

IV

(Akty przyjęte przed dniem 1 grudnia 2009 r. na mocy Traktatu WE, Traktatu UE i Traktatu Euratom)

DECYZJA KOMISJI

z dnia 28 października 2009 r.

w sprawie pomocy państwa C 61/03 (ex NN 42/01) udzielonej przez Włochy na rzecz przemysłu lotniczego

(notyfikowana jako dokument nr C(2009) 8097)

(Jedynie tekst w języku włoskim jest autentyczny)

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

(2010/564/WE)

KOMISJA WSPÓLNOT EUROPEJSKICH,

uwzględniając Traktat ustanawiający Wspólnotę Europejską, w szczególności jego art. 88 ust. 2 akapit pierwszy,

uwzględniając Porozumienie o Europejskim Obszarze Gospodarczym, w szczególności jego art. 62 ust. 1 lit. a),

po wezwaniu zainteresowanych stron do przedstawienia uwag⁽¹⁾ zgodnie z przywołanymi artykułami,

a także mając na uwadze, co następuje:

(1) Analizowany środek dotyczy indywidualnych środków pomocy przeznaczonych na projekty badawczo-rozwojowe w przemyśle lotniczym (A139/AB139 i BA609). Pomoc ta została przyznana przez Włochy na mocy ustawy nr 808/1985 „Interventi per lo sviluppo e l'accrescimento di competitività delle industrie operanti nel settore aeronautico (Działania na rzecz rozwoju i wzrostu konkurencyjności przemysłu lotniczego)” (zwanej dalej „ustawą nr 808/85”). Włoski parlament przyjął przedmiotową ustawę w dniu 24 grudnia 1985 r. Komisja zatwierdziła program pomocy w 1986 r.⁽²⁾ Pomoc na rzecz tych dwóch projektów została wyjęta z zakresu obowiązywania decyzji Komisji 2008/806/WE⁽³⁾, ponieważ poruszono kwestię zastosowania art. 296 Traktatu WE, a w tamtym czasie Komisja nie posiadała informacji potrzebnych do jej oceny.

1. PROCEDURA

(2) Dnia 1 października 2003 r., po otrzymaniu skargi i przeprowadzeniu oceny przez niezależnych ekspertów, Komisja podjęła decyzję o wszczęciu formalnego postępowania wyjaśniającego (zwaną dalej „pierwszą decyzją o wszczęciu postępowania”) w odniesieniu do sześciu programów pomocy przyznanych na rzecz projektów badawczo-rozwojowych, których Włochy wcześniej nie zgłosiły indywidualnie. W odniesieniu do tych sześciu

przypadków Komisja wyraziła wątpliwości co do ich zgodności z przepisami mającymi zastosowanie w zakresie pomocy na rzecz badań i rozwoju⁽⁴⁾.

(3) Decyzją z dnia 22 czerwca 2005 r.⁽⁵⁾ Komisja rozszerzyła zakres postępowania (decyzja zwana dalej „drugą decyzją o wszczęciu postępowania”) na całą ustawę nr 808/85, w tym na projekty, które zdaniem włoskich władz wchodziły w zakres obowiązywania art. 296. Druga decyzja została opublikowana w dniu 12 października 2005 r.⁽⁶⁾

(4) Pismem z dnia 17 czerwca 2005 r. władze włoskie zwróciły uwagę na fakt, że zakres obydwu decyzji o wszczęciu postępowania dotyczył kwestii istotnych dla bezpieczeństwa narodowego.

(5) W piśmie z dnia 15 lipca 2005 r. stanowiącym odpowiedź na pismo z dnia 17 czerwca 2005 r. Komisja odpowiedziała, że prowadzone przez nią postępowanie będzie ograniczone wyłącznie do aspektów cywilnych i że ocena projektów mających znaczenie dla bezpieczeństwa narodowego ma na celu wyłączenie ich z zakresu ostatecznej decyzji.

(6) W dniu 11 marca 2008 r. Komisja przyjęła decyzję 2008/806/WE dotyczącą kilku projektów badawczo-rozwojowych finansowanych przez Włochy.

(7) Motyw 419 decyzji 2008/806/WE brzmi następująco: „Komisja nie jest natomiast w stanie wyciągnąć wniosków co do dwóch projektów wymienionych w drugiej decyzji o wszczęciu postępowania, w przypadku których wyraziła wątpliwości co do ich charakteru wojskowego. Komisja zastrzega sobie prawo wezwania Włoch do przedstawienia dodatkowych informacji w tym zakresie w celu przyjęcia ostatecznej decyzji w bliskiej przyszłości.”

⁽¹⁾ Dz.U. C 16 z 22.1.2004, s. 2 i Dz.U. C 252 z 12.10.2005, s. 10.

⁽²⁾ Sprawa N 281/84, pismo SG(86) 5685 z dnia 14 maja 1986 r.

⁽³⁾ Dz.U. L 284 z 28.10.2008, s. 1.

⁽⁴⁾ Wspólnotowe zasady ramowe dotyczące pomocy państwa na rzecz badań i rozwoju z 1996 r. (Dz.U. C 45 z 17.2.1996, s. 5) lub wspólnotowe zasady ramowe dotyczące pomocy państwa na rzecz badań i rozwoju z 1986 r. (Dz.U. C 83 z 11.4.1986, s. 2).

⁽⁵⁾ C(2005) 1813 wersja ostateczna.

⁽⁶⁾ Dz.U. C 252 z 12.10.2005, s. 10.

- (8) W kilku pismach skierowanych do Komisji w trakcie postępowania wyjaśniającego władze włoskie odnosiły się również do wspomnianych powyżej dwóch projektów. W piśmie z dnia 24 kwietnia 2007 r. władze włoskie dostarczyły dwa szczegółowe memoranda dotyczące tych projektów.
- (9) W dniu 4 maja 2007 r. odbyło się spotkanie w siedzibie Stałego Przedstawicielstwa Włoch przy Unii Europejskiej, podczas którego władze włoskie przedstawiły delegacji Komisji do wglądu dokumenty (uznawane za poufne ze względów bezpieczeństwa narodowego) dotyczące dwóch wyżej wymienionych projektów.
- (10) W piśmie z dnia 5 maja 2008 r. Komisja zwróciła się o dostarczenie dodatkowych informacji dotyczących tych dwóch projektów.
- (11) Dnia 9 lipca 2008 r. Włochy przedłożyły informacje dotyczące dwóch wyżej wymienionych projektów.
- (12) Dnia 29 września 2008 r. władze włoskie zorganizowały wizytę dwóch urzędników Komisji w bazie wojskowej [...] (*), w której był testowany projekt BA609, oraz w siedzibie głównej AgustaWestland w Cascina Costa (w prowincji Varese).
- (13) Pismem z dnia 7 października 2008 r. Włochy dostarczyły protokół z wizyty na miejscu wraz ze szczegółową listą odwiedzonych obiektów wojskowych oraz dowodami dotyczącymi analizowanego projektu.
- (14) W piśmie z dnia 9 października 2008 r. Włochy powiadomiły o zamiarze przedłożenia dalszej dokumentacji dotyczącej tych projektów. Potwierdziły również chęć dalszej współpracy z Komisją, nawet jeżeli okaże się, że przedmiotowe projekty mają znaczenie dla bezpieczeństwa narodowego i w związku z tym wchodzą w zakres art. 296.
- (15) W piśmie z dnia 29 października 2008 r. Włochy dostarczyły dodatkowych informacji na temat projektu BA609.
- (16) W pismach z dnia 31 marca, 7 maja i 24 lipca 2009 r. Włochy przedłożyły dalsze informacje dotyczące toczonego się projektu obejmującego BA609, w tym najnowsze dane finansowe. Komisja udzieliła odpowiedzi w piśmie z dnia 22 kwietnia 2009 r.
- 2. POWODY WSZCZĘCIA FORMALNEGO POSTĘPOWANIA WYJAŚNIAJĄCEGO**
- (17) W drugiej decyzji o wszczęciu postępowania Komisja wyraziła poważne wątpliwości co do tego, czy projekty AB139 (lub A139, zwany dalej „A139”) i BA609 mogły być zakwalifikowane jako wojskowe, zgodnie z twierdzeniem władz włoskich.
- (18) W odniesieniu do projektu A139 Komisja zauważyła na przykład, że na stronie internetowej AgustaWestland (1) znajduje się następujący wykaz zastosowań tego produktu: ratownictwo medyczne, służby pożarnicze, transport towarów w portach, ochrona porządku publicznego, loty przybrzeżne, misje poszukiwawczo-ratownicze oraz loty biznesowe. Zdaniem Komisji żadne z tych zastosowań nie ma charakteru wojskowego.
- (19) W odniesieniu do BA609 Komisja zwróciła uwagę, na przykład, że na stronie przedsiębiorstwa Bell Agusta (2) znajduje się wykaz najczęściej zadawanych pytań (FAQ), gdzie na pytanie: „Czy BA609 będzie produkowany w konfiguracji zarówno cywilnej, jak i wojskowej?” odpowiedź firmy brzmi: „BA609 jest planowany wyłącznie w konfiguracji cywilnej. Konfiguracją najbardziej zbliżoną do wojskowej jest konfiguracja SAR [poszukiwawczo-ratownicza] opracowana dla statków powietrznych straży przybrzeżnej. Żadne konfiguracje wojskowe nie są obecnie dostępne.”.
- (20) W oparciu o informacje dostępne podczas przyjmowania decyzji 2008/806/WE Komisja nadal nie była w stanie wyciągnąć wniosków co do wspomnianych dwóch projektów. Komisja zastrzegła sobie prawo wezwania Włoch do przedstawienia dodatkowych informacji, by wyjaśnić pewne aspekty projektów przed przyjęciem decyzji. Dlatego też Komisja wyłączyła te dwa projekty z zakresu tej decyzji.
- 3. UWAGI PRZEDŁOŻONE PRZEZ STRONY TRZECIE WZGLĘDEM PRZEDMIOTOWYCH DWÓCH PROJEKTÓW**
- (21) Uwagi przedłożone przez anonimową stronę trzecią (zwaną dalej „stroną trzecią”) po przyjęciu drugiej decyzji o wszczęciu postępowania oraz w trakcie postępowania zawierały szereg konkretnych uwag dotyczących obu analizowanych projektów.
- (22) Strona trzecia poddała w wątpliwość wojskowy charakter obu projektów. W jej opinii AW139 był wyłącznie cywilnym śmigłowcem, ponieważ nie miał zastosowania wojskowego. Fakt, że kilka śmigłowców zakupiło wojsko z różnych krajów świata, w żaden sposób nie zmienia cywilnego charakteru AW139.
- (23) Strona trzecia zauważyła, że rozróżnienia między śmigłowcami wojskowymi a cywilnymi dokonuje się na etapie certyfikacji, zazwyczaj podczas pierwszej certyfikacji projektu. Zwrócono również uwagę, że typowe programy wojskowe obejmują etap ustalania specyfikacji wojskowych, zawarcie kontraktu rozwojowego oraz umowy produkcyjnej z Ministerstwem Obrony. Zdaniem strony trzeciej takie działania byłyby jawne i uwzględnione w krajowym budżecie obronnym.
- (24) W odniesieniu do BA609 strona trzecia zacytowała informacje podane do wiadomości publicznej przez przedsiębiorstwo Agusta, w których wymieniono jedynie cywilne zastosowania statku powietrznego typu tilt-rotor.

(*) Informacja poufna związana z ochroną podstawowych interesów bezpieczeństwa narodowego lub tajemnic handlowych.

(1) http://www.agustawestland.com/products01_01.asp?id_product=15

(2) http://www.bellagusta.com/air_ba_faq.cfm#8

- (25) Zdaniem strony trzeciej Agusta potrzebowała znaczących kwot pieniędzy do opracowania obu projektów, a które można było uzyskać jedynie w drodze hojnego wsparcia ze strony państwa.
- (26) W szczególności strona trzecia stwierdziła, że do opracowania A139 potrzebne byłoby zainwestowanie co najmniej 700 mln EUR. Wyraziła również opinię, że udział Agusty w projekcie BA609 realizowanym wspólnie z przedsiębiorstwem Bell wyniósłby co najmniej 200 mln EUR.
- (27) Zdaniem strony trzeciej z informacji podanych do publicznej wiadomości wynikało, że wydatki na badania i rozwój poniesione przez Agustę nie obejmowały tych kosztów.

4. OPIS PROJEKTÓW DOSTARCZONY PRZEZ WŁOCHY

- (28) W drugiej decyzji o wszczęciu postępowania Komisja wyraziła wątpliwości co do tego, czy dwa przedłożone projekty – A139 i BA609 – mogłyby zostać zakwalifikowane jako wojskowe, jak twierdzą władze włoskie.
- (29) Jak wskazano w decyzji 2008/806/WE, w oparciu o udostępnione informacje Komisja nie była w stanie wyciągnąć wniosków co do tych dwóch projektów.
- (30) Beneficjentem analizowanych projektów jest Agusta⁽¹⁾, należąca do grupy Finmeccanica. Agusta specjalizuje się w produkcji śmigłowców. W dostarczonych pismach Włochy zaznaczyły, że ich uwagi były przedkładane wspólnie z grupą Finmeccanica.
- (31) Po pierwsze, warto przypomnieć, że rząd włoski powoływał się na ustawę nr 808/85 w celu finansowania projektów zarówno cywilnych, jak i wojskowych. Według danych liczbowych dostarczonych przez władze włoskie (motywy 171–172 decyzji 2008/806/WE) z łącznej kwoty ok. 3 mld EUR – 1 311 mln EUR przeznaczono na projekty związane z bezpieczeństwem narodowym.
- (32) Włochy przekazały również tabelę, w której wyszczególniono projekty związane z bezpieczeństwem narodowym sfinansowane w ramach tego programu. Zastosowanie
- prawa cywilnego do projektów wojskowych tłumaczy, dlaczego niektóre projekty nie są wymieniane w krajowym budżecie obronnym.
- (33) W szczególności Włochy stwierdziły, że wsparcie przyznane na rzecz obu projektów było uzasadnione osiągnięciem celów związanych z bezpieczeństwem narodowym i powołały się na art. 296 Traktatu WE.

4.1. Projekt A139

- (34) Według władz włoskich po wstępnych rozmowach przeprowadzonych w ramach NATO uruchomiono projekt A139, realizowany we współpracy z rosyjskim przedsiębiorstwem Kamov; współpraca ta zakończyła się w 1997 r. Następnie – poprzez włoskie Ministerstwo Obrony – rząd włoski wydał oficjalny wniosek dotyczący taktycznego śmigłowca transportowego do wspierania operacji bojowych.
- (35) Władze włoskie przedłożyły Komisji oficjalny wniosek z dnia [...] w sprawie studium wykonalności i uwzględniający wymogi wojskowe.
- (36) Dostarczono również specyfikacje techniczne dla śmigłowca wojskowego opatrzone datą [...].
- (37) Strona włoska zwróciła uwagę na fakt, że prace prowadzone przez Agustę do 1999 r. obejmowały opracowanie wstępnego projektu i rozwiązań technicznych niezbędnych do spełnienia wymogów określonych we wniosku dotyczącym taktycznego śmigłowca transportowego do wspierania operacji bojowych. Agusta przeprowadziła następujące testy i działania zatwierdzające na modelu demonstracyjnym: [...] (w 1998 r.) oraz [...] (w 1999 r.).
- (38) W 2000 r., według strony włoskiej, prowadzono dalsze działania z [...].
- (39) Zdaniem władz włoskich projekt finansowany na mocy ustawy nr 808/85 zakończył się wraz z opracowaniem wojskowego modelu demonstracyjnego.
- (40) Decyzja rządu włoskiego o udzieleniu wsparcia na rzecz A139 została podjęta w 1998 r. Kwotę pomocy rządowej wypłacono spółce w [...] ratach, zgodnie z poniższą tabelą:

Tabela 1

Wsparcie finansowe dla projektu A139

(w EUR)

Rok	Kwota przyznana w ciągu roku	Łączna kwota
[...]	[...]	[...]
[...]	[...]	[...]
[...]	[...]	[...]
[...]	[...]	[...]

⁽¹⁾ Obecnie AgustaWestland, po połączeniu z Westland.

(w EUR)

Rok	Kwota przyznana w ciągu roku	Łączna kwota
[...]	[...]	[...]
[...]	[...]	[...]
[...]	[...]	[...]
[...]	[...]	[...]

- (41) Jako uzasadnienie dla opóźnień w opracowaniu śmigłowca wojskowego Włochy podały fakt, iż konkretne potrzeby operacyjne związane z A139 zostały zmodyfikowane przez Ministerstwo Obrony, tak aby uwzględnić doświadczenia wyniesione z misji pokojowych za granicą (w Albanii, Bośni, Macedonii, Timorze i Kosowie). Zmiany te dotyczyły [...].
- (42) Ponadto Włochy poinformowały, że A139 miał zastąpić istniejącą flotę śmigłowców Bell 212, 205 i 412. Jednakże, jak dodały władze włoskie, wydarzenia z dnia 11 września 2001 r. wymusiły ponowne przeanalizowanie planów w celu zapewnienia [...].
- (43) Zdaniem Włoch projekt A139 różnił się od późniejszego śmigłowca cywilnego AW139. Z kolei analizowany przez Komisję projekt A139 stanowił podstawę do opracowania wojskowego śmigłowca AW149.
- (44) Strona włoska przedstawiła porównanie charakterystyki technicznej obu śmigłowców: AW139 i AW149. Zdaniem Włoch porównanie wykazało, że:
- AW139 posiada wszystkie cechy śmigłowca cywilnego,
 - AW149 posiada wszystkie cechy śmigłowca wojskowego,
 - efekty transferu *know-how* między tymi dwoma śmigłowcami są nieznaczące, ponieważ oba modele zasadniczo się od siebie różnią.
- (45) Poniższą tabelę opracowano w oparciu o informacje dostarczone przez stronę włoską. Trzecia kolumna zawiera porównanie obu śmigłowców, tj. wskazanie, czy części opracowane dla potrzeb AW149 różnią się od części dla AW139.

Tabela 2

Porównanie projektów AW139 i AW149

	Cywilna wersja AW139	Wojskowa wersja AW149	AW149 w porównaniu z AW139
Średnica wirnika nośnego	13,8 m	14,6 m	Nowa
Średnica śmigła ogonowego	2,7 m	2,8 m	Nowa
Wielkość kokpitu		Szerokość + 3 cm	Nowy projekt

	Cywilna wersja AW139	Wojskowa wersja AW149	AW149 w porównaniu z AW139
Kabina		Długość + 30 cm Szerokość + 26 cm	Nowy projekt
Podwozie	Nieodporne na zderzenia Prześwit 42 cm	Odporne na zderzenia (według standardów wojskowych) Prześwit 50 cm	Nowy projekt
Statecznik kierunkowy		+ 45 cm	Zmodyfikowany lub nowy
Waga startowa	6 400 kg; certyfikat zgodności z JAR/FAR 29 dla statków cywilnych	6 800–7 000 kg (bez wyposażenia operacyjnego); certyfikaty AR 56 (wersja wielozadaniowa) i DEF STAN 00-970 (Ministerstwo Obrony Zjednoczonego Królestwa)	Nowa
Silniki	Podstawowy PW PT6-67C	PW PT6-67C o dużej mocy (według Włoch)	Nowe
Przeniesienie napędu		+ 25 % dostępnego momentu obrotowego	Nowe elementy mechaniczne przy tej samej obudowie
Pomocniczy zespół energetyczny	Brak	Akcesoryjna jednostka napędowa	Nowy
Układ paliwowy	Odporny na zderzenia według norm cywilnych JAR/FAR 29	Odporny na zderzenia według norm wojskowych; samouszczelniający	Nowy projekt
Uzbrojenie	Brak	Karabiny 7,62 mm; możliwość zamocowania wyrzutni 7 × 70 mm; działka 20 mm	Nowe
Ładunek podwieszany	Standard w wersji wielozadaniowej (poszukiwawczo-ratowniczej)	Ładunek zamocowany na wingletach zgodnie z normami NATO	Nowy projekt
Ochrona przeciwbalistyczna	Brak	Tak	Nowa
Awionika	Zwykłe systemy cywilne	Elastyczny system z możliwością dodawania nowych instrumentów dla potrzeb misji; komunikacja i nawigacja zgodne z wymogami wojskowymi	Nowa

- (46) Włochy przedłożyły również informacje dotyczące prac rozwojowych prowadzonych nad AW139. W 2000 r. opracowano naziemny pojazd testowy, a w 2001 r. powstał model demonstracyjny/prototyp mogący latać. W 2000 r. i 2001 r. powstały pierwsze prototypy i rozpoczęto prace rozwojowe oraz certyfikację. W czerwcu 2003 r. śmigłowiec uzyskał certyfikat EASA (a następnie FAA w Stanach Zjednoczonych). W 2004 r. uzyskano nowy certyfikat pozwalający na realizację pierwszych dostaw wersji podstawowej. W 2005 r. wydano kolejny certyfikat dla instalacji pomocniczych do pełniejszej wersji śmigłowca, wyposażonej w takie systemy awioniki jak radar meteorologiczny, kamera termowizyjna, pływaki awaryjnego lądowania, zbiorniki pomocnicze itd.
- (47) Włochy przestawiły również wyjaśnienia dotyczące sytuacji finansowej Agusty i finansowania przez nią projektów badawczo-rozwojowych. Przedłożono wykaz partnerów współpracujących na zasadzie podziału

zysku i ryzyka, którzy byli zaangażowani w opracowywanie AW139 i dzięki którym Agusta mogła znacząco zmniejszyć swój początkowy udział w projekcie.

- (48) Włochy podały wysokość łącznej kwoty wydatków poniesionych przez Agustę na badania i rozwój. W szczególności, według strony włoskiej, kwota tych inwestycji wyniosła około [20–30] % rocznego obrotu firmy (średnio [550–700] mln EUR w okresie 1998–2000). Na projekty wojskowe finansowane w oparciu o ustawę nr 808/85 przeznaczono [...] % łącznej kwoty wydatków na badania i rozwój. Pozostałą kwotę wydano albo na projekty cywilne współfinansowane przez państwo (10,30 % – projekty finansowane na mocy ustawy nr 808/85), albo na projekty badawczo-rozwojowe całkowicie finansowane przez firmę ([35–45] %). Finansowanie projektu badawczo-rozwojowego, w ramach którego opracowano AW139, osiągnęło poziom [...] mln EUR rocznie ([...] % z [...] %).

(49) Włochy przedłożyły również oświadczenie audytorów Agusty (PricewaterhouseCoopers) z dnia 15 września 2006 r., zgodnie z którym:

— dane dotyczące kosztów materiałów, wyposażenia i innych kosztów zewnętrznych są poprawnie wyprowadzone z księgowości analitycznej dotyczącej projektu,

— koszty pracy są ustalone na podstawie standardowych stawek godzinowych, które nie przekraczają stawek określonych przez Ministerstwo Obrony, oraz

— dane związane z finansowaniem odpowiadają kwotom przyznanym przez Ministerstwo Przemysłu na mocy ustawy nr 808.

(50) Wreszcie na stwierdzenie wysunięte przez stronę trzecią, jakoby pierwsza certyfikacja miała kluczowe znaczenie dla określenia charakteru projektu badawczo-rozwojowego, władze włoskie odpowiedziały, że certyfikacja nie jest wystarczającym warunkiem dla podejmowania decyzji co do charakteru śmigłowca. Na poparcie tych słów władze włoskie przedłożyły długi wykaz śmigłowców, które najpierw otrzymały certyfikat wojskowy, a dopiero później cywilny lub na odwrót, a nawet jednocześnie przechodziły dwie procedury certyfikacyjne.

(51) Włochy twierdziły również, że ostatnio zwykłą praktyką stał się wymóg certyfikacji śmigłowców wojskowych również przez organy cywilne, a następnie ograniczenie certyfikacji wojskowej do zaledwie kilku elementów (takich jak awionika i uzbrojenie).

(52) W podsumowaniu strona włoska utrzymywała, że certyfikacja cywilna nie wyklucza możliwości finansowania prac nad pierwotną wersją śmigłowca przeznaczoną do celów wojskowych (co zdaniem władz włoskich miało miejsce w przypadku A139) i późniejszego pokrycia kosztów opracowania i certyfikacji cywilnej wersji śmigłowca w całości ze środków własnych spółki.

4.2. Projekt BA609

(53) Projekt BA609 dotyczy opracowania statku powietrznego typu tilt-rotor, który może startować oraz lądować jak śmigłowiec i lądować jak samolot. Wirniki na skrzydłach są umieszczone pionowo podczas startu i lądowania, a następnie w pozycji poziomej podczas lotu. Pozwala to połączyć elastyczność helikoptera podczas startowania i lądowania na małej przestrzeni z możliwością pokonywania większych odległości ze znacznie większą prędkością. Jednocześnie, przy uwzględnieniu wielkości i właściwości tego statku, w porównaniu z innymi śmigłowcami nadal musi on lądować na przygotowanym podłożu (platforma cementowa) co oznacza, że nie nadaje się on do misji na terenach pustynnych ani do lądowania na platformach wiertniczych.

(54) Projekt BA609 jest prowadzony przez amerykańską spółkę Bell. Według strony włoskiej BA609 pochodzi od V22 – statku powietrznego typu tilt-rotor używanego przez rząd USA.

(55) Zdaniem Włoch cywilną wersję tego statku opracowuje spółka Bell razem z Agustą, samodzielnie pokrywając koszty projektu poprzez spółkę BellAgusta, w której 60 % udziałów posiada Bell, a 40 % Agusta.

(56) Według Włoch jednoczesne opracowywanie dwóch wersji BA609 przebiega następująco:

Tabela 3

Etapy projektu BA609

Rok	Etapy opracowywania cywilnego śmigłowca BA609	Etapy opracowywania wojskowego śmigłowca BA609
1996 r.	Bell rozpoczyna prace nad śmigłowcem	
październik 1998 r.	Porozumienie między spółkami Bell i Agusta	[...]
październik 1998 r.		[...]
grudzień 2002 r.	Pierwsze naziemne testy prototypu BA609	
marzec 2003 r.	Pierwszy lot pierwszego prototypu	
2004 r.		[...]
wrzesień 2005 r.		[...]

Rok	Etapy opracowywania cywilnego śmigłowca BA609	Etapy opracowywania wojskowego śmigłowca BA609
lipiec 2006 r.	Pierwszy lot drugiego prototypu cywilnego	
2012 r.	Oczekiwanie na wydanie certyfikatu	

- (57) W maju 2007 r. władze włoskie przedłożyły Komisji dokumentację dotyczącą wymogów wojskowych.
- (58) Włochy dostarczyły również pisma otrzymane od marynarki wojennej, dla której opracowanie BA609 miało istotne znaczenie strategiczne. Włochy wyraziły chęć umieszczenia statków powietrznych typu tilt-rotor na pokładzie [...].
- (59) Zdaniem Włoch prace prowadzone przez Agustę we Włoszech nad projektem BA609, który według władz włoskich jest przez nie wspierany, dotyczy wojskowej wersji BA609, odrębnej i różniącej się od cywilnej wersji BA609 obecnie opracowywanej w zakładach spółki Bell w Stanach Zjednoczonych.
- (60) Włochy dostarczyły szczegółowych informacji dotyczących charakterystyki technicznej obu wersji – wojskowej i cywilnej – potwierdzających, zdaniem włoskich władz, istnienie wersji wojskowej:
- wersja wojskowa jest cięższa (8 ton w porównaniu z 7,6 tony) i ma większą wagę startową (18 000 lb w porównaniu z 16 800 lb),
 - w wersji wojskowej wzmocniono strukturę, aby pozwolić na zamocowanie drzwi przesuwanych, ochronę balistyczną, wzmocnienia w miejscach, gdzie dodano dodatkowe ładunki oraz absorpcję energii w kadłubie, co odpowiada bardziej rygorystycznym wymogom w zakresie odporności na kolizję,
 - silnik wykorzystany w wersji wojskowej to silnik o dużej mocy PWC PT6C-67 (a nie PWC PT6C-67A),
 - wersja wojskowa posiada pomocniczy zespół energetyczny (APU), który dostarcza moc, gdy silniki są wyłączone i zwiększa zdolność operacyjną statku; wersja cywilna nie posiada APU,
- podwozie w wersji wojskowej zostało opracowane z myślą o twardych lądowaniach i uderzeniach, co jest charakterystyczne dla zastosowań wojskowych; wersja cywilna jest wyposażona w wysuwane podwozie,
- wersja wojskowa jest wyposażona w odporny na zderzenia system paliwowy, samouszczelniający, w którym paliwo można uzupełniać podczas lotu, co jest zgodne z wojskowymi wymogami dla innych śmigłowców; układ paliwowy w wersji cywilnej jest mniej odporny na zderzenia,
- wersja wojskowa posiada inne cechy, nieuwzględnione w wersji cywilnej: jest wyposażona w 20 mm karabiny maszynowe i wyrzutnie rakiet; pozwala na podwieszenie dodatkowych ładunków do celów wojskowych (aby umożliwić załadunek i rozładunek oddziałów itd.); jest wyposażona w ochronę balistyczną skrzydeł i wirników, opancerzone kabiny pilota itd.
- (61) Dnia 29 września 2008 r. na zaproszenie władz włoskich urzędnicy Komisji uczestniczyli w wizycie na miejscu. Władze włoskie pokazały im bazę wojskową, w której był w tym czasie testowany BA609 oraz siedzibę główną Agusty, w tym jej działy badawczo-rozwojowe.
- (62) Urzędnikom Komisji pokazano:
- pomieszczenie centrali telemetrycznej oraz informacje o bieżących działaniach wykonywanych w ramach lotu testowego BA609,
 - lot i lądowanie drugiego prototypu BA609 ⁽¹⁾, w tym przedstawienie wirników z trybu samolotowego do trybu śmigłowca,
 - BA609 wraz z prezentacją dokonaną przez pilota,
 - trzeci prototyp BA609, opracowywany obecnie w hangarze w bazie wojskowej.
- ⁽¹⁾ Pierwszy prototyp jest testowany przez spółkę Bell Augusta Aerospace Company w Teksasie.

- (63) Podczas pobytu urzędników w bazie wojskowej dyrektor generalny Agusty dokonał szczegółowej prezentacji BA609. Z kolei przedstawiciel włoskiego Ministerstwa Obrony podał kilka szczegółowych informacji na temat wymogów ministerstwa dotyczących konfiguracji wojskowej i misji.
- (64) Przedstawiono również dowody związane wątpliwościami wysuniętymi przez władze amerykańskie odpowiedzialne za V22 [...] ⁽¹⁾.
- (65) Przedłożono też informacje dotyczące przejścia od podstawowych systemów awioniki stosowanych w statkach typu tilt-rotor do konfiguracji misji wojskowych [...].
- (66) Na terenie o dostępie ograniczonym ze względów bezpieczeństwa w siedzibie głównej Agusty w Cascina Costa urzędnikom Komisji pokazano następujące elementy bezpośrednio związane z BA609:
- wykonaną w skali jeden do jednego atrapę BA609 w konfiguracji [...] i z wyposażeniem odpowiednim dla misji [...],
 - laboratorium integracji systemu misji, w którym była możliwość obejrzenia symulacji misji z [...].
- (67) Włochy dostarczyły informacji o wsparciu udzielonym na rzecz BA609 w ramach dwóch decyzji dotyczących udzielenia pomocy. Pierwsza decyzja dotyczyła okresu 1998–2000 i obejmowała kwotę ok. [...] mln EUR.
- (68) Druga decyzja dotyczyła lat 2001–2004 i obejmowała kwotę ok. [...] mln EUR. Ze względu na znaczne opóźnienia w realizacji projektu działania z nim związane są nadal prowadzone, a ostatnie raty zostały wypłacone przez rząd włoski w [...].
- (69) Włochy przedłożyły tabelę zawierającą szczegółowe informacje dotyczące kwoty wsparcia ⁽²⁾.

Tabela 4

Wsparcie finansowe dla projektu BA609

(w mln EUR)

	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	Suma
Wojskowe technologie zastosowane w platformie								
Kod symulacji statku typu tilt-rotor	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Technologia systemu przeniesienia mocy	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
System kontroli lotu	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Sprzęt i oprogramowanie do lotów testowych	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Suma częściowa	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Dalsze wojskowe i cywilne konfiguracje BA609								
Architektura	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Kadłub	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Systemy	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Awionika	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Suma częściowa	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Suma	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

⁽¹⁾ [...]⁽²⁾ Należy zwrócić uwagę na drobną rozbieżność między kwotami podanymi przez Włochy w tabeli a informacjami dostarczonymi przez Włochy i dotyczącymi wysokości kwot określonych w dwóch decyzjach o udzieleniu pomocy.

- (70) Włochy przedłożyły również informacje dotyczące wydatków poniesionych przez Agustę na cele badawczo-rozwojowe (zob. motyw 48). Wydatki na wersję cywilną BA609 w latach 1998-2000 wyniosły średnio [...] mln EUR rocznie ([...] % z [...] % wymienionych powyżej).
- (71) Jak stwierdzono w motywie 49, w odniesieniu do A139 Włochy dostarczyły oświadczenie sporządzone przez audytorów Agusty (PricewaterhouseCoopers).
- (72) Zdaniem Włoch technologie z projektu wojskowego nie zostały przeniesione do projektu cywilnego realizowanego przez spółkę BellAgusta. Ponadto strona włoska utrzymuje, że nawet gdyby doszło do transferu *know-how*, określenie stopnia przeniesienia technologii byłoby niezwykle trudne.
- (73) Włochy uznają, że podstawowa technologia wytwarzania śmigłowców z założenia ma dwoisty charakter i to samo stwierdzenie stosuje się również do statków typu tilt-rotor. Jednakże zauważają też, że w analizowanym przypadku kwestia ta jest jeszcze bardziej złożona, ponieważ projekt dotyczy bardzo innowacyjnego statku powietrznego wywodzącego się z projektu wojskowego zrealizowanego na znacznie większą skalę.
- (74) Wreszcie Włochy zwracają uwagę, że opracowanie statku powietrznego typu tilt-rotor nie miałyby wpływu na konkurencję, ponieważ w Europie i na całym świecie nie są prowadzone jakiegokolwiek alternatywne lub porównywalne projekty.
- (75) W ramach podsumowania Włochy stwierdzają, że BA609, będący jedynym projektem badawczo-rozwojowym dotyczącym statków powietrznych typu tilt-rotor, jaki zamierzają wesprzeć, dotyczy statku powietrznego dla celów wojskowych.

4.3. Wnioski przedłożone przez Włochy dotyczące dwóch przedmiotowych projektów

- (76) W odniesieniu do obu statków powietrznych władze włoskie powołują się na art. 296 Traktatu WE. Dlatego też zwracają się do Komisji o zamknięcie toczącego się postępowania wyjaśniającego jako bezcelowego, ponieważ analizowane środki nie wchodzą w zakres stosowania art. 87 i 88 Traktatu WE.
- (77) W kilku pismach władze włoskie zwróciły również uwagę, że jeżeli Komisja ma zastrzeżenia w dziedzinie konkurencji dotyczące środków przyjętych przez rząd włoski, to powinna zbadać te środki razem z Włochami zgodnie z art. 298 ust. 1 Traktatu WE.
- (78) Włochy na rzecz dwóch opisanych powyżej projektów wchodzi w zakres obowiązywania art. 296 Traktatu WE.
- (79) Jeżeli środek przyjęty przez rząd włoski na rzecz tych dwóch projektów nie wchodzi w zakres art. 296 Traktatu WE, jak argumentuje strona trzecia, Komisja będzie musiała przeanalizować je w oparciu o art. 87 Traktatu WE, a w szczególności o przepisy mające zastosowanie do oceny pomocy na rzecz projektów badawczo-rozwojowych. Z kolei jeżeli włoskie środki wchodzą w zakres stosowania art. 296 Traktatu WE, nie miałyby zastosowania przepisy dotyczące konkurencji ⁽¹⁾.
- (80) Informacje przedłożone przez Włochy oraz wizyta na miejscu pozwoliły Komisji na wyciągnięcie wniosków dotyczących przedmiotowych projektów i środków podjętych na ich rzecz przez rząd włoski.
- (81) Na początku należy przypomnieć, że sam charakter i cel wojskowy sprzętu nie jest wystarczający, by uzasadnić wyłączenie stosowania przepisów wspólnotowych na podstawie art. 296 Traktatu WE. Taki środek powinien być również konieczny do ochrony istotnych interesów bezpieczeństwa danego państwa członkowskiego. Zgodnie z orzecznictwem Trybunału Sprawiedliwości art. 296 Traktatu WE winien być interpretowany w sposób restrykcyjny, a zakres jego zastosowania powinien ograniczać się do wyjątkowych, wyraźnie określonych przypadków. Ponadto ciężar dowodu co do spełnienia warunków stosowania zwolnienia spoczywa na państwach członkowskich.
- (82) Dlatego też, po pierwsze, ocenę należy rozpocząć od przeanalizowania charakteru obu projektów badawczych.
- (83) Po drugie, podczas oceny należy sprawdzić, czy Włochy wykazały konieczność podjęcia przedmiotowych środków dla ochrony ich podstawowych interesów bezpieczeństwa, które odnoszą się do produkcji lub handlu bronią, amunicją i materiałami wojskowymi – innymi słowy należy ustalić, czy ma zastosowanie art. 296 Traktatu WE.
- (84) Po trzecie, podczas oceny należy również zbadać, czy tego rodzaju wsparcie mogłoby wpłynąć na warunki konkurencji na wspólnym rynku w odniesieniu do opracowywania cywilnych śmigłowców przez Agustę.
- (85) Podczas przeprowadzania oceny obu projektów należy podkreślić, że badane środki dotyczą etapów badawczo-rozwojowych. Liczy się nie tylko sam charakter produktów końcowych, ale również charakter prac przeprowadzonych podczas tych etapów. Ponadto trzeba zauważyć, że analizowane projekty były ograniczone tylko do etapu badawczo-rozwojowego i nie jest możliwe dokonanie ich oceny w oparciu o umowę produkcyjną, o co zwraca się strona trzecia, ponieważ taka umowa jest zawierana na późniejszym etapie.

5. OCENA

- (78) Zasadniczym celem oceny przeprowadzanej przez Komisję jest ustalenie, czy pomoc udzielona przez

⁽¹⁾ Zob. sprawa T-26/01, *Fiocchi Munizioni SpA przeciwko Komisji*, Rec. 2003, s. II-3951, pkt 59.

- (86) Włochy przedłożyły wystarczające dowody w zakresie obu projektów oraz umożliwiły zorganizowanie wizyty w bazie wojskowej.
- (87) Na koniec należy przypomnieć, że rząd włoski oparł się na tej samej podstawie prawnej – ustawie nr 808/85 – w celu wspierania zarówno cywilnego, jak i wojskowego projektu. Jak zauważono w decyzji 2008/806/WE, oparcie się na prawie cywilnym jako podstawie prawnej dla wspierania projektów wojskowych, z jednej strony, przyczyniło się do powstania niepewności co do charakteru finansowanych projektów, ale, z drugiej strony, wyjaśniło, dlaczego takie projekty nie były uwzględnione w budżecie obronnym.

5.1. Projekt A139

- (88) Dokumentacja dostarczona przez władze włoskie wykazała, że projekt badawczo-rozwojowy A139 był przeznaczony do zastosowań związanych z bezpieczeństwem narodowym.
- (89) W szczególności w przypadku A139 analizowany projekt dotyczył jedynie opracowania modelu demonstracyjnego, co jest jednym z pierwszych etapów tworzenia śmigłowca. Włochy wyjaśniły, że model demonstracyjny posłużył wyłącznie do opracowania wojskowego śmigłowca AW149.
- (90) Włochy przedłożyły dokumenty wojskowe określające misje, jakie ma wykonywać śmigłowiec wojskowy (zob. motyw 35).
- (91) Włochy dostarczyły również dokument wojskowy zawierający specyfikacje techniczne realizowanego projektu (zob. motyw 36). Specyfikacje te są wynikiem projektu badawczo-rozwojowego. Zdaniem strony trzeciej wymogi wojskowe i wojskowe specyfikacje techniczne stanowią dwa etapy właściwe dla programów wojskowych.
- (92) Z dostarczonych informacji i dowodów przedłożonych przez Włochy wynika, że model demonstracyjny miał zostać wykorzystany do opracowania śmigłowca AW149, którego stworzenie zabrało znacznie więcej czasu, niż na początku planowano.
- (93) Należy zauważyć, że pod względem celów i charakterystyki AW149 rzeczywiście jest śmigłowcem wojskowym⁽¹⁾.
- (94) Włochy dostarczyły również informacji na temat całości finansowania publicznego przyznanego na rzecz analizowanego projektu oraz łącznych inwestycji Agusty
- w badania i rozwój. Kwoty te są zgodne z danymi dotyczącymi finansowania wstępnych prac nad stworzeniem modelu demonstracyjnego.
- (95) Włochy przedłożyły oświadczenie audytorów firmy, które potwierdza, że wydatki na projekt A139 zostały zarejestrowane jako wydatki wojskowe i odpowiadają kryteriom ustalonym przez włoskie Ministerstwo Obrony.
- (96) Misje określone dla AW149 obejmują w głównej mierze istotne dla bezpieczeństwa narodowego działania wsparcia powietrznego dla operacji na polu walki.
- (97) Dlatego też informacje przedłożone przez Włochy prowadzą do wniosku, że AW149 jest śmigłowcem o istotnym znaczeniu dla celów bezpieczeństwa narodowego, określonych przez Ministerstwo Obrony i następnie dostosowywanych w oparciu o doświadczenie zdobyte podczas misji operacyjnych realizowanych przez włoską armię⁽²⁾.
- (98) Informacje dostarczone przez stronę włoską pokazują, że środki wspierające podjęte przez władze włoskie względem projektu A139 zostały uznane za konieczne dla ochrony podstawowych interesów bezpieczeństwa Włoch, ponieważ pozwoliły na zaspokojenie potrzeb wojskowych i sfinansowanie opracowania technologii produkcji broni, w tym przypadku śmigłowców wojskowych, które są uwzględnione w wykazie, o którym mowa w art. 296 ust. 2. W związku z tym w ramach oceny przedmiotowego środka należy uznać, iż na podstawie dostępnych informacji nie jest możliwe stwierdzenie, że Włochy niesłusznie powołały się na art. 296.
- (99) Włochy twierdzą, że projekt A139 w żaden sposób nie byłby przydatny przy opracowywaniu śmigłowca cywilnego AW139.
- (100) Jednocześnie można stwierdzić, że stosowanie przez spółkę tego samego akronimu (A139) dla śmigłowca cywilnego (AW139) wzbudziło wątpliwości co do charakteru tego projektu.
- (101) Włochy dostarczyły szczegółowych informacji dotyczących obu śmigłowców i ich wyposażenia. Dzięki nim można stwierdzić, że śmigłowiec cywilny A139 (AW139) i AW149 to dwa różne śmigłowce.
- (102) Wsparcie Włoch zostało udzielone na początku etapu badawczo-rozwojowego opracowywania śmigłowca, który spełniałby konkretne wymogi strategiczne włoskiego Ministerstwa Obrony.

⁽¹⁾ Według informacji udostępnionych do publicznej wiadomości, na przykład na stronie internetowej spółki, AW149 może być wykorzystany do wsparcia pola walki, ratownictwa bojowego SAR, rozpoznania, obserwacji, ewakuacji medycznej, działań poszukiwawczo-ratowniczych, a także jako maszyna wsparcia dowodzenia i kontroli.

⁽²⁾ W dziedzinie bezpieczeństwa narodowego państwa członkowskie często rozpoczynają projekty, które niekoniecznie muszą zostać doprowadzone do etapu produkcji, a których celem jest opracowanie nowych technologii. Jest rzeczą nieprawdopodobną, aby wojskowe projekty badawczo-rozwojowe nie wchodziły w zakres art. 296 Traktatu WE, ponieważ nie okazały się udane lub ponieważ nie podjęto decyzji o wykorzystaniu ich wyników. Dlatego też Ministerstwo Obrony nie uznało podpisania umów produkcyjnych za element konieczny dla zastosowania art. 296 Traktatu WE względem projektów badawczo-rozwojowych.

- (103) Przedłożone przez Włochy informacje związane charakterystyką wojskową projektu A139 i argumenty dotyczące cywilnego charakteru AW139 wysunięte przez stronę trzecią są spójne. Z drugiej strony jest rzeczą możliwą i prawdopodobną, że działania badawczo-rozwojowe zrealizowane w ramach wspieranego projektu A139 okazały się przydatne podczas opracowywania cywilnego śmigłowca AW139⁽¹⁾.
- (104) Należy przypomnieć, że śmigłowce posiadają cechy umożliwiające ich podwójne zastosowanie. Zdaniem Włoch w tym sektorze często zdarza się, że spółki korzystają z projektów badawczo-rozwojowych śmigłowców wojskowych przy opracowywaniu śmigłowców cywilnych.
- (105) Dlatego można stwierdzić, że choć władze włoskie nie popełniły błędu, powołując się na art. 296 Traktatu WE, to wydaje się również, że środki te w istocie powodowały zakłócenie warunków konkurencji na wspólnym rynku, ponieważ były również przydatne podczas opracowywania cywilnego śmigłowca AW139.
- (106) W związku z tym Komisja, na podstawie art. 298 ust. 1, zbada z władzami włoskimi sposoby dostosowania tych środków do zasad ustanowionych w Traktacie.

5.2. Projekt BA609

- (107) W odniesieniu do BA609 władze włoskie dostarczyły wystarczających informacji wykazujących, że wersja wojskowa statku powietrznego typu tilt-rotor jest w trakcie opracowywania.
- (108) Władze włoskie przedstawiły szczegółową prezentację misji, do których będzie przeznaczony BA609. Udostępniono dowody potwierdzające zapotrzebowanie Ministerstwa Obrony na tego rodzaju statek powietrzny. Zdaniem strony trzeciej krok ten jest niezbędny w projektach wojskowych.
- (109) Władze włoskie zorganizowały również wizytę w bazie wojskowej. Była to okazja do obejrzenia prototypów opracowywanego statku powietrznego oraz atrap wyposażenia wykonanych w skali rzeczywistej, a także upewnienia się, czy istotnie są one przeznaczone do celów wojskowych (zob. motywy 62–66).
- (110) Władze włoskie dostarczyły również informacji związanych z finansowaniem udzielonym na rzecz opracowania statku.
- (111) Przedłożono także oświadczenie audytorów potwierdzające, że kwoty wypłacone przez rząd włoski zostały w całości wykorzystane przez spółkę na projekty wojskowe.
- (112) Ponadto władze włoskie wyjaśniły, że właściwości statku typu tilt-rotor umożliwiają jego strategiczne wykorzystanie do celów bezpieczeństwa narodowego, jak na przykład patrolowanie obszaru morskiego, mające szczególne znaczenie dla Włoch w związku z ich położeniem geograficznym w środkowej części obszaru Morza Śródziemnego.
- (113) Zwłaszcza prezentacja procesu rozwijania systemów awioniki dała wyobrażenie o potencjalnych misjach mających znaczenie dla bezpieczeństwa narodowego, w których statek tego typu mógłby uczestniczyć.
- (114) Informacje dostarczone przez stronę włoską pokazują, że środki wspierające podjęte przez władze włoskie względem projektu BA609 zostały uznane za konieczne dla ochrony podstawowych interesów bezpieczeństwa Włoch, ponieważ pozwoliły na zaspokojenie potrzeb wojskowych i sfinansowanie opracowania technologii produkcji broni, w tym przypadku śmigłowców wojskowych, które są uwzględnione w wykazie, o którym mowa w art. 296 ust. 2. W związku z tym w ramach oceny przedmiotowych środków należy uznać, że na podstawie dostępnych informacji nie jest możliwe stwierdzenie, że Włochy niesłusznie powołały się na art. 296 Traktatu.
- (115) Z drugiej strony, należy również zauważyć, że jednocześnie opracowywanie dwóch wersji statku powietrznego, nawet tak innowacyjnego jak BA609, nieuchronnie prowadzi do transferu *know-how* z jednej części projektu do drugiej. Nawet jeżeli, zgodnie z tym, co wykazały Włochy, istnieją znaczące różnice między wersją opracowywaną do celów wojskowych a wersją przeznaczoną na rynek cywilny, jest prawdopodobne, że wykorzystanie technologii zastosowanych podczas prac nad statkiem wojskowym w wersji cywilnej okazało się korzystne.
- (116) Przede wszystkim dotyczy to początkowych prac prowadzonych przez Agustę nad technicznymi rozwiązaniami typu tilt-rotor.
- (117) Aby dokonać właściwej oceny początkowych prac, należy uświadomić sobie, że tego rodzaju prace – w większości przeprowadzone pod koniec lat 90. – są bardzo odległe od końcowego produktu, który według najnowszych prognoz zostanie wprowadzony na rynek dopiero w 2013 r., jeżeli nie później⁽²⁾.
- (118) Przedłożone przez Włochy informacje dotyczące wojskowego charakteru projektu BA609 są spójne z informacjami dostarczonymi przez stronę trzecią i dotyczącymi cywilnego charakteru BA609. Włochy uznają istnienie dwóch równoległych projektów. Dlatego jest rzeczą możliwą i prawdopodobną, aby działania przeprowadzone w ramach finansowanego projektu BA609 okazały się przydatne dla obecnie opracowywanego cywilnego statku powietrznego⁽³⁾.
- (119) Dlatego można stwierdzić, że choć władze włoskie nie popełniły błędu, powołując się na art. 296 Traktatu WE, to wydaje się również, że środki te w istocie powodowały zakłócenie warunków konkurencji na wspólnym rynku, ponieważ były również przydatne do opracowywania cywilnego statku powietrznego BA609.
- (120) W związku z tym Komisja, na podstawie art. 298 ust. 1, zbada z władzami włoskimi sposoby dostosowania tych środków do zasad ustanowionych w Traktacie.

⁽¹⁾ Na przykład poprzez niższe koszty działań badawczo-rozwojowych lub poprzez wykorzystanie technologii początkowo opracowanych w projekcie wojskowym A139, a później użytych w cywilnym produkcie AW139.

⁽²⁾ Fakt, że projekt ten jest nadal rozwijany, pociąga za sobą dwie konsekwencje: nie opracowano do tej pory żadnych specyfikacji technicznych, ponieważ projekt dotyczy zupełnie nowej technologii, która będzie podlegała złożonemu procesowi certyfikacji, oraz nie zawarto żadnej umowy produkcyjnej, ponieważ projekt badawczo-rozwojowy nadal trwa.

⁽³⁾ Na przykład poprzez niższe koszty działań badawczo-rozwojowych lub poprzez wykorzystanie technologii początkowo opracowanych dla projektu wojskowego BA609 i wykorzystanych jednocześnie w cywilnym projekcie BA609.

6. PODSUMOWANIE

- (121) W świetle powyższych czynników Komisja może stwierdzić, że wsparcie przyznane przez rząd włoski na mocy ustawy nr 808/85 na rzecz dwóch projektów badawczo-rozwojowych – A139 i BA609 – wchodzi w zakres stosowania art. 296.
- (122) W związku z tym nie ma powodu, aby kontynuować postępowanie wszczęte na mocy art. 88 ust. 2 i może ono zostać zamknięte.
- (123) Jednakże badanie Komisji wykazało również, że podjęte środki miały wpływ na warunki konkurencji na wolnym rynku w odniesieniu do produktów nieprzeznaczonych do celów wyłącznie wojskowych.
- (124) Z tych względów Komisja, na podstawie art. 298 ust. 1, powinna zbadać z władzami włoskimi, w ramach oddzielnego postępowania, sposoby dostosowania tych środków do zasad ustanowionych w Traktacie,

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DECYZJĘ:

Artykuł 1

Środki przyjęte przez Włochy w oparciu o ustawę nr 808/1985 na rzecz dwóch projektów badawczo-rozwojowych, A139 i BA609, wchodzą w zakres art. 296 Traktatu WE. Dlatego też nie ma powodu, aby kontynuować bieżące postępowanie.

Artykuł 2

Niniejsza decyzja skierowana jest do Republiki Włoskiej.

Sporządzono w Brukseli dnia 28 października 2009 r.

W imieniu Komisji
Neelie KROES
Członek Komisji