KOMMISSIONENS BESLUTNING

af 21. oktober 2003

om den støtte til forskning og udvikling på industrianlægget Zamudio (Baskerlandet), som Spanien vil yde virksomheden Industria de Turbo Propulsores SA (ITP)

(meddelt under nummer K(2003) 3525)

(Kun den spanske udgave er autentisk)

(EØS-relevant tekst)

(2004/170/EF)

KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER HAR —

under henvisning til traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab, særlig artikel 88, stk. 2, første afsnit,

under henvisning til Rådets forordning (EF) nr. 659/1999 af 22. marts 1999 om fastlæggelse af regler for anvendelsen af EF-traktatens artikel 93 ([1]), særlig artikel 7,

efter at have opfordret interesserede parter til at fremsætte deres bemærkninger i overensstemmelse med disse artikler ([2]) ([3]), under hensyntagen til disse bemærkninger, og

ud fra følgende betragtninger:

1. SAGSFORLØB

(1) Ved brev af 15. december 2000, registreret den 18. december 2000, anmeldte de spanske myndigheder i henhold til traktatens artikel 88, stk. 3, et projekt om støtte til forskning og udvikling på industrianlægget Zamudio (Baskerlandet). Ved brev af 17. april 2001, registreret den 19. april 2001, fremsendte de supplerende oplysninger.

(2) Ved brev af 20. juni 2001 underrettede Kommissionen Spanien om sin beslutning om at indlede proceduren i traktatens artikel 88, stk. 2, over for denne støtte.

(3) Kommissionens beslutning om at indlede procedure blev offentliggjort i *De Europæiske Fællesskabers Tidende* ([4]). Kommissionen opfordrede heri interesserede parter til at fremsætte bemærkninger til støtten.

(4) Ved brev af 21. august 2001, registreret den 24. august 2001, fremsendte de spanske myndigheder deres bemærkninger til Kommissionen.

(5) Ved brev af 17. oktober 2001, registreret den 18. oktober 2001, fremsendte Sindicato de Fabricantes de Turbinas y Materiales Energéticos Pesados (SYTEMEL) sine bemærkninger om den pågældende støtte til Kommissionen.

(6) Ved brev af 29. oktober 2001, registreret den 30. oktober 2001, fremsendte virksomheden Pratt & Whitney sine bemærkninger om støtten til Kommissionen.

(7) Ved brev af 15. november 2001 sendte Kommissionen de spanske myndigheder kopier af bemærkningerne fra SYTEMEL og Pratt & Whitney.

(8) Ved brev af 27. november 2001, registreret den 28. november 2001, anmodede de spanske myndigheder Kommissionen om en spansk oversættelse af disse bemærkninger. Kommissionen imødekom denne anmodning i brev af 21. december 2001.

(9) Ved brev af 28. januar 2002 fremsendte de spanske myndigheder deres kommentarer til bemærkningerne fra SYTEMEL og Pratt & Whitney.

(10) Ved brev af 13. december 2002 anmodede Kommissionen de spanske myndigheder om supplerende oplysninger. De spanske myndigheder fremsendte disse oplysninger i brev af 16. januar 2003, registreret den 20. januar 2003, af 27. januar 2003, registreret den 29. januar 2003, og af 5. februar 2003, registreret den 6. februar 2003.

(11) Ved brev af 23. april 2003 underrettede Kommissionen de spanske myndigheder om sin beslutning om at udvide proceduren i traktatens artikel 88, stk. 2, over for støtteprojektet.

([1]) EFT L 83 af 27.3.1999, s. 1.
([2]) EFT C 274 af 29.9.2001, s. 2.
([3]) EUT C 147 af 24.6.2003, s. 6.
([4]) Se fodnote 2.

(12) Ved brev af 16. juni 2003, registreret den 16. juni 2003, fremsendte de spanske myndigheder deres bemærkninger til udvidelsen af proceduren til Kommissionen.

(13) Kommissionens beslutning om at udvide proceduren blev offentliggjort i *Den Europæiske Unions Tidende* ([5]). Kommissionen opfordrede heri interesserede parter til at fremsætte deres bemærkninger.

(14) Ved brev af 24. juni 2003, registreret den 26. juni 2003, fremsendte de spanske myndigheder støttemodtagerens bemærkninger til Kommissionen.

2. **DETALJERET BESKRIVELSE**

(15) Der er tale om et projekt om støtte fra den baskiske regering til virksomheden Industria de Turbo Propulsores SA (ITP).

(16) ITP er en virksomhed, der har specialiseret sig i formgivning, udvikling, fremstilling og vedligeholdelse af gasturbiner. 46,7 % af virksomheden ejes af Rolls-Royce, mens 53,3 % tilhører konsortiet Turbo 2000, hvoraf SENER og SEPI ejer 50 % hver. Antallet af ansatte i ITP og virksomhedens omsætning overstiger de lofter for, at en virksomhed kan betragtes som lille eller mellemstor, der er fastsat i Kommissionens forordning (EF) nr. 70/2001 af 12. januar 2001 om anvendelse af EF-traktatens artikel 87 og 88 på statsstøtte til små og mellemstore virksomheder ([6]).

(17) Støtten skal gå til:

— et forsknings- og udviklingsprojekt (FoU) på industrianlægget Zamudio (Baskerlandet), i forbindelse med udvikling af to nye typer lavtrykturbiner

— et investeringsprojekt i industrianlægget Zamudio, som skal øge ITP's produktionskapacitet og give virksomheden mulighed for at blive hovedleverandør af lavtrykturbiner til Rolls-Royce til de nuværende motortyper.

(18) Støtten tildeles af den baskiske regering (selvstyrende organ).

A. **FoU-projektet**

(19) Formålet med FoU-projektet er at udvikle to nye lavtrykturbiner med henholdsvis høj og lav reaktionskraft.

— Turbinen med høj reaktionskraft skal anvendes i Rolls-Royces reaktionsmotor TRENT 500, som bruges i Airbus A340-500 y A340-600.

Det støttede projekt omfatter hele udviklingen af turbinen. Processen består af fire faser, nemlig projektforberedelse, foreløbig formgivning, konceptformgivning og realisering af konceptet. Sidste fase kan igen opdeles i syv underetaper: detaljeret formgivning, komponentafprøvning, motortest, hydrodynamiske test, fremstilling af prototyper, certificering og efterfølgende aktiviteter.

— Turbinen med lav reaktionskraft skal integreres i reaktionsmotoren AS900 fra virksomheden Allied Signal Aero Engines ([7]), der anvendes i Continental bombeflyet og det regionale passagerfly 146 RJX fra BAE SYSTEMS.

Det støttede projekt består af syv overordnede aktiviteter, nemlig generelle aktiviteter, formgivning af lavtrykturbinen, støtte til fremstillingen, fremstilling af udviklingskomponenter, fremstilling af værktøjer, afprøvning af komponenter og forbedring af turbinens aeromekaniske parametre. Programmet omfatter desuden tre aktiviteter, nemlig integreret logistisk støtte, formgivning af aksialkompressorer og aktiviteter i forbindelse med undersøgelse af motorens eksterne adfærd.

(20) Ifølge de spanske myndigheder udgør alle de aktiviteter, der er tale om, »udviklingsaktiviteter på prækonkurrencestadiet«, som omhandlet i bilag I til EF-rammebestemmelser for statsstøtte til forskning og udvikling ([8]) (herefter »rammebestemmelserne«).

(21) Projektet skal køre i fire år fra 1999 til 2002.

(22) Den baskiske regering yder støtten i form af et rentefrit lån på i alt 4 mia. ESP (24,04 mio. EUR) med samlede støtteberettigede omkostninger på 10,422 mia. ESP (62,64 mio. EUR). Lånet udbetales og tilbagebetales efter nedenstående plan:

(mio. ESP)

År	Omkostninger	Udbetaling	Tilbagebetaling
1999	1 935	0	
2000	4 064	2 000	
2001	2 762	1 000	
2002	1 661	1 000	

([5]) Se fodnote 3.
([6]) EFT L 10 af 13.1.2001, s. 33.
([7]) Denne virksomhed er for nylig blevet fusioneret med Honeywell.
([8]) EFT C 45 af 17.2.1996, s. 5.

(mio. ESP)

År	Omkostninger	Udbetaling	Tilbagebetaling
2003			0
2004			0
2005			0
2006			0
2007			100
2008			100
2009			200
2010			200
2011			200
2012			750
2013			2 450
I alt	10 422	4 000	4 000

B. **Investeringsprojektet**

(23) Ifølge de spanske myndigheder indgår dette projekt ikke i nogen regional støtteordning, som Kommissionen har godkendt. Der er tale om regional ad hoc-støtte.

(24) Projektet skulle gøre industrianlægget Zamudio konkurrencedygtigt på et højteknologisk marked med høje indirekte omkostninger. ITP vil på Zamudio-anlægget fremstille en række komponenter til følgende motorer: EJ-200, TRENT 700 og 800, ALLISON 601 K, ATAR 9K50 PLUS, BR715, TF50 A, LM 2500, F414, M138 (FLA), MTR390 (angrebshelikopter), TRENT 900, TRENT INDUSTRIAL, TRENT 500 og AS900.

(25) De spanske myndigheder finder, at projektet vil få positive virkninger for hele den baskiske økonomi i form af industriel diversificering, økonomisk saltvandsindsprøjtning, oprettelse af arbejdspladser, skabelse af merværdi, adgang til avanceret teknologi og udnyttelse heraf i det lokale teknologiske og industrielle miljø, kvalificering af menneskelige ressourcer og en multiplikatoreffekt for hele industrien. De henviser især til den indirekte oprettelse af 1 000 arbejdspladser i Baskerlandet og en udliciteringsgrad, der kan nå op på 30 % i 2002.

(26) Projektet løber over tre år (2000-2002).

(27) Det samlede investeringsbeløb er på 8,852 mia. ESP (53,2 mio. EUR), der fordeler sig på følgende måde:

(mio. ESP)

	År			
	2000	2001	2002	I alt
Bygninger	1 070	880		1 950
Udstyr	275	467	320	1 062
Maskiner	1 420	1 500	2 920	5 840
I alt	2 765	2 847	3 240	8 852

Med en referencesats og kalkulationsrente på 5,7 % bliver det samlede investeringsbeløb pr. 31. december 2000 på 8,358 mia. ESP (50,23 mio. EUR).

(28) Den påtænkte støtte gives som gavebidrag. Ifølge de spanske myndigheder er støtten betinget af, at ITP opretter nettoarbejdspladser ([9]) og opretholder investeringerne i mindst fem år. Det samlede støttebeløb er på 1,170 mia. ESP (7,03 mio. EUR), som skal udbetales efter følgende plan:

(mio. ESP)

År	2000	2001	2002	I alt
Støtte	343	369	458	1 170

Med en reference- og kalkulationsrentesats på 5,7 % og en skatteprocent på 32,5 bliver det samlede beløb pr. 31. december 2000 på 1,102 mia. ESP, hvilket svarer til en støtteintensitet på 13,18 % BSÆ (bruttostøtteækvivalent) og 9,80 % NSÆ (nettostøtteækvivalent).

C. **Generelt**

(29) Endvidere oplyste de spanske myndigheder som svar på et spørgsmål fra Kommissionen, at støttemodtageren den 27. januar 1998 modtog investeringsstøtte i form af en skattekredit på 737 272 004 ESP (4 431 094 EUR). Investeringsprojektet, der løb i perioden 1997-2001, omhandlede følgende omkostninger: bygninger (1 150 000 000 ESP), maskiner (5 400 000 000 ESP), tekniske installationer (600 000 000 ESP), andre installationer (173 000 000 ESP) og it (675 000 000 ESP), i alt 7 998 000 000 ESP. Støtten, som havde en intensitet på 9,22 %, blev givet af Diputación Foral de Vizcaya i medfør af regionallov (Norma Foral) nr. 7 af 26. december 1996. Ved beslutning 2003/27/EF af 11. juli 2001 om den spanske stats støtteordning til fordel for virksom-

([9]) ITP regner med at oprette 272 nye arbejdspladser fra 2000 til 2003.

heder i Vizcaya i form af et nedslag i skatten på 45 % af investeringsbeløbet ([10]) fastslog Kommissionen, at støtten i henhold til denne regionallov (nedslag i skatten på 45 % af investeringsbeløbet for virksomheder i Vizcaya) var ulovlig og uforenelig med fællesmarkedet, og krævede den tilbagebetalt.

(30) De spanske myndigheder oplyste i brev af 5. februar 2003, registreret den 6. februar, at ITP endnu ikke havde tilbagebetalt denne støtte.

3. BESKRIVELSE AF ÅRSAGERNE TIL AT INDLEDE PROCEDURE

(31) I sin beslutning af 20. juni 2001 gav Kommissionen udtryk for tvivl om følgende aspekter af støtten:

— Visse forsknings- og udviklingsaktiviteters karakter af udviklingsaktiviteter på prækonkurrencestadiet. Hvad angår projektet om lavtrykturbinen med høj reaktionskraft, hersker der især tvivl om afprøvningen af motoren, certificeringen og de efterfølgende aktiviteter. Hvad angår projektet med lavtrykturbinen med lav reaktionskraft, går tvivlen især på aktiviteterne i forbindelse med støtte til produktionen, fremstilling af værktøjer og integreret logistisk støtte.

— Berettigelsen af de støtteberettigede omkostninger til forskning og udvikling, som svarer til kategorien yderligere generalomkostninger og andre driftsudgifter.

— Tilskyndelsesvirkningen af den del af støtten, der vedrører forskning og udvikling.

— Projektets berettigelse fra et regionaludviklingssynspunkt, eftersom der er tale om ad hoc-støtte.

— Berettigelsen af rubrikken »udstyr« blandt investeringsprojektets støtteberettigede omkostninger.

4. BEGRUNDELSE FOR AT UDVIDE PROCEDUREN

(32) Kommissionen fandt, at det forhold, der er omtalt i betragtning 29, som den fik meddelelse om efter sin beslutning af 20. juni 2001, er nyt, eftersom den ikke havde kendskab hertil, da den traf beslutningen.

(33) Kommissionen fandt, at disse oplysninger var afgørende for, at den kunne udtale sig om de øvrige nævnte spørgsmål.

(34) I henhold til Domstolens dom af 15. maj 1997 i sag C-355/95 P (Textilwerke Deggendorf GmbH mod Forbundsrepublikken Tyskland) ([11]) kan det forhold, at en støttemodtagende virksomhed ikke har tilbagebetalt en tidligere ulovlig støtteudbetaling, som er uforenelig med fællesmarkedet, påvirke foreneligheden af den nye støtte på grund af den samlede virkning af de pågældende støtteforanstaltninger.

(35) Da de spanske myndigheder havde underrettet Kommissionen om, at støttemodtageren i det foreliggende projekt ikke havde tilbagebetalt støtte i form af skattenedslag på 737 272 004 ESP fra Diputación Foral de Vizcaya, som blev erklæret for ulovlig og uforenelig ved beslutning 2003/27/EF, nærede Kommissionen tvivl om, hvorvidt den nye støtte til forskning og udvikling samt investeringsstøtten var forenelig.

(36) På grund af denne tvivl udvidede Kommissionen proceduren for at behandle dette spørgsmål, som ikke var omfattet af beslutningen af 20. juni 2001.

5. DE SPANSKE MYNDIGHEDERS BEMÆRKNINGER

Visse forsknings- og udviklingsaktiviteters karakter af udviklingsaktiviteter på prækonkurrencestadiet

(37) Hvad angår projektet om turbinen med lav reaktionskraft, har Kommissionen ikke afvist, at aktiviteterne i forbindelse med afprøvning af motoren og certificeringen og de efterfølgende aktiviteter kan påvirke omsættelige produkter og dermed ikke har karakter af udviklingsaktiviteter på prækonkurrencestadiet. I denne forbindelse minder de spanske myndigheder om, at afprøvningen af motoren i forbindelse med projektet omfatter følgende test: udvidelse, måling af metaltemperatur, måling af lufttemperatur, varme/kuldebestandig maling, effektivitetsmålinger, cykliske test, typetest og »fan blade off«-test. Heraf er kun de sidste to certificeringstest. Ifølge de spanske myndigheder er der desuden tale om vigtige led i udviklingen af ITP's forsknings- og udviklingsafdelings færdigheder i at udvikle fuldstændige modeller. Fan blade off-testen foretages ikke i udviklingsfasen på prækonkurrencestadiet, da omkostningerne er meget høje. Der er tale om den første mulighed (som er ganske risikobetonet) for at kalibrere ikke-lineære beregningsredskaber, der er udviklet til denne form for belast-

([10]) EFT L 17 af 22.1.2003, s. 1.

([11]) Sml. 1997 I, s. 2549.

ning. De øvrige aktiviteter indgår i udviklingen og udgør den første afprøvning og den første kalibrering af de formgivningsredskaber, ITP har udviklet. Desuden finder de spanske myndigheder, at det ikke er muligt at udnytte elementer fra testene kommercielt, fordi de er blevet forældet under resistenstesten (typetest), og på grund af den destruktive karakter af fan blade off-testen. Under alle omstændigheder oplyser de spanske myndigheder, at dette spørgsmål kan efterprøves af det tilsynsudvalg, der følger udviklingen af programmet.

(38) Aktiviteterne i forbindelse med certificering og postcertificering af projektet om turbinen med høj reaktionskraft vedrører analyse af data og dokumenter fra de tidligere test og må ikke forveksles med bestræbelser for at opfylde betingelser, der er fastsat af certificeringsmyndigheden. De spanske myndigheder mener, at certificeringsprocessen stiller tekniske krav, som i dette tilfælde overstiger det, kunden kræver. Disse krav gælder fra påbegyndelsen af formgivningen og bestemmer den. Ifølge de spanske myndigheder er det derfor ikke muligt blot at betragte dem som en simpel administrativ formalitet uden innovativ værdi. Under alle omstændigheder henleder de spanske myndigheder Kommissionens opmærksomhed på, at ITP's deltagelse i denne aktivitet er meget lærerig for virksomheden, der vil kunne udnytte erfaringerne i forbindelse med kommende konkurrencebetonede projekter. Disse aktiviteter udgør en del af udviklingen af et nyt aktivitetsområde for virksomheden, som den fik adgang til efter oprettelsen af en luftfartsafdeling og indgivelse af en anmodning til JAA (Joint Aviation Authority) om DOA-certificering (Design Organisation Approval).

(39) Hvad angår projektet om turbinen med lav reaktionskraft, går Kommissionens tvivl på aktiviteterne til støtte for produktionen og den integrerede logistiske støtte. I forbindelse med fremstillingen af værktøjer minder de spanske myndigheder om, at den overordnede målsætning for projektet er at fremstille en motor, der er langt billigere end alle andre nuværende modeller, hvilket krævede en ændring af aerodynamikken, de mekaniske specifikationer, vurderingskriterierne m.m. Disse aktiviteter udgør ingeniørafdelingernes og fremstillingsafdelingernes bidrag til revisionen af formgivningen og fremstillingen. Disse aktiviteter omfatter en høj grad af innovation med hensyn til formgivnings- og fremstillingsteknikker samt tekniske overvejelser på højt niveau om kvalitetskrav og proceskapacitet.

(40) Hvad angår aktiviteterne i forbindelse med fremstilling af værktøjer, fandt Kommissionen, at man ikke kunne udelukke, at i hvert fald en del af disse værktøjer kunne bruges til seriefremstilling af motorer. De spanske myndigheder erkender, at et af de sædvanlige kriterier for et udviklingsprogram er at skabe fleste mulige værktøjer, der kan udnyttes i produktionen. I den foreliggende sag mener de spanske myndigheder dog, at det ikke er tilfældet, eftersom projektet er baseret på ekstremt lave overtagelsesomkostninger, hvilket skaber enorme risici for de senere muligheder for produktion. Desuden forkortes fristen for markedsføring for at sikre sig de tre potentielle kunder før konkurrenterne. Endelig tvang den nedskæring af omkostningerne, som der blev stillet krav om fra starten, virksomheden til at indføre usædvanlige specifikationer for denne form for små motorer, som f.eks. begrænsningen af antallet af turbineblade, hvilket krævede en afprøvning meget tidligt i projektforløbet. Derfor var det nødvendigt at lægge sig fast på værktøjerne meget tidligt, endog inden fremlægningen af koncepterne. Endvidere påpeger de spanske myndigheder, at på grund af regionalpolitiske kompromiser bliver de støbte dele, der nu fremstilles i USA, overført til Vizcaya, hvilket indebærer, at ITP under alle omstændigheder skal bære omkostningerne til et nyt sæt værktøjer.

(41) Kommissionen fandt, at aktiviteterne til integreret logistisk støtte i projekt AS900 omhandlede afsættelige versioner, som ikke indeholdt nogen nyskabelse, ændring eller forbedring, og at de derfor ikke indgik i udviklingen på prækonkurrencestadiet. I denne forbindelse forklarer de spanske myndigheder, at disse aktiviteter vedrører følgende aspekter: a) illustrering af tekniske manualer, b) udarbejdelse af tekniske manualer, og c) pålidelighed, vedligeholdelse m.m. Sidstnævnte aktiviteter er, selv om de udføres af den logistiske støttegruppe, formgivnings- og udviklingsaktiviteter, der udføres samtidig med udviklingen af turbinen, som er afgørende for selve formgivningen af produktet. Der er rent faktisk tale om udviklingsaktiviteter på prækonkurrencestadiet. Hvad angår aktivitet a) og b), mener de spanske myndigheder, at Kommissionen ville have ret, hvis ITP udførte denne form for aktiviteter regelmæssigt. I den foreliggende sag er der imidlertid tale om en ny aktivitet for virksomheden, som indfører en ny metode, hvilket indebærer udvikling af værktøjer til oprettelse af en ny afdeling. Dette indebærer især udvikling af systemer og produktionsværktøjer samt illustrationer af tekniske publikationer, som skal være kompatible med dem, der anvendes i hele flyet. Samtidig skal de seneste teknologiske nyskabelser inkorporeres. En ikke ubetydelig del af arbejdet består i at udvikle en række prototyper samt den endelige udgave af systemerne til udarbejdelse af tekniske publikationer, hvilket de spanske myndigheder mener udgør en del af udviklingen på prækonkurrencestadiet.

Berettigelsen af de støtteberettigede omkostninger til forskning og udvikling, som svarer til kategorien yderligere generalomkostninger og andre driftsudgifter

(42) De spanske myndigheder forstår, at Kommissionen nærer tvivl om omkostningerne til »bidrag til programudviklingen«. De forstår imidlertid ikke, hvorfor Kommissionen har betegnet disse omkostninger som yderligere generalomkostninger, eftersom de mener, at der i virkeligheden er tale om direkte omkostninger til forskning. De spanske myndigheder påpeger, at ITP ikke er en original motorproducent, og at virksomheden derfor ikke, selv hvis den ønskede det, kunne påtage sig ansvaret for de samlede motorer, især ikke arbejdet med at integrere turbinerne i motorerne. Derfor bør arbejdet med at integrere turbinen i motoren, herunder især afprøvninger af turbinen, foretages af den originale motorproducent med ITP's deltagelse. De spanske myndigheder påpeger endvidere, at støtteintensiteten for denne type støtteberettigede omkostninger er på 8 %, og at det tilbagebetalingspligtige forskud, der er anmodet om til disse omkostninger, udgør 30 % af det samlede tilbagebetalingspligtige forskud, der er anmodet om for hele projektet, hvilket er i overensstemmelse med betingelserne for immaterielle omkostninger til overførsel af teknologi i forbindelse med investeringsprojekter.

Tilskyndelsesvirkningen af den del af støtten, der vedrører forskning og udvikling

(43) De spanske myndigheder minder om, at ITP udvikler sine aktiviteter på to områder, nemlig vedligeholdelse af motorer og udvikling og produktion af motorkomponenter. På ansøgningstidspunktet specialiserede ITP sig især i statiske komponenter, som er forholdsvis enkle og mindre integrerede. Produktionsinfrastrukturen blev derfor indrettet til at producere denne type dele. Efter at have analyseret sin stilling på dette marked besluttede ITP at ændre sin strategi og blive leverandør af fuldstændige moduler. Denne beslutning indebar en betydelig risiko, ikke blot på grund af de omfattende investeringer, men også fordi man var nødt til at trænge ind i to forskellige sektorer (lavtryksturbiner med høj og lav reaktionskraft) med to forskellige partnere (Rolls Royce og Allied Signal). De spanske myndigheder minder desuden om, at kontakten mellem virksomheden og de baskiske myndigheder går tilbage til august 1998, og at den baskiske regerings villighed til at støtte projektet var baseret på ITP's beslutninger.

(44) De spanske myndigheder peger endvidere på tre faktorer, som gjorde denne omlægning af strategien særligt farlig. For det første var der tale om en risiko for at skulle investere en meget stor del af indtægterne ([12]). For det andet ville produktionen af dele til projektet TRENT 500 uden støtten være foregået på Rolls Royces nuværende anlæg i Derby i stedet for Zamudio-anlægget. Endelig konkurrerede AS900-programmet med udvalget af motorer fra Rolls Royce North America (tidligere Allison), hvilket naturligvis betød, at en del af aktionærerne var tilbageholdende med at løbe en risiko ved at støtte et konkurrerende projekt.

(45) De spanske myndigheder påpeger til stadighed forhold, som de mener er bevis for, at der er tale om en tilskyndelsesvirkning. ITP oplevede således en væsentlig vækst i perioden 1997-1999, hvor virksomheden fastlagde sin strategi om at gå ind i produktionen af lavtryksturbiner. Væksten, som var på ca. 0,60 %, svarede til væksten i den amerikanske virksomhed General Electric. Endvidere tegnede ITP sig kun for 1,46 % af omsætningen i undersektoren for motorer og for 0,25 % i den europæiske luftfartssektor, mens virksomhedens deltagelse i det 5. rammeprogram udgør 6 % i undersektoren for motorer og 1,80 % i luftfartssektoren, hvilket er 4,1 gange mere end det, der svarer til dens omsætning.

(46) Udgifterne til forskning og udvikling i forhold til omsætningen er steget kraftigt siden 1999 (første projektår), som det fremgår af følgende tabel:

(mio. ESP)

	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000
Omsætning	14 108	14 145	16 051	14 702	19 263	25 333	31 493	36 952
Forskning og udvikling	238	914	1 850	3 705	4 373	4 750	8 061	12 438
FoU/Omsætning	0,02	0,06	0,12	0,25	0,23	0,19	0,26	0,34

([12]) Indtægterne blev i 1997 og 1998 (årene inden projektet) på henholdsvis 4,534 mia. ESP og 6,566 mia. ESP, mens der er behov for investeringer på 1,935 mia. ESP i 1999 og 6,829 mia. ESP i 2000, eller 19,274 mia. ESP i de fire år, projektet løber.

Endvidere er beskæftigelsen steget markant, idet virksomheden efter 12 års aktiviteter har ansat 300 teknikere.

(47) Med hensyn til vurderingen af den teknologiske risiko i forbindelse med projektet skal man ifølge de spanske myndigheder tage hensyn til, at det er normalt, at de originale motorproducenter offentliggør ufuldstændige oplysninger for at dække over eventuelle forsinkelser og udviklingsproblemer og dermed beskytte sit image, hvilket kan give Kommissionen det indtryk, at der ikke var risici forbundet med projektet.

(48) Hvad angår de teknologiske hindringer, der skal overstiges i forbindelse med projektet, henviser de spanske myndigheder til de oplysninger, de fremsendte i brev af 17. april 2001. De mener ikke, at man bør undervurdere værdien af projektets teknologiske målsætninger, eftersom en del af dem stadig ikke er opfyldt. Med hensyn til motoren TRENT 500 bemærker de, at det, der blev certificeret i december 2000, er en basisudgave af motoren, som benytter højtrykksteknologi. Der blev derfor udviklet en ny version af motoren med en forbedring af effekten på 1 %, og man arbejder i øjeblikket med en version, der kan øge effekten med 2 %. Certificeringen af motoren AS900 er udskudt et år på grund af tekniske vanskeligheder.

(49) Endelig bemærker de spanske myndigheder, at de originale motorproducenter ofte skaber alvorlige hindringer for overdragelse af teknologi til de virksomheder, de benytter som underleverandører, af frygt for, at de skal skade programmet. Dette begrænser i praksis antallet af virksomheder, der kan få adgang til kontrakter om underleverancer af moduler til lavtrykturbiner eller deltage i programmer med delt risiko. Derfor er der næppe nogen anden virksomhed i Spanien, der har tilstrækkeligt forhåndskendskab til at trænge ind i denne sektor. Det er således svært at forestille sig, at nogen anden virksomhed i Spanien eller Europa kunne få lignende støtte. De spanske myndigheder minder samtidig om, at det er almindeligt, at luftfartssektoren modtager offentlig støtte. De mener, at støtteintensiteten for dette projekt ligger under det gennemsnitlige støtteniveau i Europa og USA.

Projektets berettigelse fra et regionaludviklingssynspunkt

(50) De spanske myndigheder peger i første omgang på, at selv om projektet tydeligvis ikke er omfattet af en støtteordning, som Kommissionen har godkendt, betyder dette ikke, at der ikke findes en generel ordning for undersøgelse, analyse og evaluering af projekterne. Dette projekt udgør nemlig et strategisk program, som den baskiske regering evaluerede som led i den interinstitutionelle plan for styrkelse af økonomien for perioden 2000-2004, og den interinstitutionelle aftale, som blev indgået med henblik på iværksættelse af planen mellem den baskiske regering og de regionale myndigheder i Vizcaya, Guipúzcoa og Álava. Denne plan er alle de baskiske institutioners udgangspunkt for styrkelse af økonomien. De spanske myndigheder forklarer, at de på daværende tidspunkt valgte ikke at anmelde planen som sådan til Kommissionen, men i stedet foretage individuelle anmeldelser.

(51) Hvad angår projektets virkninger for regionaludviklingen, forklarer de spanske myndigheder, at industrien i regionen traditionelt har været koncentreret i sektorer som minedrift, stålindustri, skibsbygning og kapitalgoder. Den serie af kriser, der ramte disse sektorer, fik alvorlige følger for denne region, hvilket førte til en industripolitik, der tilskyndede til strukturomlægninger. Således foreslog man i planen for styrkelse af økonomien 2000-2004 en konkurrencemodel, der skulle skabe nye virksomheder i regionen med bedre muligheder for at øge efterspørgslen og dermed fungere som drivkraft for udviklingen, styrke de økonomiske aktiviteter i sektorer, der betragtes som strategiske og prioriterede, udvikle virksomhedernes innovationsevne og fremme internationaliseringen af virksomhederne i regionen. Det drejer sig om en politik, der ikke er rettet mod nogen bestemt sektor, men som skal styrke regionaludviklingen. Den interinstitutionelle aftale åbner mulighed for at støtte projekter, der specifikt er rettet mod disse målsætninger og opfylder en række kvantitative og kvalitative kriterier, som er udtryk for deres potentielle bidrag til regionaludviklingen, uanset hvilken sektor der er tale om. De spanske myndigheder finder, at ITP's projekt opfylder disse kriterier fuldt ud.

(52) Endvidere mener de spanske myndigheder, at ITP's projekt kan få afgørende betydning for regionens udvikling. Ifølge de spanske myndigheder, som tager udgangspunkt i en matematisk model udarbejdet af Universidad de Deusto (fakultetet for erhvervsøkonomi) på grundlag af input-output-mønstre, kan de samlede økonomiske virkninger af projektet få en værdi af 101 792 mio. ESP for et aktivitetsniveau på 39 096 mio. ESP. Virkningen udtrykt i bruttoværditilvækst bliver på 52 100 mio. ESP for en bruttoværditilvækst på 28 400 mio. ESP og en aktivitetstilvækst på 16 821 mio. ESP. For beskæftigelsen vil den samlede virkning blive 5 239 arbejdspladser, heraf 1 424 i virksomheden.

(53) Endelig vil projektet ifølge de spanske myndigheder indebære en investeringsmængde, der skal fordeles på

regionen, på 1 450 mio. ESP og en udliciteringsgrad i regionen på 30 %. Samtidig håber man at kunne forøge antallet af lokale leverandører med 40 %. De spanske myndigheder oplyser endvidere, at projektet vil bidrage til at hjælpe en industrikoncern, som satser på produkter med høj merværdi og med en vigtig teknologisk komponent, til at udvikle konkurrenceevnen i de virksomheder, der beskæftiger sig med underleverancer af dele til luftfartsindustrien, og til at øge luftfartsforskningen i Baskerlandet. Desuden skal man være opmærksom på den lange tradition for samarbejde mellem ITP og Bilbaos tekniske universitet og det tekniske universitet i Mondragón om at tilvejebringe en arbejdsstyrke, der kan dække behovet i denne sektor. Endelig håber de spanske myndigheder, at industrianlægget Zamudio vil udvikle sig til et center for avanceret industri.

Berettigelsen af rubrikken »udstyr« blandt investeringsprojektets støtteberettigede omkostninger

(54) Med hensyn til rubrikken »udstyr« forklarer de spanske myndigheder, at der er tale om produktionsudstyr, som anvendes i produktionsprocessen på Zamudio-anlægget, nemlig mekaniske værktøjer (klamper, montagebukke, opspændingsanordninger, hærdningsudstyr, dvs. udstyr til håndtering af dele og til interaktion mellem dele og værktøjer), plade- og svejseværktøjer (værktøjer til afskæring og efterbehandling, montageværktøjer til sammensvejsede dele m.m.) Denne form for værktøjer er dyre, fordi de kræver omfattende justering og mange tilhørende mekanismer samt værktøjer til inspektion og kontrol (standardelementer, skabeloner og sonder til at lette inspektionen af prototyper og seriefremstillede produkter). Udstyret formgives til de maskiner, der skal installeres på Zamudio-anlægget, og der er tale om nye investeringer. Detaljerede oplysninger om disse udgifter fremgår af følgende tabel:

(mio. ESP)

	2000	2001	2002	I alt
Mekaniske elementer	150	327	215	692
Plade- og svejseudstyr	85	97	93	275
Kontrol	25	43	27	95
Værktøjer i alt	260	467	335	1 062

Det spørgsmål, der blev rejst ved udvidelsen af proceduren

(55) De spanske myndigheder forelagde bevis for, at støttemodtageren havde tilbagebetalt al den støtte, der er omtalt i betragtning 29, efter datoen for udvidelsen af proceduren, inklusive rente og renters rente tilskrevet med den sats, Kommissionen anbefaler.

6. **TREDJEMANDS BEMÆRKNINGER**

SYTEMEL's bemærkninger

(56) SYTEMEL (Syndicat des Constructeurs de Turbines et de Matériels Energétiques Lourds) ville henlede Kommissionens opmærksomhed på følgende regionale aspekt. I det franske departement Pyrénées-Atlantiques findes der en række industrianlæg, som producerer dele for koncernen TURBOMECA (producent af turbiner til flymotorer, bådmotorer og maskiner til anvendelse på landjorden), og en eventuel støtte fra den baskiske regering vil forstærke den allerede negative virkning for forskernes og medarbejdernes bevægelighed på grund af den geografiske nærhed. Offentlig støtte til et nyt FoU-center inden for turbineteknologi og en indgriben i det naturlige konkurrenceforhold mellem producenterne er to elementer, som vil skade regionens tiltrækningskraft og den fysiske planlægning i Europa.

Pratt & Whitneys bemærkninger

(57) Med hensyn til projektets støtteintensitet mener Pratt & Whitney at vurderingen skal foretages sammen med den statsstøtte, som Rolls-Royce tidligere fik til motoren TRENT 500 og andre udviklingsaktiviteter i forbindelse hermed, eftersom Rolls-Royce er den eneste private aktionær i ITP. I denne forbindelse må man tage hensyn til, at TRENT 500 er et afledt produkt og ikke en ny motor, og at den indeholder teknologi fra motorerne TRENT 700, TRENT 800 og TRENT 8104, hvilket indebærer en begrænsning af omkostningerne og de teknologiske risici. Derfor finder Pratt & Whitney, at omkostningerne til udvikling af TRENT 500 kun bør være 30-40 % af omkostningerne til en helt ny motor, hvilket der bør tages hensyn til ved fastsættelse af de støtteberettigede omkostninger. Desuden modtog TRENT 500 allerede statsstøtte fra Det Forenede Kongerige i 1998, hvilket i følge Pratt & Whitney viser, at Rolls-Royce bærer samtlige udviklingsomkostninger. En overførsel af en del af risikoen til partnere som ITP er ensbetydende med en effektiv forhøjelse af intensiteten af den allerede tildelte støtte samt en fordobling af støtten, eftersom partneren allerede modtager statsstøtte fra anden side. Der kan endog være tale om en tredobling af støtten, idet den støtteanmodning, som Rolls-Royce indgav i 2001 for motorerne TRENT 600 og TRENT 900, ifølge Pratt & Whitney omfatter programmer for motorer og teknologier, som der allerede var ydet støtte til i 1997. Pratt & Whitney bemærker desuden, at Rolls-Royces eget bidrag til forskning og udvikling er anormalt lavt sammenlignet

med det bidrag, som Pratt & Whitney og andre konkurrenter yder.

(58) Endvidere finder Pratt & Whitney, at støtte til turbinen med høj reaktionskraft ikke indeholder noget incitament, eftersom støtteanmodningen er bagudrettet, idet omkostningerne til udvikling på prækonkurrencestadiet allerede er afholdt. Programmet TRENT 500 har for længst overstået sin lanceringsfase og er blevet certificeret af de kompetente myndigheder. Pratt & Whitney deler Kommissionens tvivl om, hvorvidt der ikke er tale om et allerede meget modent projekt. Pratt & Whitney bemærker, at den påtænkte støtteperiode (1999-2002) ligger efter den formelle erklæring fra Airbus i juni 1997 om, at man havde valgt TRENT 500 som eneste motor til flyene A340-500/600. Den første afprøvning af denne motor fandt sted i 1999, og den blev certificeret i december 2000. Foreløbig er der bestilt 88 fly af typen A340-500/600 med TRENT 500-motorer, størstedelen inden 1999.

(59) Pratt & Whitney nærer ligesom Kommissionen tvivl om, hvorvidt motortest, certificering og efterfølgende aktiviteter kan udgøre udviklingsaktiviteter på prækonkurrencestadiet som omhandlet i rammebestemmelserne. I denne forbindelse forklarer Pratt & Whitney, at de store projekter om udvikling af flymotorer normalt følger fire faser:

— Formgivningsfasen, hvor man igen kontinuerligt vurderer markedets behov, forretningsstrategien og adgangen til teknologi. Man udarbejder nogle designstudier sammen med flyproducenten for at fastlægge behovene for effekt, ydelse, vægt, støjniveau, emissioner, installationsproblemer m.m. Teknologien afprøves gennem analyser og test af motorerne og udstyret for at mindske de tekniske risici. Denne fase kan vare længe. Den kan betragtes som tilhørende »prækonkurrencestadiet«, men omkostningerne er forholdsvis lave, dvs. omkring 4 % af det formodede samlede budget for programmet.

— Lanceringsfasen, hvor man planlægger produktionen af en specifik ny eller ændret motormodel. Man foretager en række test af udstyr og komponenter og tager i god tid værktøjer i brug under hensyntagen til tilrettelæggelsen af den planlagte produktion. I slutningen af denne fase fastlægger man en væsentlig del af motorens konfiguration og teknologi endeligt. Motorproducenten begynder at indgå forretningsaftaler med kunderne, hvori man fastlægger tidsplanen for certificering og levering, prisen samt motorens ydelse og tekniske specifikationer. Denne fase varer ca. et år og tegner sig for ca. 9 % af de samlede omkostninger til afvikling af programmet. Pratt & Whitney betragter også denne fase som udvikling på prækonkurrencestadiet som defineret i rammebestemmelserne, idet man indtil slutningen af denne fase ikke ved, om motoren kan markedsføres eller ej. Hvis programmet imidlertid fortsætter efter denne fase, er det, fordi motorproducenten allerede har fået et tilstrækkeligt antal bestillinger. Derfor kan de efterfølgende faser ikke betragtes som aktiviteter på prækonkurrencestadiet.

— Certificeringsfasen, som har til formål at fastslå, at produktet lever op til specifikationerne og er tilstrækkeligt sikkert og pålideligt til at kunne blive taget i brug. I denne fase anvendes ikke generelt nye teknikker, som ikke er afprøvet, fordi det er vanskeligt, risikabelt og dyrt. Denne fase kan igen underopdeles i to, nemlig før og efter den »første prøvemotor«, dvs. den første prototype af den motor, der skal markedsføres. Under produktionen af første prøvemotor afsluttes formgivningen af alle motorens komponenter. Den første prøvemotor fremstilles typisk »i hånden«, dvs. uden om produktionsprocessen og ved hjælp af midlertidige værktøjer. Fasen frem til den første prøvemotor varer ca. et år efter lanceringsfasen, og omkostningerne udgør ca. 9 % af de samlede omkostninger til programmet. Når den første prøvemotor er fremstillet, skal man igennem en lang række test for at sikre sig, at motoren opfylder alle minimumskravene til sikkerhed og funktion. Alle de motorer, der bruges i disse test, fremstilles efter formgivningen af den model, der skal certificeres. Denne periode varer ca. to år og tegner sig for ca. 55 % af de samlede omkostninger. En væsentlig del af disse omkostninger går til fremstilling af de motorer, der bruges i testene. Fem enheder er nok, når der er tale om at certificere en ændret motor, mens man normalt skal bruge ti eller flere eksemplarer af en ny. De fremstilles normalt efter de kommercielle produktionsmetoder. De afprøves under ekstreme forhold, hvilket gør det næsten umuligt at genanvende dem eller sælge dem til luftfartsselskaberne. Derfor bruges de normalt til andre udviklingsaktiviteter eller i programmer til forbedring af motorerne efter certificeringen. Pratt & Whitney er derfor enig med Kommissionen og finder, at omkostningerne i certificeringsfasen går til et pro-

dukt, som kan udnyttes kommercielt, og som i realiteten allerede udnyttes i slutningen af lanceringsfasen.

— Fasen med flyvetest og certificering af flyet er den sidste fase, hvor motorerne installeres i flyet i overensstemmelse med den certificerede konfiguration. Flyene skal gennemgå en række flyvetest med de certificerede motorer for at vise, at kombinationen mellem fly og motor opfylder kravene til flyvedygtighed, ydelse og funktion. Når disse test er bestået, bliver motorerne gennemgået og solgt normalt. Ligesom Kommissionen finder Pratt & Whitney, at aktiviteterne i denne fase ikke kan betegnes som udvikling på prækonkurrencestadiet som defineret i rammebestemmelserne.

(60) Hvad angår omkostningernes støtteberettigelse, stiller Pratt & Whitney endelig, ligesom Kommissionen, spørgsmålstegn ved, hvorvidt aktiviteter til støtte for produktionen, fremstilling af værktøjer og aktiviteter i forbindelse med integreret logistisk støtte kan udgøre udviklingsaktiviteter på prækonkurrencestadiet, som defineret i rammebestemmelserne. Støtte til fremstillingen indgår i virksomhedens forretningspolitik og er ikke en forsknings- og udviklingsaktivitet. Fremstilling af værktøjer består i at forberede de maskiner, der skal bruges til at fremstille prototyperne, og som i hvert fald delvis kan genanvendes senere til at fremstille almindelige motorer. Den integrerede logistiske støtte består i at udarbejde produktionsvejledninger, manualer og tekniske beskrivelser af vedligeholdelsen af motorerne i de kommercielle versioner og omfatter ingen form for innovation, ændring eller forbedring. Samme forhold gør sig gældende for projektet om turbinen med høj reaktionskraft.

Støttemodtagerens bemærkninger

(61) Støttemodtageren fremsatte bemærkninger til beslutningen om at udvide proceduren. Disse bemærkninger svarer til bemærkningerne fra de spanske myndigheder, hvor det påvises, at ITP har tilbagebetalt den ulovlige og uforenelige støtte, der er nævnt i betragtning 29, efter datoen for udvidelsen af proceduren, herunder renter og renters rente til den sats, Kommissionen anbefaler.

7. DE SPANSKE MYNDIGHEDERS KOMMENTARER TIL BEMÆRKNINGER FRA DE INTERESSEREDE

Kommentarer til bemærkningerne fra SYTEMEL

(62) Ifølge de spanske myndigheder og i strid med bemærkninger fra SYTEMEL vil projektet ikke påvirke det netværk af værksteder og underleverandører, der normalt arbejder for TURBOMECA, og heller ikke tiltrække forskere til Baskerlandet. ITP konkurrerer som leverandør af undersystemer og deltager i risikoen ved motorprogrammer ikke med små og mellemstore værksteder. Derimod skaber virksomheden arbejde til denne type producenter, eftersom den ikke selv har installationer til at fremstille alle de dele, en turbine består af. I denne forbindelse vil ITP fortsat lade underleverandører levere 15 %. Under disse omstændigheder giver den geografiske nærhed de producenter, som SYTEMEL repræsenterer, en fordel frem for andre potentielle leverandører i Det Forenede Kongerige, Tyskland eller i den centrale eller sydlige del af Spanien. Derfor kan man hævde, at leverandørerne af undersystemer skaber mere arbejde, end de udelukker andre fra. Det kan bevises med følgende argumentation. ITP har aldrig modtaget bestillinger på underleverancer til virksomheder i Sydfrankrig, men har derimod sendt flere og flere bestillinger dertil. Som eksempel bestilte ITP i et enkelt år turbineplader hos en fransk virksomhed til en værdi af 17,2 mio. EUR, mens den forventede støtte er på 7 mio. EUR. Desuden var det tidligere en japansk virksomhed, der leverede denne type elementer.

(63) I modsætning til SYTEMEL mener de spanske myndigheder, at den geografiske nærhed indebærer en fordel, og at mobiliteten blandt forskere og medarbejdere bør styrkes, som EU i øvrigt gjorde i forbindelse med det 6. rammeprogram for at udvikle den europæiske industri. I denne forbindelse arbejder ITP sammen med den baskiske regering om initiativet INTERREG med henblik på at udvikle de teknologiske og handelsmæssige forbindelser mellem Baskerlandet og Aquitaine.

Kommentarer til bemærkningerne fra Pratt & Whitney

(64) Hvad angår påstandene om støtteintensiteten, dvs. forbindelsen med den støtte, Rolls-Royce modtog til projektet TRENT 500, finder de spanske myndigheder, at udgangspunktet er forkert. Man fremfører, at Rolls-Royce er den eneste private aktionær i ITP, og antager, at de øvrige aktier tilhører staten eller de regionale myndigheder. ITP er imidlertid overvejende en privat virksomhed, idet den eneste offentlige aktionær er SEPI, som har en aktiepost på 26,65 %. Resten er fordelt mellem de private virksomheder SENER (26,65 %) og Rolls-Royce (46,7 %). Eftersom der er tale om en privat virksomhed, er den støtte, ITP modtager i Spanien, uafhængig af den støtte, Det Forenede Kongerige har givet til en britisk virksomhed. Forsknings- og udviklingsstøtten til ITP svarer til kapitalinvesteringer og investeringer i maskiner og materialer til reel udvikling, som virksomheden ikke har modtaget nogen anden støtte til. Desuden var vilkårene for adgang til ITP som risikodeltager

almindelige markedsvilkår, og Rolls-Royce modtog ikke nogen form for præmie eller særbehandling. Der er ikke tale om nogen form for overlapning med eller tillæg af støtte fra Det Forenede Kongerige. Med hensyn til at Pratt & Whitney betragter TRENT 500 som en videreudvikling af en motor, påpeger de spanske myndigheder, at selv udviklingen af en ny motor er baseret på erfaringer fra tidligere motorer. Dette princip, der gælder alle producenter, gjorde det muligt for virksomheden at begrænse udviklingsomkostningerne betydeligt. Under alle omstændigheder må man vurdere støtten i forhold til de reelle udviklingsomkostninger og ikke i forhold til omkostninger, man ville have pådraget sig, hvis motoren var helt ny. De spanske myndigheder minder om, at støtten er et incitament for ITP til at gå ind på et nyt aktivitetsområde, og at ITP derfor ikke har de erfaringer, som andre virksomheder ligger inde med. Med hensyn til graden af innovation i forbindelse med den nye turbine fremfører de spanske myndigheder, at designet og teknologien er helt ny i forhold til andre lavtryksturbiner fra Rolls-Royce eller nogen anden producent. De spanske myndigheder gentager, at støtten til ITP går til omkostninger, som virksomheden virkelig har pådraget sig uden at modtage noget tilskud i form af statsstøtte fra Det Forenede Kongerige. Endelig finder de spanske myndigheder, at det ikke tilkommer dem at udtale sig om Rolls-Royces regnskabspraksis, og minder om, at Rolls-Royce og ITP er to helt forskellige virksomheder.

(65) Med hensyn til tilskyndelsesvirkningen finder de spanske myndigheder, at Pratt & Whitney kommer til den konklusion, at der ikke er tale om nogen teknisk eller forretningsmæssig risiko, fordi TRENT 500-motoren blev certificeret i december 2000, og at forsknings- og udviklingsaktiviteterne ifølge Pratt & Whitney derfor var afsluttet inden den første meddelelse om certificering af motoren. De spanske myndigheder finder imidlertid, at der er tale om overlapning mellem mange af disse aktiviteter, især hvis man inddrager de forskellige niveauer: motor, system og undersystem. Desuden finder de, at der udsendes en lang række meddelelser for at beskytte kundens program og bevare projektets kommercielle image. De spanske myndigheder påpeger, at normerne for den turbine, der blev certificeret i december 2000, ikke svarede til kravene, og at motoren i virkeligheden blev certificeret med grundlæggende normer for en lavtryksturbine for ikke at bremse udviklingen af det fly, den skulle anvendes i. Mellem disse normer og de efterfølgende har man udviklet og afprøvet usædvanlige teknologiske ændringer. Disse ændringer er delvis resultatet af parallelle FoU-planer og viser, i hvilken grad der er tale om en teknologisk risiko, som kan berøre en lille virksomhed som ITP økonomisk. De spanske myndigheder fremhæver, at forsinkelsen af den oprindelige plan som følge af formgivningen af den anden konfiguration gjorde det nødvendigt at udskyde udviklingsaktiviteter på prækonkurrencestadiet, og selv om anmeldelsen til Kommissionen blev indgivet på et tidspunkt, hvor projektet allerede var fremskredent, er det ikke ensbetydende med, at der var mindre behov for støtten. Endelig mener de spanske myndigheder, at bestillinger eller hensigtserklæringer om køb ikke fjerner risikoen ved ikke at opfylde de tekniske specifikationer, eftersom bestillinger ikke er ensbetydende med forudgående finansiering, og der vil blive tale om omfattende skadeserstatning, hvis de ikke opfyldes.

(66) Med hensyn til udviklingsaktiviteter på prækonkurrencestadiet finder de spanske myndigheder, at den projektmodel til udvikling af motoren, som Pratt & Whitney skitserer, ikke nødvendigvis er den eneste mulige fremgangsmåde, og at andre originale motorproducenter udmærket kan benytte andre modeller, som ikke svarer hertil. Under alle omstændigheder mener de spanske myndigheder, at det er muligt at påpege en række vigtige forskelle mellem fremgangsmåden hos en original motorproducent som Pratt & Whitney og hos en virksomhed som ITP. Således er andelen af udviklingsaktiviteter på prækonkurrencestadiet langt større hos en leverandør af undersystemer end hos en original motorproducent, fordi førstnævnte ikke beskæftiger sig med markedsføring, certificering eller salg af motorer, men kun med tekniske spørgsmål. Desuden er adgangen til eksisterende teknologi (fortilfælde) anderledes for en virksomhed, der traditionelt har befundet sig på markedet, som det er tilfældet for Pratt & Whitney, end for en mellemstor virksomhed som ITP, der kun har været med i 12 år. En original motorproducent kan f.eks. betragte en lavtryksturbine som et underprodukt til højtryksturbinen, mens ITP, der er leverandør af lavtryksturbiner, ikke har adgang til højtryksturbineteknologi eller tidligere turbiner, og dermed er det teknologiske nettoindhold af sådanne aktiviteter forholdsmæssigt større end for en original motorproducent. Endelig finder de spanske myndigheder, at de aktiviteter, Kommissionen stillede spørgsmålstegn ved, for ITP afgjort er udviklingsaktiviteter på prækonkurrencestadiet, da der er tale om den første udvikling af visse metoder og processer.

(67) Endelig mener de spanske myndigheder, at Kommissionen havde alle nødvendige oplysninger for at tage stilling til, om omkostningerne var støtteberettigede, og især om det konkrete indhold af hver af opgaverne. Da Pratt & Whitney ikke havde adgang til disse oplysninger, da virksomheden fremsatte sine bemærkninger om aktiviteter i forbindelse med certificering og efter certificeringen, er disse bemærkninger helt ufunderede.

8. **VURDERING**

(68) De foranstaltninger, de spanske myndigheder har påtænkt, giver støttemodtageren en fordel ved at lette den for en del af de investerings- og forskningsomkostninger, den i princippet skulle bære. Denne fordel er desuden selektiv i forhold til andre virksomheder, som ønsker at foretage sådanne investeringer eller gennemføre lignende forskningsprojekter. Den kan desuden påvirke samhandelen mellem medlemsstaterne, selv om det kun skyldes, at de pågældende projekter omhandler udvikling og fremstilling af produkter, som skal leveres til Rolls-Royce og dermed eksporteres til Det Forenede Kongerige, og i øvrigt er ITP underleverandør til en række europæiske virksomheder. Endelig ydes tilskuddene eller de rentefrie lån direkte af den baskiske regering, og fordelene kan dermed siges at være givet ved hjælp af statsmidler. De pågældende foranstaltninger udgør dermed statsstøtte i henhold til traktatens artikel 87, stk. 1.

(69) Som anført i denne beslutnings betragtning 26 gav Kommissionen udtryk for tvivl om dette projekt. Problemerne vil blive undersøgt, og der vil blive foretaget en særskilt analyse af på den ene side projektet om støtte til forskning og udvikling, og på den anden side investeringsstøtten.

A. **Støtte til forskning og udvikling**

Forskning- og udviklingsaktiviteternes karakter af udvikling på prækonkurrencestadiet

(70) Indledningsvis bemærker Kommissionen, at vurderingen på grundlag af EF-rammebestemmelserne for statsstøtte til forskning og udvikling tager udgangspunkt i støtteberettigede omkostninger i forbindelse med konkrete investeringer. At andre investeringer også modtog statsstøtte kan derfor ikke betyde, at det analyserede projekt er uforeneligt med traktaten, selv om disse investeringer var relateret til samme projekt. Det samme er tilfældet, med endnu større begrundelse, når der er tale om investeringer i et andet projekt. Kommissionen må derfor afvise de påstande, der er fremført af Pratt & Whitney om den støtte, som Rolls-Royce modtog til sine egne investeringer som led i TRENT 500-projektet og til projekterne TRENT 600 og TRENT 900.

(71) I sin beslutning om statsstøtten til virksomheden Rolls Royce til udvikling af motorerne TRENT 600 og TRENT 900 ([13]) betegnede Kommissionen de forskellige faser i udviklingen af en flymotor som svarende til de FoU-stadier, der er defineret i bilag I til forskningsrammebestemmelserne.

(72) Ifølge denne kategorisering er aktiviteter inden certificeringen af motoren FoU-aktiviteter i henhold til rammebestemmelserne, som er mindst lige så langt fra markedsføringen som udvikling på prækonkurrencestadiet.

(73) Derimod fandt Kommissionen i samme beslutning, at certificeringen af motoren, og i endnu højere grad de aktiviteter, der følger efter certificeringen, var for tæt på markedsføringen til at kunne udgøre forsknings- og udviklingsaktiviteter i henhold til rammebestemmelserne.

(74) Kommissionen mener, at den bør anlægge samme synsvinkel på det projekt, denne beslutning omhandler, som den gjorde ved analysen af ovennævnte britiske projekt. Den kan ikke acceptere den synsvinkel, som Pratt & Whitney foreslår. Denne synsvinkel ville begrænse omfanget af forskningen og udviklingen til det meget tidlige arbejde, der udføres allerede inden udarbejdelsen af den første prototype, selv om denne prototype ikke kunne udnyttes kommercielt. En sådan synsvinkel ville afgjort være i strid med logikken bag rammebestemmelserne, som eksplicit nævner udarbejdelse af prototyper under forsknings- og udviklingsaktiviteter.

(75) I den foreliggende sag må man endvidere tage hensyn til, at formålet med ITP's arbejde er at udvikle motordele og ikke hele motoren. Ved afgrænsningen mellem den del af ITP's FoU-arbejde, som modsvarer rammebestemmelserne, og den del, der ikke gør det, skal der kun tages hensyn til de certificeringsaktiviteter, som vedrører certificeringen af motoren med de turbiner, som ITP har udviklet i forbindelse med projektet, og ikke eventuelle tidligere certificeringer af motoren med andre turbiner. Denne sondring er særligt vigtig i forbindelse med TRENT 500-motoren, som Rolls-Royce på grund af flyproducentens tidsfrister første gang fik certificeret allerede i december 2000, men med en anden turbine, som ikke havde samme specifikationer som den, ITP har udviklet som led i det foreliggende projekt. Denne første certificering uden forbindelse til dette projekt kan derfor ikke — som Pratt & Whitney foreslår — bruges til at drage den konklusion, at ingen aktivitet som led i det foreliggende projekt, der er iværksat efter december 2000, udgør forskning og udvikling i henhold til rammebestemmelserne.

([13]) Kommissionens beslutning af 30.10.2001 i statsstøttesag N 120/01 (EFT C 67 af 16.3.2002, s. 33).

(76) På baggrund af ovenstående finder Kommissionen, at omkostningerne til certificering af turbinen med høj reaktionskraft og aktiviteterne efter certificeringen af denne turbine ikke kan betragtes som FoU i henhold til rammebestemmelserne. Et beløb på 682 560 989 ESP (4 102 274 EUR) skal derfor fratrækkes de støtteberettigede omkostninger, de spanske myndigheder har opgivet.

(77) Hvad angår omkostninger til motortest i forbindelse med turbinen med høj reaktionskraft, bemærker Kommissionen, at de spanske myndigheder oplyste, at kun nogle af disse test, nemlig »fan blade off«-testen og typetestene, indgik i certificeringsprocessen. Af ovennævnte årsager udgør disse certificeringstest ikke FoU-aktiviteter i henhold til rammebestemmelserne. Derimod finder Kommissionen, at de øvrige testaktiviteter skal betragtes som gående forud for certificeringen af motoren med ITP's nye turbine, også når disse aktiviteter har fundet sted efter certificeringen af motoren i december 2000 med en anden turbine med lavere effekt. Disse aktiviteter indgår således i udviklingen på prækonkurrencestadiet.

(78) De spanske myndigheder oplyste, at certificeringstestene tegnede sig for 15,6 % af de samlede omkostninger til afprøvning af motoren med turbinen med høj reaktionskraft. Derfor fastslår Kommissionen, at der skal trækkes 15,6 % af de samlede omkostninger fra de støtteberettigede omkostninger. Der trækkes derfor et beløb på 29 577 643 ESP (177 765 EUR) fra de samlede støtteberettigede omkostninger, som de spanske myndigheder har opgivet.

(79) Kommissionen havde givet udtryk for tvivl om, hvorvidt omkostninger til støtte for produktionen, til fremstilling af værktøjer og til integreret logistisk støtte til projektet om turbinen med lav reaktionskraft kunne indgå i de støtteberettigede omkostninger. Kommissionen fandt, at disse aktiviteter tog sigte på produktion eller vedligeholdelse af motorerne i deres endelige form, som vil blive markedsført.

(80) Med hensyn til støtte til produktionen hævdede de spanske myndigheder, at der var tale om en aktivitet med en høj grad af innovation med hensyn til design og produktion samt vigtige tekniske overvejelser om fremstillingsprocessens kvalitet og kapacitet. Kommissionen drager ikke disse elementer i tvivl, men finder, at de ikke kan fjerne dens betænkeligheder ved at betragte disse aktiviteter som forskning og udvikling.

(81) At aktiviteterne har en høj grad af innovation er for det første ikke tilstrækkeligt til at konkludere, at de udgør forskning og udvikling i henhold til rammebestemmelserne. I rammebestemmelsernes punkt 2.3 hedder det meget klart, at nogle aktiviteter kan være innoverende uden dermed at være omfattet af rammebestemmelserne.

(82) For det andet ændrer vigtige tekniske overvejelser i forbindelse med en opgave ikke på nogen måde, at denne opgave er led i fremstillingen af motoren i den form, den vil blive markedsført i, hvilket netop fremgår af, at man er optaget af de kvalitetsmæssige aspekter af processen. Definitionen af udviklingsaktiviteter på prækonkurrencestadiet i tredje led i bilag I til rammebestemmelserne udelukker eksplicit aktiviteter, hvis resultater kan omdannes eller udnyttes til industriel anvendelse og kommerciel udnyttelse.

(83) Kommissionen finder derfor, at aktiviteterne til støtte for produktionen af turbinen med lav reaktionskraft ikke er FoU-aktiviteter som defineret i rammebestemmelserne, og at omkostninger i forbindelse med disse aktiviteter ikke kan indregnes i de støtteberettigede omkostninger i henhold til rammebestemmelserne. Der skal derfor trækkes et beløb på 58 795 002 ESP (353 365 EUR) fra de samlede støtteberettigede omkostninger, som de spanske myndigheder har opgivet.

(84) Hvad angår fremstilling af værktøjer, bemærker Kommissionen, at de spanske myndigheder oplyste, at værktøjerne til udviklingsaktiviteter i modsætning til almindelig praksis i forbindelse med denne type projekter ikke kunne genbruges ved fremstillingen af det endelige produkt. De kunne heller ikke omstilles hertil, fordi man insisterede på at begrænse omkostningerne ved den endelige produktionsproces mest muligt, hvilket ikke er foreneligt med brug af den type værktøjer, der er brugt til forskning og udvikling.

(85) Kommissionen konkluderer derfor, at fremstillingen af værktøjer til turbinen med lav reaktionskraft kan betragtes som udviklingsaktiviteter på prækonkurrencestadiet i henhold til rammebestemmelserne, og at omkostningerne kan medregnes i de støtteberettigede omkostninger til projektet.

(86) Med hensyn til integreret logistisk støtte oplyste de spanske myndigheder, at redigering af tekniske manualer var en ny aktivitet for virksomheden, og at der derfor var behov for omfattende nyskabende arbejde med udvikling af metoder og værktøjer i virksomheden. De øvrige aktiviteter i forbindelse hermed, som vedrørte motorens pålidelighed og vedligeholdelse, var derimod formgivnings-/udviklingsaktiviteter, der foregik sideløbende med formgivningen af motoren.

(87) Kommissionen finder, at det forhold, at virksomheden for første gang redigerede tekniske manualer af denne type og skulle udvikle en serie værktøjer hertil, ikke gør det muligt at konkludere, at redigeringen af sådanne manualer udgør FoU i henhold til rammebestemmelserne. Det står især klart, at disse tekniske manualer kun kan beskrive den endelige udgave af motoren. Uanset hvor raffinerede og innoverende disse manualer er, vil de have en direkte kommerciel anvendelse, da de vil blive anvendt af køberne af motorerne.

(88) Hvad angår aktiviteterne i forbindelse med motorens pålidelighed og vedligeholdelse, finder Kommissionen, at den kendsgerning, at aktiviteterne foregår sideløbende med udviklingen af motoren og som input bruger resultaterne af denne udvikling, kun tillader at konkludere, at de vedrører motoren, mens man ikke kan udlede, at de udgør en del af forskningsprocessen. Under alle omstændigheder bemærker Kommissionen, at der også her er tale om aktiviteter, der pr. definition vedrører den endelige markedsførte udgave af produktet. Det er fuldt ud tilfældet for vedligeholdelsens vedkommende, og i meget vid udstrækning for pålidelighedens.

(89) Da aktiviteterne til integreret logistisk støtte i vid udstrækning er rettet mod det endelige markedsførte produkt, finder Kommissionen, at omkostningerne til disse aktiviteter ikke kan være støtteberettigede i henhold til rammebestemmelserne. Derfor skal et beløb på 60 285 198 ESP (362 321 EUR) fratrækkes de samlede støtteberettigede omkostninger, som de spanske myndigheder har opgivet.

(90) På baggrund af ovennævnte betragtninger nedsættes de samlede støtteberettigede omkostninger til 9 590 857 185 ESP, dvs. 57 642 213 EUR.

Berettigelsen af de støtteberettigede omkostninger til forskning og udvikling, som svarer til kategorien yderligere generalomkostninger og andre driftsudgifter

(91) Kommissionen bemærker, at »omkostninger til bidrag til udvikling af programmerne«, som beskrevet i anmeldelsen, ikke kan indgå i yderligere generalomkostninger og andre driftsudgifter i henhold til fjerde og femte led i bilag II til rammebestemmelserne.

(92) Disse omkostninger svarer til de reelle omkostninger, som underleverandøren ITP har haft til deltagelse i integrationen af de elementer, virksomheden producerer, i de færdige motorer. Det er almindelig praksis at lade underleverandørerne deltage i omkostningerne til integrationen af deres elementer i det overordnede system i forsknings- og udviklingsfasen. Det tager ofte form af et risikosamarbejde (risk partnership), hvor underleverandøren ud over at betale et beløb for at få adgang til programmet skal påtage sig en del af udviklingen og den industrielle tilpasning (normalt underleverandørens egen del og integrationen heraf i systemet).

(93) Deltagelsen omfatter således omkostninger til f.eks. ITP's deltagelse i test af integrationen af ITP's motordele i de færdige motorer, som Kommissionen betragter som støtteberettigede i henhold til bilag II til rammebestemmelserne, når de er direkte forbundet med aktiviteter udført direkte og alene af den støttemodtagende virksomhed, også når det er underleverandører, der udfører aktiviteterne.

(94) Kommissionen mener, at det forhold, at luftfartssektoren benytter særlige metoder til samarbejde mellem virksomhederne, som risikosamarbejde, ikke kan få konsekvenser for karakteren af de støtteberettigede omkostninger i henhold til bilag II i rammebestemmelserne.

(95) Kommissionen finder derfor, at dens tvivl om berettigelsen af de støtteberettigede omkostninger til forskning og udvikling, som svarer til kategorien yderligere generalomkostninger og andre driftsudgifter, er fjernet.

Tilskyndelsesvirkningen af den del af støtten, der vedrører forskning og udvikling

(96) Kommissionen bemærker for det første, at den teknologiske risiko ved projektet er forholdsvis beskeden, i hvert fald i forhold til den betydelige gennemsnitlige teknologiske risiko i luftfartssektoren. Især de spanske myndigheders analyse af oplysningerne viser, at ITP's ingeniører kunne få omfattende teknisk bistand fra den britiske virksomhed Rolls-Royce, der er den ledende europæiske virksomhed i sektoren, og som deltager i projekter om udvikling af meget højteknologiske motorer.

(97) Ikke desto mindre bemærker Kommissionen, at de spanske myndigheder har fremsendt oplysninger, der påviser, at støtten havde en meget væsentlig kvantitativ virkning på virksomhedens FoU-aktiviteter. Især fra 1998 til 2000, dvs. fra situationen inden projektstarten til situationen, da projektet kulminerede, steg virksomhedens årlige udgifter til FoU fra 152 mio. EUR til 222 mio. EUR. I forhold til virksomhedens samlede omsætning steg dette beløb fra 19 % til 34 % i samme periode. Desuden ansatte virksomheden mellem 1998 og 2001 omkring 50 teknikere og ingeniører.

(98) Kommissionen bemærker i denne forbindelse, at den i sin analyse ikke kan tage hensyn til Pratt & Whitneys

oplysninger herom, eftersom de omhandler virksomheden Rolls-Royce og ikke den støttemodtagende virksomhed.

(99) Man kan heller ikke tage hensyn til de oplysninger om salg og forsalg af TRENT 500-motorerne, som Pratt & Whitney har fremlagt, ved bedømmelsen af tilskyndelsesvirkningen. I disse oplysninger skelnes der ikke mellem de motorer, der er udstyret med bestemte typer turbiner med lav reaktionskraft, og dermed specificeres det ikke, om nogle af disse salg omfatter den nye turbine med høj reaktionskraft, som ITP har udviklet som led i det projekt, denne beslutning omhandler.

(100) Endvidere bemærker Kommissionen, at støtten som nævnt muliggjorde et omfattende grænseoverskridende samarbejde mellem støttemodtageren og den britiske virksomhed Rolls-Royce, især om deres TRENT 500-motor, som ITP deltog i udviklingen af som risikopartner.

(101) Endelig bemærker Kommissionen, at virksomheden havde indgivet støtteansøgning til de lokale myndigheder, inden programmet blev iværksat.

(102) På baggrund af ovenstående finder Kommissionen, at støtten har tilskyndelsesvirkning som omhandlet i afsnit 6 af rammebestemmelserne i den foreliggende sag, især i den pågældende sektor.

Konklusion om støtten som forsknings- og udviklingsstøtte

(103) På baggrund af ovenstående finder Kommissionen, at en del af de aktiviteter, de spanske myndigheder har anmeldt, kan være støtte, der er forenelig med rammebestemmelserne for støtte til forskning og udvikling. Denne del omfatter støtteberettigede omkostninger på 9 590 857 185 ESP, eller 57 642 213 EUR, der udgør udvikling på prækonkurrencestadiet i henhold til bilag I i rammebestemmelserne.

(104) Den maksimale støtteintensitet er 25 % i henhold til punkt 5.5 i rammebestemmelserne, hvortil kan lægges en præmie på 5 procentpoint i medfør af punkt 5.10.2, andet afsnit, idet Zamudio ligger i et område, der er berettiget til regionalstøtte efter traktatens artikel 87, stk. 3, litra c).

(105) Kommissionen finder derfor, at den støtte, der svarer til dette støtteelement, kan godkendes i henhold til rammebestemmelserne på betingelse af, at bruttosubventionsækvivalenten ikke overstiger 30 % af 57 642 213 EUR, dvs. 17 292 664 EUR. De spanske myndigheder har i øvrigt tilsluttet sig dette.

(106) Kommissionen bemærker i denne forbindelse, at bruttosubventionsækvivalenten beregnes med den offentliggjorte referencesats og kalkulationsrente forhøjet med 400 basispoint, da der ikke er stillet nogen garanti for statslånet ([14]). Vedrørende beregningen af denne bruttosubventionsækvivalent henvises de spanske myndigheder til bilag I i retningslinjerne for statsstøtte med regionalt sigte ([15]).

(107) Hvad angår SYTEMEL's påstand om, at fordrejningen af konkurrencen som følge af støtte fra den baskiske regering ville forstærke den allerede negative virkning af anlæggenes geografiske nærhed for mobiliteten blandt forskere og medarbejdere, finder Kommissionen endelig, at en styrkelse af mobiliteten blandt forskere snarere er et positivt element, som bør fremmes i EU.

B. **Investeringsstøtte**

Projektets berettigelse fra et regionaludviklingssynspunkt

(108) Som nævnt i beslutningen om at indlede den formelle undersøgelsesprocedure bemærkede Kommissionen, at investeringsstøtteprojektet ikke indgår i en godkendt støtteordning, og at man derfor må betragte det som ad hoc-støtte. De spanske myndigheder har ikke anfægtet denne konklusion. Kommissionen skal derfor i henhold til punkt 2, andet afsnit, i ovennævnte rammebestemmelser for statsstøtte med regionalt sigte undersøge, om fordelene for området kan opveje den fordrejning af konkurrencen, som ad hoc-støtten indebærer. Kommissionen minder endvidere om, at hele Baskerlandet er berettiget til regionalstøtte i medfør af traktatens artikel 87, stk. 3, litra c), og at loftet for regionalstøtte til regionen i henhold til det spanske regionalstøttekort er 20 % NSÆ.

(109) I denne forbindelse bemærker Kommissionen, at selv om støtten blev givet uden for en støtteordning godkendt på forhånd af Kommissionen, indgår den i den interinstitutionelle plan for styrkelse af økonomien for perioden

([14]) Se Kommissionens meddelelse om metoden for fastsættelse af referencesatsen og kalkulationsrenten, navnlig punkt 6, første led (EFT C 273 af 9.9.1997, s. 3).

([15]) EFT C 74 af 10.3.1998, s. 9.

2000-2004 og den interinstitutionelle aftale, som blev indgået med henblik på iværksættelse af planen mellem den baskiske regering og de regionale myndigheder i Vizcaya, Guipúzcoa og Álava. De spanske myndigheder forklarede, at denne plan er alle de baskiske institutioners udgangspunkt for styrkelse af økonomien. Planen udgør et program, som led i hvilket det foreliggende projekt blev udvalgt. Kommissionen har fastslået, at støtte som led i dette program gives efter årlige udvælgelsesprocedurer med indkaldelse af ansøgninger og udvælgelse efter objektive kriterier. Derfor må denne investeringsstøtte betragtes som en enkelt støttetildeling til en virksomhed, som dog er givet inden for en overordnet lovgivningsramme med henblik på regionaludvikling.

(110) Endvidere finder Kommissionen, at investeringsstøtten kan yde et effektivt bidrag til den økonomiske udvikling i regionen. Kommissionen bemærker, at i henhold til oplysningerne fra de spanske myndigheder vil projektet få en væsentlig betydning målt i bruttoværditilvækst og oprettelse af arbejdspladser. Det skal især fremhæves, at projektet har en forholdsvis høj grad af udlicitering (ca. 30 % i 2002) i regionen.

(111) Kommissionen finder desuden, at støtten må betragtes som forholdsmæssig, idet dens intensitet ligger langt under det gældende loft for regionalstøtte. Kommissionen minder samtidig om, at støttemodtageren bidrager med over 25 % af finansieringen af projektet, at støtteansøgningen blev indgivet inden påbegyndelsen af projektgennemførelsen, og at støtten er betinget af opretholdelse af investeringerne i mindst fem år. Dermed er betingelserne i de regionale rammebestemmelsers punkt 4.2, første og tredje afsnit, og punkt 4.10 opfyldt. Desuden er støtten betinget af, at ITP opretter nettoarbejdspladser ([16]).

(112) Endelig finder Kommissionen i forbindelse med bemærkningerne fra SYTEMEL som led i proceduren, at målsætningen med regionalstøtten netop er at kompensere for de ulemper eller den forsinkede udvikling, de pågældende regioner lider under, og at Kommissionen allerede har taget højde for omfanget af disse ulemper ved udarbejdelsen af de nationale regionalstøttekort. Hvad angår det foreliggende støtteprojekt, skal man på den ene side tage hensyn til, at støtteintensiteten er langt lavere, end det spanske regionalstøttekort tillader, og på den anden, at den frygt for projektets virkninger for aktiviteterne i franske virksomheder, som SYTEMEL giver udtryk for, er ubegrundet, eftersom ITP ifølge de spanske myndigheder har øget sine bestillinger hos franske virksomheder. Kommissionen finder derfor, at investeringsstøtten til ITP ikke ændrer samhandelsvilkårene på en måde, der strider mod de fælles interesser.

(113) Derfor konkluderer Kommissionen på dette punkt, at den tvivl om dette projekts berettigelse fra en regionaludviklingssynsvinkel, den gav udtryk for i sin beslutning om at indlede den formelle undersøgelsesprocedure, er fjernet.

Berettigelsen af rubrikken »udstyr« blandt investeringsprojektets støtteberettigede omkostninger

(114) Kommissionen bemærker på baggrund af de spanske myndigheders forklaringer, at rubrikken »udstyr« til dette projekt dækker over elementer, der supplerer produktionsprocessen, som blev designet med henblik på de maskiner, der skal installeres på Zamudio-anlægget. Endvidere præciserede de spanske myndigheder, at disse elementer udgør en del af virksomhedens anlægsaktiver, og at de er opført som sådan i regnskaberne. Disse elementer kan derfor betragtes som tilhørende kategorien »udstyr« i punkt 4.5 i retningslinjer for statsstøtte med regionalt sigte.

(115) Derfor konkluderer Kommissionen på dette punkt, at den tvivl, den gav udtryk for i sin beslutning om indledning af den formelle undersøgelsesprocedure, om berettigelsen af rubrikken »udstyr« blandt projektets støtteberettigede omkostninger, er fjernet.

Konklusion om støtteaspektet af investeringsprojektet

(116) På baggrund af ovenstående finder Kommissionen, at investeringsprojektet er i overensstemmelse med retningslinjerne for statsstøtte med regionalt sigte.

C. **Det spørgsmål, der blev rejst ved udvidelsen af proceduren**

(117) Kommissionen bemærker, at de spanske myndigheder har bevist, at tilbagebetalingen af den ulovlige og uforenelige støtte, der blev stillet spørgsmålstegn ved i forbindelse med udvidelsen af proceduren, er gennemført fuldt ud efter datoen for udvidelsen.

([16]) ITP regner med at oprette 272 nye job mellem 2000 og 2003. Se beslutning af 20. juni 2001.

(118) Tilbagebetalingen omfatter renter og renters rente til den sats, Kommissionen anbefaler, i overensstemmelse med Kommissionens meddelelse om de rentesatser, der skal anvendes ved tilbagebetaling af ulovlig statsstøtte ([17]).

(119) Kommissionen finder derfor, at udvidelsen af proceduren ikke længere er relevant.

9. **KONKLUSION**

(120) På baggrund af ovenstående konkluderer Kommissionen, at den baskiske regerings påtænkte investeringsstøtte kan ydes uden betingelser. Den baskiske regerings påtænkte støtte til forskning og udvikling kan ydes på visse betingelser —

VEDTAGET FØLGENDE BESLUTNING:

Artikel 1

Den statsstøtte, som Spanien vil yde virksomheden Industria de Turbo Propulsores SA (ITP) i form af et tilskud på 7 030 000 EUR, er forenelig med fællesmarkedet i medfør af EF-traktatens artikel 87, stk. 3, litra c).

Dermed er gennemførelsen af denne støtte godkendt.

Artikel 2

Den statsstøtte, som Spanien vil yde virksomheden ITP i form af et rentefrit lån på i alt 24 040 000 EUR, er forenelig med fællesmarkedet i medfør af EF-traktatens artikel 87, stk. 3, litra c), når de betingelser, der er opstillet i artikel 3, overholdes.

Artikel 3

Støttens bruttosubventionsækvivalent, der beregnes med den reference- og kalkulationsrentesats, som Kommissionen har offentliggjort, forhøjet med 400 basispoint, må ikke overstige 17 292 664 EUR.

Artikel 4

Spanien underretter senest to måneder efter meddelelsen af denne beslutning Kommissionen om, hvilke forholdsregler man har truffet for at efterleve artikel 3.

Artikel 5

Denne beslutning er rettet til Kongeriget Spanien.

Udfærdiget i Bruxelles, den 21. oktober 2003.

På Kommissionens vegne

Mario MONTI

Medlem af Kommissionen

([17]) EFT C 110 af 8.5.2003, s. 21.