

intende concedere l'aiuto a BVBA DS Profil è considerata compatibile con il mercato comune in virtù dell'articolo 92, paragrafo 3, lettera c), gli aiuti a favore dell'investimento in questione possono incidere sugli scambi in misura contraria al comune interesse poiché non sono conformi alla disciplina degli aiuti all'industria delle fibre sintetiche.

Per questi motivi la Commissione ha deciso di avviare la procedura di cui all'articolo 93, paragrafo 3 del trattato CE in merito a tale aiuto.

La Commissione invita pertanto il governo belga a presentare le sue osservazioni ed eventuali ulteriori informazioni sull'aiuto in questione entro un mese dal ricevimento della presente lettera.

La Commissione ricorda inoltre che l'articolo 93, paragrafo 3 del trattato CE ha effetto sospensivo e che, ai termini della comunicazione pubblicata nella *Gazzetta ufficiale delle Comunità europee* n. C 318 del 24 novembre 1983, pagina 3, la Commissione potrà esigere dalle imprese che ne avessero indebitamente beneficiato il rimborso di ogni aiuto concesso illegalmente, ossia senza previa notifica o senza attendere la decisione finale della Commissione nel quadro della procedura di cui all'articolo 93, paragrafo 2 del trattato CE. Il governo belga è invitato a confermare, entro 10 giorni lavorativi dalla data di notificazione della presente lettera, che si asterrà dal versare qualsiasi aiuto oggetto della procedura prima che la Commissione abbia preso una decisione definitiva che lo autorizzi.

In assenza di tale conferma la Commissione si riserva il diritto di adottare una decisione in cui ordini al governo belga di sospendere il pagamento dell'aiuto stesso (<sup>1</sup>).

La Commissione invita inoltre le autorità belghe ad informare senza indugio BVBA DS Profil dell'avvio della procedura e dell'obbligo di restituire, con gli interessi, gli eventuali aiuti indebitamente riscossi.

La Commissione informa il governo belga che inviterà gli altri Stati membri, i terzi interessati e le parti interessate degli Stati EFTA a presentarle le loro osservazioni mediante pubblicazione di copia della presente lettera nella *Gazzetta ufficiale delle Comunità europee* e nel supplemento SEE alla *Gazzetta ufficiale*.»

La Commissione invita gli Stati membri e i terzi interessati a presentare le loro osservazioni sull'aiuto di cui sopra facendole pervenire, entro un mese dalla data di pubblicazione della presente comunicazione, al seguente indirizzo:

Commissione delle Comunità europee  
200, rue de la Loi  
B-1049 Bruxelles

*Le osservazioni ricevute saranno trasmesse al governo belga.*

(<sup>1</sup>) Si veda la lettera della Commissione del 4 marzo 1991 agli Stati membri sulle procedure di notifica dei progetti di aiuto e sulle procedure applicabili agli aiuti concessi in violazione dell'articolo 93, paragrafo 3 del trattato CE.

## Approvazione di un aiuto di Stato a norma degli articoli 92 e 93 del trattato CE

### Casi nei quali la Commissione non solleva obiezioni

(94/C 201/03)

(Testo rilevante ai fini del SEE)

Viene riportata in appresso una sintesi della decisione della Commissione di non sollevare obiezioni all'aiuto che il governo del Regno Unito intende concedere alla società Jaguar Cars Limited per un progetto di investimento.

Con lettera del 4 febbraio 1994 del ministero del commercio e dell'industria il governo britannico ha informato la Commissione della sua intenzione di concedere un aiuto di Stato, nel quadro del regime di assistenza selettiva regionale (RSA) e sulla base della legge di sviluppo industriale del 1982, alla società Jaguar Cars Limited, una controllata al 100 % della società Ford Motor Company USA, per un progetto di investimento inteso ad avviare la produzione della nuova serie di automobili sportive X 100 negli impianti Jaguar e Ford di Coventry, Birmingham e Merseyside

I progetti di investimento di Jaguar prendono le mosse dalla sua decisione di lanciare una nuova serie di automobili sportive di lusso, con la denominazione di codice X 100, che andrebbero a sostituire la serie XJS introdotta nel 1975, per migliorare la competitività dell'impresa in questo specifico segmento di mercato. Il nuovo

modello sarà dotato di un nuovo motore capace di migliori prestazioni e con emissioni notevolmente meno inquinanti.

La produzione della serie X 100 sarà concentrata in due stabilimenti Jaguar e in due stabilimenti Ford. Gli impianti di costruzione della carrozzeria e di verniciatura saranno sistemati nello stabilimento Jaguar di Castle Bromwich a Birmingham, dove sarà installata una nuova struttura di produzione a basso costo e a basso volume. La raffilatura e l'assemblaggio finale saranno effettuati nello stabilimento Jaguar di Browns Lane a Coventry dove sarà installato un sistema a convogliatore aereo unico. La fabbricazione del motore sarà eseguita nello stabilimento Ford di Bridgend nel Galles meridionale con una struttura completamente nuova comprendente linea di trasferimento, assemblaggio e automazione dei controlli e un impianto unico di placcatura delle pareti dei cilindri. Lo stampaggio sarà effettuato nello stabilimento Ford di Halewood a Liverpool tramite la pressa esistente che utilizzerà sia matrici nuove che matrici già esistenti. Tutti e quattro gli stabilimenti sono ubicati in zone ammissibili all'aiuto regionale ai sensi dell'articolo 92, para-

grafo 3, lettere a) e c), ma gli investimenti a Bridgend non rientrano tra gli investimenti sovvenzionati.

Il progetto sarà realizzato tra il 1993 e il 1997 per un costo totale di 187 Mio di UKL, dei quali 73,3 ammissibili a beneficiare dell'aiuto regionale. Gli investimenti a favore della produzione di Jaguar X 100 non determineranno un aumento di capacità. Per quanto riguarda il personale stabile, con il lancio della serie X 100 saranno mantenuti 883 posti di lavoro fino al 1998.

L'aiuto assumerà la forma di una sovvenzione pari a 9,4 Mio di UKL, a titolo del regime di aiuti autorizzato (Regional Selective Assistance), e di un aiuto in natura alla formazione professionale per un valore fino a 1,8 Mio di UKL da parte delle autorità locali. La sovvenzione sarà erogata in quattro rate tra il 1994 e il 1997 mano a mano che il progetto sarà realizzato, con la clausola di una revoca del finanziamento o di un suo rimborso qualora non siano raggiunti gli obiettivi del progetto. L'intensità dell'aiuto è pari all'11,9 % ESL, esclusa l'assistenza alla formazione del personale.

La parte dell'aiuto pari a 9,4 Mio di UKL è soggetta a notifica nel quadro della disciplina comunitaria degli aiuti all'industria automobilistica. Data l'esistenza di un notevole commercio intracomunitario in automobili sportive di lusso, gli aiuti in questione, che tolgono all'impresa interessata una parte dei costi di investimento, rischiano chiaramente di distorcere la concorrenza tra i fabbricanti di automobili e incidere sugli scambi all'interno della Comunità ai sensi dell'articolo 92, paragrafo 1 del trattato CE e dell'articolo 62, paragrafo 1 dell'accordo SEE.

Dato che i corsi di formazione professionale, forniti dal locale istituto per la formazione e l'impresa (Training and Enterprise Council), consistono esclusivamente in corsi generici non incentrati specificamente sui veicoli, che forniscono nozioni professionali generali utilizzabili in altre imprese o settori industriali, l'assistenza alla formazione professionale in natura fino ad un massimo di 1,8 Mio di UKL non costituisce aiuto di Stato ai sensi dell'articolo 92, paragrafo 1 del trattato CE e dell'articolo 62, paragrafo 1 dell'accordo SEE.

Poiché il costo del progetto supera i 12 Mio di ECU, l'aiuto proposto dev'essere esaminato alla luce della disciplina comunitaria degli aiuti di Stato all'industria automobilistica, la quale ammette i contributi validi allo sviluppo regionale forniti con investimenti in industrie automobilistiche o di motori di zone svantaggiate.

Gli stabilimenti Jaguar e Ford, nei quali sarà realizzato il suddetto piano di investimenti, si trovano a Birmingham, Coventry (zona intermedia) e Liverpool. Tutte queste zone soffrono di gravi problemi economici e sociali, in particolare di un alto livello di disoccupazione, costantemente in aumento a causa della recessione in altri settori industriali, che si è aggravata nel corso del 1993 con perdite di posti di lavoro nello stabilimento Leyland DAF di Birmingham e alla British Coal di Coventry.

Il piano di investimenti proposto conta di garantire 883 posti di lavoro fino al 1998. Esso fornirà pertanto un contributo notevole alla salvaguardia dell'occupazione nelle suddette zone, caratterizzate da disoccupazione crescente aiutandole a superare i loro svantaggi struttu-

rali. Senza aiuti il progetto in questione non verrebbe realizzato, con un conseguente aggravamento della tendenza negativa della disoccupazione, dato che la principale ubicazione alternativa presa in considerazione da Ford è una località degli Stati Uniti. Senza la realizzazione del progetto X 100 inoltre la Jaguar del Regno Unito non risulterebbe probabilmente un'operazione redditizia a lungo termine, data la scarsa probabilità che essa possa garantire il prossimo modello Jaguar. L'intensità dell'aiuto è notevolmente al di sotto dei massimali degli aiuti regionali, che sono del 30 % ESN a Castle Bromwich e Halewood e del 20 % ESN a Coventry.

In ogni caso, come è sottolineato nella disciplina degli aiuti all'industria automobilistica, nel valutare le proposte di aiuti regionali nel settore automobilistico, la Commissione deve mettere a confronto i vantaggi che tali aiuti recano allo sviluppo regionale con i loro possibili effetti negativi sull'insieme del settore, come ad esempio la creazione di una notevole sovraccapacità. Va accertato, di conseguenza, che l'aiuto sia proporzionato ai problemi che cerca di risolvere, in modo da non dare origine a distorsioni ingiustificate della concorrenza.

Per quanto riguarda i probabili effetti sull'insieme dell'industria automobilistica comunitaria, va notato che, come si è detto, Jaguar non procederà ad un incremento di capacità con la produzione della nuova serie X 100. Si può concludere pertanto che, benché il mercato europeo dell'automobile soffra attualmente di gravi problemi di sovraccapacità, il progetto qui considerato non avrà effetti negativi sull'insieme del settore e non contribuirà alla costituzione di sovraccapacità nella produzione di automobili.

La Commissione ha effettuato un'analisi costi/benefici del programma di investimenti di Jaguar, per verificare se l'aiuto proposto nel quadro del regime di assistenza selettiva regionale (RSA) sia proporzionato ai problemi regionali che intende risolvere. L'analisi ha cercato in primo luogo di individuare tutti i costi e i benefici supplementari che potevano derivare a Jaguar dalla sua decisione di effettuare la produzione della nuova serie X 100 a Birmingham, Coventry e Merseyside invece che in una regione centrale non assistita, mettendo in evidenza contemporaneamente gli svantaggi specifici che l'investitore deve affrontare in quelle regioni. L'analisi ha considerato i costi di investimento e di funzionamento supplementari originati nell'arco di tre anni di funzionamento.

Da tale analisi, che si basa ampiamente su dati forniti da Jaguar e presentati alla Commissione dalle autorità britanniche, risulta che gli svantaggi regionali netti derivanti a Jaguar e Ford dai loro investimenti a Castle Bromwich, Browns Lane e Halewood ammontano, secondo le stime, al 10,3 % in valore attualizzato degli investimenti ammissibili all'aiuto. L'intensità di aiuto proposta, dell'11,9 % ESL, supera pertanto lo svantaggio dell'1,6 %.

Secondo la politica abitualmente seguita dalla Commissione nel quadro della disciplina degli aiuti in questione, non è necessario che gli aiuti siano strettamente limitati ai costi marginali netti che l'investitore deve sostenere nelle regioni svantaggiate, purché l'investimento non provochi problemi nel settore interessato. In questi casi è possibile autorizzare una compensazione superiore agli

svantaggi come un incentivo ulteriore per l'investitore a stabilirsi nella zona assistita (si tratta del cosiddetto «top-up aid»). Dato che l'investimento qui considerato non determina un incremento della capacità produttiva di Jaguar e non contribuisce pertanto ad aggravare i problemi del settore, la Commissione può autorizzare la concessione all'impresa del totale degli aiuti regionali proposti, pari a 9,4 Mio di UKL.

Per concludere, gli aiuti regionali che il governo britannico intende erogare a Jaguar Cars Limited sono compatibili con l'articolo 92, paragrafo 3, lettera c) del trattato

CE e con l'articolo 61, paragrafo 3, lettera c) dell'accordo SEE, poiché soddisfano i criteri per l'autorizzazione degli aiuti regionali, stabiliti nella disciplina comunitaria degli aiuti di Stato all'industria automobilistica.

Di conseguenza la Commissione ha deciso, sulla base dell'articolo 92, paragrafo 3, lettera c) del trattato CE e dell'articolo 61, paragrafo 3, lettera c) dell'accordo SEE di non sollevare obiezioni al progetto delle autorità del Regno Unito di concedere 9,4 Mio di UKL di aiuto regionale, sempreché le condizioni alle quali l'aiuto notificato è legato siano mantenute.

### Autorizzazione degli aiuti di Stato sulla base degli articoli 92 e 93 del trattato CE

#### Casi contro i quali la Commissione non solleva obiezioni

(94/C 201/04)

(Testo rilevante ai fini del SEE)

**Data di approvazione:** 29. 9. 1993

**Stato membro:** Germania (Baden-Württemberg)

**Aiuto n.:** N 549/93

**Titolo:** Aiuto al salvataggio (Aluminium Gießerei Villingen GmbH)

**Obiettivo:** Assicurare il funzionamento dell'impresa per la durata della procedura volta a valutare la compatibilità di un progetto di aiuti alla ristrutturazione (C 29/93, GU n. C 306 del 12. 11. 1993)

**Base giuridica:** Wirtschaftsförderungsprogramm Baden-Württemberg

**Bilancio:** Garanzia su un prestito in base a condizioni e termini commerciali

**Durata:** Durata della procedura C 29/93

**Data di approvazione:** 16. 3. 1994

**Stato membro:** Spagna (Paese Basco)

**Aiuto n.:** N 10/94

**Titolo:** Siderurgia CECA e non CECA articolo 1, paragrafo 2 e articolo 6, paragrafo 2; articolo 4, paragrafo 1 della decisione n. 3855/91/CECA della Commissione e articolo 92, paragrafo 3, lettera c) del trattato CE

**Obiettivo:** Partecipazione del 15 % (1,005 Mrd di PTA) nel capitale sociale di una nuova impresa GSB (che raggruppa PESA e Aforasa)

Aiuti sociali connessi alle chiusure (150 Mio di PTA)

**Data di approvazione:** 29. 3. 1994

**Stato membro:** Francia

**Aiuto n.:** N 89/94

**Titolo:** Aiuto per attività di consulenza

**Obiettivo:** Incoraggiare le imprese a rivolgersi a consulenti indipendenti per migliorare i propri risultati (Beneficiari: imprese private con al massimo 500 dipendenti)

**Bilancio:** Circa 800 Mio di FF (122 Mio di ECU) all'anno

**Intensità dell'aiuto:** Di norma a concorrenza del 50 %; limiti di liquidità

**Durata:** 5 anni: 1994-1998

**Data di approvazione:** 6. 4. 1994

**Stato membro:** Repubblica federale di Germania — ex RDT (Brandeburgo)

**Aiuto n.:** N 14/93

**Titolo:** Aiuti regionali agli investimenti a favore di TTR Thyssen-Rohstoff-Recycling GmbH, Berlino est

**Obiettivo:** Progetto d'investimenti per la costruzione di impianti supplementari per il riciclaggio del rottame

**Base giuridica:**

- Gemeinschaftsaufgabe Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur
- Investitionszulagengesetz

**Bilancio:**

- 7 730 000 DM
- 2 361 000 DM

**Durata:** Ad hoc

**Condizioni:** Relazione annuale