ENTSCHEIDUNG DER KOMMISSION

vom 21. Oktober 2003

über die Forschungs- und Entwicklungsbeihilfen, die Spanien dem Unternehmen Industria de Turbo Propulsores, SA (ITP) für den Standort Zamudio (Baskenland) gewähren will

(Bekannt gegeben unter Aktenzeichen K(2003) 3525)

(Nur der spanische Text ist verbindlich)

(Text von Bedeutung für den EWR)

(2004/170/EG)

DIE KOMMISSION DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN —

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft, insbesondere auf Artikel 88 Absatz 2 erster Unterabsatz,

gestützt auf die Verordnung (EG) Nr. 659/1999 des Rates vom 22. März 1999 über besondere Vorschriften für die Anwendung von Artikel 93 EG-Vertrag ([1]), insbesondere auf Artikel 7,

nach Aufforderung der Beteiligten zur Stellungnahme gemäß den oben genannten Artikeln ([2]), ([3]) und unter Berücksichtigung dieser Stellungnahmen,

in Erwägung nachstehender Gründe:

1. DAS VERFAHREN

(1) Mit Schreiben vom 15. Dezember 2000 (Eingang am 18. Dezember 2000) meldete Spanien gemäß Artikel 88 Absatz 3 EG-Vertrag geplante Forschungs- und Entwicklungsbeihilfen für das Werk Zamudio (Baskenland) an. Mit Schreiben vom 17. April 2001 (Eingang am 19. April 2001) wurden zusätzliche Auskünfte erteilt.

(2) Mit Schreiben vom 20. Juni 2001 teilte die Kommission Spanien ihren Beschluss mit, wegen der oben genannten Beihilfen das Verfahren nach Artikel 88 Absatz 2 EG-Vertrag einzuleiten.

(3) Der Beschluss der Kommission über die Einleitung des Verfahrens wurde im *Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften* ([4]) veröffentlicht. Die Kommission forderte die Beteiligten zur Stellungnahme zu den betreffenden Beihilfen auf.

(4) Mit Schreiben vom 21. August 2001 (Eingang am 24. August 2001) übermittelten die spanischen Behörden der Kommission ihre Bemerkungen.

(5) Mit Schreiben vom 17. Oktober 2001 (Eingang am 18. Oktober 2001) nahm der Verband der Turbinen- und Anlagenhersteller SYTEMEL zu den Beihilfen Stellung.

(6) Mit Schreiben vom 29. Oktober 2001 (Eingang am 30. Oktober 2001) äußerte sich das Unternehmen Pratt & Whitney zu den Beihilfen.

(7) Mit Schreiben vom 15. November 2001 übermittelte die Kommission den spanischen Behörden eine Kopie der von SYTEMEL und Pratt & Whitney abgegebenen Stellungnahmen.

(8) Mit Schreiben vom 27. November 2001 (Eingang am 28. November 2001) beantragten die spanischen Behörden bei der Kommission eine Übersetzung dieser Stellungnahmen ins Spanische. Die Kommission kam diesem Ansuchen mit Schreiben vom 21. Dezember 2001 nach.

(9) Mit Schreiben vom 28. Januar 2002 übermittelte Spanien der Kommission seine Bemerkungen zu den von SYTEMEL und Pratt & Whitney abgegebenen Stellungnahmen.

(10) Mit Schreiben vom 13. Dezember 2002 forderte die Kommission von den spanischen Behörden zusätzliche Informationen an. Die spanischen Behörden übermittelten diese Auskünfte mit Schreiben vom 16. Januar 2003 (Eingang am 20. Januar 2003), vom 27. Januar 2003 (Eingang am 29. Januar 2003) sowie vom 5. Februar 2003 (Eingang am 6. Februar 2003).

(11) Mit Schreiben vom 23. April 2003 teilte die Kommission Spanien ihren Beschluss mit, das wegen des Beihilfevorhabens eingeleitete Verfahren gemäß Artikel 88 Absatz 2 EG-Vertrag auszudehnen.

([1]) ABl. L 83 vom 27.3.1999, S. 1.
([2]) ABl. C 274 vom 29.9.2001, S. 2.
([3]) ABl. C 147 vom 24.6.2003, S. 6.
([4]) Siehe Fußnote 2.

(12) Mit Schreiben vom 16. Juni 2003 (Eingang am 16. Juni 2003) übermittelte Spanien der Kommission seine Bemerkungen zur Ausdehnung des Verfahrens.

(13) Der Beschluss der Kommission über die Ausdehnung des Verfahrens wurde im *Amtsblatt der Europäischen Union* ([5]) veröffentlicht. Die Kommission forderte alle Beteiligten zur Stellungnahme auf.

(14) Mit Schreiben vom 24. Juni 2003 (Eingang bei der Kommission am 26. Juni 2003) übermittelten die spanischen Behörden der Kommission die Stellungnahme des Beihilfeempfängers.

2. **BESCHREIBUNG**

(15) Es handelt sich um ein Beihilfevorhaben der baskischen Regierung zugunsten des Unternehmens „Industria de Turbo Propulsores, SA" (ITP).

(16) ITP ist ein auf die Entwicklung, Fertigung und Wartung von Gasturbinen spezialisiertes Unternehmen. Es steht zu 46,7 % im Eigentum von Rolls-Royce und zu 53,3 % im Eigentum des Konsortiums Turbo 2000, das wiederum jeweils zu 50 % von SENER und SEPI gehalten wird. Die Mitarbeiterzahl und der Umsatz von ITP liegen über den in Anhang I der Verordnung (EG) Nr. 70/2001 der Kommission vom 12. Januar 2001 über die Anwendung der Artikel 87 und 88 EG-Vertrag auf staatliche Beihilfen an kleine und mittlere Unternehmen ([6]) festgelegten Schwellenwerten für die Einstufung als KMU.

(17) Die Beihilfe dient der Verwirklichung

— eines Forschungs- und Entwicklungsprojekts (FuE) am Standort Zamudio (Baskenland) zur Entwicklung zweier neuer Arten von Niederdruckturbinen sowie

— eines Investitionsvorhabens für Sachanlagen am Standort Zamudio mit dem Ziel, die Produktionskapazitäten von ITP zu erhöhen und ITP zum Hauptlieferanten von Niederdruckturbinen an Rolls-Royce für die derzeit im Einsatz befindlichen Motortypen zu machen.

(18) Die Beihilfe soll von der baskischen Regierung (Regionalverwaltung) gewährt werden.

A. **Das FuE-Projekt**

(19) Ziel des FuE-Programms ist die Entwicklung von zwei neuen Niederdruckturbinen mit hoher bzw. geringer Schubleistung.

— Die Turbine mit hoher Schubleistung ist für den Einbau in das Trent 500-Triebwerk von Rolls-Royce bestimmt, das den Airbus A340-500 und A340-600 antreibt.

Das zu unterstützende Projekt umfasst den gesamten Entwicklungszyklus der Turbine. Dieser besteht aus vier Phasen: Projektvorbereitung, Vorentwurf, Konzeptdefinition und Konzeptrealisierung. Diese letzte Phase ist in sieben Stufen unterteilt: detaillierte Definition, Komponententests, Motortests, aerodynamische Validationsprüfungen, Fertigung von Prototypen, Zertifizierung und Maßnahmen nach der Zertifizierung.

— Die Turbine mit geringer Schubleistung ist für den Einbau in das Triebwerk AS900 des Unternehmens *Allied Signal Aero Engines* ([7]) bestimmt, das den Bombardier Continental und den Regionaljet 146 RJX von BAE SYSTEMS antreibt.

Das Projekt, das Gegenstand des Beihilfevorhabens ist, umfasst sieben Haupttätigkeiten: allgemeine Maßnahmen, Definition der Niederdruckturbine, fertigungsrelevante Unterstützung, Fertigung von Testkomponenten, Werkzeugfertigung, Komponententests, Verbesserung der aeromechanischen Parameter der Turbine. Das Programm umfasst darüber hinaus drei weitere Maßnahmen: integrierte logistische Unterstützung, Definition von Axialverdichtern und Untersuchung des externen Motorverhaltens.

(20) Laut den spanischen Behörden stellen alle in dem Beihilfevorhaben vorgesehenen Aktivitäten Tätigkeiten der „vorwettbewerblichen Entwicklung" im Sinne von Anlage I des Gemeinschaftsrahmens für staatliche Forschungs- und Entwicklungsbeihilfen ([8]) (im Folgenden: der „FuE-Beihilfe-Gemeinschaftsrahmen") dar.

(21) Die Projektdauer beträgt vier Jahre: von 1999 bis 2002.

(22) Die baskische Regierung stellt die Beihilfe in Form eines zinslosen Darlehens in Höhe von insgesamt 4 Mrd. ESP (oder 24,04 Mio. EUR) bei zuschussfähigen Gesamtkosten in Höhe von 10,422 Mrd. ESP (oder 62,64 Mio. EUR) zur Verfügung. Es war vorgesehen, das Darlehen gemäß den Bedingungen der nachfolgenden Tabelle aus- und zurückzuzahlen:

(in Mio. ESP)

Jahr	Kosten	Auszahlung	Rückzahlung
1999	1 935	0	
2000	4 064	2 000	
2001	2 762	1 000	
2002	1 661	1 000	

([5]) Siehe Fußnote 3.
([6]) ABl. L 10 vom 13.1.2001, S. 33.
([7]) Dieses Unternehmen hat kürzlich mit der Honeywell-Gruppe fusioniert.
([8]) ABl. C 45 vom 17.2.1996, S. 5.

(in Mio. ESP)

Jahr	Kosten	Auszahlung	Rückzahlung
2003			0
2004			0
2005			0
2006			0
2007			100
2008			100
2009			200
2010			200
2011			200
2012			750
2013			2 450
Insgesamt	10 422	4 000	4 000

B. **Das Investitionsvorhaben**

(23) Laut den Informationen der spanischen Behörden fällt das gegenständliche Projekt unter keine der derzeit geltenden und von der Kommission genehmigten Regionalbeihilferegelungen. Es handelt sich um eine Ad-hoc-Beihilfe mit regionaler Zielsetzung.

(24) Das Projekt sollte es dem Werk Zamudio ermöglichen, in einem Spitzentechnologiemarkt, der mit hohen indirekten Kosten verbunden ist, wettbewerbsfähiger zu werden. ITP plant, am Standort Zamudio Komponenten für die folgenden Motortypen herzustellen: EJ-200, TRENT 700 und 800, ALLISON 601 K, ATAR 9K50 PLUS, BR715, TF50 A, LM 2500, F414, M138(FLA), MTR390 (Kampfhubschrauber), TRENT 900, TRENT INDUSTRIAL, TRENT 500 und AS900.

(25) Die spanischen Behörden vertreten die Ansicht, das Projekt habe positive Auswirkungen auf die gesamte baskische Wirtschaft, z. B. Diversifizierung der Industrie, Ankurbelung der Wirtschaft, Schaffung von Arbeitsplätzen und Wertschöpfung, Zugang zu fortschrittlichen Technologien und deren Einbeziehung in die technologischen und industriellen Strukturen sowie Qualifizierung der Arbeitskräfte, und löse darüber hinaus eine Kettenreaktion in der gesamten Industrie aus. Sie führen insbesondere die Schaffung von rund 1 000 indirekten Arbeitsplätzen im Baskenland sowie einen Zulieferanteil an, der im Jahr 2002 bis zu 30 % erreichen könnte.

(26) Die Projektdauer beträgt drei Jahre (2000-2002).

(27) Der Gesamtinvestitionsbetrag beträgt 8,852 Mrd. ESP (53,2 Mio. EUR), die sich wie folgt verteilen:

(in Mio. ESP)

	Jahre			
	2000	2001	2002	Gesamt
Gebäude	1 070	880		1 950
Werkzeuge	275	467	320	1 062
Maschinen	1 420	1 500	2 920	5 840
Insgesamt	2 765	2 847	3 240	8 852

Bei einem Referenz- und Abzinsungssatz von 5,7 % beläuft sich die zum Stichtag 31. Dezember 2000 abgezinste Gesamtinvestitionssumme auf 8,358 Mrd. ESP (50,23 Mio. EUR).

(28) Bei der vorgesehenen Beihilfe handelt es sich um einen nicht rückzahlbaren Zuschuss. Laut Angaben der spanischen Behörden ist die Beihilfe an die Nettoarbeitsplatzbeschaffung durch das Unternehmen ITP ([9]) sowie an die Aufrechterhaltung der Investitionen für einen Zeitraum von mindestens fünf Jahren gebunden. Die Gesamtinvestitionshöhe beträgt 1,17 Mrd. ESP (7,03 Mio. EUR), zahlbar laut nachstehendem Zeitplan:

(in Mio. ESP)

Jahr	2000	2001	2002	Insgesamt
Zuschuss	343	369	458	1 170

Bei einem Referenz- und Abzinsungssatz von 5,7 % und einem Steuersatz von 32,5 % ergibt sich ein zum Stichtag 31. Dezember 2000 abgezinster Gesamtbetrag von 1,102 Mrd. ESP, was einer Beihilfeintensität von 13,18 % BSÄ (Bruttosubventionsäquivalent) und 9,80 % NSÄ (Nettosubventionsäquivalent) entspricht.

C. **Allgemeines**

(29) Weiters teilten die spanischen Behörden in Beantwortung einer Anfrage der Kommission mit, dass das begünstigte Unternehmen am 27. Januar 1998 eine Investitionsbeihilfe in Form einer Steuergutschrift in Höhe von 737 272 004 ESP (4 431 094 EUR) erhalten hat. Das Investitionsvorhaben, das den Zeitraum 1997-2001 umfasste, bezog sich auf folgende Kosten: Liegenschaften (1,15 Mrd. ESP), Maschinen (5,4 Mrd. ESP), technische Anlagen (600 Mio. ESP), sonstige Anlagen (173 Mio. ESP) und EDV-Ausrüstungen (675 Mio. ESP), was insgesamt 7,998 Mrd. ESP ergibt. Die Beihilfe mit einer Intensität von 9,22 % wurde von der Diputación Foral de Vizcaya im Rahmen der Norma Foral Nr. 7/1996 vom 26. Dezember 1996 gewährt. In

([9]) ITP plant zwischen 2000 und 2003 die Schaffung von 272 neuen Arbeitsplätzen.

ihrer Entscheidung 2003/27/EG vom 11. Juli 2001 über eine spanische Beihilferegelung in Form einer Steuergutschrift in Höhe von 45 % des Investitionsbetrags zugunsten der Unternehmen in Vizcaya ([10]) erklärte die Kommission jedoch die im Rahmen der Norma Foral gewährten Beihilfen (Steuergutschrift in Höhe von 45 % des Investitionsbetrags zugunsten der Unternehmen in Vizcaya) für rechtswidrig und mit dem Gemeinsamen Markt unvereinbar und forderte ihre Rückzahlung.

(30) Die spanischen Behörden teilten mit Schreiben vom 5. Februar 2003 (Eingang am 6. Februar 2003) mit, dass die zugunsten des Unternehmens ITP gewährte Beihilfe noch nicht zurückgezahlt worden sei.

3. GRÜNDE FÜR DIE EINLEITUNG DES FÖRMLICHEN PRÜFVERFAHRENS

(31) In ihrer Entscheidung vom 20. Juni 2001 brachte die Kommission ihre Bedenken bezüglich der folgenden Aspekte der geprüften Beihilfe zum Ausdruck:

— Die Einstufung bestimmter Forschungs- und Entwicklungstätigkeiten als vorwettbewerbliche Entwicklung. Hinsichtlich des Projekts einer Niederdruckturbine mit hoher Schubleistung beziehen sich diese Zweifel insbesondere auf die Motortests, die Zertifizierung und die Tätigkeiten nach der Zertifizierung. In Hinblick auf das Projekt einer Niederdruckturbine mit geringer Schubleistung beziehen sich die Zweifel auf die fertigungsrelevante Unterstützung, die Werkzeugfertigung und die integrierte logistische Unterstützung.

— Die Förderfähigkeit derjenigen Forschungs- und Entwicklungskosten, die den zusätzlichen Gemeinkosten und sonstigen Betriebskosten zuzurechnen sind.

— Der Anreizeffekt des Forschungs- und Entwicklungsaspektes der Beihilfe.

— Die Rechtfertigung dieses Projekts aus Sicht der Regionalentwicklung unter Berücksichtigung des Umstands, dass es sich um eine Ad-hoc-Beihilfe handelt.

— Die Rechtfertigung des Postens „Werkzeuge“ als förderfähige Kosten des Investitionsvorhabens.

4. GRÜNDE FÜR DIE AUSDEHNUNG DES FÖRMLICHEN PRÜFVERFAHRENS

(32) Die Kommission war der Ansicht, dass der in Randnummer 29 ausgeführte Sachverhalt, der ihr erst nach der Entscheidung vom 20. Juni 2001 mitgeteilt worden war, einen neuen Sachverhalt darstellt, das heißt, dass ihr diese Angaben zum Zeitpunkt, als sie die Entscheidung erließ, noch nicht zur Kenntnis gebracht worden waren.

(33) Die Kommission erachtete diese Informationen jedoch als entscheidend, um zu den übrigen oben genannten Fragen Stellung nehmen zu können.

(34) Gemäß der Rechtsprechung des Gerichtshofs der Europäischen Gemeinschaften in seinem Urteil vom 15. Mai 1997 in der Sache C-355/95 P (Textilwerke Deggendorf GmbH gegen Kommission und Bundesrepublik Deutschland) ([11]) kann die Tatsache, dass das begünstigte Unternehmen eine frühere rechtswidrige und unvereinbare Beihilfe nicht zurückgezahlt hat, die Vereinbarkeit der neuen Beihilfe mit dem Gemeinsamen Markt aufgrund der kumulierenden Wirkung der fraglichen Beihilfen beeinträchtigen.

(35) Da die spanischen Behörden der Kommission mitteilten, dass der Beihilfeempfänger die ihm von der Diputación Foral de Vizcaya in Form einer Steuergutschrift gewährte Beihilfe in Höhe von 737 272 004 ESP, die in der Entscheidung 2003/27/EG für rechtswidrig und mit dem Gemeinsamen Markt unvereinbar erklärt worden war, nicht zurückgezahlt hatte, hegte die Kommission Zweifel an der Vereinbarkeit der neuen Forschungs-, Entwicklungs- und Investitionsbeihilfen mit dem Gemeinsamen Markt.

(36) In Anbetracht dieser Zweifel dehnte die Kommission das Verfahren aus, um diese Frage, die in der Entscheidung vom 20. Juni 2001 keine Berücksichtigung gefunden hatte, prüfen zu können.

5. BEMERKUNGEN SPANIENS

Zur Einstufung bestimmter Forschungs- und Entwicklungstätigkeiten als Tätigkeiten der vorwettbewerblichen Entwicklung

(37) Bezüglich des Projekts der Turbine mit hoher Schubleistung schließt die Kommission nicht aus, dass die Motortests, die Zertifizierung sowie die Tätigkeiten nach der Zertifizierung auch marktfähige Produkte betreffen können und dass es sich dabei nicht um Tätigkeiten der vorwettbewerblichen Entwicklung handelt. In diesem Zusammenhang betonen die spanischen Behörden, dass die Motortests für dieses Projekt die folgenden Prüfungen umfassen: Dehnungsmessung, Messung der Metalltemperatur, Messung der Lufttemperatur, Temperaturlacke, Wirkungsgradprüfungen, Lebensdauertests, Typenprüfungen und „Fan-Blade-Off-Tests“. Es seien jedoch nur die zwei letztgenannten Zertifizierungsprüfungen. Laut Angaben der spanischen Behörden handelt es sich hierbei um Schlüsselfaktoren mit dem Ziel, die FuE-Abteilung von ITP in die Lage zu versetzen, Komplettmodule zu entwickeln. Aufgrund seiner hohen Kosten werde der „Fan-Blade-Off-Test“ nicht frühzeitig in der Entwicklungsphase durchgeführt. Er stelle die erste (jedoch nicht risikofreie) Möglichkeit dar, die für diesen

([10]) ABl. L 17 vom 22.1.2003, S. 1.

([11]) Slg. 1997, S. I-02549.

Belastungsfall entwickelten Hilfsmittel zur nicht-linearen Berechnung zu kalibrieren. Die übrigen Tätigkeiten seien Teil der Entwicklung und stellten die erste Überprüfung und erste Kalibrierung der von ITP entwickelten Konstruktionswerkzeuge dar. Andererseits vertreten die spanischen Behörden die Meinung, dass es nicht möglich ist, die für die Prüfungen verwendeten Elemente angesichts der durch die Festigkeitsprüfung (Typenprüfung) bedingten Alterung und der zerstörenden Wirkung des „Fan-Blade-Off-Test" kommerziell zu verwerten. Die spanischen Behörden weisen jedenfalls darauf hin, dass diese Frage Gegenstand einer Prüfung durch den in diesem Programm vorgesehenen Begleitausschuss sein kann.

(38) Was die Zertifizierung und die Maßnahmen nach der Zertifizierung für das Projekt der Turbine mit hoher Schubleistung anbelangt, wird darauf hingewiesen, dass sich diese Tätigkeiten auf die Analyse der Daten und Unterlagen der vorangegangenen Prüfungen beziehen und dass es sich hierbei keineswegs um rein redaktionelle Tätigkeiten zur Erfüllung der von der Zertifizierungsbehörde festgelegten Bedingungen handelt. Nach Ansicht der spanischen Behörden stellt der Zertifizierungsprozess technische Anforderungen dar, die höher seien als diejenigen des Kunden. Diese Anforderungen würden von Beginn der Definitionsphase an gestellt und bestimmten diese. Laut den spanischen Behörden kann man sie daher nicht bloß als verwaltungstechnische Auflage ohne Innovationswert betrachten. Die spanischen Behörden machten die Kommission jedenfalls darauf aufmerksam, dass die Beteiligung von ITP an diesen Tätigkeiten einen ausgezeichneten Lernprozess für das Unternehmen darstelle, der dazu genützt werden könne, demnächst weitere wettbewerbsfähige Projekte in Angriff zu nehmen. Diese Tätigkeiten seien Teil der Entwicklung eines neuen Aufgabenbereichs für das Unternehmen, was zur Schaffung einer Luftfahrtsabteilung und der Beantragung der DOA-Zertifizierung (Design Organisation Approval) bei der JAA (Joint Aviation Authority) geführt habe.

(39) Beim Projekt für eine Turbine mit geringer Schubleistung beziehen sich die Zweifel der Kommission auf die fertigungsrelevante Unterstützung, die Werkzeugfertigung und die integrierte logistische Unterstützung. Bezüglich der Werkzeugfertigung halten die spanischen Behörden fest, dass das Hauptziel des Projekts ein Triebwerk ist, das wesentlich kostengünstiger ist als alle derzeit erhältlichen Modelle, weshalb aerodynamische und mechanische Kriterien, Bewertungsbedingungen etc. entsprechend geändert werden mussten. Diese Tätigkeiten seien der Beitrag der Abteilungen Engineering und Fertigungstechnik zur Überarbeitung der Konstruktions- und Fertigungskonzepte. Diese Tätigkeiten erforderten ein hohes Maß an Innovation hinsichtlich der Konstruktions- und Fertigungsmethoden sowie komplexe technische Überlegungen in Hinblick auf die Qualitäts- und Kapazitätsbedingungen des Prozesses.

(40) Im Zusammenhang mit der Werkzeugfertigung vertrat die Kommission die Ansicht, dass nicht ausgeschlossen werden kann, dass zumindest ein Teil dieser Werkzeuge für die Serienfertigung von Motoren weiter verwendet werden könnte. Die spanischen Behörden räumten diesbezüglich ein, dass es bei Entwicklungsprogrammen tatsächlich üblich ist, die Werkzeuge in größtmöglichem Umfang für das Produktionsprogramm weiter zu verwenden. Im gegenständlichen Fall sei jedoch eine andere Zielsetzung gegeben, da das Projekt auf extrem niedrigen Anschaffungskosten basiere, was enorme Risiken hinsichtlich der Möglichkeit einer späteren Fertigung mit sich bringe. Andererseits werde die Vermarktungsfrist durch das Ziel verkürzt, die drei potenziellen Kunden vor den Konkurrenzprojekten für sich gewinnen zu können. Schließlich sei man durch die von Anfang an geforderte Kostensenkung zur Anwendung von für diese Art von Kleinmotoren unüblichen Konzepten gezwungen gewesen wie z. B. zur Verringerung der Turbinenflügelanzahl, was eine Überprüfung in einem sehr frühen Projektstadium erforderlich machte. Deshalb sei es notwendig gewesen, die Werkzeuge sehr früh, sogar noch vor der Vorlage der Konzepte, festzulegen. Die spanischen Behörden führen ferner an, dass aufgrund von regionalpolitischen Verpflichtungen die Produktion der Gusselemente, die in den Vereinigten Staaten erzeugt wurden, nach Vizcaya verlegt werde, was zur Folge habe, dass ITP in jedem Fall die Kosten für eine neue Werkzeugausrüstung tragen müsse.

(41) In Bezug auf die integrierte logistische Unterstützung des AS900-Projekts war die Kommission der Meinung, dass sich diese Tätigkeiten auf marktfähige Versionen beziehen, für diese aber keine Neuerung, Änderung oder Verbesserung liefern, weshalb sie nicht Teil der vorwettbewerblichen Entwicklung sind. In diesem Zusammenhang halten die spanischen Behörden fest, dass sich diese Tätigkeiten auf die folgenden Aspekte beziehen: a) die Illustration der technischen Handbücher, b) die Abfassung der technischen Handbücher und c) die Betriebssicherheit, die Wartung etc. Die letztgenannten Tätigkeiten würden zwar von der Abteilung für logistische Unterstützung durchgeführt, seien jedoch Planungs- und Entwicklungstätigkeiten, die parallel zur Entwicklung der Turbine stattfinden und ihrerseits die Definition des Produkts entscheidend beeinflussten. Es handle sich also tatsächlich um Tätigkeiten der vorwettbewerblichen Entwicklung. In Bezug auf die Tätigkeiten a) und b) vertreten die spanischen Behörden die Ansicht, dass die Kommission in diesen Punkten Recht hätte, wenn ITP diese Art von Tätigkeit regelmäßig ausübte. In diesem Fall handle es sich jedoch um eine für das Unternehmen neue Tätigkeit, die eine Innovation bei seinen Methoden darstelle und die Entwicklung von Werkzeugen für die Einrichtung einer neuen Abteilung bedinge. Diese umfasse insbesondere die Entwicklung von Produktionssystemen und -werkzeugen und Illustrationen für technische Publikationen, die auf die übrigen für das Flugzeug in seiner Gesamtheit verwendeten abgestimmt werden und dem neuesten Stand der Technik entsprechen müssten. Ein beachtlicher Teil der Arbeit bestehe daher in der Entwicklung der aufeinander folgenden Prototypen und der Endversion der Herstellungssysteme für die technischen Publikationen, was nach Ansicht der spanischen Behörden Teil der vorwettbewerblichen Entwicklung ist.

Zur Förderfähigkeit der Kosten, die den zusätzlichen Gemeinkosten und sonstigen Betriebskosten zuzurechnen sind

(42) Die spanischen Behörden gehen davon aus, dass sich die Zweifel der Kommission auf diejenigen Kosten beziehen, die einem „Beitrag zur Entwicklung des Programms" entsprechen. In diesem Zusammenhang halten die spanischen Behörden fest, dass sie nicht verstehen, warum die Kommission diese Aufwendungen als zusätzliche Gemeinkosten eingestuft hat, da es sich ihrer Meinung nach um direkt mit der Forschungstätigkeit verbundene Kosten handelt. Die spanischen Behörden betonen, dass ITP nicht der ursprüngliche Hersteller der Triebwerke, also kein Originalgerätehersteller (OEM: original equipment manufacturer) ist und daher, auch wenn es das Unternehmen wünschte, nicht die Haftung für die Triebwerke in ihrer Gesamtheit und im Besonderen nicht für den Einbau seiner Turbinen in diese Triebwerke übernehmen könnte. Der Einbau der Turbine in das Triebwerk und insbesondere die entsprechenden Prüfungen der Turbine auf Verantwortung des OEM müssten also unter Mitwirkung von ITP stattfinden. Die spanischen Behörden weisen ferner darauf hin, dass die Intensität der Beihilfe für die förderfähigen Kosten 8 % und der beantragte rückzahlbare Vorschuss auf diese Kosten 30 % des Gesamtbetrags der für das gesamte Projekt beantragten rückzahlbaren Vorschüsse beträgt, was im Einklang mit den Bedingungen für immaterielle Kosten für Technologietransfer in Zusammenhang mit Investitionsvorhaben steht.

Zum Anreizeffekt des Forschungs- und Entwicklungsaspekts der Beihilfe

(43) Die spanischen Behörden erinnern daran, dass ITP seine Tätigkeit in zwei Bereichen ausübt: die Wartung von Motoren und die Entwicklung und Fertigung von Motorkomponenten. Als ITP die Beihilfen beantragte, war das Unternehmen vor allem auf statische Komponenten spezialisiert, die einfach gebaut sind und eine geringere Komplexität aufweisen. Die Produktionsinfrastruktur war daher auf die Herstellung dieser Art von Bauteilen abgestimmt. Nach einer eingehenden Analyse seiner Stellung auf diesem Markt beschloss ITP, seine Strategie zu ändern, um sich zu einem Lieferanten von Komplettmodulen zu entwickeln. Diese Entscheidung war mit einem offensichtlichen Risiko verbunden, nicht nur aufgrund des erforderlichen Investitionsvolumens, sondern wegen der notwendigen Durchsetzung in zwei verschiedenen Bereichen (Niederdruckturbinen mit hoher und geringer Schubleistung) mit zwei verschiedenen Partnern (Rolls Royce und Allied Signal). Die spanischen Behörden halten weiters fest, dass die Kontakte zwischen dem Unternehmen und den baskischen Behörden bis in den August 1998 zurückreichen und dass die Bereitschaft der baskischen Regierung, das Projekt zu unterstützen, die Entscheidungsfindung bei ITP wesentlich beeinflusst hat.

(44) Die spanischen Behörden weisen außerdem auf drei weitere Faktoren hin, die diese Strategieänderung zu einem besonderen Risiko machten: einerseits der Umstand, einen Großteil der erwirtschafteten Mittel ([12]) investieren zu müssen; andererseits die Tatsache, dass ohne die Beihilfen die Bauteile für das Projekt TRENT 500 in den derzeitigen Anlagen von Rolls-Royce in Derby und nicht am Standort Zamudio hergestellt worden wären, und schließlich die Tatsache, dass das AS900-Programm in direktem Wettbewerb mit der Motorenpalette von Rolls Royce North America (vormals Allison) stehen würde, was verständlicherweise bei einem Teil der Aktionäre Vorbehalte gegen die Übernahme der mit einem Wettbewerbsprojekt verbundenen Risiken hervorrief.

(45) Die spanischen Behörden stellen im Folgenden einige Indikatoren vor, die ihrer Meinung nach das Vorliegen des Anreizeffektes belegen. So verzeichnete ITP im Zeitraum 1997–1999, in dem das Unternehmen seine Strategie zur Beteiligung an den Niederdruckturbinen definierte, ein deutliches Wachstum. Dieses Wachstum im Ausmaß von 0,60 % entsprach in etwa dem des amerikanischen Unternehmens General Electric. Andererseits betrug der Anteil von ITP am Umsatz in der Motorensparte nur 1,46 % und im europäischen Raumfahrtsektor nur 0,25 %, während seine Beteiligung am 5. Rahmenprogramm für die Motorensparte bei 6 % und für den Raumfahrtsektor bei 1,80 % liegt, d. h. 4,1 Mal so groß ist, als ihm im Verhältnis zu seinem Umsatz normalerweise zustehen würde.

(46) Was die Entwicklung der FuE-Ausgaben im Verhältnis zum Umsatz angeht, so stiegen diese seit 1999 (erstes Jahr des Projekts) deutlich an, wie aus der folgenden Tabelle hervorgeht:

(in Mio. ESP)

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

([12]) Die 1997 und 1998 (Jahre vor dem Projekt) erwirtschafteten Mittel betrugen 4,534 Mrd. ESP bzw. 6,566 Mrd. ESP, während das erforderliche Investitionsvolumen 1999 bei 1,935 Mrd. ESP und 2000 bei 6,829 Mrd. ESP lag, bzw. bei 19,274 Mrd. ESP für die gesamte Projektdauer von vier Jahren.

Außerdem stieg die Zahl der Arbeitnehmer deutlich an, und das Unternehmen beschäftigt nach zwölfjähriger Tätigkeit nun 300 Techniker.

(47) Laut Angaben der spanischen Behörden ist bei der Bewertung des technologischen Risikos des Projekts zu berücksichtigen, dass die OEM üblicherweise unvollständige Informationen veröffentlichen, die mit dem Ziel, ihr Image zu wahren, etwaige Verzögerungen oder Entwicklungsprobleme verheimlichen, was die Kommission möglicherweise zur Annahme veranlasste, dass bei diesem Projekt keinerlei Risiken bestünden.

(48) Was die technologischen Barrieren angeht, die für dieses Projekt überwunden werden müssen, verweisen die spanischen Behörden auf die in ihrem Schreiben vom 17. April 2001 erteilten Auskünfte. Ihrer Ansicht nach darf der Wert der technologischen Zielsetzungen dieses Projekts keineswegs gering geschätzt werden, zumal ein Großteil derselben noch gar nicht erreicht ist. In Bezug auf das TRENT 500-Triebwerk weisen sie darauf hin, dass im Dezember 2000 eine Basisversion des Motors zertifiziert wurde, bei der Hochdruckverdichtertechnologie eingesetzt wird. In der Folge wurde eine neue Motorversion mit einem um 1 % verbesserten Wirkungsgrad entwickelt, und derzeit wird an einer Version mit einem um 2 % verbesserten Wirkungsgrad gearbeitet. Die Zertifizierung des AS900-Motors verzögerte sich aufgrund von technischen Problemen um ein Jahr.

(49) Abschließend stellen die spanischen Behörden fest, dass die OEM bei der Weitergabe von Technologie an Unternehmen, die sie als Zulieferer beauftragen, aufgrund des Risikos, das diese für das Programm darstellen können, oftmals sehr restriktiv vorgehen. Dies beschränke in der Praxis die Zahl derjenigen Unternehmen, die als Zulieferer von Modulen für Niederdruckturbinen in Frage kommen oder sich an Jointventure-Programmen beteiligen können. In Spanien gebe es daher kaum ein anderes Unternehmen, das über die notwendigen Vorkenntnisse verfügt, um in diesem Bereich Fuß fassen zu können. Es sei folglich schwer vorstellbar, dass andere Unternehmen in Spanien oder in Europa für ähnliche Beihilfen in Frage kämen. Die spanischen Behörden erinnern weiters daran, dass es üblich ist, dem Luftfahrtsektor staatliche Beihilfen zu gewähren. Sie vertreten die Ansicht, dass die Beihilfeintensität für dieses Projekt unter der durchschnittlichen Beihilfehöhe in Europa und den Vereinigten Staaten liegt.

Zur Rechtfertigung des Projekts aus Sicht der Regionalentwicklung

(50) Die spanischen Behörden halten zunächst fest, dass dieses Projekt zwar nicht in den Rahmen einer von der Kommission genehmigten Beihilferegelung fällt, dass dies aber nicht bedeutet, dass keine umfassende Prüfung, Analyse und Beurteilung der Projekte stattfindet. Dieses Projekt stellt ein strategisches Programm dar, das von der baskischen Regierung im Rahmen des Plan Interinstitucional de Promoción Económica 2000–2004 (Interinstitutioneller Wirtschaftsförderungsplan 2000–2004) und der Interinstitutionellen Vereinbarung, die zwischen der baskischen Regierung und den Regionalregierungen der Provinzen Vizcaya, Guipúzcoa und Álava zur Einführung des Plans geschlossen wurde, einer Prüfung unterzogen wurde. Dieser Plan stellt den Rahmen für das Vorgehen sämtlicher baskischer Einrichtungen im Bereich der Wirtschaftsförderung dar. Die spanischen Behörden erklären, sich damals dafür entschieden zu haben, nicht den Plan als solchen bei der Kommission anzumelden, sondern Einzelanmeldungen vorzunehmen.

(51) In Hinblick auf die Auswirkungen dieses Projekts auf die Regionalentwicklung stellen die spanischen Behörden fest, dass sich die Industrie der Region traditionell auf Sektoren wie die Montanindustrie, die Eisenindustrie, den Schiffbau und Investitionsgüter konzentriert. Die aufeinander folgenden Krisen und ihre Auswirkungen auf diese Sektoren zogen die Region schwer in Mitleidenschaft, was zu einer Industriepolitik führte, die auf einen strukturellen Wandel abzielte. Der Wirtschaftsförderungsplan 2000-2004 sehe nun ein Wettbewerbsmodell vor, das auf die Schaffung von Unternehmen in der Region mit einem anspruchsvolleren Nachfragepotenzial ausgerichtet ist, um als Entwicklungsmotor zu dienen, um die Wirtschaftstätigkeit in Sektoren anzukurbeln, die als strategisch und vorrangig angesehen werden, um die Innovationsfähigkeit in den Unternehmen zu entwickeln und um die internationale Ausrichtung der Unternehmen in der Region zu fördern. Diese Politik sei nicht auf einen Sektor ausgerichtet, sondern auf die regionale Entwicklung. Die Interinstitutionelle Vereinbarung sehe die Möglichkeit vor, bestimmte Projekte zu fördern, die diesen Zielsetzungen in Abhängigkeit von verschiedenen quantitativen und qualitativen Kriterien entsprechen, die als Maß für ihren potenziellen Beitrag zur Regionalentwicklung, unabhängig vom jeweiligen Wirtschaftssektor, herangezogen werden. Die spanischen Behörden vertreten die Ansicht, dass das von ITP vorgelegte Projekt diesen Zielsetzungen voll und ganz entspricht.

(52) Außerdem sind die spanischen Behörden der Meinung, dass das von ITP vorgelegte Projekt einen wichtigen Beitrag zur Entwicklung der Region leisten kann. Laut Angaben der spanischen Behörden, die sich auf ein von der Universität Deusto (Facultad de Ciencias Económicas y Empresariales) anhand von Input-Output-Matrizen entwickeltes mathematisches Modell stützen, kann das Projekt bei einem Aktivitätsvolumen von 39,096 Mrd. ESP einen wirtschaftlichen Gesamtnutzen von 101,792 Mrd. ESP erzielen. Setzt man den Nutzen zur Bruttowertschöpfung in Bezug, so wird sich dieser auf 52,1 Mrd. ESP bei einer Bruttowertschöpfung der Aktivitäten von 28,4 Mrd. ESP und zusätzlichen Aktivitäten von 16,821 Mrd. ESP belaufen. Was die Schaffung von Arbeitsplätzen anbelangt, wird der Gesamtnutzen 5 239 Arbeitsplätze bei einer Belegschaft von 1 424 Arbeitnehmern im Unternehmen selbst betragen.

(53) Schließlich stellt dieses Projekt gemäß den spanischen Behörden ein Investitionsvolumen in Höhe von

1,45 Mrd. ESP, das in der Region untervergeben werden muss, und somit einen Zulieferanteil von 30 % in der Region dar. Man hoffe weiters, die Zahl der lokalen Zulieferer um 40 % steigern zu können. Die spanischen Behörden weisen außerdem darauf hin, dass dieses Projekt zur Konsolidierung eines Industriekonzerns, der auf Produkte mit hoher Wertschöpfung und einer ausgeprägten technologischen Komponente setzt, sowie zur Entwicklung des Wettbewerbs zwischen den Zulieferern im Luftfahrtsektor und zur Steigerung der Luftfahrtforschung im Baskenland beitragen wird. Außerdem sei die lange Tradition der Zusammenarbeit zwischen ITP und der Escuela de Ingenieros de Bilbao oder der Universidad Politécnica de Mondragón zu berücksichtigen, die den Aufbau eines Netzwerks von Fachkräften anstrebt, das in der Lage ist, den Anforderungen des Sektors gerecht zu werden. Schließlich hofften die spanischen Behörden, dass der Standort Zamudio zu einem Anziehungspunkt für fortschrittliche Industriebetriebe wird.

Zur Rechtfertigung des Postens „Werkzeuge" als förderfähige Kosten des Investitionsvorhabens

(54) In Hinblick auf den Posten „Werkzeuge" erklären die spanischen Behörden, dass es sich um Produktionswerkzeuge handelt, die mit dem Fertigungsprozess am Standort Zamudio in Zusammenhang stehen und konkret um Maschinenwerkzeuge (Befestigungsklemmen, Positioner, Schablonen, Härteelemente, d. h. Elemente für das Handling der Teile und die Interaktion zwischen den Teilen und den Werkzeugen), Blech- und Schweißwerkzeuge (Schnittwerkzeuge und Werkzeuge für die Endbearbeitung, Montagewerkzeuge für Schweißteile und Sonstiges). Derartige Werkzeuge sind aufgrund der zahlreichen Justierungen und Mechanismen sowie der Inspektions- und Prüfwerkzeuge (Normelemente, Schablonen und Sensoren für die Prüfung des ersten Werkstückes und der Serienwerkstücke) sehr kostspielig. Die Werkzeuge werden für die Maschinen konstruiert, die in Zamudio aufgestellt werden sollen, und stellen Neuinvestitionen dar. In der folgenden Tabelle sind die Kosten im Detail dargestellt:

(in Mio. ESP)

	2000	2001	2002	Insgesamt
Maschinenbau	150	327	215	692
Bleche und Schweißen	85	97	93	275
Prüfung	25	43	27	95
Werkzeuge gesamt	260	467	335	1 062

Zur Frage, auf die bei der Ausdehnung des Verfahrens eingegangen wurde

(55) Die spanischen Behörden wiesen nach, dass die unter Randnummer 29 beschriebenen Beihilfen seit dem Datum der Ausdehnung des Verfahrens vom Beihilfeempfänger in voller Höhe zurückgezahlt wurden, einschließlich der Zinsen, die sich aus der Anwendung des von der Kommission empfohlenen Zinssatzes bei Berechnung nach der Zinseszinsformel ergeben.

6. STELLUNGNAHMEN VON BETEILIGTEN

Stellungnahme von SYTEMEL

(56) Der europäische Verband der Turbinen- und Anlagenhersteller (SYTEMEL) wollte die Kommission auf folgenden regionalen Aspekt aufmerksam machen: Da das französische Departement Pyrénées Atlantiques mehrere Hersteller- oder Zulieferbetriebe für den Konzern TURBOMECA (Hersteller von Verbrennungsturbinen für die Luftfahrt sowie für den Einsatz zu Wasser und zu Land) beherberge, verstärke die durch eine etwaige Beihilfe der baskischen Regierung verursachte Wettbewerbsverzerrung die ohnehin negativen Auswirkungen der geografischen Nähe der Standorte auf die Mobilität der Forscher und Mitarbeiter. Die öffentliche Förderung eines neuen FuE-Zentrums für Verbrennungsturbinen verbunden mit einer außergewöhnlichen Belastung der natürlichen Wettbewerbsbedingungen zwischen den Herstellern seien zwei Faktoren, die sich ungünstig auf die Anziehungskraft der Pyrenäenregion und die Raumordnung in Europa auswirkten.

Stellungnahme von Pratt & Whitney

(57) Im Zusammenhang mit der Beihilfeintensität dieses Projekts vertritt Pratt & Whitney die Ansicht, dass diese zusammen mit der zuvor Rolls-Royce gewährten staatlichen Beihilfe für das TRENT-500-Triebwerk und anderen damit verbundenen Entwicklungstätigkeiten zu prüfen ist, wobei zu berücksichtigen ist, dass Rolls-Royce der einzige private Gesellschafter von ITP ist. In diesem Zusammenhang sei auch zu bedenken, dass das TRENT-500-Triebwerk keinen neuen Motor, sondern eine Weiterentwicklung darstelle, die auf aus den Triebwerken TRENT 700, TRENT 800 und TRENT 8140 hervorgegangenen Technologien basiere, was eine Kostensenkung und eine Verringerung der technologischen Risiken mit sich bringe. Aus diesem Grund ist Pratt & Whitney der Meinung, dass die Entwicklungskosten des TRENT 500 nur 30 bis 40 % der Kosten eines vollkommen neuen Motors betragen dürften, was bei der Festsetzung der förderfähigen Kosten berücksichtigt werden muss. Außerdem gewährte das Vereinigte Königreich bereits 1998 eine staatliche Beihilfe für das TRENT 500-Triebwerk, die laut Pratt & Whitney darauf begründet war, dass die gesamten Entwicklungskosten von Rolls-Royce übernommen wurden. Die Übertragung eines Teils der Risiken auf andere Partner, wie ITP, bedeute jedoch eine effektive Erhöhung der Intensität der bereits gewährten Beihilfe sowie eine Verdoppelung der Beihilfe, da diese Partner wiederum andere staatliche Beihilfen erhielten. Es könne sogar insofern zu einer Verdreifachung der Beihilfe kommen, als der von Rolls-

Royce im Jahr 2001 eingebrachte Antrag auf zusätzliche Beihilfen für die Triebwerke TRENT 600 und TRENT 900 laut Pratt & Whitney Motoren- und Technologieprogramme beinhalte, die bereits mit der Beihilfe aus dem Jahr 1997 subventioniert wurden. Pratt & Whitney stellt weiters fest, dass die von Rolls-Royce für FuE-Aktivitäten aufgewendeten Eigenmittel im Vergleich zu Pratt & Whitney und anderen Wettbewerbern außergewöhnlich niedrig sind.

(58) Pratt & Whitney vertritt ferner die Ansicht, dass die Beihilfe für die Turbine mit hoher Schubleistung keinen Anreizeffekt hat, da der Antrag auf Beihilfe rückwirkend erfolgt, nachdem die Kosten für die vorwettbewerbliche Entwicklung bereits entstanden sind. Das Programm für den TRENT-500-Motor habe seine Anlaufphase schon lange hinter sich und wurde von den zuständigen Behörden bereits zertifiziert. Pratt & Whitney teilt die von der Kommission geäußerten Zweifel, denen zufolge das Projekt bereits einen sehr hohen Reifegrad erreicht hat. Pratt & Whitney hält fest, dass die für die Beihilfe vorgesehene Laufzeit (1999–2002) zeitlich nach der offiziellen Ankündigung von Airbus im Juni 1997, den TRENT 500 als einzigen Motor für den A340-500/600 zu verwenden, liegt. Der erste Test dieses Motors fand im Mai 1999 statt, und die Zertifizierung erfolgte im Dezember 2000. Bislang wurden 88 mit dem TRENT 500-Triebwerk ausgestattete A340-500/600 bestellt, die meisten davon vor 1999.

(59) Pratt & Whitney teilt ferner die von der Kommission geäußerten Zweifel darüber, ob die Motortests, die Zertifizierung und die Tätigkeiten nach der Zertifizierung Tätigkeiten der vorwettbewerblichen Entwicklung im Sinne des Gemeinschaftsrahmens darstellen. In diesem Zusammenhang hält Pratt & Whitney fest, dass die großen Entwicklungsprojekte im Bereich von Flugzeugmotoren seiner eigenen Erfahrung nach in vier Phasen verlaufen:

— Die Definitionsphase, in der die Bedürfnisse des Marktes, die Geschäftsstrategie und die Verfügbarkeit der Technologie ständig neu beurteilt werden. In Zusammenarbeit mit dem Flugzeughersteller werden mehrere Entwürfe ausgearbeitet, um die erforderliche Motorstärke, Leistungsmerkmale, Gewicht, Lärmpegel, Emissionen, Montageprobleme etc. festzulegen. Die Technologien werden mithilfe von Analysen und Prüfungen der Motoren und Anlagen getestet, um die technischen Risiken zu minimieren. Diese Phase kann sehr lange dauern. Man kann diese Phase als „vorwettbewerbliche Phase“ bezeichnen, wobei die Kosten jedoch relativ niedrig sind, d. h. bei ungefähr 4 % des Gesamtbudgets des Projekts liegen.

— Die Anlaufphase, in der die Produktion eines bestimmten neuen Motormodells oder einer Motorweiterentwicklung geplant wird. Es werden mehrere Prüfungen der Anlagen und Komponenten vorgenommen, und die Werkzeuge werden in Hinblick auf die Gestaltung der vorgesehenen Produktion lange im Voraus bestellt. Am Ende dieser Phase wird endgültig über einen wesentlichen Teil der Gestaltung und die Technologien des Motors entschieden. Der Motorenhersteller nimmt die Verkaufsverhandlungen mit den Kunden auf, um den Zeitplan für Zertifizierung und Lieferung, den Preis, die Leistungsmerkmale und die technischen Daten des Motors festzulegen. Diese Phase dauert ungefähr ein Jahr und verursacht rund 9 % der Gesamtkosten der Entwicklung des Programms. Pratt & Whitney vertritt die Meinung, dass auch diese Phase zur vorwettbewerblichen Entwicklung im Sinne des Gemeinschaftsrahmens zählt, da man bis zum Abschluss dieser Phase nicht weiß, ob der Motor marktfähig sein wird oder nicht. Nach dieser Phase wird das Programm nur dann fortgesetzt, wenn der Motorenhersteller bereits eine ausreichende Anzahl an Aufträgen erhalten hat. Das bedeutet, dass die darauf folgenden Phasen nicht mehr als vorwettbewerbliche Tätigkeiten eingestuft werden können.

— Die Zertifizierungsphase, die sicherstellen soll, dass das Produkt den Spezifikationen entspricht und ausreichend sicher und zuverlässig ist, um eingesetzt werden zu können. In dieser Phase werden im Allgemeinen keine neuen und nicht erprobten Technologien eingebaut, da dies schwierig, riskant und kostspielig ist. Diese Phase kann in zwei Abschnitte — vor und nach dem „ersten Testmotor“ — unterteilt werden. Dabei handelt es sich um den ersten Prototyp des Motors, der vermarktet werden soll. Während der Produktion des ersten Testmotors wird die Konstruktion aller Komponenten des Motors abgeschlossen. Der erste Testmotor wird meist „handgefertigt“, d. h. außerhalb des Produktionsprozesses und mithilfe von nur vorübergehend eingesetzten Werkzeugen. Die Phase vor dem ersten Testmotor dauert ungefähr ein Jahr im Anschluss an die Anlaufphase und verursacht rund 9 % der Gesamtkosten des Programms. Nach der Fertigung des ersten Testmotors müssen die erforderlichen Prüfungen durchgeführt werden, um nachzuweisen, dass der Motor alle Mindeststandards betreffend Sicherheits- und Betriebsbedingungen erfüllt. Alle für diese Prüfungen verwendeten Motoren werden in Übereinstimmung mit der Modellkonstruktion, die zertifiziert werden soll, hergestellt. Diese Phase dauert rund zwei Jahre und verursacht ungefähr 55 % der Gesamtkosten. Die Fertigung der für die Prüfungen verwendeten Motoren stellt einen wesentlichen Teil dieser Kosten dar. Fünf Motoren können ausreichen, wenn es um die Zertifizierung einer Weiterentwicklung geht, während für einen neuen Motor normalerweise zehn Stück oder mehr erforderlich sind. Diese werden für gewöhnlich nach den Methoden der kommerziellen Produktion hergestellt. Sie werden unter extremen Bedingungen getestet, was eine Überholung oder einen Verkauf an Fluggesellschaften praktisch unmöglich macht. Sie werden dann im Allgemeinen für andere Entwicklungstätigkeiten oder für Verbesserungsprogramme des Motors nach der Zertifizierung eingesetzt. Pratt & Whitney teilt daher die Auffassung der Kommission und vertritt die Ansicht, dass sich die Kosten dieser Zertifizierungs-

phase auf ein Produkt beziehen, das kommerziell genutzt werden kann und das in Wirklichkeit bereits am Ende der Anlaufphase verwertet wird.

— Die Phase der Flugerprobung und der Zertifizierung des Flugzeugs ist die Endphase, in der die Triebwerke in Übereinstimmung mit der zertifizierten Gestaltung in das Flugzeug eingebaut werden. Die Flugzeuge müssen eine Reihe von Flugtests mit den zertifizierten Motoren bestehen, um nachzuweisen, dass die Kombination Flugzeug/Triebwerk den Anforderungen bezüglich Flugtauglichkeit, Leistung und Betrieb entspricht. Nachdem die Tests erfolgreich absolviert sind, werden die Motoren überholt und normalerweise verkauft. Ebenso wie die Kommission ist auch Pratt & Whitney der Ansicht, dass die Tätigkeiten in dieser Phase keine Tätigkeiten der vorwettbewerblichen Entwicklung im Sinne des Gemeinschaftsrahmens darstellen.

(60) Was schließlich die Förderfähigkeit der Kosten anbelangt, teilt Pratt & Whitney die Zweifel der Kommission hinsichtlich des Projekts der Turbine mit geringer Schubleistung, denen zufolge die fertigungsrelevante Unterstützung, die Werkzeugfertigung und die integrierte logistische Unterstützung nicht als Tätigkeiten der vorwettbewerblichen Entwicklung im Sinne des Gemeinschaftsrahmens angesehen werden können. Die fertigungsrelevante Unterstützung sei vielmehr Teil der Geschäftspolitik des Unternehmens und stelle keine Forschungs- und Entwicklungstätigkeit dar. Die Werkzeugfertigung bestehe aus der Vorbereitung der für den Bau der Prototypen notwendigen Maschinen, wobei diese Maschinen später zumindest zum Teil für die Fertigung normaler Motoren weiter verwendet werden können. Die integrierte logistische Unterstützung umfasse die Ausarbeitung der Fertigungsanweisungen, der Handbücher und der technischen Verfahren für die Wartung der Motoren in der Handelsversion und bringe keine Neuerung, Änderung oder Verbesserung derselben mit sich. Diese Zweifel bestehen auch im Falle des Projekts der Turbine mit hoher Schubleistung.

Stellungnahme des Beihilfeempfängers

(61) Der Beihilfeempfänger nahm nur zur Entscheidung über die Ausdehnung des Verfahrens Stellung. Diese Stellungnahme schließt an die der spanischen Behörden an, in der die vollständige Rückzahlung — einschließlich der nach der Zinseszinsformel und unter Verwendung der von der Kommission empfohlenen Zinssätze berechneten Zinsen — der unter Randnummer 29 angeführten rechtswidrigen und mit dem Gemeinsamen Markt unvereinbaren Beihilfen durch ITP nach dem Datum der Ausdehnung des Verfahrens nachgewiesen wird.

7. BEMERKUNGEN SPANIENS ZU DEN STELLUNGNAHMEN DER BETEILIGTEN

Bemerkungen zur Stellungnahme von SYTEMEL

(62) Entgegen der von SYTEMEL vorgelegten Stellungnahme sind die spanischen Behörden der Auffassung, dass das Projekt weder eine Beeinträchtigung für die üblicherweise für TURBOMECA tätigen Betriebe und Zulieferer darstellt noch zu einer Abwanderung der Forscher in das Baskenland führen wird. ITP stehe als Lieferant von Untersystemen und Risikopartner für Motorenprogramme nicht im Wettbewerb zu Klein- oder Mittelbetrieben. Ganz im Gegenteil schaffe das Unternehmen dadurch Arbeit für diese Hersteller, da es nicht über die erforderlichen Anlagen zur Herstellung aller Bauteile einer Turbine verfüge. ITP habe vielmehr die Absicht, den 15%igen Zulieferanteil beizubehalten. Unter diesen Umständen stelle die geografische Nähe der von SYTEMEL vertretenen Hersteller einen Vorteil gegenüber anderen potenziellen Zulieferern, die im Vereinigten Königreich, in Deutschland oder aber auch in Zentral- oder Südspaniens angesiedelt sind, dar. Es könne somit festgestellt werden, dass die Lieferanten von Untersystemen mehr Arbeit schaffen, als sie abziehen, was anhand einiger Faktoren belegt werden könne: ITP habe von den Industriebetrieben in dieser Region keinen einzigen Zulieferauftrag erhalten, sondern selbst im Süden Frankreichs immer mehr Produktionsaufträge erteilt. ITP habe beispielsweise einem französischen Unternehmen in nur einem Jahr Aufträge für Turbinenscheiben im Wert von 17,2 Mio. EUR erteilt, während die erwartete Beihilfe 7 Mio. EUR betrage. Außerdem lieferte zuvor ein japanisches Unternehmen diese Art von Bauteilen.

(63) Im Gegensatz zu SYTEMEL vertreten die spanischen Behörden die Auffassung, dass die geografische Nähe einen Vorteil darstellt und dass die Mobilität der Forscher und Mitarbeiter gefördert werden muss, wie dies im Übrigen auch die Europäische Union mit dem 6. Rahmenprogramm zur Entwicklung der europäischen Industrie getan hat. In diesem Zusammenhang beteiligen sich ITP und die baskische Regierung an der INTERREG-Initiative mit dem Ziel, die technologischen und kommerziellen Beziehungen zwischen den Regionen des Baskenlandes und Aquitanien auszubauen.

Bemerkungen zur Stellungnahme von Pratt & Whitney

(64) Was die Argumentation betreffend die Beihilfeintensität anbelangt, d. h. die Verbindung mit den Rolls-Royce für das Projekt TRENT 500 gewährten Beihilfen, vertreten die spanischen Behörden die Meinung, dass diese Argumentation auf der irrigen Annahme beruht, Rolls-Royce sei der einzige private Gesellschafter von ITP und alle übrigen Anteile stünden im Besitz des Staates oder von Gebietskörperschaften. ITP sei ein mehrheitlich in Privatbesitz befindliches Unternehmen, dessen einziger öffentlicher Gesellschafter SEPI mit einer Kapitalbeteiligung von 26,65 % sei. Der Rest teile sich auf die privaten Unternehmen SENER (26,65 %) und Rolls-Royce (46,7 %) auf. Angesichts des privatrechtlichen Charakters des Unternehmens seien die öffentlichen Beihilfen, die ITP in Spanien erhalten hat, daher als unabhängig von denjenigen Beihilfen zu betrachten, die das Vereinigte Königreich einem britischen Unternehmen gewährt hat. Die zugunsten von ITP gewährten Forschungs- und Ent-

wicklungsbeihilfen bezogen sich nämlich auf Investitionen in Kapital, Engineering und tatsächliches Entwicklungsmaterial, wofür keine andere staatliche Beihilfe gewährt wurde. Außerdem entsprachen die Bedingungen für die Zulassung von ITP als Risikopartner den Marktbedingungen, ohne dass es eine Prämie oder bevorzugte Behandlung durch Rolls-Royce gegeben hätte. Es liege daher weder eine Doppelgleisigkeit der Arbeiten noch eine Überschneidung mit aus dem Vereinigten Königreich stammenden Beihilfen vor. Was die Auffassung von Pratt & Whitney angeht, der TRENT 500 sei die Weiterentwicklung eines Motors, weisen die spanischen Behörden darauf hin, dass sich auch die Entwicklung eines neuen Motors auf zusätzliche, aus früheren Motoren gewonnene Erkenntnisse stützt. Dieses Prinzip, das für alle Hersteller gelte, ermöglichte es, die Entwicklungskosten deutlich zu senken. Die Beihilfe sei daher in jedem Fall im Verhältnis zu den tatsächlichen Entwicklungskosten und nicht im Verhältnis zu den Kosten für die Entwicklung eines vollständig neuen Motors zu beurteilen. Die spanischen Behörden halten fest, dass die Beihilfe einen Anreiz für ITP darstellt, in einem neuen Tätigkeitsbereich Fuß zu fassen, und dass ITP daher nicht über die Erfahrung anderer Unternehmen verfügt. Im Hinblick auf den Innovationsgrad der Turbine betonen die spanischen Behörden, dass die verwendete Konstruktion und Technologie im Vergleich zu anderen Niederdruckturbinen von Rolls-Royce oder anderer Hersteller völlig neu sind. Die spanischen Behörden weisen erneut darauf hin, dass die Beihilfe zugunsten von ITP für Kosten gewährt wurde, die dem Unternehmen tatsächlich entstanden sind, ohne dass diese in irgendeiner Weise durch staatliche Beihilfen seitens des Vereinigten Königreichs verringert worden wären. Abschließend vertreten die spanischen Behörden die Ansicht, dass es ihnen nicht zusteht, sich zu Buchführungskriterien von Rolls-Royce zu äußern und erinnern daran, dass Rolls-Royce und ITP zwei völlig unterschiedliche Unternehmen sind.

(65) In Hinblick auf den Anreizeffekt sind die spanischen Behörden der Meinung, dass Pratt & Whitney deshalb zur Auffassung gelangt, es bestünde weder ein technisches noch ein kommerzielles Risiko, weil die Zertifizierung des TRENT 500-Motors im Dezember 2000 stattfand und somit die FuE-Tätigkeiten für Pratt & Whitney vor der ersten Ankündigung der Zertifizierung des Motors abgeschlossen waren. Die spanischen Behörden vertreten jedoch die Ansicht, dass sich viele dieser Tätigkeiten überlagern, insbesondere unter Berücksichtigung der verschiedenen Ebenen: Motor, System und Untersystem. Ferner würden künstlich zahlreiche Ankündigungen vorgenommen, um das Programm des Kunden zu schützen und das kommerzielle Image des Projekts zu erhalten. Die spanischen Behörden weisen darauf hin, dass der Standard der im Dezember 2000 zertifizierten Turbine die Anforderungen nicht erfüllte und dass der Motor in Wirklichkeit nach einer Grundnorm für Niederdruckturbinen zertifiziert wurde, um das Entwicklungsprogramm für das Flugzeug, dass er antreiben soll, nicht zu blockieren. Zwischen dieser Norm und der darauf folgenden wurden in der Weiterentwicklung der Technologie entscheidende Änderungen vorgenommen und getestet. Diese Änderungen seien das Teilergebnis paralleler FuE-Pläne und zeigten das Ausmaß des technologischen Risikos und die etwaigen wirtschaftlichen Auswirkungen auf ein kleines Unternehmen wie ITP. Die spanischen Behörden betonen, dass die Verzögerung des ursprünglichen Plans aufgrund der Konstruktion der zweiten Version zu einem Aufschub der vorwettbewerblichen Entwicklung zwang und dass aus dem Umstand, dass die Anmeldung bei der Kommission erst erfolgte, als das Projekt bereits weit fortgeschritten war, nicht geschlossen werden darf, dass die Beihilfe weniger notwendig sei. Abschließend vertreten die spanischen Behörden die Ansicht, dass das Vorliegen von Aufträgen oder Kaufabsichtserklärungen das Risiko der Nichteinhaltung technischer Vorschriften nicht ausschließen kann, da die Aufträge nicht nur keine Vorfinanzierung darstellen, sondern im Fall der Nichterfüllung beträchtliche Vertragsstrafen zur Folge haben.

(66) Im Zusammenhang mit den Tätigkeiten der vorwettbewerblichen Entwicklung vertreten die spanischen Behörden die Meinung, dass das von Pratt & Whitney dargelegte Projektmodell für die Konstruktion von Motoren nicht unbedingt das einzige mögliche Modell ist und dass andere OEM selbstverständlich auch andere Modelle wählen können, die nicht zwangsläufig mit diesem übereinstimmen müssen. Laut den spanischen Behörden können jedenfalls wesentliche Unterschiede zwischen den Vorgehensweisen eines OEM wie Pratt & Whitney und denjenigen eines Unternehmens wie ITP festgestellt werden. Der Anteil der vorwettbewerblichen Entwicklung sei bei einem Lieferanten von Untersystemen wesentlich größer als bei einem OEM, da Ersterer keine Vermarktungs-, Zertifizierungs- oder Verkaufsaktivitäten für die Motoren übernehme, sondern rein technische Aufgaben erfülle. Ferner sei die Verfügbarkeit der vorhandenen Technologie (Unternehmensgeschichte) bei einem traditionell auf dem Markt präsenten Unternehmen wie Pratt & Whitney eine andere als bei einem mittelgroßen Unternehmen, das wie ITP erst zwölf Jahre auf dem Markt tätig ist. Ein OEM könne eine Niederdruckturbine beispielsweise als Nebenprodukt einer Hochdruckturbine betrachten, während für ITP, einen Niederdruckturbinenlieferanten, kein Bezug zur Technologie von Hochdruckturbinen oder anderen Turbinen gegeben sei, weshalb der rein technologische Gehalt dieser Tätigkeiten verhältnismäßig größer sei als für einen OEM. Schließlich sind die spanischen Behörden der Ansicht, dass die Tätigkeiten, zu denen die Kommission ihre Zweifel geäußert hat, für ITP sehr wohl Tätigkeiten vorwettbewerblicher Entwicklung darstellen, da sie sich auf die Erstentwicklung bestimmter Methoden und Verfahren beziehen.

(67) Was die Förderfähigkeit der Kosten angeht, vertreten die spanischen Behörden die Auffassung, dass der Kommission alle erforderlichen Informationen zur Verfügung standen, um zu diesem Punkt und insbesondere zum konkreten Inhalt jeder einzelnen Tätigkeit Stellung nehmen zu können. Da diese Informationen für Pratt & Whitney nicht vorlagen, als die Stellungnahme zur Zertifizierung und den Tätigkeiten nach der Zertifizierung abgegeben wurde, entbehrt diese Stellungnahme jeder Grundlage.

8. **WÜRDIGUNG**

(68) Die von den spanischen Behörden vorgesehenen Maßnahmen verschaffen dem Beihilfeempfänger einen Vorteil, indem sie das Unternehmen von einem Teil der Investitionskosten und einem Teil der Forschungskosten entlasten, die es eigentlich tragen müsste. Dieser Vorteil hat selektiven Charakter gegenüber anderen Unternehmen, die ähnliche Investitionen tätigen oder Forschungsprojekte durchführen wollen. Er kann ferner zu einer Beeinträchtigung des innergemeinschaftlichen Handels führen, sei es auch nur deshalb, weil die gegenständlichen Projekte auf die Entwicklung und Fertigung von Produkten abzielen, die an Rolls-Royce geliefert und daher in das Vereinigte Königreich exportiert werden sollen, während ITP andererseits als Zulieferer verschiedener europäischer Unternehmen tätig ist. Die Zuschüsse oder zinslosen Darlehen schließlich werden direkt von der baskischen Regierung gewährt, und es ist daher davon auszugehen, dass die Vorteile aus staatlichen Mitteln finanziert werden. Die fraglichen Maßnahmen stellen daher staatliche Beihilfen im Sinne von Artikel 87 Absatz 1 EG-Vertrag dar.

(69) Wie unter Randnummer 26 dieser Entscheidung festgestellt wurde, äußerte die Kommission Zweifel über dieses Projekt. Im Folgenden werden die daraus resultierenden Probleme geprüft, wobei das Forschungs- und Entwicklungsbeihilfevorhaben und das Investitionsbeihilfevorhaben getrennt analysiert werden.

A. **Forschungs- und Entwicklungsbeihilfen**

Definition bestimmter Forschungs- und Entwicklungstätigkeiten als Tätigkeiten der vorwettbewerblichen Entwicklung

(70) Die Kommission stellt einleitend fest, dass die Würdigung in Übereinstimmung mit der gemeinschaftlichen Beihilferegelung für staatliche Forschungs- und Entwicklungsbeihilfen auf der Förderfähigkeit der mit konkreten Investitionen verbundenen Kosten basiert. Aus der Tatsache, dass andere Investitionen, auch wenn sie mit demselben Projekt in Zusammenhang stehen, ebenfalls Gegenstand staatlicher Beihilfen sind, kann daher nicht die Unvereinbarkeit des untersuchten Projekts mit dem EG-Vertrag abgeleitet werden. Dies gilt in noch größerem Maße für Investitionen im Rahmen eines anderen Projekts. Die Kommission muss daher die Argumentation von Pratt & Whitney betreffend die Beihilfen, die das Unternehmen Rolls-Royce im Rahmen seiner eigenen Investitionen für das Projekt TENT 500 und die Projekte TRENT 600 und TRENT 900 erhalten hat, zurückweisen.

(71) In ihrer Entscheidung betreffend die staatliche Beihilfe zugunsten von Rolls-Royce für die Entwicklung der Triebwerke TRENT 600 und TRENT 900 ([13]) definierte die Kommission die verschiedenen Entwicklungsphasen eines Flugzeugmotors anhand der in Anlage I des FuE-Beihilfe-Gemeinschaftsrahmens festgelegten Forschungsphasen.

(72) Gemäß dieser Definition handelt es sich bei den Tätigkeiten, die der Zertifizierung des Motors vorausgehen, um FuE-Aktivitäten im Sinne des FuE-Beihilfe-Gemeinschaftsrahmens, da sie eine ebenso geringe Marktnähe aufweisen wie die Tätigkeiten vorwettbewerblicher Entwicklung.

(73) Im Gegensatz dazu war die Kommission in derselben Entscheidung der Ansicht, dass die Zertifizierung des Motors und vor allem die Tätigkeiten nach der Zertifizierung zu nahe am Markt stattfinden, als dass sie im Sinne des FuE-Beihilfe-Gemeinschaftsrahmens als FuE-Tätigkeiten gelten könnten.

(74) Die Kommission vertritt daher die Auffassung, dass sie bei dem Projekt, das Gegenstand dieser Entscheidung ist, denselben Ansatz wählen muss wie bei der Analyse des oben erwähnten britischen Projekts. Sie kann den von Pratt & Whitney nahe gelegten Ansatz nicht für richtig befinden. Dieser Ansatz würde den Umfang der „Forschung und Entwicklung" ausschließlich auf sehr frühe Arbeiten beschränken, die bereits vor dem Bau eines ersten Prototyps erfolgen, auch wenn dieser kommerziell nicht verwertbar ist. Dieser Ansatz würde der Logik des FuE-Beihilfe-Gemeinschaftsrahmens eindeutig widersprechen, da dieser ausdrücklich den Bau von Prototypen als Bestandteil der Forschungs- und Entwicklungstätigkeiten vorsieht.

(75) Im gegenständlichen Fall ist ferner zu berücksichtigen, dass die von ITP durchgeführten Arbeiten auf die Entwicklung von Motorteilsystemen und nicht des gesamten Motors abzielen. Die Zertifizierungstätigkeiten, die zur Abgrenzung der von ITP im Sinne des FuE-Beihilfe-Gemeinschaftsrahmens durchgeführten FuE-Aktivitäten herangezogen werden müssen, wurden nicht berücksichtigt, wobei die Tätigkeiten, die nicht unter diese Definition fallen, demnach diejenigen sein müssen, die auf die Zertifizierung des Motors mit den von ITP entwickelten Turbinen im Rahmen dieses Projektes ausgerichtet sind und nicht etwaige frühere Zertifizierungen des Motors mit anderen Turbinen. Diese Unterscheidung ist im Fall des TRENT-500-Motors besonders wichtig, der aus vom Flugzeugbauer auferlegten Termingründen Gegenstand einer ersten, bereits im Dezember 2000 abgeschlossenen Zertifizierung durch Rolls-Royce war, die jedoch mit einer anderen Turbine erfolgte, welche nicht alle Merkmale der von ITP im Rahmen dieses Projekts entwickelten Turbine aufwies. Diese erste Zertifizierung, die keinen Bezug zu diesem Projekt aufweist, lässt daher nicht — wie dies das Unternehmen Pratt & Whitney nahe legt — den Schluss zu, dass jegliche Tätigkeit, die im Rahmen dieses Projekts nach dem Dezember 2000 erfolgte, keine FuE-Tätigkeit im Sinne des FuE-Beihilfe-Gemeinschaftsrahmens darstelle.

([13]) Entscheidung der Kommission vom 30.10.001 im Fall der staatlichen Beihilfe 120/01, ABl. C 67 vom 16.3.2002, S. 33.

(76) Aus diesen Gründen ist die Kommission der Auffassung, dass die mit der Zertifizierung der Turbine mit hoher Schubleistung verbundenen Kosten sowie die Maßnahmen an dieser Turbine nach der Zertifizierung nicht als FuE im Sinne des FuE-Beihilfe-Gemeinschaftsrahmens betrachtet werden können. Der Betrag von 682 560 989 ESP (4 102 274 EUR) muss daher vom Gesamtbetrag der von den spanischen Behörden angemeldeten förderfähigen Kosten abgezogen werden.

(77) Bezüglich der Kosten der Motortests in Verbindung mit der Turbine mit hoher Schubleistung stellt die Kommission fest, dass die spanischen Behörden angaben, dass nur einige dieser Prüfungen, und zwar die „Fan-Blade-Off-Tests“ und die Typenprüfungen, Teil des Zertifizierungsprozesses waren. Aus den oben angeführten Gründen stellen diese Zertifizierungsprüfungen keine FuE-Tätigkeiten im Sinne des FuE-Beihilfe-Gemeinschaftsrahmens dar. Die Kommission vertritt hingegen die Auffassung, dass die übrigen Prüftätigkeiten als Tätigkeiten vor der Zertifizierung des Motors mit der neuen Turbine von ITP zu betrachten sind, und dies auch dann, wenn diese Tätigkeiten erst nach der Zertifizierung des Motors im Dezember 2000, die mit einer anderen, leistungsschwächeren Turbine erfolgte, durchgeführt wurden. Somit sind die letztgenannten Tätigkeiten der vorwettbewerblichen Entwicklung zuzuordnen.

(78) Die spanischen Behörden gaben an, dass der Anteil der oben erwähnten Zertifizierungsprüfungen an den Gesamtkosten der Motortests für die Turbine mit hoher Schubleistung bei 15,6 % lag. Die Kommission ist daher der Meinung, dass von der Summe der förderfähigen Kosten ein Betrag in Höhe von 15,6 % der Gesamtkosten in Abzug zu bringen ist. Folglich sind 29 577 643 ESP (177 765 EUR) vom Gesamtbetrag der von den spanischen Behörden angemeldeten förderfähigen Kosten abzuziehen.

(79) In Bezug auf das Projekt der Turbine mit geringer Schubleistung hatte die Kommission Zweifel an der Förderfähigkeit der Kosten, die mit der fertigungsrelevanten Unterstützung, der Werkzeugfertigung und der integrierten logistischen Unterstützung verbunden sind, geäußert. Die Kommission vertrat die Ansicht, dass diese Tätigkeiten auf die Fertigung oder Wartung der Motoren in der Endversion, so wie sie vermarktet werden sollen, abzielten.

(80) In Bezug auf die fertigungsrelevante Unterstützung gaben die spanischen Behörden an, dass diese Tätigkeit ein hohes Maß an Innovation für Konstruktion und Fertigung sowie umfassende technische Diskussionen betreffend die Qualität und Kapazität des Fertigungsprozesses impliziert. Die Kommission stellt dies nicht in Frage, ist jedoch der Meinung, dass diese ihre Bedenken zur Frage, ob es sich nun um FuE-Tätigkeiten handelt oder nicht, nicht ausräumen können.

(81) Erstens reicht die Tatsache, dass diese Tätigkeiten ein hohes Maß an Innovation aufweisen, nicht aus, um den Schluss zu ziehen, dass es sich um FuE-Tätigkeiten im Sinne des Gemeinschaftsrahmens handelt. In Punkt 2.3 des Gemeinschaftsrahmens wird außerdem eindeutig darauf hingewiesen, dass bestimmte Tätigkeiten zwar als innovativ angesehen werden können, ohne deshalb aber in den Anwendungsbereich des Gemeinschaftsrahmens zu fallen.

(82) Zweitens ändern umfassende technische Überlegungen bei dieser Aufgabe nichts an der Tatsache, dass diese Tätigkeit dem Produktionsprozess des Motors in seiner marktfähigen Form zuzuordnen ist, was insbesondere daraus abgeleitet werden kann, dass auch die Qualitätsaspekte des Prozesses berücksichtigt werden. Die Definition der vorwettbewerblichen Entwicklung in Anlage I des FuE-Beihilfe-Gemeinschaftsrahmens, dritter Gedankenstrich, schließt ausdrücklich diejenigen Tätigkeiten aus, deren Ergebnisse für industrielle Anwendungen oder eine kommerzielle Nutzung umgewandelt oder verwendet werden können.

(83) Die Kommission vertritt daher die Auffassung, dass die fertigungsrelevante Unterstützung in Zusammenhang mit der Turbine mit geringer Schubleistung keine Forschungs- und Entwicklungstätigkeit im Sinne des FuE-Beihilfe-Gemeinschaftsrahmens darstellt und dass die Kosten für diese Tätigkeiten bei den im Sinne des Gemeinschaftsrahmens förderfähigen Kosten nicht berücksichtigt werden können. Folglich ist dieser Betrag, d. h. 58 795 002 ESP (353 365 EUR), vom Gesamtbetrag der von den spanischen Behörden angemeldeten förderfähigen Kosten abzuziehen.

(84) In Bezug auf die Werkzeugfertigung stellt die Kommission fest, dass die spanischen Behörden angaben, dass die Werkzeuge für die Entwicklungstätigkeiten im Gegensatz zur üblichen Praxis bei derartigen Projekten nicht für die industrielle Fertigung des Endprodukts weiter verwendet werden können. Sie können zu diesem Zweck auch nicht umgewandelt werden, da der „Low-Cost-Aspekt“ der Endfertigung mit der Verwendung derartige Werkzeuge, wie sie für Forschung und Entwicklung eingesetzt werden, unvereinbar ist.

(85) Die Kommission schließt daraus, dass die Werkzeugfertigung für die Turbine mit geringer Schubleistung als Tätigkeit der vorwettbewerblichen Entwicklung im Sinne des FuE-Beihilfe-Gemeinschaftsrahmens angesehen werden kann und dass diese Kosten den förderfähigen Kosten des Projekts aus diesem Titel zugeordnet werden können.

(86) Was die integrierte logistische Unterstützung anbelangt, hielten die spanischen Behörden fest, dass die Erstellung technischer Handbücher einen für das Unternehmen neuen Bereich darstellt, der vom Unternehmen große Anstrengungen in Bezug auf die Entwicklung neuer Methoden und Hilfsmittel verlangt. Die übrigen Tätigkeiten dieses Bereichs in Verbindung mit der Betriebssicherheit und Wartung des Motors seien Definitions- und Entwicklungstätigkeiten, die parallel zur Konstruktion des Motors stattfinden.

(87) Die Kommission ist der Meinung, dass der Umstand, dass das Unternehmen zum ersten Mal derartige technische Handbücher erstellt und dafür eine Reihe von Hilfsmitteln entwickeln muss, nicht den Schluss zulässt, dass die Erstellung dieser Handbücher eine FuE-Tätigkeit im Sinne des FuE-Beihilfe-Gemeinschaftsrahmens darstellt. Insbesondere sei klar, dass diese technischen Handbücher nur für die Beschreibung der Endversion des Motors bestimmt sein können. Unabhängig von der Detailtreue und dem Innovationsgrad dieser Handbücher dienen sie einer direkten kommerziellen Nutzung, da sie von den Käufern der Motoren verwendet werden.

(88) Was die Tätigkeiten in Verbindung mit der Betriebssicherheit und Wartung des Motors anbelangt, vertritt die Kommission die Auffassung, dass die Tatsache, dass sie zum Teil parallel zur Entwicklung des Motors erfolgen und als Eingabedaten die Ergebnisse dieser Entwicklung verwendet werden, zwar den Schluss zulässt, dass sie insbesondere diesen Motor betreffen, sich daraus aber nicht ableiten lässt, dass sie Teil des Forschungsprozesses sind. Die Kommission stellt jedenfalls fest, dass es sich auch hier um Tätigkeiten handelt, die hinsichtlich Wartung zur Gänze und hinsichtlich Betriebssicherheit zu einem beträchtlichen Teil per definitionem auf die marktfähige Endversion des Produktes ausgerichtet sind.

(89) Da die Tätigkeiten der integrierten logistischen Unterstützung zu einem Großteil auf das marktfähige Endprodukt ausgerichtet sind, ist die Kommission der Auffassung, dass die mit diesen Tätigkeiten verbundenen Kosten im Sinne des FuE-Beihilfe-Gemeinschaftsrahmens nicht förderfähig sind. Folglich ist dieser Betrag, d. h. 60 285 198 ESP (362 321 EUR), vom Gesamtbetrag der von den spanischen Behörden angemeldeten förderfähigen Kosten abzuziehen.

(90) Aus diesen Gründen ist der Gesamtbetrag der förderfähigen Kosten auf 9 590 857 185 ESP, d. h. 57 642 213 EUR, zu reduzieren.

Förderfähigkeit der Kosten, die den zusätzlichen Gemeinkosten und sonstigen Betriebskosten zuzurechnen sind

(91) Die Kommission stellt fest, dass die „Kosten des Beitrags zur Entwicklung der Programme“ wie in der Anmeldung beschrieben nicht als zusätzliche Gemeinkosten oder sonstige Betriebsausgaben im Sinne der Anlage II des FuE-Beihilfe-Gemeinschaftsrahmens vierter und fünfter Gedankenstrich anzusehen sind.

(92) Diese Kosten entsprechen in Wirklichkeit den Kosten der Beteiligung des Zulieferers ITP am Einbau der von ihm hergestellten Elemente in die vollständigen Motoren. Diese Beteiligung der Zulieferer an den Kosten für den Einbau ihrer Komponenten in das Gesamtsystem in der Forschungs- und Entwicklungsphase ist gängige Praxis. Die Zusammenarbeit erfolgt zumeist in Form einer Risikopartnerschaft (risk partnership), bei der der Zulieferer, abgesehen von der Bezahlung eines Eintrittsrechtes in das Programm, einen Teil der Entwicklung und industriellen Fertigung des Motors (im Allgemeinen sein Untersystem und den Einbau des Untersystems ins System) übernimmt.

(93) Diese Beteiligung sieht Kosten wie die von ITP geleistete Hilfestellung für die Einbauprüfungen der Teilsysteme von ITP in die vollständigen Motoren vor, die die Kommission in Übereinstimmung mit Anlage II des FuE-Beihilfe-Gemeinschaftsrahmens für förderfähig erachtet, wenn diese Kosten direkt mit Tätigkeiten verbunden sind, die nur vom Beihilfeempfänger durchgeführt werden oder aber wenn diese Tätigkeiten von Zulieferern erbracht werden.

(94) Die Kommission vertritt die Auffassung, dass die Tatsache, dass der Luftfahrtsektor besondere Formen der Zusammenarbeit zwischen Unternehmen wie Risikopartnerschaften vorsieht, keine Auswirkungen auf die Art der förderfähigen Kosten im Sinne der Anlage II des FuE-Beihilfe-Gemeinschaftsrahmens haben kann.

(95) Die Kommission betrachtet daher hiermit ihre Zweifel über die Förderfähigkeit der Kosten, die den zusätzlichen Gemeinkosten und anderen Betriebskosten zuzuordnen sind, als ausgeräumt.

Anreizeffekt des Forschungs- und Entwicklungsaspekts der Beihilfe

(96) Die Kommission stellt zunächst fest, dass das mit dem Projekt verbundene technologische Risiko relativ begrenzt ist, zumindest im Vergleich zum hohen durchschnittlichen technologischen Risiko im Luftfahrtsektor. Insbesondere die Analyse der von den spanischen Behörden vorgelegten Informationen zeigt, dass die Ingenieure von ITP auf die umfassende technische Unterstützung durch das britische Unternehmen Rolls-Royce, den mit Entwicklungsprojekten für Hightech-Motoren befassten europäischen Marktführer, zurückgreifen konnten.

(97) Die Kommission stellt jedoch fest, dass die spanischen Behörden Daten übermittelten, die entscheidende quantitative Auswirkungen der Beihilfen auf die FuE-Tätigkeiten des Unternehmens belegen. Vor allem zwischen 1998 und 2000, der Zeit vor dem Beginn des Projekts und dem Höhepunkt seiner Umsetzung, stieg der jährliche Anteil der FuE-Ausgaben am Umsatz des Unternehmens von 152 Mio. EUR auf 222 Mio. EUR. Im Verhältnis zum Gesamtumsatz des Unternehmens bedeutet dies — relativ gesehen — einen Anstieg von 19 % auf 34 % im gleichen Zeitraum. Ferner stellte das Unternehmen zwischen 1998 und 2001 rund 50 Techniker und Ingenieure ein.

(98) Die Kommission hält in diesem Zusammenhang fest, dass sie die von Pratt & Whitney übermittelten Angaben

in ihrer Analyse nicht berücksichtigen kann, da sich diese Daten auf das Unternehmen Rolls-Royce und nicht auf das begünstigte Unternehmen beziehen.

(99) Ebenso können auch die von Pratt & Whitney übermittelten Daten bezüglich der Verkäufe und Vorverkäufe von TRENT-500-Triebwerken bei der Bewertung des Anreizeffektes keine Berücksichtigung finden. Diese Angaben ermöglichen keine Unterscheidung der Motoren, in die verschiedene Turbinentypen mit geringer Schubleistung eingebaut werden, und spezifizieren nicht, ob es bei einigen dieser Verkäufe um die neue Turbine mit hoher Schubleistung ging, die von ITP im Rahmen des Projektes, das Gegenstand dieser Entscheidung ist, entwickelt wurde.

(100) Weiters hält die Kommission fest, dass die Beihilfe, wie oben ausgeführt, eine bedeutende grenzüberschreitende Zusammenarbeit zwischen dem Beihilfeempfänger und dem britischen Unternehmen Rolls-Royce ermöglichte, insbesondere in Hinblick auf den TRENT 500-Motor des letztgenannten Unternehmens, an dessen Entwicklung sich ITP als Risikopartner (risk partner) beteiligte.

(101) Abschließend stellt die Kommission fest, dass das Unternehmen vor dem Start des Programms einen Beihilfeantrag bei den lokalen Behörden gestellt hatte.

(102) Aus diesen Gründen vertritt die Kommission die Auffassung, dass davon ausgegangen werden kann, dass die Beihilfe in diesem Fall und insbesondere aufgrund des gegenständlichen Sektors einen Anreizeffekt gemäß den Bestimmungen von Punkt 6 des FuE-Beihilfe-Gemeinschaftsrahmens besitzt.

Schlussfolgerung betreffend den Forschungs- und Entwicklungsaspekt der Beihilfe

(103) In Anbetracht der vorstehenden Überlegungen vertritt die Kommission die Ansicht, dass ein Teil der von Spanien angemeldeten Tätigkeiten unter Umständen mit Beihilfen verbunden ist, die mit dem FuE-Beihilfe-Gemeinschaftsrahmen im Einklang stehen. Dieser Teil umfasst förderfähige Kosten in Höhe von 9 590 857 185 ESP, d. h. 57 642 213 EUR, für Tätigkeiten der vorwettbewerblichen Entwicklung im Sinne des Gemeinschaftsrahmens Anlage I.

(104) Die maximale zulässige Beihilfeintensität beträgt in Anwendung von Punkt 5.5 des FuE-Beihilfe-Gemeinschaftsrahmens 25 %, wobei gemäß Punkt 5.10.2 Unterabsatz 2 des FuE-Beihilfe-Gemeinschaftsrahmens ein Zuschlag von 5 Prozentpunkten gewährt werden kann, da der Standort Zamudio in einem Fördergebiet im Sinne von Artikel 87 Absatz 3 Buchstabe c) EG-Vertrag liegt.

(105) Die Kommission vertritt daher die Auffassung, dass die Beihilfen, die diesem Beihilfeaspekt entsprechen, in Anwendung des FuE-Beihilfe-Gemeinschaftsrahmens gewährt werden können, sofern ihr Bruttosubventionsäquivalent 30 % von 57 642 213 EUR, d. h. 17 292 664 EUR, nicht übersteigt. Die spanischen Behörden haben dem zugestimmt.

(106) Die Kommission hält in diesem Zusammenhang fest, dass das Bruttosubventionsäquivalent der Beihilfe unter Verwendung des von ihr veröffentlichten Referenz- und Abzinsungssatzes, erhöht um 400 Basispunkte, zu berechnen ist, da es für das vom Staat gewährte Darlehen ([14]) keinerlei Sicherstellung gibt. Für die Berechnung des Bruttosubventionsäquivalents können die spanischen Behörden den Anhang I der Leitlinien für staatliche Beihilfen mit regionaler Zielsetzung ([15]) heranziehen.

(107) Was schließlich die von SYTEMEL vorgebrachte Argumentation angeht, die durch eine etwaige Unterstützung seitens der baskischen Regierung bedingte Wettbewerbsverzerrung könnte zu einer Verstärkung der negativen Auswirkungen der geografischen Nähe der Standorte auf die Mobilität der Forscher und Mitarbeiter führen, vertritt die Kommission die Auffassung, dass eine erhöhte Mobilität unter den Forschern eher einen positiven Faktor darstellt, der in der Gemeinschaft gefördert werden muss.

B. **Investitionsbeihilfen**

Rechtfertigung des Projekts aus Sicht der Regionalentwicklung

(108) Im Beschluss zur Einleitung des förmlichen Prüfverfahrens stellte die Kommission fest, dass das Investitionsbeihilfevorhaben unter keine genehmigte Beihilferegelung fällt, weshalb davon auszugehen ist, dass es sich um eine Ad-hoc-Beihilfe handelt. Spanien hat dieser Schlussfolgerung nicht widersprochen. Die Kommission muss daher gemäß Ziffer 2 Unterabsatz 2 der oben erwähnten Leitlinien für staatliche Beihilfen mit regionaler Zielsetzung prüfen, ob die Vorteile für die Region eine etwaige Verzerrung des Wettbewerbs durch die Ad-hoc-Beihilfe ausgleichen. Die Kommission erinnert daran, dass das Baskenland in seiner Gesamtheit ein Fördergebiet im Sinne von Artikel 87 Absatz 3 Buchstabe c) EG-Vertrag darstellt, in dem die Obergrenze für Regionalbeihilfen gemäß der spanischen Fördergebietskarte 20 % NSÄ beträgt.

(109) In diesem Zusammenhang stellt die Kommission fest, dass diese Beihilfe zwar nicht unter eine zuvor von der Kommission genehmigte Beihilferegelung, dafür aber in den Rahmen des Plan Interinstitucional de Promoción

([14]) Siehe Mitteilung der Kommission über die Methode zur Festsetzung der Referenz- und Abzinsungssätze, insbesondere Absatz 6 erster Gedankenstrich, ABl. C 273 vom 9.9.1997, S. 3.

([15]) ABl. C 74 vom 10.3.1998, S. 9.

Económica 2000-2004 und der Interinstitutionellen Vereinbarung fällt, die für die Umsetzung des Plans zwischen der baskischen Regierung und den Regionalregierungen der Provinzen Vizcaya, Guipúzcoa und Álava geschlossen wurde und die laut den spanischen Behörden den Handlungsspielraum aller baskischen Institutionen im Bereich der Wirtschaftsförderung absteckt. Dieser Plan ist Teil eines Programms, in dessen Rahmen das gegenständliche Projekt ausgewählt wurde. Die Kommission bestätigte, dass die im Rahmen dieses Programms gewährten Beihilfen jedes Jahr ausgeschrieben und anhand objektiver Kriterien ausgewählt und vergeben werden. Diese Investitionsbeihilfe ist daher als isolierte Beihilfe zugunsten eines Unternehmens zu betrachten, die aber dennoch in einem konkreten globalen Gesetzeskontext der Regionalförderung gewährt wird.

(110) Außerdem ist die Kommission der Meinung, dass die Investitionsbeihilfe tatsächlich zur wirtschaftlichen Entwicklung der Region beitragen kann. Sie stellt fest, dass das Projekt gemäß den von den spanischen Behörden übermittelten Daten bedeutende Auswirkungen in Hinblick auf die Bruttowertschöpfung und die Schaffung von Arbeitsplätzen haben wird. In diesem Zusammenhang ist insbesondere hervorzuheben, dass das Projekt einen relativ hohen Zulieferanteil (rund 30 % für 2002) in der Region aufweist.

(111) Die Kommission vertritt ferner die Auffassung, dass die Beihilfe als angemessen zu betrachten ist, da ihre Intensität weit unter der anwendbaren Obergrenze für Beihilfen mit regionaler Zielsetzung liegt. Die Kommission erinnert weiters daran, dass der Beihilfeempfänger mehr als 25 % der Finanzierung des Projekts übernimmt, dass der Beihilfeantrag vor Beginn der Durchführung des Projekts eingebracht wurde und dass die Beihilfe an die Aufrechterhaltung der Investitionen für einen Zeitraum von mindestens fünf Jahren geknüpft ist. Somit werden die in Ziffer 4.2 Unterabsatz 1 und 3 sowie in Ziffer 4.10 der bereits erwähnten Leitlinien über staatliche Beihilfen mit regionaler Zielsetzung festgelegten Bedingungen erfüllt. Die Beihilfe ist außerdem an die tatsächliche Schaffung von Arbeitsplätzen durch ITP ([16]) gebunden.

(112) Was abschließend die Stellungnahme von SYTEMEL im Rahmen dieses Verfahrens angeht, vertritt die Kommission die Ansicht, dass die Zielsetzung der Regionalbeihilfen insbesondere im Ausgleich von Nachteilen oder Entwicklungsrückständen der betroffenen Gebiete besteht und dass die Kommission das Ausmaß dieser Nachteile bereits bei der Erstellung der nationalen Fördergebietskarten berücksichtigt. In Bezug auf das gegenständliche Beihilfevorhaben ist einerseits zu berücksichtigen, dass die Beihilfeintensität weit unter der in Anwendung der spanischen Fördergebietskarte zulässigen Höhe liegt, und dass andererseits die von SYSTEMEL geäußerten Bedenken hinsichtlich der Auswirkungen dieses Projekts auf die Geschäftstätigkeit der in Frankreich angesiedelten Unternehmen unbegründet sind, da ITP laut den Angaben der spanischen Behörden die Zahl der Aufträge an französische Unternehmen erhöhen konnte. Die Kommission vertritt daher die Auffassung, dass die Investitionsbeihilfe zugunsten von ITP die Handelsbeziehungen nicht in einem Maße verändert, das dem gemeinsamen Interesse zuwiderläuft.

(113) Die Kommission kommt demnach zu dem Schluss, dass die von ihr im Verfahrenseinleitungsbeschluss geäußerten Zweifel hinsichtlich der Rechtfertigung des Projekts aus Sicht der Regionalentwicklung ausgeräumt sind.

Rechtfertigung des Postens „Werkzeuge" als förderfähige Kosten des Investitionsvorhabens.

(114) Angesichts der Erklärungen der spanischen Behörden stellt die Kommission fest, dass es in dem für dieses Projekt vorgesehenen Posten „Werkzeuge" um Zusatzteile für den Produktionsprozess geht, die für die im Werk Zamudio aufzustellenden Maschinen entwickelt wurden. Die spanischen Behörden gaben weiters an, dass diese Zusatzteile Teil des Anlagevermögens des Unternehmens sind und auch unter diesem Titel in der Bilanz aufscheinen. Diese Teile können somit der Kategorie „Anlagen" im Sinne von Ziffer 4.5 der oben erwähnten Leitlinien für staatliche Beihilfen mit regionaler Zielsetzung zugeordnet werden.

(115) Die Kommission kommt demnach zu dem Schluss, dass die von ihr im Verfahrenseinleitungsbeschluss geäußerten Zweifel hinsichtlich der Rechtfertigung des Postens „Werkzeuge" als förderfähige Kosten dieses Projekts ausgeräumt sind.

Schlussfolgerung über den Beihilfeaspekt des Investitionsvorhabens

(116) In Anbetracht der vorstehenden Überlegungen ist die Kommission der Meinung, dass das Investitionsvorhaben den Leitlinien für Beihilfen mit regionaler Zielsetzung entspricht.

C. **Bei der Ausdehnung des Verfahrens aufgeworfene Frage**

(117) Die Kommission hält fest, dass die spanischen Behörden die vollständige Rückzahlung der bei der Ausdehnung des Verfahrens in Frage gestellten rechtswidrigen und mit dem Gemeinsamen Markt unvereinbaren Beihilfen seit dem Zeitpunkt der Ausdehnung nachgewiesen haben.

([16]) ITP plant die Schaffung von 272 neuen Arbeitsplätzen in der Zeit von 2000 bis 2003. Siehe die Entscheidung vom 20. Juni 2001.

(118) Die Rückzahlung umfasst die Zahlung der nach der Zinseszinsformel anhand der von der Kommission festgelegten Zinssätze berechneten Zinsen gemäß der Mitteilung der Kommission über die bei der Rückforderung rechtswidrig gewährter Beihilfen anzuwendenden Zinssätze ([17]).

(119) Die Kommission stellt daher fest, dass die Ausdehnung des Verfahrens gegenstandlos geworden ist.

9. **SCHLUSSFOLGERUNG**

(120) In Anbetracht der vorstehenden Ausführungen kommt die Kommission zu dem Schluss, dass die von der baskischen Regierung vorgesehene Investitionsbeihilfe bedingungslos gewährt werden kann. Die von der baskischen Regierung vorgesehene Investitions- und Entwicklungsbeihilfe kann, sofern bestimmte Bedingungen erfüllt sind, gewährt werden —

HAT FOLGENDE ENTSCHEIDUNG ERLASSEN:

Artikel 1

Die staatliche Beihilfe, die Spanien dem Unternehmen Industria de Turbo Propulsores SA (ITP) in Form eines Zuschusses in Höhe von 7,03 Mio. EUR zu gewähren beabsichtigt, ist gemäß Artikel 87 Absatz 3 Buchstabe c) EG-Vertrag mit dem Gemeinsamen Markt vereinbar.

Aus diesem Grund wird die Gewährung der Beihilfe genehmigt.

Artikel 2

Die staatliche Beihilfe, die Spanien dem Unternehmen ITP in Form eines zinslosen Darlehens in Höhe von 24,04 Mio. EUR zu gewähren beabsichtigt, ist gemäß Artikel 87 Absatz 3 Buchstabe c) EG-Vertrag mit dem Gemeinsamen Markt vereinbar, sofern die in Artikel 3 festgelegten Bedingungen erfüllt werden.

Artikel 3

Das Bruttosubventionsäquivalent der Beihilfe, das anhand des von der Kommission veröffentlichten Referenz- und Abzinsungssatzes, erhöht um 400 Basispunkte, zu berechnen ist, darf 17 292 664 EUR nicht übersteigen.

Artikel 4

Spanien teilt der Kommission innerhalb von zwei Monaten nach dem Datum der Bekanntgabe dieser Entscheidung die Maßnahmen mit, die ergriffen wurden, um die Bedingungen des Artikels 3 zu erfüllen.

Artikel 5

Diese Entscheidung ist an das Königreich Spanien gerichtet.

Brüssel, den 21. Oktober 2003

Für die Kommission

Mario MONTI

Mitglied der Kommission

([17]) ABl. C 110 vom 8.5.2003, S. 21.