.1.2001, p. 33.
([7]) Cette société a récemment fusionné avec le groupe Honeywell.
([8]) JO C 45 du 17.2.1996, p. 5.

(en millions d'ESP)

Année	Coûts	Versement	Remboursement
2003			0
2004			0
2005			0
2006			0
2007			100
2008			100
2009			200
2010			200
2011			200
2012			750
2013			2 450
Total	10 422	4 000	4 000

B) **Le projet d'investissement**

(23) Selon les informations fournies par les autorités espagnoles, le présent projet ne s'inscrit dans le cadre d'aucun régime d'aide régionale en vigueur approuvé par la Commission. Il s'agit d'une aide *ad hoc* à finalité régionale.

(24) Le projet devrait permettre au site de Zamudio de devenir compétitif sur un marché de haute technologie dans lequel les coûts indirects sont élevés. ITP prévoit de fabriquer sur le site de Zamudio des composants divers pour les modèles de moteurs suivants: EJ-200, TRENT 700 et 800, ALLISON 601 K, ATAR 9K50 PLUS, BR 715, TF50 A, LM 2500, F414, M138(FLA), MTR390 (hélicoptère d'attaque), TRENT 900, TRENT INDUSTRIAL, TRENT 500 et AS900.

(25) Les autorités espagnoles considèrent que ce projet aura des effets positifs sur l'ensemble de l'économie basque, tels que la diversification industrielle, la dynamisation économique, la création d'emploi et de valeur ajoutée, l'accès aux technologies avancées et l'incorporation de celles-ci au tissu technologique et industriel, la qualification des ressources humaines, ainsi qu'un effet multiplicateur sur l'ensemble de l'industrie. Elles mentionnent également en particulier la création d'environ 1 000 emplois indirects au Pays basque, ainsi qu'un taux de sous-traitance qui pourrait atteindre 30 % en 2002.

(26) La durée du projet est de trois ans (2000 à 2002).

(27) Le montant total de l'investissement est de 8,852 milliards d'ESP (53,2 millions d'euros), répartis comme suit:

(en millions d'ESP)

	Années			
	2000	2001	2002	Total
Bâtiments	1 070	880		1 950
Outillage	275	467	320	1 062
Machines	1 420	1 500	2 920	5 840
Total	2 765	2 847	3 240	8 852

Compte tenu d'un taux de référence et d'actualisation de 5,7 %, le montant total de l'investissement, actualisé au 31 décembre 2000, est de 8,358 milliards d'ESP (50,23 millions d'euros).

(28) L'aide envisagée consiste en une subvention non remboursable. Selon les autorités espagnoles, l'aide est conditionnée à la création nette d'emploi par l'entreprise ITP ([9]), ainsi qu'au maintien des investissements pendant une période minimale de cinq ans. Le montant total de la subvention est de 1,170 milliard d'ESP (7,03 millions d'euros), à verser conformément au calendrier suivant:

(en millions d'ESP)

Année	2000	2001	2002	Total
Subvention	343	369	458	1 170

Compte tenu d'un taux de référence et actualisation de 5,7 %, et d'un taux d'imposition de 32,5 %, il en résulte un montant total actualisé au 31 décembre 2000 de 1,102 milliard d'ESP, soit une intensité de 13,18 % ESB (équivalent-subvention brut) et de 9,80 % ESN (équivalent-subvention net).

C) **Généralités**

(29) En outre, les autorités espagnoles ont signalé suite à une demande de la Commission le fait que l'entreprise bénéficiaire avait obtenu le 27 janvier 1998 une aide à l'investissement sous forme de crédit fiscal s'élevant à 737 272 004 pesetas espagnoles (ESP) (4 431 094 euros). Le projet d'investissement, qui couvrait la période de 1997 à 2001, se référait aux coûts suivants: bâtiments (1 150 000 000 ESP), machines (5 400 000 000 ESP), installations techniques (600 000 000 ESP), autres installations (173 000 000 ESP) et éléments informatiques (675 000 000 ESP), soit 7 998 000 000 ESP au total. L'aide, d'une intensité de 9,22 %, a été octroyée par la Diputación Foral de Vizcaya dans le cadre de la Norma Foral nº 7/1996, du 26 décembre 1996. Or, la Commis-

([9]) À cet égard, ITP prévoit la création de 272 emplois nouveaux entre 2000 et 2003.

sion, par sa décision 2003/27/CE du 11 juillet 2001 relative au régime d'aide d'État mis en œuvre par l'Espagne en faveur des entreprise de Vizcaya sous forme de crédir fiscal de 45 % des investissements ([10]), a déclaré que les aides prévues dans ladite Norma Foral (crédit fiscal de 45 % des investissements en faveur des entreprises de Vizcaya) sont illégales et incompatibles avec le marché commun, et en a demandé le remboursement.

(30) Les autorités espagnoles ont indiqué par courrier du 5 février 2003, enregistré le 6 février 2003, que le remboursement de cette aide en faveur de l'entreprise ITP n'avait pas encore eu lieu.

3. **RAISONS AYANT CONDUIT À L'OUVERTURE DE LA PROCÉDURE**

(31) Dans sa décision du 20 juin 2001, la Commission a émis une série de doutes concernant les aspects suivants de l'aide envisagée:

— la nature d'activités de développement préconcurrentiel de certains travaux de recherche et développement. En ce qui concerne le projet de turbine basse pression de forte poussée, les doutes visent en particulier les activités d'essai moteur, de certification et les activités postcertification. En ce qui concerne le projet de turbine basse pression de faible poussée, les doutes visent les activités de soutien à la fabrication, de fabrication d'outillage et les activités de soutien logistique intégré,

— l'admissibilité des coûts éligibles concernant la recherche et le développement, relevant de la catégorie des frais généraux additionnels et autres frais d'exploitation,

— l'effet d'incitation du volet de l'aide concernant la recherche et le développement,

— la justification de ce projet du point de vue du développement régional, compte tenu de ce qu'il s'agit d'une aide *ad hoc*,

— la justification de la rubrique «outillages» parmi les coûts éligibles du projet d'investissement.

4. **RAISONS AYANT CONDUIT À L'EXTENSION DE LA PROCÉDURE**

(32) La Commission a considéré que le fait signalé au considérant 29, qui lui avait été signalé après la décision du 20 juin 2001, constituait un fait nouveau, dans le sens où cette information n'était pas connue par elle au moment où elle avait adopté ladite décision.

(33) La Commission a estimé que cette information était déterminante afin de pouvoir se prononcer sur toutes les autres questions mentionnées ci-dessus.

(34) En effet, conformément à la jurisprudence de la Cour de justice des Communautés européennes dans son arrêt du 15 mai 1997 dans l'affaire C-355/95 P, Textilwerke Deggendorf GmbH contre Commission et République fédérale d'Allemagne) ([11]), le fait qu'une aide illégale et incompatible antérieure n'ait pas été remboursée par l'entreprise bénéficiaire peut affecter la compatibilité de l'aide nouvelle, en raison de l'effet cumulé des aides en question.

(35) Les autorités espagnoles ayant indiqué à la Commission que le bénéficiaire des aides visées par le présent projet n'avait pas remboursé l'aide d'un montant de 737 272 004 pesetas octroyée par la Diputación Foral de Vizcaya sous forme de crédit fiscal, qui avait été déclarée illégale et incompatible par la décision 2003/27/CE, la Commission avait des doutes sur la compatibilité des nouvelles aides à la recherche et développement et à l'investissement.

(36) Au vu de ces doutes, la Commission a étendu la procédure pour examiner cette question qui n'avait pas été abordée lors de la décision du 20 juin 2001.

5. **OBSERVATIONS DES AUTORITÉS ESPAGNOLES**

En ce qui concerne la nature d'activités de développement préconcurrentiel de certains travaux de recherche et développement

(37) En ce qui concerne le projet de turbine de forte poussée, la Commission n'a pas exclu que les activités d'essai moteur ainsi que les activités de certification et postcertification puissent viser des produits commercialisables et par conséquent ne pas constituer des activités de développement préconcurrentiel. À cet égard, les autorités espagnoles rappellent que les essais moteur pour ce projet visent les essais suivants: extensométrie, mesure des températures du métal, mesure des températures de l'air, peintures thermiques, essais d'efficacité, essais de cycles, essais de type, et essais de «fan blade off». Or seuls les deux derniers sont des essais de certification. Selon les autorités espagnoles, ils seraient de plus des éléments clés dans l'objectif de développer la capacité du département de R & D d'ITP de concevoir des modules complets. L'essai «fan blade off» ne s'effectue pas au préalable dans la phase de développement, compte tenu de son coût élevé. Il constituerait donc la première (et non sans risque) opportunité de calibrer des outils de calcul non linéaire développés pour ce cas de charge.

([10]) JO L 17 du 22.1.2003, p. 1.

([11]) Rec. 1997, p. I-2549.

Les autres activités relèveraient du développement, et constitueraient la première vérification et le premier calibrage des outils de conception développés par ITP. D'autre part, les autorités espagnoles considèrent qu'il n'est pas possible d'exploiter commercialement des éléments utilisés pendant les essais, compte tenu du vieillissement accumulé lors de l'essai de résistance (essai de type) ainsi que du caractère destructif de l'essai «fan blade off». En toute hypothèse, les autorités espagnoles indiquent que cette question peut être vérifiée par le comité de suivi prévu par ce programme.

(38) En ce qui concerne les activités de certification et post-certification du projet de turbine de forte poussée, ces activités viseraient l'analyse des données et documents des essais préalables, à ne pas confondre avec une activité éditoriale destinée à respecter des conditions établies par l'autorité de certification. Les autorités espagnoles considèrent que le processus de certification impose des exigences techniques, qui dans ce cas sont d'une difficulté supérieure à celle exigée par le client. Ces exigences s'imposeraient dès l'origine du dessin, et détermineraient le dessin lui-même. Selon les autorités espagnoles, on ne peut donc pas les considérer comme une simple condition administrative sans valeur d'innovation. En tout état de cause, les autorités espagnoles attirent l'attention de la Commission sur le fait que la participation d'ITP à cette activité est source d'un excellent apprentissage pour l'entreprise, qui pourra être mis à profit pour entamer d'autres projets compétitifs prochainement. Ces activités font en effet partie du développement d'un nouveau domaine pour l'entreprise, qui s'est matérialisé par la création d'un office d'aéronavigabilité ainsi que par la demande à la JAA (Joint Aviation Authority) de l'approbation DOA (*Design Organisation Approval*).

(39) En ce qui concerne le projet de turbine de faible poussée, les doutes de la Commission concernent les activités de soutien à la fabrication, les activités de fabrication d'outillage et les activités de soutien logistique intégré. Pour ce qui concerne les activités de fabrication d'outillage, les autorités espagnoles rappellent que la première orientation du projet est d'obtenir un moteur sensiblement meilleur marché que n'importe quelle autre option actuelle, ce qui a obligé à la modification de critères aérodynamiques, de critères mécaniques, des conditions de qualification, etc. Les activités visées par cette tâche constitueraient la contribution des départements d'ingénierie et d'ingénierie de fabrication à la révision des concepts de dessin et de fabrication. Ces activités comporteraient en particulier un haut degré d'innovation en matière de méthodes de dessin et de fabrication, et des réflexions techniques d'un niveau élevé, relatives aux conditions de qualité et de capacité du processus.

(40) En ce qui concerne les activités de fabrication d'outillage, la Commission a estimé que l'on ne pouvait exclure qu'au moins une partie de ces outillages puisse être utilisée pour fabriquer des moteurs en série. À cet égard, les autorités espagnoles reconnaissent qu'il est vrai qu'un des critères habituels dans un programme de développement est de récupérer le maximum d'outillages pour le programme de production. Toutefois, dans le cas présent, selon les autorités espagnoles, l'orientation serait différente, car le projet serait fondé sur des coûts d'acquisition extrêmement bas, ce qui introduirait des risques énormes en ce qui concerne la possibilité ultérieure d'une fabrication. D'autre part, le «time to market» serait réduit afin de pouvoir capter les trois clients possibles avant les projets concurrents. Enfin, la réduction des coûts, requise dès le début, aurait obligé à introduire des concepts inusuels dans ce type de petits moteurs, comme par exemple la réduction du nombre d'aubes, ce qui aurait exigé une vérification très tôt dans le courant du projet. Il aurait donc fallu fixer les outillages très tôt, avant même que les concepts aient été démontrés. D'autre part, les autorités espagnoles indiquent que, suite à des engagements de politique régionale, les éléments fondus, qui étaient réalisés aux États-Unis d'Amérique, seront transférés en Biscaye, ce qui implique qu'ITP devra en tout état de cause supporter le coût d'un nouvel ensemble d'outillage.

(41) En ce qui concerne les activités de soutien logistique intégré du projet AS900, la Commission a estimé que ces activités visaient des versions commercialisables, auxquelles elles n'apportaient aucune nouveauté, modification ou amélioration, et par conséquent, qu'elles ne relevaient pas du développement préconcurrentiel. À cet égard, les autorités espagnoles expliquent que ces activités concernent: a) l'illustration de manuels techniques; b) la rédaction de manuels techniques, et c) la fiabilité, l'entretien, etc. Ces dernières activités, bien que réalisées par le groupe de soutien logistique, seraient des activités de conception-développement, réalisées de façon concurrente au développement de la turbine, qui conditionneraient la conception du produit elle-même. Elles constitueraient bien des activités de développement préconcurrentiel. Quant aux activités a) et b), les autorités espagnoles considèrent que la Commission pourrait avoir raison à leur égard si ITP exerçait habituellement ce type d'activités. Néanmoins, dans le cas présent, il s'agirait d'une activité nouvelle pour l'entreprise, laquelle introduirait une innovation dans le développement de ses méthodes, ce qui impliquerait le développement d'outils inhérents à la mise en place d'un service nouveau. En particulier, ceci inclurait le développement de systèmes et d'outils de production et d'illustrations de publications techniques, qui devraient être réalisés de façon compatible avec ceux utilisés pour l'avion dans son ensemble, et incorporer les dernières avancées technologiques disponibles. Une partie non négligeable du travail consisterait donc en développement des prototypes successifs ainsi que de la version finale des systèmes d'élaboration de publications techniques, ce qui, pour les autorités espagnoles, ferait partie du développement préconcurrentiel.

En ce qui concerne l'admissibilité des coûts éligibles relevant de la catégorie des frais généraux additionnels et autres frais d'exploitation

(42) Les autorités espagnoles comprennent que les doutes de la Commission se réfèrent aux coûts relatifs à la «contribution au développement du programme». À ce propos, les autorités espagnoles indiquent ne pas comprendre pourquoi la Commission a qualifié ces coûts comme des frais généraux additionnels alors qu'il s'agit bien selon elles de coûts directs de l'activité de recherche. Les autorités espagnoles soulignent qu'ITP n'est pas un «original engine manufacturer» (OEM), et que, par conséquent, il ne pourrait, même s'il le désirait, assumer la responsabilité des moteurs dans leur totalité, et en particulier des travaux d'intégration de ses turbines à ces moteurs. Par conséquent, les travaux d'intégration de la turbine au moteur, et en particulier les essais correspondant à la turbine, devraient être effectués sous la responsabilité de l'OEM, avec une participation d'ITP. De plus, les autorités espagnoles soulignent que l'intensité de l'aide pour ces coûts éligibles est de 8 %, et que l'avance remboursable demandée pour ces coûts constitue 30 % du montant total des avances remboursables demandées pour l'ensemble du projet, ce qui serait en ligne avec les conditions concernant les coûts immatériels de transfert de technologies associés à des projets d'investissement.

En ce qui concerne l'effet d'incitation du volet de l'aide concernant la recherche et le développement

(43) Les autorités espagnoles rappellent qu'ITP est actif dans deux domaines: l'entretien de moteurs et le développement et la production de composants de moteurs. Au moment de demander les aides, ITP était spécialisé surtout dans les composants statiques, qui ont une simplicité et un niveau d'intégration moindres. L'infrastructure de production était donc adaptée à la production de ce type de pièces. Après avoir analysé sa position sur ce marché, ITP a décidé de changer de stratégie pour devenir un fournisseur de modules complets. Cette décision aurait entraîné un risque certain, non seulement en raison des volumes d'investissements nécessaires, mais également du fait de devoir pénétrer deux secteurs différents (turbines de basse pression à forte et à faible poussée), avec deux partenaires différents (Rolls Royce et Allied Signal). Les autorités espagnoles rappellent également que les contacts entre l'entreprise et les autorités basques remontent à août 1998, et que la disposition du gouvernement basque pour soutenir le projet a pesé lors de la prise de décision par ITP.

(44) Les autorités espagnoles signalent en outre trois autres facteurs qui auraient rendu ce changement de stratégie particulièrement risqué: d'une part, le risque de devoir investir une partie très importante des ressources générées ([12]), d'autre part, le fait que, sans les aides, la fabrication de pièces pour le projet TRENT 500 aurait pu avoir lieu dans les installations actuelles de Rolls Royce à Derby plutôt que sur le site de Zamudio, et enfin le fait que le programme AS900 est en concurrence avec la gamme de moteurs de Rolls Royce North America (antérieurement Allison), ce qui a logiquement entraîné des réticences d'une partie des actionnaires pour assumer des risques sur un projet concurrent.

(45) Les autorités espagnoles fournissent ensuite quelques indicateurs qui, d'après elles, démontrent l'existence de l'effet d'incitation. Ainsi, ITP a connu une croissance significative pendant la période 1997-1999, moment où elle a défini sa stratégie de participation dans les turbines basse pression. Cette croissance, de l'ordre de 0,60 % serait similaire à celle de l'entreprise américaine General Electric. D'autre part, ITP représenterait uniquement 1,46 % du chiffre d'affaires du sous-secteur des moteurs, et 0,25 % du secteur aérospatial européen, alors que sa participation au cinquième programme-cadre est de l'ordre de 6 % pour le sous-secteur des moteurs et de 1,80 % pour le secteur aérospatial, soit 4,1 fois plus de ce qui devrait normalement lui correspondre en fonction de son chiffre d'affaires.

(46) En ce qui concerne l'évolution des dépenses en R & D par rapport au chiffre d'affaires, celles-ci ont augmenté de façon significative depuis 1999 (première année du projet), comme le montre le tableau suivant:

(en millions d'ESP)

	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000
Chiffre d'affaire	14 108	14 145	16 051	14 702	19 263	25 333	31 493	36 952
R & D	238	914	1 850	3 705	4 373	4 750	8 061	12 438
R & D/Chiffre d'affaire	0,02	0,06	0,12	0,25	0,23	0,19	0,26	0,34

([12]) Les ressources générées en 1997 et 1998 (années antérieures au projet) étaient de 4,534 milliards d'ESP et de 6,566 milliards d'ESP, respectivement, alors que le volume des investissements nécessaires est de 1,935 milliard d'ESP en 1999 et de 6,829 milliards d'ESP en 2000, ou 19,274 milliards d'ESP pour les quatre années de durée du projet.

D'autre part, l'emploi a augmenté sensiblement, puisque l'entreprise emploie 300 techniciens après douze ans d'activité.

(47) En ce qui concerne l'évaluation du risque technologique du projet, il y a lieu de tenir compte, selon les autorités espagnoles, du fait qu'il est habituel que les OEM publient des informations incomplètes qui cachent des éventuels retards ou problèmes de développement afin de maintenir leur image, ce qui a pu induire la Commission à croire à l'absence de risques dans ce projet.

(48) En ce qui concerne les barrières technologiques à franchir pour ce projet, les autorités espagnoles renvoient aux informations qu'elles ont déjà fournies dans leur lettre du 17 avril 2001. On ne peut pas, selon elles, minimiser la valeur des objectifs technologiques du projet, puisqu'une bonne partie de ceux-ci n'ont toujours pas été atteints. En ce qui concerne le moteur TRENT 500, elles notent que ce qui a été certifié en décembre 2000 est une version de base du moteur, qui incorpore une technologie à haute charge. Par la suite, une nouvelle version du moteur a été développée, incorporant une efficacité améliorée de 1 %, et on travaille actuellement à une version incorporant une efficacité améliorée de 2 %. Quant au moteur AS900, sa certification aurait été retardée d'un an suite à des problèmes techniques.

(49) Enfin, les autorités espagnoles remarquent que les OEM établissent souvent d'importantes barrières à la cession de technologie aux entreprises sous-contractantes, compte tenu du risque que ces dernières peuvent induire dans le programme. Ceci limite en pratique le nombre d'entreprises qui peuvent accéder à la sous-traitance de modules de turbines basse pression ou à la participation dans des programmes à risque partagé. Il serait donc difficile pour n'importe quelle autre entreprise en Espagne d'avoir les connaissances préalables suffisantes pour pénétrer ce secteur. Par conséquent, il serait difficile de concevoir d'autres entreprises en Espagne ou en Europe susceptibles de bénéficier d'aides similaires. Les autorités espagnoles rappellent en outre qu'il est habituel que le secteur aéronautique reçoive des aides publiques. Or, selon elles, l'intensité de l'aide pour ce projet serait inférieure aux niveaux moyens d'aides en Europe et aux États-Unis.

En ce qui concerne la justification du projet du point de vue du développement régional

(50) Les autorités espagnoles signalent tout d'abord que, s'il est vrai que le présent projet ne s'inscrit pas dans le cadre d'un régime d'aides autorisé par la Commission, ceci ne signifie pas pour autant l'inexistence d'un dispositif global de recherche, analyse et évaluation des projets. En effet, ce projet constitue un programme stratégique qui a été évalué par le gouvernement basque dans le cadre du plan interinstitutionnel de promotion économique 2000-2004 et de l'accord interinstitutionnel qui a été conclu pour la mise en place du plan entre le gouvernement basque et les «Diputaciones» de Biscaye, Guipúzcoa et Alava. Ce plan constitue le cadre d'action pour l'ensemble des institutions basques en matière de promotion économique. Les autorités espagnoles expliquent qu'elles avaient opté à l'époque pour ne pas notifier à la Commission ce plan en tant que tel, mais procéder à des notifications individuelles au cas par cas.

(51) En ce qui concerne l'impact de ce projet sur le plan du développement régional, les autorités espagnoles expliquent que l'industrie de la région a été traditionnellement concentrée dans des secteurs tels que l'industrie minière, la sidérurgie, la construction navale ainsi que les biens d'équipement. Les crises successives qui ont frappé ces secteurs ont profondément affecté la région, ce qui a mené à une politique industrielle tendant à favoriser un changement structurel. Ainsi, le plan de promotion économique 2000-2004 propose un modèle de compétitivité visant à la création d'entreprises dans la région avec un potentiel de demande plus exigeant afin de servir de moteur de développement, à promouvoir l'activité économique de secteurs considérés comme stratégiques et prioritaires, à développer la capacité d'innovation dans les entreprises et à favoriser l'internationalisation des entreprises de la région. Il s'agit d'une politique qui n'a pas une orientation sectorielle mais une orientation de développement régional. L'accord interinstitutionnel prévoit la possibilité de soutenir des projets spécifiques qui s'ajustent à ces objectifs en fonction de certains critères quantitatifs et qualitatifs qui mesurent leur contribution potentielle au développement régional, quel que soit le secteur concerné. Les autorités espagnoles considèrent que le projet présenté par ITP répond parfaitement à ces objectifs.

(52) D'autre part, les autorités espagnoles considèrent que le projet présenté par ITP peut avoir un impact important sur le développement de la région. Selon les autorités espagnoles, qui se basent sur un modèle mathématique développé par l'Université de Deusto (Faculté de sciences économiques et de l'entreprise) en fonction de matrices *input-output*, le projet pourrait avoir un impact économique total de 101,792 milliards d'ESP pour un niveau d'activité de 39,096 milliards d'ESP. En termes de valeur ajoutée brute, l'impact serait de 52,100 milliards d'ESP pour une valeur ajoutée brute d'activité de 28,400 milliards d'ESP et une activité supplémentaire de 16,821 milliards d'ESP. En ce qui concerne l'emploi, l'impact total serait de 5 239 emplois au total pour des effectifs de 1 424 travailleurs dans l'entreprise.

(53) Enfin, le présent projet impliquera selon les autorités espagnoles un volume d'investissements à sous-traiter

dans la région de 1,450 milliard d'ESP, et un taux de sous-traitance dans la région de 30 %. Il est également espéré augmenter de 40 % le nombre de fournisseurs locaux. Les autorités espagnoles signalent également que ce projet contribuera à consolider un groupe industriel misant sur des produits à haute valeur ajoutée et à forte composante technologique, à développer la compétitivité des entreprises opérant dans le domaine de la sous-traitance aéronautique et à faire croître la recherche aéronautique au Pays basque. Il est à noter en outre la longue tradition de collaboration entre ITP et l'Ecole d'ingénieurs de Bilbao ou l'Université polytechnique de Mondragón afin de développer un tissu professionnel capable de répondre aux besoins du secteur. Enfin, les autorités espagnoles espèrent que le site de Zamudio deviendra un pôle d'attraction d'industries avancées.

La justification de la rubrique «outillages» parmi les coûts éligibles du projet d'investissement

(54) En ce qui concerne la rubrique «outillages», les autorités espagnoles expliquent qu'il s'agit d'outillage de production, associé au processus de production du site de Zamudio, et qui concerne des outils concernant la mécanique (mordaches, positionneurs, pochoirs, éléments pour rigidifier, c'est-à-dire éléments pour le maniement des pièces et pour l'interaction entre les pièces et les machines-outils), des outils de tôle et soudure (outils pour la coupure et la finition, outils d'assemblage pour ensembles soudés, etc.; cet outillage a un coût élevé, compte tenu du nombre d'ajustements et de mécanismes qu'il comporte) et des outils d'inspection et de vérification (éléments standards, pochoirs et jauges pour faciliter le processus d'inspection premier article et série). Cet outillage sera conçu pour les machines à installer à Zamudio et concerne des nouveaux investissements. Le détail de ces dépenses est repris au tableau suivant:

(en millions d'ESP)

	2000	2001	2002	Total
Mécanique	150	327	215	692
Tôle et soudure	85	97	93	275
Vérification	25	43	27	95
Total Outils	260	467	335	1 062

En ce qui concerne la question abordée lors de l'extension de la procédure

(55) Les autorités espagnoles ont apporté la preuve que les aides décrites au considérant 29 avaient été intégralement remboursées par le bénéficiaire depuis la date de l'extension de la procédure, y compris les intérêts résultants de l'application du taux préconisé par la Commission, et calculés de manière composée.

6. OBSERVATIONS DES INTÉRESSÉS

Observations présentées par Sytemel

(56) Le syndicat européen des constructeurs de turbines et de matériels énergétiques lourds (Sytemel) a souhaité attirer l'attention de la Commission sur l'aspect régional suivant: alors que le département français des Pyrénées-Atlantiques héberge plusieurs sites industriels de fabrication ou de sous-traitance pour le groupe Turbomeca (constructeur de turbines à combustion pour applications aéronautiques mais aussi utilisations navales ou terrestres), la distorsion de concurrence provoquée par un éventuel soutien gouvernemental basque viendrait renforcer l'effet déjà négatif de la proximité géographique des sites sur la mobilité des chercheurs et collaborateurs. Favoriser publiquement un nouveau pôle de R & D en matière de turbines à combustion et peser anormalement sur les conditions naturelles de concurrence entre constructeurs constitueraient deux éléments défavorables à l'attractivité transpyrénéenne et au bon aménagement du territoire européen.

Observations présentées par Pratt & Whitney

(57) Tout d'abord, en ce qui concerne l'intensité de l'aide pour ce projet, Pratt & Whitney estime que celle-ci doit être examinée conjointement avec l'aide d'État octroyée préalablement à Rolls-Royce pour le moteur TRENT 500 et d'autres activités de développement liées à celui-ci, compte tenu de ce que Rolls-Royce est le seul partenaire privé d'ITP. À cet égard, il faudrait tenir compte de ce que le moteur TRENT 500 est un produit dérivé plutôt qu'un nouveau moteur, et qu'il incorpore des technologies provenant des moteurs TRENT 700, TRENT 800 et TRENT 8104, ce qui impliquerait une réduction des coûts et des risques technologiques. Compte tenu de ceci, Pratt & Whitney estime que le coût de développement du TRENT 500 devrait être uniquement de 30 à 40 % du coût d'un moteur complètement nouveau, ce qui devrait être pris en compte pour la détermination des coûts éligibles. D'autre part, le moteur TRENT 500 a déjà bénéficié d'une aide d'État octroyée par le Royaume-Uni en 1998, qui devrait, selon Pratt & Whitney, être fondée sur la base de ce que Rolls-Royce assumerait l'intégralité des coûts de développement. Or, le transfert d'une partie des risques vers d'autres partenaires comme ITP signifierait une augmentation effective de l'intensité de l'aide déjà octroyée ainsi qu'un dédoublement de l'aide dès lors que ces partenaires obtiennent de leur côté une autre aide publique. Il pourrait y avoir même

un triplement de l'aide dans la mesure où la demande d'aide additionnelle présentée par Rolls-Royce en 2001 pour les moteurs TRENT 600 et TRENT 900 inclut, selon Pratt & Whitney, des programmes de moteurs et technologies déjà subventionnées par l'aide de 1997. Pratt & Whitney note par ailleurs que l'apport de fonds propres par Rolls-Royce pour les activités de R & D est anormalement bas si on le compare avec les ratios observés chez Pratt & Whitney et d'autres concurrents.

(58) D'autre part, Pratt & Whitney considère que l'aide pour la turbine de forte poussée ne contient pas d'effet d'incitation, dans la mesure où la demande d'aide est rétroactive puisque les coûts de développement préconcurrentiel ont déjà été encourus. Le programme TRENT 500 aurait déjà passé depuis longtemps sa phase de lancement et il serait déjà certifié par les autorités compétentes. Pratt & Whitney partage les doutes exprimés par la Commission selon lesquels le projet aurait déjà atteint un degré très important de maturité. Pratt & Whitney note que la période visée par l'aide (1999 à 2002) est postérieure à l'annonce formelle de la part d'Airbus en juin 1997 du choix du TRENT 500 comme seul moteur pour l'A340-500/600. Le premier test de ce moteur aurait eu lieu en mai 1999 et la certification aurait eu lieu en décembre 2000. À ce jour, 88 A 340-500/600 équipés avec le moteur TRENT 500 auraient été commandés, dont la plupart avant 1999.

(59) Pratt & Whitney partage les doutes exprimés par la Commission concernant le fait que les activités d'essai moteur, de certification et les activités postcertification puissent constituer des activités de développement préconcurrentiel au sens de l'encadrement. À cet égard, Pratt & Whitney explique que, selon sa propre expérience, les grands projets de développement dans le domaine des moteurs d'avions suivent quatre phases:

— la phase de conception, pendant laquelle on réévalue continuellement les besoins du marché, la stratégie commerciale ainsi que la disponibilité de la technologie. Des études de conception sont élaborées en collaboration avec le fabriquant de l'avion pour déterminer les besoins concernant la puissance, les prestations, le poids, le niveau de bruit, les émissions, les problèmes d'installation, etc. Les technologies sont essayées au moyen d'analyses et test des moteurs et équipements afin de minimiser les risques techniques. Cette phase peut durer longtemps. Cette phase peut être considérée comme «précompétitive» mais les coûts sont relativement bas, soit environ 4 % du budget total du programme,

— la phase de lancement, pendant laquelle la conception de la production d'un modèle spécifique de moteur nouveau ou dérivé est effectuée. On effectue quelques tests des équipements et composants, et on commande les outillages bien à l'avance en tenant compte de la configuration de la production prévue. À la fin de cette phase une partie substantielle de la configuration et des technologies du moteur sera définitivement décidée. Le fabricant du moteur commence les accords commerciaux avec les clients, qui spécifient le calendrier de certification et de livraison, le prix, les prestations et conditions techniques du moteur. Cette phase dure un an environ et représente environ 9 % du coût total du développement du programme. Pratt & Whitney considère que cette phase relève également du développement préconcurrentiel au sens de l'encadrement, compte tenu que jusqu'à la fin de cette phase on ne saura pas si le moteur pourra ou non être commercialisé. Toutefois, après cette phase, si le programme continue, c'est parce que le fabricant du moteur a déjà obtenu un nombre de commandes suffisant. Par conséquent, les phases postérieures à celle-ci ne peuvent plus être considérées comme des activités préconcurrentielles,

— la phase de certification, qui vise à établir que le produit est conforme aux spécifications et qu'il est suffisamment sûr et fiable pour pouvoir entrer en service. Pendant cette phase on n'incorpore généralement pas de technologies nouvelles et non testées car ceci est difficile, risqué et coûteux. Cette phase peut à son tour être divisée en deux: avant et après le «premier moteur à tester» (PMT), qui est le premier prototype du moteur à commercialiser. Pendant la production du PMT la conception de toutes les composantes du moteur est complétée. Le PMT est typiquement fabriqué «à la main», c'est à dire hors processus de production et au moyen d'outils temporaires. La phase préalable au PMT dure environ un an après la phase de lancement et représente environ 9 % du coût total du programme. Une fois le PMT fabriqué, il faut réussir tous les tests établis pour vérifier que le moteur satisfait toutes les conditions minimales de sécurité et de fonctionnement. Tous les moteurs utilisés dans ces tests sont fabriqués conformément au dessin du modèle à certifier. Cette période dure environ deux ans et représente environ 55 % du total des coûts. Une partie substantielle de ces coûts correspond à la fabrication des moteurs utilisés lors des tests. Cinq unités peuvent suffire lorsqu'il s'agit de certifier un moteur dérivé, tandis que pour un moteur nouveau il faut normalement dix unités, voire plus. Elles sont normalement fabriquées selon les méthodes de la production commerciale. Elles sont soumises à des tests sous des conditions extrêmes, ce qui rend presque impossible leur révision et leur vente aux compagnies aériennes. Elles sont donc généralement utilisées pour d'autres activités de développement ou dans des programmes d'amélioration du moteur postérieurs à la certification. Pratt & Whitney partage donc le point de vue de la Commission et considère que les coûts correspondant à cette phase de certification se réfè-

rent à un produit qui peut être exploité commercialement et qui, en fait, est déjà exploité à la fin de la phase de lancement,

— la phase d'essais de vol et certification de l'avion, qui est la phase finale pendant laquelle les moteurs sont installés sur l'avion conformément à la configuration certifiée. Les avions doivent réussir une série de tests en vol avec les moteurs certifiés afin de démontrer que la combinaison avion/moteur répond aux exigences d'aéronavigabilité, rendement et opérabilité requises. Après la réussite des tests, les moteurs sont normalement révisés et vendus. Comme la Commission, Pratt & Whitney considère que les activités correspondant à cette phase ne constituent pas des activités de développement préconcurrentiel au sens de l'encadrement.

(60) Enfin, en ce qui concerne l'éligibilité des coûts, Pratt & Whitney partage les doutes de la Commission relatifs au projet de turbine de faible poussée, selon lesquels les activités de soutien à la fabrication, de fabrication d'outillage et les activités de soutien logistique intégré ne constitueraient pas des activités de développement préconcurrentiel au sens de l'encadrement. En effet, le soutien à la fabrication ferait partie de la politique commerciale de l'entreprise et ne constituerait pas une activité de recherche et développement; la fabrication d'outillage consisterait en la préparation des machines nécessaires pour construire les prototypes, ces machines pouvant par la suite être réutilisées, au moins partiellement pour fabriquer des moteurs standards ; et le soutien logistique intégré consisterait en la préparation d'instructions de fabrication, manuels et procédures techniques pour l'entretien des moteurs dans leurs versions commercialisables, et n'apporteraient aucune innovation, modification ou amélioration à ceux-ci. Ces doutes sont également applicables au projet de turbine de forte poussée.

Observations présentées par le bénéficiaire

(61) Le bénéficiaire des aides a présenté des observations sur la seule décision d'extension de la procédure. Ces observations rejoignent celles des autorités espagnoles, qui démontrent le remboursement total par ITP depuis la date de l'extension de la procédure des aides illégales et incompatibles mentionnées au considérant 29, y compris le montant d'intérêts calculés de façon composée, en utilisant les taux préconisés par la Commission.

7. COMMENTAIRES DES AUTORITÉS ESPAGNOLES AUX OBSERVATIONS DES INTÉRESSÉS

Commentaires sur les observations présentées par Sytemel

(62) Selon les autorités espagnoles, et contrairement aux observations présentées par Sytemel, le projet n'affectera pas le réseau d'ateliers et sous-traitants travaillant habituellement pour Turbomeca, ni n'induira une mobilité des chercheurs vers le Pays basque. En effet, ITP, en tant que fournisseur de sous-systèmes et partenaire à risque dans des programmes de moteurs, n'est pas en concurrence avec des ateliers, petits ou moyens. Au contraire, il crée du travail pour ce type de fabricants, puisqu'il n'a pas d'installations pour fabriquer tous les éléments composant une turbine. À cet égard, ITP compte maintenir un pourcentage de 15 % de sous-traitance. Dans ces circonstances, la proximité géographique des fabricants représentés par Sytemel signifie un avantage par rapport à d'autres fournisseurs potentiels situés au Royaume-Uni, Allemagne ou encore au centre et au sud de l'Espagne. On peut donc affirmer que les fournisseurs de sous-systèmes créent du travail plutôt qu'ils n'en retirent. Quelques éléments peuvent prouver ceci: ITP n'a pas reçu une seule commande de sous-traitance provenant des industries de ladite zone, et par contre elle a effectué de plus en plus de commandes de fabrication au sud de la France. À titre d'exemple, ITP a commandé en une seule année des disques de turbine à une compagnie française pour une valeur de 17,2 millions d'euros, alors que la subvention espérée est de 7 millions d'euros. Par ailleurs, ce type d'éléments étaient traditionnellement fournis par une entreprise japonaise.

(63) Au contraire de Sytemel, les autorités espagnoles considèrent que la proximité géographique constitue un avantage, et que la mobilité des chercheurs et des collaborateurs doit être promue, comme l'a d'ailleurs fait l'Union européenne à l'occasion du sixième programme-cadre, afin de développer l'industrie européenne. À cet égard, ITP ainsi que le gouvernement basque collaborent dans l'initiative Interreg afin de développer les relations technologiques et commerciales entre les régions du Pays basque et d'Aquitaine.

Commentaires sur les observations présentées par Pratt & Whitney

(64) En ce qui concerne les allégations relatives à l'intensité de l'aide, à savoir le lien avec les aides reçues par Rolls-Royce pour le projet TRENT 500, les autorités espagnoles estiment que ces allégations sont fondées sur la considération erronée selon laquelle Rolls-Royce est le seul actionnaire privé d'ITP, supposant que le reste des actions appartiennent à l'État ou à des collectivités territoriales. Or, ITP est une entreprise majoritairement privée, dont le seul actionnaire public est la SEPI avec 26,65 % du capital. Le reste est réparti entre les entreprises privées SENER (26,65 %) et Rolls-Royce (46,7 %). Par conséquent, compte tenu de sa nature d'entreprise privée, les aides publiques reçues par ITP en Espagne sont indépendantes de celles octroyées par le Royaume-Uni à une entreprise britannique. En effet, les aides à la recherche et au développement prévues en faveur d'ITP correspondent à des investissements en capital, ingénierie et matériels de développement réels, et pour lesquels

aucune autre aide d'État n'a été reçue. Par ailleurs, les conditions d'accès d'ITP comme partenaire à risque ont été des conditions de marché, sans aucune prime ou traitement de faveur de la part de Rolls-Royce. Il n'y a aucune duplicité de travaux ni aucune superposition d'aides provenant du Royaume-Uni. En ce qui concerne le fait que Pratt & Whitney considère le TRENT 500 comme un moteur dérivé, les autorités espagnoles indiquent que même le développement d'un moteur nouveau est basé sur des connaissances additionnelles par rapport à des moteurs antérieurs. Ce principe, applicable à tous les fabricants, a permis à tous de réduire significativement les coûts de développement. En tout état de cause, il faut évaluer l'aide par rapport aux coûts de développement réels, et non aux coûts qui seraient encourus si le moteur était complètement nouveau. Les autorités espagnoles rappellent que l'aide est une incitation pour qu'ITP puisse pénétrer un secteur d'activité nouveau, et qu'ITP n'a donc pas l'expérience d'autres entreprises. Quant au degré d'innovation de la turbine, les autorités espagnoles affirment que la conception et la technologie utilisées sont complètement nouvelles par rapport à d'autres turbines basse pression de Rolls-Royce ou de n'importe quel autre fabricant. Les autorités espagnoles réitèrent que l'aide en faveur d'ITP vise des coûts réellement encourus par cette entreprise, sans que ces coûts aient été réduits de quelque manière que ce soit par des aides d'État provenant du Royaume-Uni. Enfin, les autorités espagnoles considèrent qu'il ne leur incombe pas de se prononcer sur les critères comptables utilisés par Rolls-Royce, et rappellent que celle-ci et ITP sont deux compagnies complètement différentes.

(65) En ce qui concerne l'effet d'incitation, les autorités espagnoles considèrent que Pratt & Whitney tire la conclusion de l'absence de risque technique et commercial du fait que la certification du moteur TRENT 500 a eu lieu en décembre 2000, les activités de R & D finissant pour Pratt & Whitney avant la première annonce de la certification du moteur. Or, les autorités espagnoles estiment que beaucoup de ces activités se recoupent, en particulier si l'on tient compte des différents niveaux: moteur, système et sous-système. En outre, elles estiment que de nombreuses annonces sont artificiellement faites afin de protéger le programme du client et de maintenir l'image commerciale du projet. Les autorités espagnoles signalent que le standard de la turbine certifiée en décembre 2000 ne respectait pas les conditions requises, et que le moteur fut en fait certifié avec un standard de base de turbine de basse pression afin de ne pas paralyser le programme de développement de l'avion qu'il doit propulser. Entre ce standard et le suivant des modifications inédites dans l'état de l'art ont été développées et testées. Ces modifications sont le résultat en partie de plans de R & D parallèles, et montrent jusqu'à quel point le risque technologique est présent et peut affecter économiquement une petite entreprise telle qu'ITP. Les autorités espagnoles soulignent que le retard sur le plan prévu dû à la conception de la deuxième configuration a obligé à retarder les activités de développement préconcurrentiel, et que, bien que le processus de notification à la Commission ait eu lieu alors que le projet était déjà dans une phase avancée, il ne faut pas en déduire pour autant que l'aide est moins nécessaire. Enfin, les autorités espagnoles considèrent que l'existence de commandes ou de déclarations d'intentions d'achat n'exemptent pas du risque de non-respect des spécifications techniques, car non seulement les commandes ne représentent pas un financement anticipé, mais elles comportent toujours de fortes pénalités en cas de non-respect.

(66) En ce qui concerne les activités de développement préconcurrentiel, les autorités espagnoles considèrent que le modèle de projets de conception de moteur exposé par Pratt & Whitney n'est pas nécessairement le seul modèle possible, et que d'autres OEM peuvent parfaitement adopter d'autres modèles qui ne doivent pas forcément coïncider avec celui-ci. En tout état de cause, selon les autorités espagnoles, il serait possible d'identifier quelques différences marquantes entre les procédés d'un OEM, comme Pratt & Whitney et ceux d'une entreprise comme ITP. Ainsi, la proportion de tâches de développement préconcurrentiel serait beaucoup plus importante chez un fournisseur de sous-systèmes que chez un OEM, puisque le premier n'est pas impliqué dans des activités de marketing, de certification ou de vente de moteurs, mais plutôt dans des activités techniques. D'autre part, la disponibilité de la technologie existante (*background*) serait différente chez une entreprise traditionnellement présente sur le marché comme c'est le cas de Pratt & Whitney que chez une entreprise de taille moyenne présente sur le marché depuis uniquement douze ans, comme ITP. Par exemple, un OEM pourrait considérer une turbine basse pression comme un sous-produit de la turbine haute pression, tandis que pour ITP, fournisseur de turbines basse pression, il n'existerait pas de référence à la technologie d'une turbine haute pression ni d'autres turbines antérieures, et par conséquent le contenu technologique net de ces activités serait proportionnellement plus grand que chez un OEM. Enfin, les autorités espagnoles considèrent que les activités sur lesquelles la Commission a émis des doutes constituent bien pour ITP des activités de développement préconcurrentiel car elles correspondraient aux premiers développements de certaines méthodologies et de certains procédés.

(67) Enfin, en ce qui concerne l'éligibilité des coûts, les autorités espagnoles considèrent que la Commission a eu toutes les informations nécessaires pour se prononcer sur ce point, et en particulier le contenu concret de chacune des tâches. Ces informations n'étant pas disponibles pour Pratt & Whitney lorsque celle-ci a présenté ses observations relatives aux activités de certification et postcertification, lesdites observations ne seraient pas fondées.

8. **APPRÉCIATION**

(68) Les mesures prévues par les autorités espagnoles confèrent un avantage à l'entreprise bénéficiaire, en la déchargeant d'une partie des coûts correspondant aux investissements et aux activités de recherche qu'elle devrait en principe supporter. Cet avantage a en outre un caractère sélectif par rapport à d'autres entreprises qui voudraient effectuer de tels investissements ou de tels projets de recherche. Il est d'autre part susceptible d'affecter les échanges intracommunautaires ne serait-ce que parce que les projets concernés sont destinés au développement et à la fabrication de produits qui seront fournis à Rolls-Royce et par conséquent exportés au Royaume-Uni, et que par ailleurs ITP est sous-traitant pour diverses entreprises européennes. Enfin, les subventions ou les prêts à taux zéro sont octroyés directement par le gouvernement basque, et par conséquent il y a lieu de considérer que les avantages sont conférés au moyen de ressources d'État. Les mesures en cause constituent donc des aides d'État au sens de l'article 87, paragraphe 1, du traité.

(69) Comme il a été indiqué au considérant 26 de la présente décision, la Commission a émis des doutes à l'égard de ce projet. Les questions qui en résultent seront examinées ci-après, en analysant de façon séparée le projet d'aide à la recherche et au développement, d'une part, et le projet d'aide à l'investissement, d'autre part.

A. **Aides à la recherche et au développement**

En ce qui concerne la nature d'activités de développement préconcurrentiel des travaux de recherche et développement

(70) De manière préliminaire, la Commission note que l'appréciation au titre des règles communautaires des aides d'État à la recherche et au développement est basée sur une approche de coûts éligibles rapportés à des investissements précis. Le fait que d'autres investissements, fûssent-ils liés au même projet, aient fait également l'objet d'aides d'État, ne saurait donc rendre le projet analysé incompatible avec le traité. Ceci est également valable, à plus forte raison, dans le cas d'investissements dans le cadre d'un autre projet. La Commission doit donc rejeter les arguments avancés par Pratt & Whitney quant aux aides reçues par la société Rolls-Royce dans le cadre de ses propres investissements liés au projet TRENT 500 ainsi qu'aux projets TRENT 600 et TRENT 900.

(71) Dans sa décision concernant le cas d'aide d'État à la société Rolls Royce pour le développement des moteurs TRENT 600 et TRENT 900 ([13]), la Commission a donné une caractérisation des différentes phases du développement d'un moteur d'avion selon les stades de recherche définis à l'annexe I de l'encadrement R & D.

(72) Selon cette caractérisation, les activités précédant la certification du moteur constituent des activités de R & D au sens de l'encadrement R & D, situées à une distance du marché au moins égale à celle d'activité de développement préconcurrentiel.

(73) En revanche, la Commission a considéré dans la même décision que la certification du moteur, et à plus forte raison les activités qui suivent cette certification, étaient trop proches du marché pour constituer des activités de R & D au sens de l'encadrement R & D.

(74) La Commission estime qu'elle doit adopter la même approche pour le projet faisant l'objet de la présente décision que celle qu'elle avait adoptée dans l'analyse du projet britannique précité. Elle ne peut retenir l'approche suggérée par la société Pratt & Whitney. En effet, cette approche restreindrait l'étendue de la «recherche et développement» aux seuls travaux très en amont réalisés avant même qu'un premier prototype, même commercialement inutilisable, soit réalisé. Cette approche serait très clairement contraire à la logique de l'encadrement R & D, qui prévoit explicitement l'inclusion de la réalisation de tels prototypes dans les activités de recherche et de développement.

(75) Dans ce cas particulier, il y a de plus lieu de noter que les travaux entrepris par ITP visent à développer des sous-ensembles de moteur, et non le moteur entier. Les activités de certification à prendre en compte pour tracer la limite entre les travaux d'ITP relevant de la R & D au sens de l'encadrement R & D et ceux n'en relevant pas doivent donc être celles visant la certification du moteur avec les turbines développées par ITP dans le cadre du présent projet et non d'éventuelles certifications préalables du moteur avec d'autres turbines. Cette distinction est particulièrement importante dans le cas du moteur TRENT 500, qui, pour des raisons de calendrier imposées par l'avionneur, a fait l'objet d'une première certification par Rolls-Royce terminée dès décembre 2000, mais avec une autre turbine, n'ayant pas l'ensemble des caractéristiques de celle développée par ITP dans le présent projet. Cette première certification, sans rapport avec le présent projet, ne saurait donc être retenue, comme le suggère la société Pratt & Whitney, pour tirer la conclusion que toute activité réalisée dans le cadre du présent projet après décembre 2000 ne constitue pas de la R & D au sens de l'encadrement R & D.

([13]) Décision de la Commission du 30 octobre 2001 dans le cas d'aide d'État N 120/01 (JO C 67 du 16.3.2002, p. 33).

(76) Au vu des observations mentionnées ci-dessus, la Commission considère que les coûts liés aux activités de certification de la turbine de forte poussée, ainsi qu'aux activités postcertification visant cette même turbine, ne peuvent être considérés comme relevant de la R & D au sens de l'encadrement R & D. Ces coûts ne peuvent donc être inclus dans les coûts éligibles aux aides. Leur montant, soit 682 560 989 ESP (4 102 274 euros), doit donc être retiré du total des coûts éligibles notifiés par les autorités espagnoles.

(77) Pour ce qui concerne les coûts d'essais moteurs liés à la turbine de forte poussée, la Commission note que les autorités espagnoles ont indiqué que seuls certains de ces essais, à savoir les essais de «fan blade off» et les essais de type, faisaient partie du processus de certification. Pour les raisons exposées ci-dessus, ces essais de certification ne constituent pas des activités de R & D au sens de l'encadrement R & D. En revanche, la Commission estime que les autres activités d'essais doivent être considérées comme précédant la certification du moteur avec la nouvelle turbine d'ITP, et ce y compris lorsque ces activités ont eu lieu après la certification moteur en décembre 2000, avec une autre turbine, moins performante. Ces dernières activités relèvent donc du stade du développement préconcurrentiel.

(78) Les autorités espagnoles ont indiqué que la part des essais de certification précités dans le total des coûts d'essais moteurs liés à la turbine de forte poussée était de 15,6 %. La Commission considère donc qu'il convient de soustraire 15,6 % du coût total de la tâche du montant des coûts éligibles aux aides. Il s'ensuit que 29 577 643 ESP (177 765 euros) doivent donc être retirés du total des coûts éligibles notifiés par les autorités espagnoles.

(79) Pour ce qui concerne le projet de turbine de faible poussée, la Commission avait émis des doutes sur l'incorporation dans les coûts éligibles des coûts liés au soutien à la fabrication, à la fabrication d'outillages et au soutien logistique intégré. La Commission considérait que ces activités visaient la fabrication ou l'entretien des moteurs dans leur état final, tels qu'ils seront commercialisés.

(80) Pour ce qui concerne le soutien à la fabrication, les autorités espagnoles ont fait valoir que cette activité représentait un haut degré d'innovation en matière de dessin et de fabrication, ainsi que des discussions techniques importantes relatives aux conditions de qualité et de capacité du processus de fabrication. La Commission ne met pas en doute ces éléments, mais considère qu'ils ne sont pas de nature à lever ses réserves quant à la nature de R & D ou non de ces activités.

(81) En effet, en premier lieu, le fait que les activités contiennent un haut degré d'innovation ne suffit pas à conclure qu'elles constituent des activités de R & D au sens de l'encadrement. Le point 2.3 dudit encadrement indique d'ailleurs de manière très claire que certaines activités peuvent être considérées comme novatrices sans pour autant tomber dans le champ d'application de l'encadrement.

(82) En second lieu, l'existence d'importantes réflexions techniques au sein de cette tâche ne modifie en rien le fait que la tâche vise le processus de production du moteur tel qu'il sera commercialisé, comme en atteste précisément le fait que les aspects qualité du processus soient pris en compte. Or la définition des activités de développement préconcurrentiel donnée au troisième tiret de l'annexe I à l'encadrement R & D exclut explicitement les activités dont les résultats peuvent être convertis ou utilisés pour des applications industrielles ou commerciales.

(83) La Commission considère donc que les activités de soutien à la fabrication liées à la turbine de faible poussée ne constituent pas des activités de recherche et développement au sens de l'encadrement R & D et que les coûts liés à ces activités ne peuvent donc pas être pris en compte dans les coûts éligibles aux aides au sens dudit encadrement. Leur montant, soit 58 795 002 ESP (353 365 euros), doit donc être retiré du total des coûts éligibles notifiés par les autorités espagnoles.

(84) Pour ce qui concerne les activités de fabrication d'outillages, la Commission note que les autorités espagnoles ont indiqué que, contrairement à la pratique habituelle dans ce type de projet, les outillages utilisés pour les activités de développement ne pourront faire l'objet d'une réutilisation pour l'industrialisation du produit final. Ils ne pourront également être convertis à cet effet en raison de l'accent mis sur l'aspect «low cost» du processus de fabrication final, qui est incompatible avec l'utilisation d'outillages du type de ceux utilisés dans un contexte de recherche et développement.

(85) La Commission conclut donc que les activités de fabrication d'outillages pour la turbine de faible poussée peuvent être considérées comme constituant des activités de développement préconcurrentiel au sens de l'encadrement R & D, et que les coûts y afférant peuvent être inclus dans les coûts éligibles du projet à ce titre.

(86) Pour ce qui concerne les activités de soutien logistique intégré, les autorités espagnoles ont indiqué que la rédaction de manuels techniques était une activité nouvelle pour l'entreprise, et qu'elle nécessitait donc un travail d'innovation et de développement de méthodes et d'outils important de la part de cette entreprise. Les autres activités de cette tâche, liées à la fiabilité et à l'entretien du moteur, seraient quant à elles des activités de conception-développement réalisées de façon concurrente à la conception du moteur.

(87) La Commission considère que le fait que l'entreprise rédige pour la première fois des manuels techniques de ce type et ait à développer un certain nombre d'outils pour ce faire ne permet pas de conclure que la rédaction de ces manuels constitue une activité de R & D au sens de l'encadrement R & D. En particulier, il est clair que ces manuels techniques ne peuvent viser à décrire que la version finale du moteur. Quel que soit le degré de raffinement et d'innovation de ces manuels, ils seront donc directement utilisés commercialement, puisque utilisés par les acquéreurs des moteurs.

(88) Quant aux activités liées à la fiabilité et à l'entretien du moteur, la Commission estime que le fait qu'elles soient réalisées en partie en parallèle au développement du moteur et utilisent comme données d'entrée les résultats de ce développement permet seulement de conclure qu'elles visent ce moteur en particulier, et non pas de déduire qu'elles font partie du processus de recherche. En tout état de cause, la Commission note qu'ici aussi il s'agit d'activités qui visent par définition l'état final commercialisé du produit, en totalité pour ce qui concerne l'entretien, et en très grande majorité pour ce qui concerne la fiabilité.

(89) L'ensemble des activités de soutien logistique intégré visant dans sa très grande majorité le produit final commercialisé, la Commission considère donc que les coûts liés à ces activités ne peuvent être éligibles aux aides au sens de l'encadrement R & D. Leur montant, soit 60 285 198 ESP (362 321 euros), doit donc être retiré du total des coûts éligibles notifiés par les autorités espagnoles.

(90) Au vu des considérations ci-dessus, le montant total des coûts éligibles doit donc être ramené à 9 590 857 185 ESP, soit 57 642 213 euros.

En ce qui concerne l'admissibilité des coûts éligibles relevant de la catégorie des frais généraux additionnels et autres frais d'exploitation

(91) La Commission note que les «coûts relatifs à la contribution au développement des programmes» tels que décrits dans la notification ne doivent pas être compris comme des frais généraux additionnels et autres frais d'exploitation au sens de l'annexe II, quatrième et cinquième tirets, de l'encadrement R & D.

(92) Ces coûts correspondent en réalité aux coûts de la participation du sous-traitant ITP à l'intégration des éléments qu'il produit aux moteurs complets. Une telle participation des sous-traitants aux coûts d'intégration de leurs éléments au système global en phase de recherche et développement est une pratique courante. Elle prend souvent la forme d'une collaboration sous forme de «risk partnership» dans laquelle le sous-traitant doit, en sus de l'acquittement d'un droit d'entrée dans le programme, prendre en charge une partie du développement et de l'industrialisation du moteur (généralement son sous-ensemble ainsi que l'intégration du sous-ensemble au système).

(93) Dans le cas d'espèce, cette participation vise des coûts tels que l'assistance fournie par ITP lors des essais d'intégration des sous-ensembles d'ITP aux moteurs entiers, que la Commission considère comme éligibles au sens de l'annexe II de l'encadrement R & D lorsqu'ils sont liés à des activités réalisées directement par la seule entreprise bénéficiaire des aides, ou même lorsque ces activités sont réalisés par des sous-traitants.

(94) La Commission estime que le fait que le secteur aéronautique prévoie des modes de collaboration particuliers entre entreprises, tels que le «risk partnership», ne saurait avoir d'impact sur la nature de coût éligible au sens de l'annexe II de l'encadrement R & D.

(95) La Commission considère donc que ses doutes quand à l'admissibilité des coûts éligibles relevant de la catégorie des frais généraux additionnels et autres frais d'exploitation peuvent être levés.

En ce qui concerne l'effet d'incitation du volet de l'aide concernant la recherche et le développement

(96) La Commission note en premier lieu que le risque technologique associé au projet est relativement limité, à tout le moins relativement au haut degré de risque technologique moyen dans le secteur de l'aéronautique. En particulier, l'analyse des informations fournies par les autorités espagnoles montre que les ingénieurs d'ITP ont pu bénéficier d'une assistance technique importante de la part de la société britannique Rolls-Royce, *leader* européen du domaine, elle-même engagée dans des projets de développement de moteurs de très haute technologie.

(97) Cependant, la Commission note que les autorités espagnoles ont transmis des données prouvant un important impact quantitatif de l'aide sur les activités de R & D de l'entreprise. En particulier, entre 1998 et 2000, c'est-à-dire entre la situation précédant le démarrage du projet et la situation au plus fort de sa réalisation, le montant annuel du chiffre d'affaires de l'entreprise consacré à la R & D est passé de 152 millions d'euros à 222 millions d'euros. En termes relatifs, ce montant rapporté au chiffre d'affaires total de l'entreprise est passé de 19 à 34 % durant la même période. De plus, entre 1998 et 2001, l'entreprise a recruté près de 50 techniciens et ingénieurs.

(98) La Commission note à ce titre qu'elle ne peut prendre en compte dans son analyse les données fournies par

Pratt & Whitney en la matière, car ces données concernent la société Rolls-Royce, et non la société bénéficiaire de l'aide.

(99) De la même façon, les données concernant les ventes et préventes de moteurs TRENT 500 fournies par Pratt & Whitney ne peuvent être prises en compte pour qualifier l'effet d'incitation. En effet, ces données ne distinguent pas les moteurs incorporant différents types de turbines de faible poussée, et donc en particulier n'indiquent pas si certaines de ces ventes incorporent la nouvelle turbine de forte poussée développée par ITP dans le projet faisant l'objet de la présente décision.

(100) De plus, la Commission note que l'aide a permis, comme mentionné ci-dessus, une coopération transfrontalière importante entre la société bénéficiaire et la société britannique Rolls-Royce, tout particulièrement pour ce qui concerne le moteur TRENT 500 de cette dernière entreprise, au développement duquel ITP s'est associée comme «risk partner».

(101) Enfin, la Commission note que la demande d'aide avait été effectuée par la société aux autorités locales avant le lancement du programme.

(102) Au vu des considérations ci-dessus, la Commission estime que, dans le cas d'espèce, et en particulier étant donné le secteur concerné, elle peut considérer que l'aide possède un effet d'incitation au sens du titre 6 de l'encadrement R & D.

Conclusion sur le volet de l'aide concernant la recherche et le développement

(103) Au vu des considérations ci-dessus, la Commission estime qu'une partie des activités notifiées par les autorités espagnoles peut faire l'objet d'aides compatibles avec les conditions de l'encadrement R & D. Cette partie correspond à des coûts éligibles d'un montant de 9 590 857 185 ESP, soit 57 642 213 euros, relatifs à des activités de développement préconcurrentielles au sens de l'annexe I de l'encadrement.

(104) L'intensité maximale admissible de l'aide est de 25 %, en application du point 5.5 de l'encadrement R & D, auxquels peut s'ajouter un bonus d'intensité de 5 points de pourcentage en application du point 5.10.2, deuxième alinéa, de l'encadrement R & D, le site de Zamudio étant localisé dans une zone éligible aux aides régionales au titre de l'article 87, paragraphe 3, point c), du traité.

(105) La Commission considère donc que les aides correspondant à ce volet de l'aide peuvent être autorisées en application de l'encadrement R & D, à condition que leur équivalent subvention brut ne dépasse pas 30 % de 57 642 213 euros, soit 17 292 664 euros. Les autorités espagnoles ont d'ailleurs marqué leur accord sur ce point.

(106) La Commission note à ce titre que l'équivalent subvention brut de l'aide devra être calculé en utilisant le taux de référence et d'actualisation publié par elle, auquel devront être additionnés 400 points de base, le prêt attribué par l'État ne faisant l'objet d'aucune sûreté ([14]). Pour le calcul de cet équivalent-subvention brut, les autorités espagnoles pourront se référer à l'annexe I des lignes directrices concernant les aides d'État à finalité régionale ([15]).

(107) Enfin, en ce qui concerne les allégations présentées par Sytemel, selon lesquelles la distorsion de concurrence provoquée par un éventuel soutien gouvernemental basque viendrait renforcer l'effet déjà négatif de la proximité géographique des sites sur la mobilité des chercheurs et collaborateurs, la Commission considère que l'augmentation de la mobilité entre chercheurs constitue plutôt un élément positif qui doit être promu au niveau de la Communauté.

B. **Aides à l'investissement**

En ce qui concerne la justification du projet du point de vue du développement régional

(108) Comme il a été indiqué dans la décision d'ouverture de la procédure formelle d'examen, la Commission a constaté que le projet d'aides à l'investissement ne s'inscrit pas dans le cadre d'un régime d'aides approuvé, et que, par conséquent, il y a lieu de considérer qu'il s'agit d'une aide *ad hoc*. Cela n'a pas été contesté par les autorités espagnoles. La Commission doit donc, conformément au point 2, deuxième alinéa, des lignes directrices concernant les aides à finalité régionale, vérifier que les avantages pour la région compensent les distorsions de concurrence que l'aide *ad hoc* peut entraîner. La Commission rappelle, par ailleurs, que le Pays basque est une région éligible en sa totalité aux aides régionales, conformément à l'article 87, paragraphe 3, point c), du traité, et que le plafond des aides régionales pour cette région est, selon la carte espagnole d'aides à finalité régionale, de 20 % ESN.

(109) À cet égard, la Commission note que cette aide, bien qu'elle soit accordée en dehors du cadre d'un régime d'aides préalablement approuvé par la Commission, s'inscrit dans le cadre du plan interinstitutionnel de pro-

([14]) Voir à ce sujet la communication de la Commission concernant la méthode de fixation des taux de référence et d'actualisation, et notamment son sixième alinéa, premier tiret (JO C 273 du 9.9.1997, p. 3).

([15]) JO C 74 du 10.3.1998, p. 9.

motion économique 2000-2004 et l'accord interinstitutionnel qui a été conclu pour la mise en place du plan entre le gouvernement basque et les «diputaciones» de Biscaye, Guipúzcoa et Alava, qui constituent, comme l'ont expliqué les autorités espagnoles, le cadre d'action pour l'ensemble des institutions basques en matière de promotion économique. Ce plan comporte un programme dans le cadre duquel ce projet a été retenu. La Commission a vérifié que les aides à octroyer dans ce programme font l'objet d'appels d'offres annuels et sont accordées après appel à manifestation et sélection selon des critères objectifs. Dans ces conditions, cette aide à l'investissement doit être considérée comme une aide isolée en faveur d'une société, mais accordée toutefois dans un contexte législatif global précis de promotion régionale.

(110) D'autre part, la Commission considère que cette aide à l'investissement peut contribuer effectivement au développement économique de la région. En effet, la Commission note que, conformément aux données transmises par les autorités espagnoles, le projet aura un impact significatif en termes de valeur ajoutée brute ainsi que de création d'emploi. En particulier, il est à souligner à cet égard le fait que ce projet comporte un taux de sous-traitance relativement élevé (30 % en 2002) dans ladite région.

(111) La Commission estime également que l'aide peut être considérée comme proportionnelle, compte tenu que son intensité est bien en dessous du plafond d'aide à finalité régionale applicable. La Commission rappelle également que le bénéficiaire de l'aide apporte plus de 25 % du financement du projet, que la demande d'aide a été présentée avant le début d'exécution du projet, et que l'aide est conditionnée au maintien des investissements pendant une durée minimale de cinq ans. Les conditions prévues aux points 4.2, premier et troisième alinéas, et 4.10 des lignes directrices concernant les aides à finalité régionale précitées sont, par conséquent, respectées. Par ailleurs, l'aide est également conditionnée à la création nette d'emploi par ITP ([16]).

(112) Enfin, en ce qui concerne les observations présentées par Sytemel dans le cadre de la présente procédure, la Commission estime que le but des aides à finalité régionale est justement de compenser les handicaps ou les retards de développement dont souffrent les régions concernées, et que l'ampleur de ces handicaps est déjà prise en compte au préalable par la Commission lors de l'établissement des cartes nationales des aides à finalité régionale. En ce qui concerne le présent projet d'aides, il est à noter, d'une part, que l'intensité de l'aide est bien inférieure à ce qui aurait été permis en application de la carte espagnole d'aides à finalité régionale, et, d'autre part, que les craintes évoquées par Sytemel en ce qui concerne les effets de ce projet sur l'activité des entreprises situées en France ne se sont pas avérées fondées dans la mesure où, comme indiqué par les autorités espagnoles, ITP a augmenté le nombre de commandes vers des entreprises françaises. La Commission estime donc que l'aide à l'investissement en faveur d'ITP n'altère pas les conditions des échanges dans une mesure contraire à l'intérêt commun.

(113) La Commission conclut donc sur ce point que les doutes qu'elle avait exprimés dans sa décision d'ouverture de la procédure formelle d'examen concernant la justification de ce projet du point de vue du développement régional ont été levés.

En ce qui concerne la justification de la rubrique «outillages» parmi les coûts éligibles du projet d'investissement

(114) La Commission note, au vu des explications fournies par les autorités espagnoles, que la rubrique «outillages» prévue par ce projet correspond à des éléments accessoires au processus de production, qui ont été conçus pour les machines à installer sur le site de Zamudio. Les autorités espagnoles ont, par ailleurs, précisé que ces éléments font partie de l'actif immobilisé de l'entreprise, et sont repris à ce titre dans son bilan. Ces éléments peuvent donc être considérés comme rentrant dans la catégorie «équipements» prévue au point 4.5 des lignes directrices concernant les aides d'État à finalité régionale précitées.

(115) La Commission conclut donc sur ce point que les doutes qu'elle avait exprimés dans sa décision d'ouverture de la procédure formelle d'examen concernant la justification de la rubrique «outillages» parmi les coûts éligibles du projet d'investissement ont été levés.

Conclusion sur le volet de l'aide concernant le projet d'investissement

(116) Au vu des considérations qui précèdent, la Commission estime que le projet d'investissement est conforme aux lignes directrices concernant les aides à finalité régionale précitées.

C. **Concernant la question soulevée lors de l'extension de la procédure**

(117) La Commission note que les autorités espagnoles ont apporté la preuve du remboursement total des aides illégales et incompatibles mises en cause lors de l'extension de la procédure depuis la date de cette extension.

([16]) ITP prévoit la création de 272 emplois nouveaux entre 2000 et 2003; voir décision du 20 juin 2001.

(118) Ce remboursement comprend le paiement d'intérêts calculés de façon composée et selon les taux prévus par la Commission, comme cela est préconisé par la communication de la Commission sur les taux d'intérêt applicables en cas de récupération d'aides illégales ([17]).

(119) La Commission considère donc que l'extension de la procédure n'a plus d'objet.

9. **CONCLUSION**

(120) Compte tenu de ce qui précède, la Commission conclut que l'aide à l'investissement envisagé par le gouvernement basque peut être octroyée sans conditions. L'aide à la recherche et au développement envisagée par le gouvernement basque peut être octroyée pour autant qu'elle satisfasse à certaines conditions,

A ARRÊTÉ LA PRÉSENTE DÉCISION:

Article premier

L'aide d'État que l'Espagne a envisagé de mettre en œuvre en faveur de l'entreprise Industria de Turbo Propulsores SA (ITP), consistant en une subvention d'un montant de 7 030 000 euros, est compatible avec le marché commun au titre de l'article 87, paragraphe 3, point c), du traité CE.

Partant, la mise en œuvre de cette aide est autorisée.

Article 2

L'aide d'État que l'Espagne a envisagé de mettre en œuvre en faveur de l'entreprise ITP, consistant en un prêt à taux zéro d'un montant total de 24 040 000 euros, est compatible avec le marché commun au titre de l'article 87, paragraphe 3, point c), du traité CE, pour autant qu'elle satisfasse aux conditions prévues à l'article 3.

Article 3

L'équivalent-subvention brut de l'aide, qui est calculé en utilisant le taux de référence et d'actualisation publié par la Commission, additionné de 400 points de base, ne dépasse pas 17 292 664 euros.

Article 4

L'Espagne informe la Commission dans les deux mois suivant la réception de la présente décision des mesures qu'il a prises pour se conformer à l'article 3 ci-dessus.

Article 5

Le Royaume d'Espagne est destinataire de la présente décision.

Fait à Bruxelles, le 21 octobre 2003.

Par la Commission

Mario MONTI

Membre de la Commission

([17]) JO C 110 du 8.5.2003, p. 21.