DECISÃO DA COMISSÃO

de 21 de Outubro de 2003

relativa aos auxílios à investigação e desenvolvimento nas instalações de Zamudio (País Basco) que a Espanha tenciona conceder a favor da empresa «Industria de Turbo Propulsores, SA» (ITP)

[notificada com o número C(2003) 3525]

(Apenas faz fé o texto em língua espanhola)

(Texto relevante para efeitos do EEE)

(2004/170/CE)

A COMISSÃO DAS COMUNIDADES EUROPEIAS,

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

Tendo em conta o Regulamento (CE) n.º 659/1999 do Conselho, de 22 de Março de 1999, que estabelece as regras de execução do artigo 93.º do Tratado CE [1] e, nomeadamente, o seu artigo 7.º,

Após ter notificado as partes interessadas a apresentarem as suas observações em conformidade com os referidos artigos [2] [3], e tendo em conta as referidas observações,

Considerando o seguinte:

1. **PROCEDIMENTO**

(1) Mediante carta de 15 de Dezembro de 2000, registada em 18 de Dezembro de 2000, as autoridades espanholas notificaram, nos termos do n.º 3 do artigo 88.º do Tratado, o projecto de auxílios à investigação e desenvolvimento para as instalações de Zamudio (País Basco). Por carta de 17 de Abril de 2001, registada em 19 de Abril de 2001, transmitiram informações complementares.

(2) Por carta de 20 de Junho de 2001, a Comissão informou a Espanha da sua decisão de dar início ao procedimento previsto no n.º 2 do artigo 88.º do Tratado relativamente a esse auxílio.

(3) A decisão da Comissão de dar início a um procedimento foi publicada no *Jornal Oficial das Comunidades Europeias* [4]. A Comissão convidou os terceiros interessados a apresentarem as suas observações sobre o auxílio.

(4) Por carta de 21 de Agosto de 2001, registada em 24 de Agosto de 2001, as autoridades espanholas transmitiram à Comissão as suas observações.

(5) Mediante comunicação por escrito de 17 de Outubro de 2001, registada em 18 de Outubro de 2001, o sindicato de fabricantes de turbinas e materiais energéticos pesados (Sytemel) transmitiu à Comissão observações sobre o auxílio em causa.

(6) Por comunicação por escrito de 29 de Outubro de 2001, registada em 30 de Outubro de 2001, a empresa «Pratt & Whitney» transmitiu à Comissão observações sobre o auxílio.

(7) Mediante comunicação por escrito de 15 de Novembro de 2001, a Comissão transmitiu às autoridades espanholas uma cópia das observações apresentadas pelo Sytemel e pela Pratt & Whitney.

(8) Por comunicação por escrito de 27 de Novembro de 2001, registada em 28 de Novembro de 2001, as autoridades espanholas solicitaram à Comissão uma tradução espanhola das referidas observações. A Comissão acedeu a este pedido mediante comunicação por escrito de 21 de Dezembro de 2001.

(9) Por comunicação por escrito de 28 de Janeiro de 2002, as autoridades espanholas transmitiram à Comissão os seus comentários sobre as observações apresentadas pelo Sytemel e pela Pratt & Whitney.

(10) Por carta de 13 de Dezembro de 2002, a Comissão solicitou às autoridades espanholas informações complementares. As autoridades espanholas transmitiram estas informações pelas cartas de 16 de Janeiro de 2003, registada em 20 de Janeiro de 2003, de 27 de Janeiro de 2003, registada em 29 de Janeiro de 2003, e de 5 de Fevereiro de 2003, registada em 6 de Fevereiro de 2003.

(11) Por carta de 23 de Abril de 2003, a Comissão informou a Espanha da sua decisão de alargar o procedimento previsto no n.º 2 do artigo 88.º do Tratado relativamente ao projecto de auxílio.

---

[1] JO L 83 de 27.3.1999, p. 1.
[2] JO C 274 de 29.9.2001, p. 2.
[3] JO C 147 de 24.6.2003, p. 6.
[4] Ver nota de pé-de-página 2.

(12) Por carta de 16 de Junho de 2003, registada em 16 de Junho de 2003, as autoridades espanholas transmitiram à Comissão as suas observações sobre o alargamento do procedimento.

(13) A decisão da Comissão de alargar o procedimento anteriormente iniciado foi publicada no *Jornal Oficial da União Europeia* ([5]). A Comissão convidou os terceiros interessados a apresentarem as suas observações.

(14) Por carta de 24 de Junho de 2003, registada pela Comissão em 26 de Junho de 2003, as autoridades espanholas transmitiram à Comissão as observações formuladas pelo beneficiário dos auxílios.

2. **DESCRIÇÃO**

(15) Trata-se de um projecto de auxílio do Governo basco à empresa «Industria de Turbo Propulsores, SA» (ITP).

(16) A ITP é uma empresa especializada na concepção, desenvolvimento, fabrico e manutenção de turbinas de gás. É propriedade a 46,7 % da Rolls-Royce e a 53,3 % do consórcio Turbo 2000, que é detido por seu turno a 50 % pela SENER e pela SEPI. O número de efectivos e o volume de negócios da ITP excedem os limiares estabelecidos no anexo I do Regulamento (CE) n.º 70/2001 da Comissão, de 12 de Janeiro de 2001, relativo à aplicação dos artigos 87.º e 88.º do Tratado CE aos auxílios estatais a favor das pequenas e médias empresas ([6]), pelo que não é possível considerá-la uma PME.

(17) O auxílio visa a prossecução dos seguintes objectivos:

— um projecto de investigação e desenvolvimento (I & D) nas instalações de Zamudio (País Basco), associado ao desenvolvimento de dois novos tipos de turbinas de baixa pressão,

— um projecto de investimento material para as instalações de Zamudio, que aumentaria as capacidades de produção da ITP, por forma a permitir-lhe transformar-se no principal fornecedor de turbinas de baixa pressão da Rolls-Royce para os modelos de motores em serviço.

(18) A entidade administrativa responsável pela concessão do auxílio é o Governo basco (administração regional).

A. **O projecto de I&D**

(19) O projecto de I & D tem por objecto o desenvolvimento de duas novas turbinas de baixa pressão, de impulso forte e fraco, respectivamente:

— a turbina de impulso forte destina-se a ser integrada no reactor Trent 500 da empresa Rolls-Royce, que propulsa os Airbus A340-500 e A340-600.

O projecto abrangido pelo auxílio engloba todo o ciclo de desenvolvimento da turbina. É composto por quatro fases: preparação do projecto, desenho preliminar, desenho conceptual e realização conceptual. Esta última fase subdivide-se, por seu turno, noutras sete etapas: desenho detalhado, ensaios de componentes, ensaios de motor, ensaios de validação aerodinâmica, fabrico de protótipos, certificação e actividades de pós-certificação;

— A turbina de impulso fraco destina-se a ser integrada no reactor AS900 da empresa *Alhied Signal Aero Engines* ([7]), que propulsa o Bombardeiro Continental e o avião a jacto regional 146 RJX de BAE Systems.

O projecto visado pelo auxílio engloba sete actividades principais: actividades gerais, concepção da turbina de baixa pressão, apoio ao fabrico, fabrico de componentes de desenvolvimento, fabrico de equipamento, ensaios de componentes, melhoria dos parâmetros aeromecânicos da turbina. O programa compreende, além disso, três outras actividades: apoio logístico integrado, actividades de definição de compressores axiais e actividades relacionadas com o estudo do comportamento externo do motor.

(20) Segundo as autoridades espanholas, todas as actividades abrangidas pelos auxílios constituem «actividades de desenvolvimento pré-concorrenciais» para efeitos do anexo I do enquadramento comunitário dos auxílios estatais à investigação e desenvolvimento ([8]) (em seguida denominado «enquadramento»).

(21) A duração do projecto é de quatro anos, a saber, de 1999 a 2002.

(22) O Governo basco concede o auxílio sob a forma de empréstimo sem juros num montante global de 4 000 milhões de pesetas espanholas («pesetas») (equivalente a 24,04 milhões de euros) em relação a um montante total de custos elegíveis de 10 422 milhões de pesetas (62,64 milhões de euros). A forma de concessão e reembolso do empréstimo é apresentada, de forma sucinta, no quadro seguinte.

(em milhões de pesetas)

Ano	Custos	Financiamento	Amortização
1999	1 935	0	
2000	4 064	2 000	
2001	2 762	1 000	
2002	1 661	1 000	

([5]) Ver nota de pé-de-página 3.
([6]) JO L 10 de 13.1.2001, p. 33.
([7]) Esta empresa foi recentemente objecto de uma fusão com o grupo Honeywell.
([8]) JO C 45 de 17.2.1996, p. 5.

(em milhões de pesetas)

Ano	Custos	Financiamento	Amortização
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. **Projecto de investimento**

(23) De acordo com as informações transmitidas pelas autoridades espanholas, o presente projecto não se insere no âmbito de qualquer regime de auxílio regional em vigor, previamente autorizado pela Comissão. Trata-se de um auxílio *ad hoc* com finalidade regional.

(24) O projecto deverá permitir assegurar a competitividade das instalações de Zamudio num mercado de alta tecnologia em que os custos indirectos são elevados. A ITP prevê fabricar nas instalações de Zamudio diversas componentes para os seguintes modelos de motores: EJ-200, Trent 700 e 800, Allison 601 K, Atar 9K50 Plus, BR715, TF50 A, LM 2500, F414, M138(FLA), MTR390 (helicóptero de ataque), Trent 900, Trent Industrial, Trent 500 e AS900.

(25) As autoridades espanholas consideram que este projecto produzirá efeitos positivos a nível da economia basca no seu conjunto, tais como a diversificação industrial, a dinamização económica, a criação de emprego e de valor acrescentado, o acesso a tecnologias avançadas e a integração das mesmas no tecido tecnológico e industrial, a formação de recursos humanos, bem como um efeito multiplicador sobre o sector industrial na sua globalidade. De igual forma, referem nomeadamente a criação de cerca de 1 000 empregos indirectos no País Basco, bem como uma taxa de externalização susceptível de alcançar 30 % em 2002.

(26) A duração do projecto é de três anos (2000-2002).

(27) O montante total do investimento cifra-se em 8 852 milhões de pesetas (53,2 milhões de euros), repartidos da seguinte forma:

(em milhões de pesetas)

	Anos			
	2000	2001	2002	Total
Edifícios	1 070	880		1 950
Equipamento	275	467	320	1 062
Maquinaria	1 420	1 500	2 920	5 840
Total	2 765	2 847	3 240	8 852

Com base numa taxa de referência e de actualização de 5,7 %, o montante total do investimento, actualizado em 31 de Dezembro de 2000, é de 8 358 milhões de pesetas (50,23 milhões de euros).

(28) O auxílio previsto consiste numa subvenção não reembolsável. Segundo as autoridades espanholas, o auxílio está subordinado à criação líquida de emprego pela empresa ITP ([9]), bem como à manutenção dos investimentos durante um período mínimo de cinco anos. O montante total da subvenção é de 1 170 milhões de pesetas (7,03 milhões de euros), a desembolsar de acordo com o calendário seguinte:

(em milhões de pesetas)

Ano	2000	2001	2002	Total
Subvenção	343	369	458	1 170

Com base numa taxa de referência e de actualização de 5,7 %, bem como numa taxa de imposto de 32,5 %, tal traduz-se num montante total, actualizado em 31 de Dezembro de 2000, de 1 102 milhões de pesetas, o que representa uma intensidade de 13,18 % ESB (equivalente-subvenção bruto) e de 9,80 % ESL (equivalente-subvenção líquido).

C. **Observações gerais**

(29) Além disso, em resposta a uma pergunta da Comissão, as autoridades espanholas referiram que a empresa beneficiária havia obtido, em 27 de Janeiro de 1998, um auxílio ao investimento sob a forma de crédito fiscal num montante de 737 272 004 pesetas (4 431 094 euros). O projecto de investimento, que abrangia o período 1997-2001, incidia sobre os custos seguintes: imóveis (1 150 milhões de pesetas), máquinas (5 400 milhões de pesetas), instalações técnicas (600 000 milhões de pesetas), outras instalações (173 000 milhões de pesetas) e elementos informáticos (675 000 milhões de pesetas), ou seja, 7 998 milhões de pesetas no total. O auxílio, com uma intensidade de 9,22 %, foi conce-

([9]) Neste contexto, a ITP prevê a criação de 272 novos postos de trabalho entre 2000 e 2003.

dido pela Diputación Foral de Vizcaya ao abrigo da Norma Foral n.º 7/1996, de 26 de Dezembro de 1996. Ora, a Comissão, mediante a Decisão 2003/27/CE, de 11 de Julho de 2001, relativa ao regime de auxílios estatais executados por Espanha a favor das empresas de Vizcaya em forma de crédito fiscal de 45 % dos investimentos ([10]), declarou que os auxílios previstos nessa norma foral (crédito fiscal de 45 % dos investimentos a favor das empresas de Vizcaya) eram ilegais e incompatíveis com o mercado comum, tendo solicitado a sua recuperação.

(30) As autoridades espanholas assinalaram, por carta de 5 de Fevereiro de 2003, registada no dia 6 desse mesmo mês e ano, que não havia sido efectuada a recuperação deste auxílio a favor da empresa ITP.

3. DESCRIÇÃO DAS RAZÕES NA ORIGEM DO PROCEDIMENTO

(31) Na sua decisão de 20 de Junho de 2001, a Comissão emitiu uma série de dúvidas quanto aos seguintes aspectos do auxílio em consideração:

— a natureza de actividades de desenvolvimento pré-concorrenciais de alguns trabalhos de investigação e desenvolvimento. No que se refere ao projecto de turbina de baixa pressão de impulso forte, estas dúvidas prendem-se nomeadamente com as actividades de ensaios de motor, de certificação e de pós-certificação. No que diz respeito ao projecto de turbina de baixa pressão de impulso fraco, estas dúvidas incidem sobre as actividades de apoio ao fabrico, de fabrico de equipamento e de suporte logístico integrado,

— admissibilidade dos custos elegíveis referentes à investigação e desenvolvimento, correspondentes à categoria de despesas gerais adicionais e outros custos de exploração,

— o efeito de incentivo do vector do auxílio correspondente à investigação e ao desenvolvimento,

— a justificação deste projecto do ponto de vista do desenvolvimento regional, dado tratar-se de um auxílio *ad hoc*,

— a justificação da inserção da rúbrica «equipamento» entre os custos elegíveis do projecto de investimento.

4. DESCRIÇÃO DAS RAZÕES NA ORIGEM DO ALARGAMENTO DO PROCEDIMENTO

(32) A Comissão considerou que o facto assinalado no considerando 29, que lhe foi comunicado após a decisão de 20 de Junho de 2001, constituía um facto novo, dado desconhecer este facto aquando da adopção da referida decisão.

(33) A Comissão considerou que esta informação era determinante para poder pronunciar-se sobre todas as outras questões anteriormente referidas.

(34) Com efeito, de acordo com a jurisprudência do Tribunal de Justiça das Comunidades Europeias, nomeadamente o seu acórdão de 15 de Maio de 1997 proferido no âmbito do processo C-355/95 P (Têxtilwerke Deggendorf GmbH/Comissão e República Federal de Alemanha) ([11]), o facto da empresa beneficiária não ter reembolsado um auxílio ilegal e incompatível anterior pode afectar a compatibilidade do novo auxílio, devido ao efeito cumulado dos auxílios em causa.

(35) Dado que as autoridades espanholas notificaram a Comissão que o beneficiário dos auxílios previstos no âmbito do presente projecto não havia reembolsado o auxílio num montante de 737 272 004 pesetas concedido pela Diputácion Foral de Vizcaya sob a forma de crédito fiscal, auxílio esse que havia sido declarado ilegal e incompatível mediante a Decisão 2003/27/CE, a Comissão manifestou dúvidas quanto à compatibilidade dos novos auxílios à investigação e ao desenvolvimento, bem como ao investimento.

(36) À luz destas dúvidas, a Comissão alargou o procedimento a fim de examinar esta questão, a qual não havia sido abordada na decisão de 20 de Junho de 2001.

5. OBSERVAÇÕES DAS AUTORIDADES ESPANHOLAS

No que diz respeito à natureza de actividades de desenvolvimento pré-concorrenciais de alguns trabalhos de investigação e desenvolvimento

(37) No que se refere ao projecto de turbina de impulso forte, a Comissão não excluiu a possibilidade de as actividades de ensaios de motor e as actividades de certificação e pós-certificação serem susceptíveis de afectar produtos comercializáveis, podendo assim não ser actividades de desenvolvimento pré-concorrenciais. As autoridades espanholas recordam, a este respeito, que os ensaios de motor para o projecto em causa prevêem as seguintes provas: extensometria, medição das temperaturas do metal, medição das temperaturas do ar, pinturas térmicas, provas de eficácia, provas de ciclos, provas de tipo e provas de «fan blade off». Ora, somente estas últimas duas constituem provas de certificação. Segundo as autoridades espanholas, estas seriam, além disso, elementos-chave atendendo ao objectivo de desenvolver a capacidade do departamento de I & D da ITP para desenhar módulos completos. A prova «fan blade off» não é previamente realizada na fase de desenvolvimento, devido aos seus elevados custos. Constituiria assim a primeira oportunidade (não destituída de risco) de calibrar

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

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

instrumentos de cálculo não linear desenvolvidos para este caso específico. As outras actividades inserir-se-iam no desenvolvimento e constituiriam a primeira comprovação e a primeira calibração dos instrumentos de concepção desenvolvidos pela ITP. Por outro lado, as autoridades espanholas consideram que não é possível explorar comercialmente os elementos utilizados durante os ensaios, devido ao envelhecimento acumulado na prova de resistência (prova de tipo), bem como ao carácter destrutivo do ensaio «fan blade off». Em todo o caso, as autoridades espanholas referem que esta questão pode ser controlada pelo comité de seguimento previsto pelo referido programa.

(38) No diz respeito às actividades de certificação e pós-certificação do projecto de turbina de impulso forte, estas actividades referir-se-iam à análise de dados e da documentação de provas anteriores, as quais não devem ser confundidas com uma actividade editorial destinada a cumprir as condições estabelecidas pela autoridade de certificação. As autoridades espanholas consideram que o processo de certificação impõe exigências técnicas que, no caso em apreço, são de uma dificuldade superior à exigida pelo cliente. Estas exigências impor-se-iam desde a origem da concepção, sendo determinantes para a mesma. Segundo as autoridades espanholas, não é assim possível considerá-las uma simples condição administrativa sem valor de inovação. Em todo o caso, as autoridades espanholas chamam a atenção da Comissão para o facto da participação da ITP nesta actividade ser um excelente processo de aprendizagem para a empresa, de que poderá tirar partido para realizar outros projectos concorrenciais num futuro próximo. Com efeito, estas actividades formam parte do desenvolvimento de um novo âmbito de actividade para a empresa, concretizado mediante a criação de um gabinete de aeronavegabilidade, bem como através do pedido formulado à JAA (Joint Aviation Authority) de certificação DOA (Design Organisation Approval).

(39) No que se refere ao projecto de turbina de impulso fraco, as dúvidas da Comissão prendem-se com as actividades de apoio ao fabrico, as actividades de fabrico de equipamento e as de apoio logístico integrado. No que diz respeito às actividades de fabrico de equipamento, as autoridades espanholas recordam que o primeiro objectivo do projecto consiste em obter um motor sensivelmente mais barato que qualquer outra opção actual, o que exigiu a alteração dos critérios aerodinâmicos, dos critérios mecânicos, das condições de qualificação, etc. As actividades correspondentes a esta tarefa constituem a contribuição dos departamentos de engenharia e de engenharia de produção para o reexame dos conceitos de concepção e fabrico. Estas actividades implicam nomeadamente um alto grau de inovação no que se refere aos métodos de concepção e fabrico, bem como reflexões técnicas de elevado nível, respeitantes às condições de qualidade e capacidade do processo.

(40) Quanto às actividades de fabrico de equipamento, a Comissão considerou que não podia ser excluída a possibilidade de pelo menos uma parte desse equipamento ser susceptível de ser utilizado para fabricar motores em série. Neste contexto, as autoridades espanholas reconhecem que é certo que um dos critérios habituais num programa de desenvolvimento consiste em recuperar o maior equipamento possível para o programa de produção. Não obstante, de acordo com as autoridades espanholas, no caso em apreço a orientação é diferente, dado que o projecto se baseia em custos de aquisição extremamente reduzidos, o que introduz riscos enormes no que diz respeito à possibilidade posterior de fabrico. Por outro lado, o prazo de comercialização é reduzido no intuito de ser possível captar os três clientes potenciais antes de outros projectos concorrentes. Por último, a redução dos custos, imposta desde o princípio, exigiu a introdução de conceitos inabituais neste tipo de pequenos motores como, por exemplo, a redução do número de hélices, o que requer uma verificação numa fase muito precoce do projecto. Por conseguinte, teria sido necessário definir o equipamento numa fase muito precoce, mesmo antes de haverem sido demonstrados os conceitos. Por outro lado, as autoridades espanholas indicaram que, devido aos compromissos em matéria de política regional, os elementos fundidos, que eram elaborados nos Estados Unidos, serão transferidos para Vizcaya, o que implica que a ITP deverá, em todo o caso, suportar o custo de um novo conjunto de equipamento.

(41) No atinente às actividades de apoio logístico integrado do projecto AS900, a Comissão entendeu que estas actividades correspondiam a versões comercializáveis, em que não eram introduzidas quaisquer inovações, alterações ou melhorias, pelo que não se inseririam na fase de desenvolvimento pré-concorrencial. A este respeito, as autoridades espanholas explicam que estas actividades se referem aos seguintes aspectos: a) ilustração de manuais técnicos; b) redacção de manuais técnicos; e c) fiabilidade, manutenção, etc. Estas últimas actividades, apesar de serem realizadas pelo grupo de apoio logístico, são actividades de concepção-desenvolvimento, realizadas paralelamente ao desenvolvimento da turbina, que condicionam a própria concepção do produto. Constituem assim actividades de desenvolvimento pré-concorrenciais. Quanto às actividades a) e b), as autoridades espanholas entendem que a opinião da Comissão a este respeito poderia ser válida se a ITP desenvolvesse habitualmente este tipo de actividades. Não obstante, no caso em consideração, trata-se de uma nova actividade para a empresa, que introduz uma inovação no desenvolvimento dos seus métodos, o que implica o desenvolvimento de equipamento inerente à implantação de um novo serviço. Em especial, tal inclui o desenvolvimento de sistemas e equipamento de produção, bem como de ilustrações de publicações técnicas, que devem ser realizadas de maneira compatível com as utilizadas para o avião no seu conjunto, e ainda incorporar os últimos avanços tecnológicos disponíveis. Deste modo, uma parte não negligenciável do trabalho consiste no desenvolvimento de protótipos sucessivos, bem como da versão final dos sistemas de elaboração de publicações técnicas, o que se insere na fase de desenvolvimento pré-concorrencial, na opinião das autoridades espanholas.

No que se refere à admissibilidade dos custos elegíveis correspondentes à categoria de despesas gerais adicionais e outros custos de exploração

(42) As autoridades espanholas entendem que as dúvidas da Comissão se referem aos custos correspondentes à «contribuição para o desenvolvimento do programa». Neste contexto, as autoridades espanholas indicam não compreender porque motivo a Comissão classificou estes custos como despesas gerais adicionais dado que, na sua opinião, se trata na realidade de custos directamente associados à actividade de investigação. As autoridades espanholas destacam que a ITP não é o fabricante original do motor (FOM), pelo que não poderia, mesmo se assim o desejasse, assumir a responsabilidade pelos motores no seu conjunto e, nomeadamente, pelos trabalhos de integração das suas turbinas nesses motores. Consequentemente, os trabalhos de integração da turbina no motor e, em especial, os ensaios correspondentes à turbina, devem ser efectuados sob a responsabilidade do FOM, com a participação da ITP. Além disso, as autoridades espanholas realçam que a intensidade do auxílio para estes custos elegíveis é de 8 % e que o adiantamento reembolsável solicitado para estes custos corresponde a 30 % do montante total dos adiantamentos reembolsáveis solicitados para o projecto no seu conjunto, o que se coaduna com as condições referentes aos custos de activos incorpóreos de transferência de tecnologias associadas a projectos de investimento.

No que se refere ao efeito de incentivo do vector do auxílio relativo à investigação e ao desenvolvimento

(43) As autoridades espanholas recordam que a ITP desenvolve a sua actividade em dois domínios: manutenção de motores e desenvolvimento e produção de componentes de motores. Aquando da apresentação do pedido de auxílio, a ITP especializava-se sobretudo em componentes estáticas, que se caracterizam por uma simplicidade e um nível de integração menores. A infra-estrutura de produção encontrava-se assim adaptada ao fabrico deste tipo de peças. Após ter analisado a sua posição neste mercado, a ITP decidiu mudar de estratégia para se converter num fornecedor de módulos completos. Esta decisão acarreta um risco evidente, não só devido ao volume de investimentos necessários, mas também devido à obrigação de penetrar em dois sectores diferentes (turbinas de baixa pressão de impulso forte e fraco), com dois sócios distintos (Rolls Royce e Allied Signal). As autoridades espanholas recordam também que os contactos entre a empresa e as autoridades bascas remontam a Agosto de 1998 e que a disponibilidade do Governo basco no sentido de apoiar o projecto influenciou as decisões tomadas pela ITP.

(44) Além disso, as autoridades espanholas apontam para a existência de três outros factores que tornavam esta mudança de estratégia especialmente arriscada: por um lado, o risco associado à obrigação de investir uma proporção muito importante das receitas geradas ([12]); por outro lado, o facto de, na ausência dos auxílios, o fabrico de peças para o projecto Trent 500 se realizar nas instalações actuais da Rolls-Royce em Derby e não nas instalações de Zamudio, bem como o facto do programa AS900 concorrer com a gama de motores da Rolls Royce North America (anteriormente Allison), o que logicamente provocava certas reticências por parte dos accionistas em relação à assunção de riscos no âmbito de um projecto concorrente.

(45) As autoridades espanholas transmitem, em seguida, alguns indicadores que, na sua opinião, demonstram a existência do efeito de incentivo. Deste modo, a ITP registou um crescimento significativo durante o período 1997-1999, quando definiu a sua estratégia de participação nas turbinas de baixa pressão. Este crescimento, em torno de 0,60 %, foi semelhante ao da empresa norte-americana General Electric. Por outro lado, a ITP representava apenas 1,46 % do volume de negócios do subsector dos motores e 0,25 % do sector aerospacial europeu, enquanto a sua participação no quinto programa-quadro é da ordem de 6 % para o subsector dos motores e de 1,80 % para o sector aerospacial, ou seja, 4,1 vezes mais do que a taxa de participação que deveria normalmente corresponder-lhe em função do seu volume de negócios.

(46) No que se refere à evolução das despesas de I & D em termos de proporção do volume de negócios, estas aumentaram de forma significativa desde 1999 (primeiro ano do projecto), como demonstrado pelo quadro subsequente.

(em milhões de pesetas)

	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000
Volume de negócios	14 108	14 145	16 051	14 702	19 263	25 333	31 493	36 952
Investigação e desenvolvimento	238	914	1 850	3 705	4 373	4 750	8 061	12 438
I&D/volume de negócios	0,02	0,06	0,12	0,25	0,23	0,19	0,26	0,34

([12]) As receitas geradas em 1997 e 1998 (anos anteriores ao projecto) cifraram-se em 4 534 milhões de pesetas e 6 566 milhões de pesetas, respectivamente, enquanto o montante dos investimentos necessários é de 1 935 milhões de pesetas em 1999 e de 6 829 milhões de pesetas em 2000, ou seja, de 19 274 milhões de pesetas para os quatro anos de duração do projecto.

Por outro lado, o emprego aumentou de forma significativa, dado que a empresa contratou 300 técnicos após 12 anos de actividade.

(47) Quanto à avaliação do risco tecnológico do projecto, segundo as autoridades espanholas, é necessário ter em conta que é habitual que os FOM publiquem informações incompletas que ocultam eventuais atrasos ou problemas de desenvolvimento no intuito de preservar a sua imagem, o que poderia levar a Comissão a crer que este projecto não apresentava quaisquer riscos.

(48) No que respeita aos entraves tecnológicos que devem ser superados no âmbito deste projecto, as autoridades espanholas remetem para as informações já transmitidas na sua carta de 17 de Abril de 2001. Não se pode, na sua opinião, minimizar o valor dos objectivos tecnológicos do projecto, dado que uma boa parte dos mesmos continua por alcançar. No que se refere ao motor Trent 500, observam que a certificação realizada em Dezembro de 2000 se prende com uma versão básica do motor, que incorpora tecnologia de alta carga. Consequentemente, foi desenvolvido uma nova versão do motor, que integra uma eficácia melhorada de 1 %, estando actualmente a decorrer os trabalhos relativos a uma versão com uma eficácia melhorada de 2 %. Quanto ao motor AS900, a sua certificação registou um atraso de um ano devido a problemas técnicos.

(49) Por último, as autoridades espanholas observam que os FOM levantam frequentemente obstáculos à cessão de tecnologia a empresas que subcontratam, atendendo ao grau de risco que estas últimas podem introduzir no programa. Tal limita, na prática, o número de empresas que podem beneficiar do processo de subcontratação de módulos de turbinas de baixa pressão ou participar em programas de risco partilhado. Por conseguinte, é difícil que qualquer outra empresa em Espanha disponha dos conhecimentos prévios suficientes para penetrar neste sector. Consequentemente, é difícil imaginar que outras empresas em Espanha ou na Europa sejam susceptíveis de beneficiar de auxílios semelhantes. Além disso, as autoridades espanholas recordam que é habitual que o sector aeronáutico beneficie de auxílios públicos. Ora, na sua opinião, a intensidade do auxílio para o projecto é inferior aos níveis médios dos auxílios concedidos na Europa e nos Estados Unidos.

No que se refere à justificação do projecto do ponto de vista do desenvolvimento regional

(50) As autoridades espanholas assinalam, em primeiro lugar, que, muito embora seja certo que o presente projecto não se insere no âmbito de um regime de auxílios autorizado pela Comissão, tal não pressupõe a inexistência de um mecanismo global de investigação, análise e avaliação dos projectos. Com efeito, este projecto constitui um programa estratégico que foi avaliado pelo Governo basco no quadro do plano interinstitucional de promoção económica 2000-2004, bem como do acordo interinstitucional celebrado para a implementação do plano entre o Governo basco e as Diputaciones de Vizcaya, Guipúzcoa e Álava. Este plano constitui o quadro de referência para o conjunto das instituições bascas em matéria de promoção económica. As autoridades espanholas explicam que optaram, nessa fase, por não notificar a Comissão deste plano enquanto tal, decidindo proceder a notificações individuais numa base casuística.

(51) No que se refere aos efeitos deste projecto a nível do desenvolvimento regional, as autoridades espanholas explicam que a indústria da região se concentrou tradicionalmente em sectores como a indústria mineira, a siderurgia, a construção naval e os bens de equipamento. As crises sucessivas que tiveram repercussões nestes sectores afectaram profundamente a região, o que conduziu a uma política industrial tendente a favorecer uma transformação estrutural. Deste modo, o plano de promoção económica 2000-2004 propõe um modelo de competitividade orientado para a criação de empresas na região com um potencial de procura mais exigente para servir de força motriz do desenvolvimento, promover a actividade económica de sectores considerados estratégicos e prioritários, desenvolver a capacidade de inovação nas empresas e favorecer a internacionalização das empresas da região. Trata-se de uma política que não se caracteriza por uma orientação sectorial, mas pelo objectivo de desenvolvimento regional. O acordo interinstitucional prevê a possibilidade de apoiar projectos específicos que se enquadrem no âmbito destes objectivos em função de critérios quantitativos e qualitativos a fim de medir o seu contributo potencial a favor do desenvolvimento regional, independentemente do sector em causa. As autoridades espanholas consideram que o projecto apresentado pela ITP responde perfeitamente a estes objectivos.

(52) Por outro lado, as autoridades espanholas consideram que o projecto apresentado pela ITP pode ter importantes repercussões a nível do desenvolvimento da região. Segundo as autoridades espanholas, que se baseiam num modelo matemático desenvolvido pela Universidade de Deusto (Faculdade de Ciências Económicas e Empresariais) em função de matrizes de *input-output*, o projecto pode produzir um impacto económico num montante total de 101 792 milhões de pesetas em relação a um nível de actividade de 39 096 milhões de pesetas. Em termos de valor acrescentado bruto, o efeito será de 52 100 milhões de pesetas para um valor acrescentado bruto de actividade de 28 400 milhões de pesetas e uma actividade adicional de 16 821 milhões de pesetas. No que se refere ao emprego, o efeito global traduzir-se-á em 5 239 postos de trabalho no total para um conjunto de efectivos de 1 424 trabalhadores na empresa.

(53) Por último, o presente projecto implicará, segundo as autoridades espanholas, um volume de investimentos a

externalizar na região de 1 450 milhões de pesetas, bem como uma percentagem de externalização em torno de 30 %. Prevê-se igualmente um aumento de 40 % no número de fornecedores locais. As autoridades espanholas indicam também que este projecto contribuirá para consolidar um grupo industrial orientado para produtos de alto valor acrescentado e de forte componente tecnológica, desenvolver a competitividade das empresas que operam no quadro da subcontratação aeronáutica e intensificar a investigação no sector aeronáutico no País Basco. Além disso, é de observar a longa tradição de colaboração entre a ITP e a Escuela de Ingenieiros de Bilbao ou a Universidade Politécnica de Mondragón com o objectivo de desenvolver um quadro profissional em condições de responder às necessidades do sector. Por último, as autoridades espanholas esperam que as instalações de Zamudio se transformem num polo de atracção para as indústrias avançadas.

Justificação da rúbrica «equipamento» entre os custos elegíveis do projecto de investimento.

(54) No que se refere à rubrica «equipamento», as autoridades espanholas explicam que se trata de equipamento de produção, associado ao processo de produção das instalações de Zamudio, e que tal se refere a equipamento mecânico (correias, mecanismos bobinadores, modelos, elementos para endurecer, ou seja, elementos para a manipulação das peças e para a interacção entre peças e equipamento), equipamento de chapa e soldagem (equipamento para o corte e o acabamento, equipamento de montagem para conjuntos soldados) e assim sucessivamente. Este equipamento apresenta um custo elevado, dado o número de ajustamentos e mecanismos que implica e o equipamento de inspecção e verificação que requer (elementos normalizados, modelos e sondas para facilitar o processo de inspecção do primeiro artigo e de série). O equipamento será concebido para as máquinas a serem instaladas em Zamudio e refere-se a novos investimentos. No quadro subsequente são apresentadas as despesas de forma pormenorizada.

(em milhões de pesetas)

	2000	2001	2002	Total
Mecânica	150	327	215	692
Chapa e soldagem	85	97	93	275
Verificação	25	43	27	95
Total do equipamento	260	467	335	1 062

No que se refere à questão abordada no âmbito do alargamento do procedimento

(55) As autoridades espanholas apresentaram elementos comprovativos de que os auxílios descritos no considerando 29 haviam sido reembolsados na íntegra pelo beneficiário desde a data de alargamento do procedimento, incluindo os juros resultantes da aplicação da taxa recomendada pela Comissão, calculados de forma composta.

6. OBSERVAÇÕES DAS PARTES INTERESSADAS

Observações apresentadas pelo Sytemel

(56) O sindicato europeu dos fabricantes de turbinas e materiais energéticos pesados (Sytemel) pretendeu chamar a atenção da Comissão para o seguinte aspecto regional: enquanto a região francesa dos Pirinéus Atlânticos for o local de implantação de vários centros industriais de fabrico ou subcontratação para o grupo Turbomeca (fabricante de turbinas de combustão para aplicações aeronáuticas e também para aplicações navais ou terrestres), a distorção da concorrência provocada por um eventual apoio público no País Basco reforça o efeito já negativo da proximidade geográfica destes locais em termos de mobilidade dos investigadores e colaboradores. A concessão de recursos estatais para favorecer um novo pólo de I & D em matéria de turbinas de combustão e a interferência anómala nas condições naturais de concorrência entre os fabricantes constituem dois elementos desfavoráveis para o poder de atracção transpirenaico e o bom ordenamento do território europeu.

Observações apresentadas pela Pratt & Whitney

(57) Em primeiro lugar, no que diz respeito à intensidade do auxílio para este projecto, a Pratt & Whitney considera que tal deve ser examinado em conjunto com o auxílio estatal anteriormente concedido à Rolls-Royce para o motor Trent 500 e para outras actividades de desenvolvimento associadas a esta empresa, dado o facto de a Rolls-Royce ser o único sócio privado da ITP. Neste contexto, é necessário ter em conta que o motor Trent 500 constitui um produto derivado e não um motor novo, integrando tecnologias procedentes dos motores Trent 700, Trent 800 e Trent 8104, o que pressupõe uma redução dos custos e dos riscos tecnológicos. Atendendo a estes factores, a Pratt & Whitney considera que o custo de desenvolvimento do Trent 500 corresponde apenas a 30-40 % do custo de um motor completamente novo, o que deve ser tido em conta para a determinação dos custos elegíveis. Por outro lado, o motor Trent 500 já beneficiou de um auxílio estatal concedido pelo Reino Unido em 1998, auxílio esse que devia, na opinião da Pratt & Whitney, basear-se na premissa que a Rolls-Royce assumiria a totalidade dos custos de desenvolvimento. Ora, a transferência de uma parte dos riscos para outros sócios, como a ITP, significa um aumento efectivo da intensidade do auxílio já concedido, bem como um desdobramento do auxílio, dado que estes sócios beneficiam, por seu turno, de outro auxílio estatal. Tal pode traduzir-se mesmo na triplicação do auxílio, na medida em que o pedido de auxílio adicional apresentado pela Rolls-Royce em 2001 no que se refere aos

motores Trent 600 e Trent 900 inclui, segundo a Pratt & Whitney, programas de motores e tecnologias já subvencionados pelo auxílio de 1997. A Pratt & Whitney observa, por outro lado, que a contribuição de fundos próprios por parte da Rolls-Royce no que se refere às actividades de I & D é anormalmente reduzida em comparação com os níveis registados na Pratt & Whitney e noutros concorrentes.

(58) Por outro lado, a Pratt & Whitney considera que o auxílio a favor da turbina de impulso forte não contém um efeito de incentivo, na medida em que o pedido de auxílio é retroactivo, uma vez que os custos de desenvolvimento pré-concorrencial foram já incorridos. O programa Trent 500 já ultrapassou há já algum tempo a sua fase de lançamento, tendo sido objecto de certificação pelas autoridades competentes. A Pratt & Whitney partilha as dúvidas manifestadas pela Comissão, segundo as quais o projecto já atingiu um grau de maturidade muito importante. A Pratt & Whitney observa que o período abrangido pelo auxílio (1999-2002) é posterior ao anúncio formal da Airbus em Junho de 1997 quanto à escolha do Trent 500 como motor único para o A340-500/600. A primeira prova deste motor foi realizada em Maio de 1999, tendo a certificação sido efectuada em Dezembro de 2000. Até à data, foram encomendados 88 A340-500/600 equipados com o motor Trent 500, a maioria dos quais antes de 1999.

(59) A Pratt & Whitney partilha as dúvidas manifestadas pela Comissão quanto ao facto de as actividades de ensaio de motores, certificação e pós-certificação serem susceptíveis de constituir actividades de desenvolvimento pré-concorrenciais nos termos do enquadramento. A este respeito, a Pratt & Whitney explica que, segundo a sua própria experiência, os grandes projectos de desenvolvimento no quadro dos motores de aviões dividem-se em quatro fases:

— a fase de concepção, em que são continuamente avaliadas as necessidades do mercado, a estratégia comercial bem como a disponibilidade da tecnologia. São elaborados alguns estudos em matéria de concepção em colaboração com o fabricante do avião para determinar as necessidades em termos de potência, prestações, peso, nível de ruído, emissões, problemas de instalação, etc. As tecnologias são testadas através de análises e ensaios dos motores e equipamentos no intuito de minimizar os riscos técnicos. Esta fase pode ser muito prolongada. Esta etapa pode ser considerada «pré-concorrencial», mas os custos são relativamente reduzidos, ou seja, representam cerca de 4 % do orçamento total do programa,

— a fase de lançamento, em que é projectada a produção de um modelo específico de motor novo ou derivado. São realizadas algumas provas de equipamentos e componentes, sendo o equipamento encomendado com muita antecedência, atendendo à configuração da produção prevista. No final desta fase, será definitivamente decidida uma parte substancial da configuração e das tecnologias do motor. O fabricante do motor inicia os acordos comerciais com os clientes, que especificam o calendário de certificação e entrega, o preço, as prestações e as condições técnicas do motor. Esta fase dura cerca de um ano e representa aproximadamente 9 % do custo total de desenvolvimento do programa. A Pratt & Whitney considera que esta fase também constitui desenvolvimento pré-concorrencial para efeitos do enquadramento, dado que até ao final desta etapa se desconhece se o motor poderá ser comercializado ou não. Não obstante, após esta fase, na eventualidade de o programa ser prosseguido, tal deve-se ao facto do fabricante do motor já ter obtido um número suficiente de encomendas. Por conseguinte, as fases posteriores a esta etapa deixam de poder ser consideradas actividades pré-concorrenciais,

— a fase de certificação, destinada a estabelecer que o produto se adapta às especificações e que é suficientemente seguro e fiável para poder entrar em funcionamento. Durante esta etapa não são normalmente incorporadas tecnologias novas e não testadas, dado que tal é difícil, arriscado e oneroso. Por seu turno, esta fase pode ser dividida em duas etapas: antes e após o «primeiro motor de prova» (PMP), que é o primeiro protótipo do motor a ser comercializado. Durante a produção do PMP, é completada a concepção de todas as componentes do motor. O PMP é normalmente fabricado «à mão», ou seja, à margem do processo de produção e com base em equipamento temporário. A fase prévia ao PMP dura cerca de um ano após a fase de lançamento e representa cerca de 9 % do custo total do programa. Uma vez fabricado o PMP, é necessário realizar todas as provas estabelecidas para comprovar que o motor satisfaz todas as condições mínimas em matéria de segurança e funcionamento. Todos os motores utilizados nestas provas são fabricados de acordo com o desenho do modelo a ser certificado. Este período tem uma duração aproximada de dois anos e representa cerca de 55 % da totalidade dos custos. Uma parte substancial destes custos corresponde ao fabrico dos motores utilizados nas provas. Cinco unidades podem ser suficientes quando se trata de certificar um motor derivado, enquanto para um novo motor são normalmente necessárias dez unidades, ou mesmo mais. Estes são habitualmente fabricados segundo os métodos da produção comercial. São sujeitos a prova em condições extremas, o que torna quase impossível a sua revisão e a sua venda às companhias aéreas. Deste modo, são normalmente utilizados para outras actividades de desenvolvimento ou no âmbito de programas de melhoria do motor posteriores à certificação. A Pratt & Whitney partilha, por conseguinte, a opinião da Comissão e considera que os custos correspondentes a esta fase

de certificação se referem a um produto susceptível de ser explorado comercialmente e que, na realidade, já é explorado no final da fase de lançamento,

— a fase de provas de voo e certificação do avião, que constitui a fase final durante a qual os motores são instalados no avião de acordo com a configuração certificada. Os aviões devem ser sujeitos a uma série de provas de voo com os motores certificados no intuito de demonstrar que a combinação avião/motor responde aos requisitos necessários em matéria de aeronavegabilidade, rendimento e funcionamento. Após o êxito das provas, os motores são revistos e normalmente vendidos. Tal como a Comissão, a Pratt & Whitney considera que as actividades correspondentes a esta fase não constituem actividades de desenvolvimento pré-concorrenciais para efeitos do enquadramento.

(60) Por último, no que se refere à admissibilidade dos custos, a Pratt & Whitney partilha as dúvidas da Comissão sobre o projecto de turbina de impulso fraco, segundo as quais as actividades de apoio ao fabrico, fabrico de equipamento e apoio logístico integrado não constituem actividades de desenvolvimento pré-concorrenciais para efeitos do enquadramento. Com efeito, o apoio ao fabrico insere-se na política comercial da empresa e não constitui uma actividade de investigação e desenvolvimento; o fabrico de equipamento consiste na preparação das máquinas necessárias para construir os protótipos, as quais podem ser reutilizadas, pelo menos em parte, para fabricar motores normais. O apoio logístico integrado consiste na elaboração de instruções de fabrico, de manuais e procedimentos técnicos para a manutenção dos motores nas suas versões comerciais e não introduz qualquer inovação, alteração ou melhoria nos mesmos. Estas dúvidas são igualmente válidas no que se refere ao projecto de turbina de impulso forte.

Observações apresentadas pelo beneficiário

(61) O beneficiário dos auxílios apenas apresentou observações sobre a decisão de alargamento do procedimento. Estas observações podem ser acrescidas às formuladas pelas autoridades espanholas, que apontam para o reembolso total pela ITP, desde a data de alargamento do procedimento, dos auxílios ilegais e incompatíveis referidos no considerando 29, incluindo o montante dos juros calculados de forma composta, com base nas taxas recomendadas pela Comissão.

7. COMENTÁRIOS DAS AUTORIDADES ESPANHOLAS SOBRE AS OBSERVAÇÕES DAS PARTES INTERESSADAS

Comentários sobre as observações apresentadas pelo Sytemel

(62) Segundo as autoridades espanholas, e contrariamente às observações apresentadas pelo Sytemel, o projecto não afectará a rede de oficinas e subcontratantes que trabalham habitualmente para a Turbomeca, nem provocará qualquer mobilidade dos investigadores em direcção ao País Basco. Com efeito, a ITP, enquanto fornecedor de subsistemas e sócio que assume parte do risco no âmbito de programas de motores, não concorre com oficinas pequenas ou médias. Ao invés, representa uma fonte de trabalho para este tipo de fabricantes, dado que não dispõe de instalações para fabricar todos os elementos que compõem uma turbina. Neste contexto, a ITP prevê manter uma percentagem de subcontratação de 15 %. Nestas circunstâncias, a proximidade geográfica dos fabricantes representados pelo Sytemel pressupõe uma vantagem em relação a outros fornecedores potenciais situados no Reino Unido, Alemanha ou igualmente no centro e sul de Espanha. Deste modo, pode afirmar-se que os fornecedores de subsistemas criam mais postos de trabalho do que aqueles que eliminam. São apresentados alguns elementos para comprová-lo: a ITP não recebeu qualquer encomenda em matéria de subcontratação proveniente das indústrias da referida zona mas, em contrapartida, tem vindo a efectuar cada vez mais encomendas no sul de França. A título ilustrativo, a ITP encomendou, num único ano, discos de turbina a uma empresa francesa no valor de 17,2 milhões de euros, enquanto a subvenção projectada é de 7 milhões de euros. Além disso, este tipo de elementos era tradicionalmente fornecido por uma empresa japonesa.

(63) Contrariamente ao Sytemel, as autoridades espanholas consideram que a proximidade geográfica constitui uma vantagem e que a mobilidade dos investigadores e colaboradores deve ser promovida, tal como efectuado pela União Europeia no contexto do sexto programa-quadro, com o objecto de desenvolver a indústria europeia. Neste contexto, a ITP e o Governo basco colaboram no âmbito da iniciativa Interreg no intuito de desenvolver as relações tecnológicas e comerciais entre as regiões do País Basco e a Aquitânia.

Comentários sobre as observações apresentadas pela Pratt & Whitney

(64) No que se refere às alegações relativas à intensidade do auxílio, ou seja, ao vínculo com os auxílios recebidos pela Rolls-Royce para o projecto Trent 500, as autoridades espanholas consideram que tal se baseia na premissa errada segundo a qual a Rolls-Royce é o único accionista privado da ITP, o que pressupõe que o capital social remanescente é da propriedade do Estado ou de colectividades territoriais. Ora, a ITP é uma empresa maioritariamente privada, cujo único accionista público é a SEPI com 26,65 % do seu capital social, sendo o capital remanescente repartido entre as empresas privadas SENER (26,65 %) e a Rolls-Royce (46,7 %). Por conseguinte, dada a sua natureza de empresa privada, os auxílios estatais recebidos pela ITP em Espanha são independentes dos auxílios concedidos pelo Reino Unido a uma empresa britânica. Com efeito, os auxílios à investigação e desenvolvimento previstos a favor da ITP correspondem a investimentos em capital, engenharia e materiais

de desenvolvimento concretos, que não beneficiam de qualquer outro auxílio estatal. Por outro lado, as condições de acesso da ITP à sua qualidade de parceiro de risco correspondem a condições de mercado, sem qualquer prémio ou tratamento favorável por parte da Rolls-Royce. Não se verifica qualquer duplicação dos trabalhos, nem qualquer sobreposição de auxílios provenientes do Reino Unido. No que se refere ao facto de a Pratt & Whitney considerar o Trent 500 como um motor derivado, as autoridades espanholas indicam que mesmo o desenvolvimento de um motor novo se baseia em conhecimentos associados a motores anteriores. Este princípio, aplicável a todos os fabricantes, permitiu aos mesmos reduzir de forma significativa os custos de desenvolvimento. Em todo o caso, é necessário avaliar o auxílio relativamente aos custos de desenvolvimento reais e não em relação aos custos que seriam incorridos se o motor fosse completamente novo. As autoridades espanholas recordam que o auxílio constitui um incentivo para que a ITP possa penetrar num novo sector de actividade e que esta empresa não dispõe, por conseguinte, da experiência detida por outras empresas. No que refere ao grau de inovação da turbina, as autoridades espanholas afirmam que a concepção e a tecnologia utilizadas são completamente novas em relação a outras turbinas de baixa pressão da Rolls-Royce ou de qualquer outro fabricante. As autoridades espanholas reiteram que o auxílio a favor da ITP visa os custos realmente incorridos por esta empresa, sem que esses custos tenham sido de modo algum reduzidos por auxílios estatais procedentes do Reino Unido. Por último, as autoridades espanholas consideram que não lhes incumbe pronunciar-se sobre os critérios contabilísticos utilizados pela Rolls-Royce e recordam que esta última e a ITP são duas empresas completamente distintas.

(65) No que diz respeito ao efeito de incentivo, as autoridades espanholas consideram que a Pratt & Whitney extraiu a sua conclusão quanto à ausência de risco técnico e comercial devido ao facto de a certificação do motor Trent 500 ter sido realizada em Dezembro de 2000, tendo as actividades de I & D, na opinião da Pratt & Whitney, sido concluídas antes do primeiro anúncio da certificação do motor. Ora, as autoridades espanholas consideram que muitas destas actividades se sobrepõem, nomeadamente, se forem tidos em conta os diferentes níveis: motor, sistema e subsistema. Além disso, consideram que são realizados inúmeros anúncios artificiais a fim de proteger o programa do cliente e preservar a imagem comercial do projecto. As autoridades espanholas indicam que a norma da turbina certificada em Dezembro de 2000 não cumpria as condições exigidas e que o motor, na realidade, foi certificado com base numa norma básica de turbina de baixa pressão a fim de não paralisar o programa de desenvolvimento do avião que visa propulsar. Entre esta norma e a seguinte, foram desenvolvidas e testadas modificações inéditas do ponto de vista da evolução da tecnologia. Estas alterações são o resultado parcial de planos de I & D paralelos e demonstram em que medida prevalece um risco tecnológico e como tal pode afectar economicamente uma pequena empresa como a ITP. As autoridades espanholas destacam que o atraso no plano previsto em virtude da concepção da segunda configuração suscitou um atraso a nível das actividades de desenvolvimento pré-concorrenciais e que, apesar do processo de notificação à Comissão ter decorrido quando o projecto já se encontrava numa fase avançada, não deve ser depreendido que o auxílio era menos necessário. Por último, as autoridades espanholas consideram que a existência de pedidos ou declarações de intenção de compra não suprime o risco de incumprimento das prescrições técnicas, dado que não só os pedidos não representam um financiamento antecipado, como implicam sempre fortes penalizações em caso de incumprimento.

(66) No que se refere às actividades de desenvolvimento pré-concorrenciais, as autoridades espanholas consideram que o modelo de projectos de desenho de motor apresentado pela Pratt & Whitney não é necessariamente o único modelo possível e que outros FOM podem perfeitamente adoptar outros modelos que não coincidem forçosamente com o mesmo. Em todo o caso, segundo as autoridades espanholas, é possível estabelecer algumas diferenças importantes entre os métodos de um FOM, como a Pratt & Whitney, e os de uma empresa como a ITP. Deste modo, a proporção de actividades de desenvolvimento pré-concorrenciais é muito maior num fornecedor de subsistemas que num FOM, dado que o primeiro não se consagra às actividades de comercialização, certificação ou venda de motores, mas a actividades técnicas. Por outro lado, a disponibilidade da tecnologia existente (antecedentes) é diferente numa empresa tradicionalmente presente no mercado, como é o caso da Pratt & Whitney, e numa empresa de dimensão média, presente no mercado há apenas doze anos, como a ITP. Por exemplo, um FOM pode considerar uma turbina de baixa pressão como um subproduto da turbina de alta pressão, enquanto a ITP, enquanto fornecedor de turbinas de baixa pressão, não dispõe de qualquer experiência no que se refere à tecnologia de uma turbina de alta pressão, nem de outras turbinas anteriores, pelo que o conteúdo tecnológico líquido destas actividades é proporcionalmente maior que num FOM. Por último, as autoridades espanholas consideram que as actividades em relação às quais a Comissão manifestou dúvidas constituem indubitavelmente actividades de desenvolvimento pré-concorrenciais para a ITP, uma vez que correspondem à primeira etapa de evolução de algumas metodologias e alguns processos.

(67) Por último, no que se respeita à admissibilidade dos custos, as autoridades espanholas consideram que a Comissão dispôs de todas as informações necessárias para pronunciar-se sobre este ponto e, nomeadamente, sobre o conteúdo concreto de cada uma das tarefas. Uma vez que a Pratt & Whitney não dispunha desta informação quando apresentou as suas observações relativas às actividades de certificação e pós-certificação, as mesmas carecem de fundamento.

8. **APRECIAÇÃO**

(68) As medidas previstas pelas autoridades espanholas conferem uma vantagem à empresa beneficiária, uma vez que a eximem de suportar uma parte dos custos correspondentes aos investimentos, bem como às actividades de investigação que deveriam, em princípio, ser por ela suportadas. Esta vantagem apresenta, além disso, um carácter selectivo em relação a outras empresas que pretendam realizar investimentos ou projectos de investigação de natureza semelhante. Por outro lado, pode afectar as trocas comerciais intracomunitárias, nem que seja pelo facto de os projectos em causa visarem o desenvolvimento e o fabrico de produtos que serão fornecidos à Rolls-Royce, pelo que serão exportados para o Reino Unido, e dado a ITP ser uma empresa subcontratante de diferentes empresas europeias. Por último, as subvenções ou os empréstimos sem juros são concedidos directamente pelo Governo basco, pelo que cabe considerar que as vantagens são concedidas através de recursos estatais. As medidas em causa constituem, por conseguinte, auxílios estatais para efeitos do disposto no n.º 1 do artigo 87.º do Tratado.

(69) Como referido no considerando 26 da presente decisão, a Comissão manifestou dúvidas relativamente a este projecto. Os problemas daí resultantes serão em seguida examinados, sendo analisados de forma separada o projecto de auxílio à investigação e ao desenvolvimento, por um lado, e o projecto de auxílio ao investimento, por outro.

A. **Auxílios à investigação e desenvolvimento**

No que se refere à natureza de actividades de desenvolvimento pré-concorrenciais dos trabalhos de investigação e desenvolvimento

(70) A título preliminar, a Comissão observa que a apreciação com base nas normas comunitárias dos auxílios estatais à investigação e ao desenvolvimento se baseia numa análise centrada nos custos elegíveis relacionados com investimentos concretos. O facto de outros investimentos, independentemente de estarem ou não vinculados ao mesmo projecto, terem também beneficiado de auxílios estatais não permite extrair quaisquer conclusões quanto à incompatibilidade do projecto analisado com o Tratado. De igual forma, o mesmo é válido no que se refere aos investimentos realizados no quadro de outro projecto. A Comissão não pode assim aceitar as alegações apresentadas pela Pratt & Whitney sobre os auxílios recebidos pela sociedade Rolls-Royce no âmbito dos seus próprios investimentos associados ao projecto Trent 500, bem como aos projectos Trent 600 e Trent 900.

(71) Na sua decisão relativa ao auxílio estatal a favor da sociedade Rolls-Royce para o desenvolvimento dos motores Trent 600 e Trent 900 ([13]), a Comissão caracterizou as distintas fases de desenvolvimento de um motor de avião segundo as etapas de investigação definidas no anexo I do enquadramento de I & D.

(72) De acordo com esta caracterização, as actividades anteriores à certificação do motor são actividades de I & D em conformidade com o enquadramento de I & D, situando-se a uma distância do mercado pelo menos equivalente à da actividade de desenvolvimento pré-concorrencial.

(73) Ao invés, a Comissão considerou na mesma decisão que a certificação do motor e, em maior grau, as actividades subsequentes à referida certificação, eram demasiado próximas do mercado para constituir actividades de I & D na acepção do enquadramento.

(74) A Comissão entende que deve adoptar a mesma abordagem em relação ao projecto que é objecto da presente decisão que a adoptada na análise do projecto britânico supramencionado. Não pode aceitar a abordagem proposta pela sociedade Pratt & Whitney. Com efeito, esta abordagem limitaria o âmbito da «investigação e desenvolvimento» unicamente aos trabalhos de natureza muito preliminar realizados antes do fabrico de um primeiro protótipo, mesmo se este não fosse passível de ser aproveitado do ponto de vista comercial. Esta abordagem seria claramente contrária à lógica do enquadramento de I & D, que prevê expressamente a inclusão da construção de tais protótipos nas actividades de investigação e desenvolvimento.

(75) Além disso, neste caso específico, deve ser tido em conta que os trabalhos empreendidos pela ITP têm como objecto o desenvolvimento de subconjuntos de motor e não um motor inteiro. As actividades de certificação que devem ser tidas em conta para estabelecer a linha de demarcação entre os trabalhos da ITP correspondentes à I & D na acepção do enquadramento de I & D e os não abrangidos neste contexto devem ser, assim, as que visam a certificação do motor com as turbinas desenvolvidas pela ITP no âmbito do presente projecto e não as eventuais certificações anteriores do motor com outras turbinas. Esta distinção é especialmente importante no caso do motor Trent 500 que, por razões de calendário impostas pelo construtor aeronáutico, foi objecto de uma primeira certificação pela Rolls-Royce terminada já em Dezembro de 2000, embora com outra turbina, que não apresentava o conjunto das características da turbina desenvolvida pela ITP no âmbito do presente projecto. Esta primeira certificação, sem qualquer relação com o presente projecto, não poderia ser assim utilizada, conforme proposto pela sociedade Pratt & Whitney, para concluir que qualquer actividade realizada no âmbito do presente projecto após Dezembro de 2000 não constitui I & D na acepção do enquadramento neste domínio.

([13]) Decisão da Comissão, de 30 de Outubro de 2001, relativa ao auxílio estatal N 120/01 (JO C 67 de 16.3.2002, p. 33).

(76) Tendo em conta o que precede, a Comissão considera que os custos relacionados com as actividades de certificação da turbina de impulso forte, bem como as actividades de pós-certificação associadas a essa mesma turbina, não podem ser consideradas como actividades de I & D para efeitos do enquadramento de I & D. O seu montante, ou seja, 682 560 989 pesetas (4 102 274 euros), deve ser consequentemente deduzido da totalidade dos custos elegíveis notificados pelas autoridades espanholas.

(77) No que diz respeito aos custos dos ensaios de motor associados à turbina de impulso forte, a Comissão observa que as autoridades espanholas indicaram que somente alguns destes ensaios, isto é, as provas de «fan blade off» e as provas de tipo, formavam parte do processo de certificação. Pelas razões anteriormente referidas, estas provas de certificação não constituem actividades de I & D para efeitos do enquadramento. Em contrapartida, a Comissão considera que as outras actividades de ensaio devem ser consideradas anteriores à certificação do motor com a nova turbina da ITP, mesmo se estas actividades tiverem sido realizadas após a certificação do motor em Dezembro de 2000, com outra turbina, de menor rendimento. Deste modo, estas últimas actividades incluem-se na fase de desenvolvimento pré-concorrencial.

(78) As autoridades espanholas indicaram que as provas de certificação supramencionadas representavam 15,6 % da totalidade dos custos de ensaios de motor associados à turbina de impulso forte. Por conseguinte, a Comissão considera que devem ser deduzidos 15,6 %, correspondentes ao custo global desta actividade, do montante dos custos elegíveis para efeitos de auxílio. Consequentemente, devem ser subtraídos 29 577 643 pesetas (177 765 euros) da totalidade dos custos elegíveis notificados pelas autoridades espanholas.

(79) No que se refere ao projecto de turbina de impulso fraco, a Comissão havia manifestado dúvidas sobre a integração nos custos elegíveis dos custos associados ao apoio ao fabrico, ao fabrico de equipamento e ao apoio logístico integrado. A Comissão considerava que estas actividades se orientavam para o fabrico ou a manutenção dos motores no seu estado final, conforme comercializáveis.

(80) No que respeita ao apoio ao fabrico, as autoridades espanholas alegaram que esta actividade representava um alto grau de inovação em termos de concepção e fabrico, para além de pressupor debates técnicos importantes relativamente às condições de qualidade e capacidade do processo de fabrico. A Comissão não questiona estes elementos, mas considera que não suprimem as suas reservas quanto ao facto de estas actividades denotarem uma natureza de I & D.

(81) Com efeito, em primeiro lugar, o facto de as actividades conterem um alto grau de inovação não é suficiente para concluir que constituem actividades de I&D para efeitos do enquadramento. Por outro lado, o ponto 2.3 do referido enquadramento indica de forma muito clara que algumas actividades podem ser consideradas como inovadoras sem que sejam abrangidas, enquanto tal, pelo âmbito de aplicação do enquadramento.

(82) Em segundo lugar, a existência de importantes reflexões técnicas no âmbito deste trabalho não altera de modo algum o facto de tal corresponder ao processo de produção do motor conforme este será comercializado, como demonstrado precisamente pelo facto de serem tomados em consideração os aspectos relacionados com a qualidade do processo. Ora, a definição das actividades de desenvolvimento pré-concorrenciais no terceiro travessão do anexo I ao enquadramento de I & D exclui expressamente as actividades cujos resultados possam ser transformados ou utilizados para aplicações industriais ou comerciais.

(83) Assim, a Comissão considera que as actividades de apoio ao fabrico associadas à turbina de impulso fraco não são actividades de investigação e desenvolvimento para efeitos do enquadramento de I & D e que os custos inerentes a estas actividades não podem ser tomados em consideração nos custos elegíveis para efeitos de auxílio em conformidade com o enquadramento. O seu montante, ou seja, 58 795 002 pesetas (353 365 euros), deve ser assim deduzido da totalidade dos custos elegíveis notificados pelas autoridades espanholas.

(84) No que respeita às actividades de fabrico de equipamento, a Comissão observa que as autoridades espanholas indicaram que, contrariamente à prática habitual neste tipo de projectos, o equipamento para as actividades de desenvolvimento não poderá ser reutilizado no processo de industrialização do produto final. De igual forma, também não poderá ser transformado com a referida finalidade, devido à importância atribuída ao aspecto «low cost» (baixos custos) do processo de fabrico final, que é incompatível com a utilização de equipamento do tipo utilizado no contexto da investigação e do desenvolvimento.

(85) Deste modo, a Comissão conclui que as actividades de fabrico de equipamento para a turbina de impulso fraco podem ser consideradas actividades de desenvolvimento pré-concorrenciais para efeitos do enquadramento de I & D e que as despesas correspondentes podem ser incluídas nos custos elegíveis do projecto a este título.

(86) No que se refere às actividades de apoio logístico integrado, as autoridades espanholas indicaram que a redacção de manuais técnicos era uma nova actividade para a empresa e que requeria, por conseguinte, um trabalho importante de inovação e desenvolvimento de métodos e instrumentos por parte desta empresa. As outras actividades nesta área, associadas à fiabilidade e à manutenção do motor, seriam, por seu turno, actividades de concepção e desenvolvimento realizadas de forma paralela ao desenho do motor.

(87) A Comissão considera que o facto de a empresa redigir pela primeira vez manuais técnicos deste tipo, devendo assim desenvolver uma série de instrumentos para o efeito, não permite concluir que a sua elaboração constitui uma actividade de I & D para efeitos do enquadramento. Em especial, é evidente que estes manuais técnicos só poderão ter como objectivo apresentar uma descrição da versão final do motor. Independentemente do grau de sofisticação e inovação destes manuais, estes terão uma utilização comercial directa, dado que serão utilizados pelos adquirentes dos motores.

(88) Quanto às actividades relacionadas com a fiabilidade e a manutenção do motor, a Comissão considera que o facto de serem parcialmente realizadas de forma paralela ao desenvolvimento do motor, sendo os resultados deste desenvolvimento utilizados como dados iniciais, permite apenas concluir que estas actividades afectam este motor em especial e não que se integram no processo de investigação. Em todo o caso, a Comissão observa que igualmente neste contexto se trata de actividades orientadas, por definição, para o estado final comercializado do produto, na sua globalidade no que se refere à manutenção, e num grau muito significativo no que se respeita à fiabilidade.

(89) Uma vez que o conjunto das actividades de apoio logístico integrado visa, num grau considerável, o produto final comercializado, a Comissão entende, por conseguinte, que os custos associados a estas actividades não são elegíveis para efeitos de auxílio em conformidade com o enquadramento de I & D. O seu montante, ou seja, 60 285 198 pesetas (362 321 euros), deve ser assim subtraído da totalidade dos custos elegíveis notificados pelas autoridades espanholas.

(90) Tendo em conta o que precede, o montante total dos custos elegíveis deve ser reduzido para 9 590 857 185 pesetas, isto é, 57 642 213 euros.

No que se refere à admissibilidade dos custos elegíveis correspondentes à categoria das despesas gerais adicionais e outros custos de exploração

(91) A Comissão observa que os «custos de contribuição para o desenvolvimento dos programas» conforme descritos na notificação, não devem ser incluídos a título de despesas gerais adicionais e outros custos de exploração, de acordo com o disposto nos quarto e quinto travessões do anexo II do enquadramento de I & D.

(92) Estes custos correspondem, na prática, aos custos da participação do subcontratante ITP na integração dos elementos por ele fabricados nos motores completos. Essa participação dos subcontratantes nos custos de integração dos seus elementos no sistema global na fase de investigação e desenvolvimento constitui prática corrente. Assume frequentemente a forma de uma colaboração no âmbito de uma parceria de risco (*risk partnership*) em que o subcontratante deve, para além de pagar um direito de entrada no programa, assumir a responsabilidade por uma parte do desenvolvimento e industrialização do motor (geralmente o seu subconjunto e a integração deste último no sistema).

(93) Neste caso, esta participação prevê custos tais como a assistência proporcionada pela ITP nas provas de integração dos subconjuntos da ITP nos motores completos, que a Comissão considera elegíveis em conformidade com o anexo II do enquadramento de I & D sempre que estejam associados a actividades realizadas directa e exclusivamente pela empresa beneficiária dos auxílios, ou mesmo quando estas actividades forem realizadas por subcontratantes.

(94) A Comissão considera que o facto do sector aeronáutico prever métodos específicos de colaboração entre empresas (tais como a parceria de risco), não pode ter consequências a nível da natureza de custos elegíveis, em conformidade com o anexo II do enquadramento de I & D.

(95) Por conseguinte, a Comissão entende que ficam esclarecidas as suas dúvidas quanto à admissibilidade dos custos elegíveis correspondentes à categoria das despesas gerais adicionais e outros custos de exploração.

No que se refere ao efeito de incentivo do vector do auxílio relativo à investigação e ao desenvolvimento

(96) A Comissão observa, em primeiro lugar, que o risco tecnológico associado ao projecto é relativamente diminuto, pelo menos em relação ao alto grau de risco tecnológico médio no sector da aeronáutica. Em especial, a análise da informação transmitida pelas autoridades espanholas permite concluir que os engenheiros da ITP puderam beneficiar de uma importante assistência técnica por parte da empresa britânica Rolls-Royce, líder europeu do sector e responsável por projectos de desenvolvimento de motores de muito alta tecnologia.

(97) Não obstante, a Comissão observa que as autoridades espanholas transmitiram dados que demonstram um importante efeito quantitativo do auxílio sobre as actividades de I & D da empresa. Em especial, no período compreendido entre 1998 e 2000, ou seja, previamente ao início do projecto e no auge da sua realização, o montante anual do volume de negócios da empresa consagrado a despesas de I & D passou de 152 milhões de euros para 222 milhões de euros. Em termos relativos, este montante, em proporção do volume de negócios total da empresa, passou de 19 % para 34 % durante esse mesmo período. Além disso, entre 1998 e 2001, a empresa contratou aproximadamente 50 técnicos e engenheiros.

(98) A este respeito, a Comissão observa que não pode ter em conta na sua análise os dados proporcionados pela

Pratt & Whitney sobre esta questão, visto que estes dados se referem à Rolls-Royce e não à empresa beneficiária do auxílio.

(99) De igual forma, os dados relativos às vendas e pré-vendas de motores Trent 500 transmitidos pela Pratt & Whitney também não podem ser tomados em consideração para avaliar o efeito de incentivo. Com efeito, estes dados não estabelecem qualquer distinção entre os motores que incorporam diferentes tipos de turbinas de impulso fraco, não especificando assim se algumas destas vendas incorporam a nova turbina de impulso forte desenvolvida pela ITP no projecto visado pela presente decisão.

(100) Além disso, a Comissão observa que o auxílio permitiu assegurar, conforme acima referido, uma cooperação transfronteiriça importante entre a empresa beneficiária e a empresa britânica Rolls-Royce, nomeadamente, no que se refere ao motor Trent 500 desta última empresa. No âmbito do desenvolvimento deste motor, a ITP foi associada a este processo a título de sócio de risco (*risk partner*).

(101) Por último, a Comissão observa que a empresa havia apresentado um pedido de auxílio às autoridades locais antes do lançamento do programa.

(102) Tendo em conta o que precede, a Comissão entende que, atendendo nomeadamente ao sector em questão, pode ser considerado que o auxílio possui um efeito de incentivo em conformidade com o disposto na secção 6 do enquadramento de I & D.

Conclusão sobre o vector do auxílio relativo à investigação e desenvolvimento

(103) Atendendo às considerações acima referidas, a Comissão entende que uma parte das actividades notificadas pelas autoridades espanholas pode beneficiar de auxílios compatíveis com as condições enunciadas no enquadramento de I & D. Esta parte corresponde a custos elegíveis num montante de 9 590 857 185 pesetas, isto é, 57 642 213 euros, representando actividades de desenvolvimento pré-concorrenciais em conformidade com o anexo I do enquadramento.

(104) A intensidade máxima admissível do auxílio é de 25 %, nos termos do ponto 5.5 do enquadramento de I & D, intensidade essa que pode beneficiar de uma majoração de cinco pontos percentuais nos termos do segundo parágrafo do ponto 5.10.2 do enquadramento de I & D, dado que as instalações de Zamudio se situam numa zona elegível para efeitos de auxílios com finalidade regional nos termos do n.º 3, alínea c), do artigo 87.º do Tratado.

(105) Deste modo, a Comissão considera que os auxílios que correspondem a este vector do auxílio podem ser autorizados ao abrigo do enquadramento de I & D, na condição do seu equivalente-subvenção bruto não exceder 30 % de 57 642 213 euros, ou seja, 17 292 664 euros. Por outro lado, as autoridades espanholas manifestaram a sua concordância com este ponto.

(106) A Comissão observa a este respeito que o equivalente-subvenção bruto do auxílio deve ser calculado com base nas taxas de referência e de actualização por ela publicadas, acrescido de um prémio de 400 pontos de base, não sendo o empréstimo concedido pelo Estado objecto de qualquer garantia ([14]). Para efeitos de cálculo deste equivalente-subvenção bruto, as autoridades espanholas são remitidas para o disposto no anexo I das orientações relativas aos auxílios estatais com finalidade regional ([15]).

(107) Por último, no que se refere às alegações apresentadas pelo Sytemel, segundo as quais a distorção de concorrência resultante de um eventual apoio do Governo basco é susceptível de reforçar o efeito negativo da proximidade geográfica das instalações em causa a nível da mobilidade dos investigadores e colaboradores, a Comissão considera que o reforço da mobilidade entre os investigadores constitui um elemento positivo a ser fomentado na Comunidade.

B. **Auxílios ao investimento**

No que se refere à justificação do projecto do ponto de vista do desenvolvimento regional

(108) Como indicado na decisão de início do procedimento formal de investigação, a Comissão observou que o projecto de auxílio ao investimento não se insere no âmbito de um regime de auxílio autorizado e que, por conseguinte, cabe considerar que trata de um auxílio *ad hoc*. As autoridades espanholas não refutaram esta conclusão. Deste modo, a Comissão deve verificar, de acordo com o segundo parágrafo do ponto 2 das referidas orientações relativas aos auxílios estatais com finalidade regional, se as vantagens para a região compensam a distorção da concorrência resultante do auxílio *ad hoc*. Além disso, a Comissão recorda que o País Basco constitui uma região elegível, no seu conjunto, para efeitos de auxílios regionais, nos termos do n.º 3, alínea c), do artigo 87.º do Tratado, e que o limite máximo deste tipo de auxílios para esta região, segundo o mapa espanhol de auxílios com finalidade regional, é de 20 % ESL.

(109) A este respeito, a Comissão observa que o auxílio em causa, muito embora não seja concedido no âmbito de um regime de auxílio previamente autorizado pela Comissão, se insere no quadro do plano interinstitucio-

([14]) Ver, neste contexto, a comunicação da Comissão relativa aos métodos de fixação das taxas de referência e de actualização, nomeadamente o primeiro travessão do seu sexto parágrafo (JO C 273 de 9.9.1997, p. 3).

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

nal de promoção económica 2000-2004 e do acordo interinstitucional celebrado para a implementação do plano entre o Governo basco e as Diputaciones de Vizcaya, Guipúzcoa e Alava, que constitui, conforme explicado pelas autoridades espanholas, o quadro de referência para todas as instituições bascas em matéria de fomento económico. Este plano comporta um programa, no âmbito do qual o projecto em consideração foi seleccionado. A Comissão comprovou que os auxílios a serem concedidos no âmbito deste programa são objecto de concursos anuais, sendo atribuídos mediante procedimentos de convite à manifestação de interesse e de selecção com base em critérios objectivos. Por conseguinte, este auxílio ao investimento deve ser considerado um auxílio isolado a favor de uma empresa, sendo todavia concedido num dado contexto legislativo global orientado para o fomento regional.

(110) Por outro lado, a Comissão considera que este auxílio ao investimento pode contribuir efectivamente para o desenvolvimento económico da região. Com efeito, a Comissão faz notar que, de acordo com os dados transmitidos pelas autoridades espanholas, o projecto terá um efeito significativo em termos de valor acrescentado bruto e de criação de emprego. Em especial, é de realçar o facto de este projecto implicar uma percentagem de subcontratação relativamente elevada (30 % em 2002) na referida região.

(111) A Comissão considera também que o auxílio pode ser considerado proporcional, dado que a sua intensidade se situa muito abaixo do limite máximo dos auxílios com finalidade regional aplicável. A Comissão recorda igualmente que a contribuição do beneficiário do auxílio para o financiamento do projecto é superior a 25 %, que o pedido de auxílio foi apresentado antes do início de execução do projecto e que o auxílio está condicionado à manutenção dos investimentos durante um período mínimo de cinco anos. Por conseguinte, são preenchidas as condições previstas nos primeiro e terceiro parágrafos do ponto 4.2 e no ponto 4.10 das orientações relativas aos auxílios com finalidade regional supramencionadas. Por outro lado, o auxílio está também subordinado à criação líquida de emprego por parte da ITP ([16]).

(112) Por último, no que diz respeito às observações apresentadas pelo Sytemel no âmbito do presente procedimento, a Comissão considera que o objectivo dos auxílios com finalidade regional é precisamente o de compensar as desvantagens ou o atraso em termos de desenvolvimento das regiões afectadas e que a Comissão já tomou previamente em consideração a dimensão destas desvantagens aquando da elaboração dos mapas nacionais dos auxílios com finalidade regional. No que se refere ao presente projecto de auxílio, há que ter em conta, por um lado, que a intensidade do auxílio é muito inferior à autorizada ao abrigo do mapa espanhol de auxílios com finalidade regional e, por outro, que os receios manifestados pelo Sytemel quanto aos efeitos deste projecto a nível da actividade das empresas situadas em França não se revelam fundamentadas, na medida em que, segundo as autoridades espanholas, a ITP aumentou o número de encomendas efectuadas junto de empresas francesas. A Comissão considera, por conseguinte, que o auxílio ao investimento a favor da ITP não altera as condições das trocas comerciais numa medida contrária ao interesse comum.

(113) Consequentemente, a Comissão conclui em relação a este ponto que foram esclarecidas as dúvidas por ela manifestadas na sua decisão de dar início ao procedimento formal de investigação no que diz respeito à justificação deste projecto do ponto de vista do desenvolvimento regional.

No que se refere à justificação da rubrica «equipamento» entre os custos elegíveis do projecto de investimento.

(114) A Comissão observa, atendendo às explicações apresentadas pelas autoridades espanholas, que a rubrica «equipamento» prevista pelo presente projecto corresponde a elementos accessórios ao processo de produção, concebidos para a maquinaria a implantar nas instalações de Zamudio. Além disso, as autoridades espanholas especificaram que estes elementos formam parte dos activos incorpóreos da empresa, figurando a este título no seu balanço. Estes elementos podem assim ser considerados como correspondentes à categoria «equipamento» prevista no ponto 4.5 das orientações relativas aos auxílios estatais com finalidade regional acima referidas.

(115) Por conseguinte, a Comissão conclui, em relação a este ponto, que foram esclarecidas as dúvidas por ela manifestadas na sua decisão de dar início ao procedimento formal de investigação no que diz respeito à justificação da rubrica «equipamento» entre os custos elegíveis do projecto.

Conclusão sobre o vector de auxílio referente ao projecto de investimento

(116) Tendo em conta o que precede, a Comissão entende que o projecto de investimento é consentâneo com as orientações relativas aos auxílios estatais com finalidade regional.

C. **No que se refere à questão colocada aquando do alargamento do procedimento**

(117) A Comissão observa que as autoridades espanholas apresentaram elementos comprovativos quanto à devolução total dos auxílios ilegais e incompatíveis que haviam sido colocados em causa aquando do alargamento do procedimento desde a data do mesmo.

([16]) A ITP prevê a criação de 272 novos postos de trabalho entre 2000 e 2003. Ver decisão de 20 de Junho de 2001.

(118) A referida devolução inclui o pagamento de juros calculados de forma composta e com base nas taxas previstas pela Comissão, em conformidade com a sua comunicação sobre as taxas de juro aplicáveis em caso de recuperação de auxílios ilegais ([17]).

(119) Deste modo, a Comissão considera que o alargamento do procedimento deixou de ser relevante.

9. **CONCLUSÃO**

(120) Tendo em conta o que precede, a Comissão conclui que o auxílio ao investimento previsto pelo Governo basco pode ser concedido sem quaisquer condições. O auxílio à investigação e ao desenvolvimento previsto pelo Governo basco pode ser concedido desde que sejam preenchidas determinadas condições,

ADOPTOU A PRESENTE DECISÃO:

Artigo 1.º

O auxílio estatal que a Espanha tenciona conceder a favor da empresa Industria de Turbo Propulsores SA (ITP), que consiste numa subvenção num montante de 7 030 000 euros, é compatível com o mercado comum nos termos do disposto no n.º 3. alínea c), do artigo 87.º do Tratado CE.

Consequentemente, é autorizada a execução do referido auxílio.

Artigo 2.º

O auxílio estatal que a Espanha prevê executar a favor da empresa ITP, que consiste num empréstimo sem juros num montante total de 24 040 000 euros, é compatível com o mercado comum nos termos do disposto no n.º 3, alínea c), do artigo 87.º do Tratado CE, desde que sejam preenchidas as condições previstas no artigo 3.º

Artigo 3.º

O equivalente-subvenção bruto do auxílio, que será calculado com base nas taxas de referência e de actualização publicadas pela Comissão, acrescido de um prémio de 400 pontos de base, não deve exceder 17 292 664 euros.

Artigo 4.º

A Espanha informará a Comissão, num prazo de dois meses a contar da data de notificação da presente decisão, das medidas adoptadas para dar cumprimento ao disposto no artigo 3.º

Artigo 5.º

O Reino de Espanha é o destinatário da presente decisão.

Feito em Bruxelas, em 21 de Outubro de 2003.

Pela Comissão

Mario MONTI

Membro da Comissão

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