# KOMISSION PÄÄTÖS,

## tehty 21 päivänä lokakuuta 2003,

## Zamudion tuotantolaitoksen (baskimaa) tutkimus- ja kehitystuesta, jota Espanja on aikonut myöntää Industria de Turbo Propulsores, SA -yrityksen (ITP) hyväksi

*(tiedoksiannettu numerolla K(2003) 3525)*

**(Ainoastaan espanjankielinen teksti on todistusvoimainen)**

**(ETA:n kannalta merkityksellinen teksti)**

(2004/170/EY)

EUROOPAN YHTEISÖJEN KOMISSIO, joka

ottaa huomioon Euroopan yhteisön perustamissopimuksen ja erityisesti sen 88 artiklan 2 kohdan ensimmäisen alakohdan,

ottaa huomioon Euroopan yhteisön perustamissopimuksen 93 artiklan soveltamista koskevista yksityiskohtaisista säännöistä 22 päivänä maaliskuuta 1999 annetun neuvoston asetuksen (EY) N:o 659/1999 ([1]) ja erityisesti sen 7 artiklan,

on kehottanut niitä, joita asia koskee, esittämään huomautuksensa mainittujen artiklojen ([2]), ([3]) mukaisesti ja on ottanut esitetyt huomautukset huomioon,

sekä katsoo seuraavaa:

### 1. **MENETTELY**

(1) Espanjan viranomaiset ilmoittivat 15 päivänä joulukuuta 2000 päivätyllä ja 18 päivänä joulukuuta 2000 saapuneeksi kirjatulla kirjeellä EY:n perustamissopimuksen 88 artiklan 3 kohdan mukaisesti tutkimus- ja kehitystukihankkeesta, jonka kohteena oli Zamudion tuotantolaitos (Baskimaassa). Lisätietoja toimitettiin 17 päivänä huhtikuuta 2001 päivätyllä ja 19 päivänä huhtikuuta 2001 saapuneeksi kirjatulla kirjeellä.

(2) Komissio ilmoitti Espanjalle 20 päivänä kesäkuuta 2001 päivätyllä kirjeellä päätöksestään aloittaa perustamissopimuksen 88 artiklan 2 kohdassa tarkoitettu menettely, joka koskee kyseistä tukihanketta.

(3) Komission päätös menettelyn aloittamisesta julkaistiin *Euroopan yhteisöjen virallisessa lehdessä* ([4]). Komissio kehotti asianosaisia esittämään huomautuksensa tukihankkeesta.

(4) Espanjan viranomaiset toimittivat huomautuksensa komissiolle 21 päivänä elokuuta 2001 päivätyllä ja 24 päivänä elokuuta 2001 saapuneeksi kirjatulla kirjeellä.

(5) Syndicat des constructeurs de Turbines et de Matériels Energétiques Lourds (SYTEMEL) toimitti komissiolle huomautuksia kyseisestä tuesta 17 päivänä lokakuuta 2001 päivätyllä ja 18 päivänä lokakuuta 2001 saapuneeksi kirjatulla kirjeellä.

(6) Pratt & Whitney -yritys toimitti komissiolle huomautuksia kyseisestä tuesta 29 päivänä lokakuuta 2001 päivätyllä ja 30 päivänä lokakuuta 2001 saapuneeksi kirjatulla kirjeellä.

(7) Komissio toimitti Espanjan viranomaisille 15 päivänä marraskuuta 2001 päivätyssä kirjeessä jäljennöksen SYTEMEL:n ja Pratt & Whitneyn esittämistä huomautuksista.

(8) Espanjan viranomaiset pyysivät 27 päivänä marraskuuta 2001 päivätyllä ja 28 päivänä marraskuuta 2001 saapuneeksi kirjatulla kirjeellä komissiolta espanjankielistä käännöstä huomautuksista. Komissio vastasi pyyntöön kirjeitse 21 päivänä joulukuuta 2001.

(9) Espanjan viranomaiset toimittivat komissiolle 28 päivänä tammikuuta 2002 päivätyllä kirjeellä kommenttinsa SYTEMEL:n ja Pratt & Whitneyn esittämistä huomautuksista.

(10) Komissio pyysi Espanjan viranomaisilta lisätietoja kirjeitse 13 päivänä joulukuuta 2002. Espanjan viranomaiset toimittivat lisätiedot kirjeissä, jotka oli lähetetty 16 päivänä tammikuuta 2003 (kirjattu saapuneeksi 20 päivänä tammikuuta 2003), 27 päivänä tammikuuta 2003 (kirjattu saapuneeksi 29 päivänä tammikuuta 2003) ja 5 päivänä helmikuuta 2003 (kirjattu saapuneeksi 6 päivänä helmikuuta 2003).

(11) Komissio ilmoitti Espanjalle 23 päivänä huhtikuuta 2003 päivätyllä kirjeellä päätöksestään laajentaa perustamissopimuksen 88 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua menettelyä, joka koski kyseistä tukihanketta.

([1]) EYVL L 83, 27.3.1999, s. 1.
([2]) EYVL C 274, 29.9.2001, s. 2.
([3]) EUVL C 147, 24.6.2003, s. 6.
([4]) Katso alaviite nro 2.

(12) Espanjan viranomaiset toimittivat komissiolle 16 päivänä kesäkuuta 2003 päivätyllä ja 16 päivänä kesäkuuta 2003 saapuneeksi kirjatulla kirjeellä huomautuksensa menettelyn laajentamisesta.

(13) Komission päätös menettelyn laajentamisesta julkaistiin *Euroopan unionin virallisessa lehdessä* ([5]). Komissio pyysi asianomaisia esittämään huomautuksensa.

(14) Espanjan viranomaiset toimittivat komissiolle 24 päivänä kesäkuuta 2003 päivätyllä ja 26 päivänä kesäkuuta 2003 saapuneeksi kirjatulla kirjeellä tuensaajan huomautukset.

## 2. **KUVAUS**

(15) Kyse on Baskimaan hallituksen tukihankkeesta Industria de Turbo Propulsores, S.A -yrityksen (ITP) hyväksi.

(16) ITP on kaasuturbiinien suunnitteluun, kehittämiseen, valmistamiseen ja huoltoon erikoistunut yritys. Rolls-Royce omistaa yrityksestä 46,7 prosenttia ja Turbo 2000 -yhteenliittymä 53,3 prosenttia, kun taas Turbo 2000 -yhteenliittymän omistavat puoleksi SENER ja SEPI. ITP:n työntekijämäärä ja liikevaihto ylittävät Euroopan yhteisön perustamissopimuksen 87 ja 88 artiklan soveltamisesta pienille ja keskisuurille yrityksille myönnettyyn valtiontukeen 12 päivänä tammikuuta 2001 annetun komission asetuksen (EY) N:o 70/2001 ([6]) liitteessä I säädetyt raja-arvot, joita sovelletaan arvioitaessa, katsotaanko yritys pk-yritykseksi.

(17) Tuen kohteina ovat

— Zamudion tuotantolaitoksessa (Baskimaassa) toteutettava tutkimus- ja kehityshanke (T&K), joka koskee kahden uuden pienpaineturbiinityypin kehittämistä,

— Zamudion tuotantolaitoksen hyväksi toteutettava huomattava investointihanke, jonka ansiosta ITP:n tuotantokapasiteetti kasvaisi ja ITP:stä tulisi käytössä oleviin moottorimalleihin soveltuvien Rolls-Roycen pienpaineturbiinien suurin toimittaja.

(18) Tuen myöntävä viranomainen on Baskimaan hallitus (alueviranomainen).

### A **T&K-hanke**

(19) T&K-hankkeen tarkoituksena on kehittää kaksi uutta pienpaineturbiinityyppiä, joista toisessa on suuri työntövoima ja toisessa pieni työntövoima.

— Suuren työntövoiman turbiini on tarkoitettu asennettavaksi Airbus A340-500- ja A340-600-suihkukoneissa käytettävään Rolls-Roycen TRENT 500 -moottoriin.

Tuen kohteena oleva hanke kattaa kaikki turbiinin kehittämiseen liittyvät vaiheet. Vaiheita on neljä: hankkeen valmistelutyö, hankesuunnitelman määrittely sekä suunnittelumallien määrittely ja toteutus. Suunnittelumallien toteutus jakautuu seitsemään vaiheeseen, jotka ovat yksityiskohtainen määrittely, komponenttien testaus, moottorin testaus, aerodynaaminen validointitestaus, prototyyppien valmistaminen, sertifiointi ja sertifioinnin jälkeen toteutettavat toimenpiteet.

— Pienen työntövoiman turbiini on tarkoitettu asennettavaksi Allied Signal Aero Engines -yrityksen ([7]) AS900-suihkumoottoriin, jota käytetään Bombardier Continental -suihkukoneissa ja BAE SYSTEMSin alueliikenteen 146 RJX -suihkukoneissa.

Tuen kohteena olevalle hankkeelle on asetettu seitsemän päätehtävää, jotka ovat yleinen toiminta, pienpaineturbiinimallin määrittely, valmistustuki, testauskomponenttien valmistus, työkalujen valmistus, komponenttien testaus ja turbiinin aeromekaanisten ominaisuuksien parantaminen. Hankkeelle on asetettu myös kolme lisätehtävää, jotka ovat integroitu logistinen tuki, aksiaalikompressoreiden määrittely ja moottorin ulkoisen käyttäytymisen tutkiminen.

(20) Espanjan viranomaisten mukaan tukien kohteena oleva toiminta koostuu kokonaisuudessaan tutkimus- ja kehitystyöhön myönnettävästä valtiontuesta annettujen yhteisön puitteiden ([8]) (jäljempänä 'T&K-puitteet') liitteessä I tarkoitetusta 'kilpailua edeltävästä kehittämistoiminnasta'.

(21) Hanke kestää neljä vuotta (1999—2002).

(22) Tuen myöntää Baskimaan hallitus nollakorkoisena lainana, jonka kokonaismäärä on 4 000 miljoonaa Espanjan pesetaa (24,04 miljoonaa euroa), ja tukikelpoisten kustannusten kokonaismäärä on 10 422 miljoonaa pesetaa (62,64 miljoonaa euroa). Lainan maksu ja takaisinmaksu aiottiin toteuttaa seuraavan taulukon mukaisesti:

*(miljoonaa pesetaa)*

| Vuosi | Kustannukset | Maksut | Takaisinmaksut |
|---|---|---|---|
| 1999 | 1 935 | 0 | |
| 2000 | 4 064 | 2 000 | |
| 2001 | 2 762 | 1 000 | |
| 2002 | 1 661 | 1 000 | |

([5]) Katso alaviite 3.
([6]) EYVL L 10, 13.1.2001, s. 33.
([7]) Kyseinen yritys sulautui äskettäin Honeywell-konserniin.
([8]) EYVL C 45, 17.2.1996, s. 5.

*(miljoonaa pesetaa)*

| Vuosi | Kustannukset | Maksut | Takaisinmaksut |
|---|---|---|---|
| 2003 | | | 0 |
| 2004 | | | 0 |
| 2005 | | | 0 |
| 2006 | | | 0 |
| 2007 | | | 100 |
| 2008 | | | 100 |
| 2009 | | | 200 |
| 2010 | | | 200 |
| 2011 | | | 200 |
| 2012 | | | 750 |
| 2013 | | | 2 450 |
| Yhteensä | 10 422 | 4 000 | 4 000 |

B **Investointihanke**

(23) Espanjan viranomaisten toimittamien tietojen mukaan tarkasteltavana oleva hanke ei sisälly komission hyväksymiin voimassa oleviin aluetukijärjestelmiin. Kyse on tilapäisestä aluetuesta.

(24) Hankkeella pyritään palauttamaan Zamudion tuotantolaitoksen kilpailukyky huipputeknologian markkinoilla, joille ovat ominaisia suuret välilliset kustannukset. ITP aikoo valmistaa Zamudion tuotantolaitoksessa komponentteja seuraaviin moottorimalleihin: EJ-200, TRENT 700 ja 800, ALLISON 601 K, ATAR 9K50 PLUS, BR715, TF50 A, LM 2500, F414, M138(FLA), MTR390 (taisteluhelikopteri), TRENT 900, TRENT INDUSTRIAL, TRENT 500 ja AS900.

(25) Espanjan viranomaiset katsovat, että hanke vaikuttaa myönteisesti Baskimaan koko talouteen muun muassa monipuolistamalla sen teollisuutta, vahvistamalla sen taloutta, edistämällä uusien työpaikkojen syntymistä ja lisäarvon saamista, kehittämällä huipputeknologiaa ja tarjoamalla sitä tekniikan alan ja teollisuuslaitosten käyttöön, lisäämällä henkilöstön koulutustasoa ja luomalla koko teollisuuteen kohdistuvia kerrannaisvaikutuksia. Viranomaisten mukaan Baskimaahan syntyy hankkeen ansiosta noin tuhat uutta välillistä työpaikkaa ja alihankintaprosentti kohoaa jopa 30 prosenttiin vuonna 2002.

(26) Hanke kestää kolme vuotta (2000—2002).

(27) Investoinnin kokonaismäärä on 8 852 miljoonaa Espanjan pesetaa (53,2 miljoonaa euroa), ja se jakautuu seuraavasti:

*(miljoonaa pesetaa)*

| | Vuodet | | | |
|---|---|---|---|---|
| | 2000 | 2001 | 2002 | Yhteensä |
| Rakennukset | 1 070 | 880 | | 1 950 |
| Työkalut | 275 | 467 | 320 | 1 062 |
| Koneet | 1 420 | 1 500 | 2 920 | 5 840 |
| Yhteensä | 2 765 | 2 847 | 3 240 | 8 852 |

Viite- ja diskonttokoron ollessa 5,7 prosenttia investoinnin kokonaismäärä on 31 päivänä joulukuuta 2000 ajantasaistettuna 8 358 miljoonaa pesetaa (50,23 miljoonaa euroa).

(28) Suunniteltu tuki koostuu avustuksesta, jota ei tarvitse maksaa takaisin. Espanjan viranomaisten mukaan tuen ehtona on, että ITP:n toiminta johtaa työpaikkojen nettolisäykseen ([9]) ja investointeja jatketaan vähintään viiden vuoden ajan. Avustuksen kokonaismäärä on 1 170 miljoonaa pesetaa (7,03 miljoonaa euroa), ja avustus on tarkoitus maksaa seuraavan aikataulun mukaan:

*(miljoonaa pesetaa)*

| Vuosi | 2000 | 2001 | 2002 | Yhteensä |
|---|---|---|---|---|
| Avustus | 343 | 369 | 458 | 1 170 |

Viite- ja diskonttokoron ollessa 5,7 prosenttia ja veroasteen 32,5 prosenttia avustuksen kokonaismäärä on 31 päivänä joulukuuta 2000 ajantasaistettuna 1 102 miljoonaa pesetaa ja tuen intensiteetti 13,18 prosenttia BAE (bruttoavustusekvivalentti) ja 9,80 prosenttia NAE (nettoavustusekvivalentti).

C **Yleistä**

(29) Espanjan viranomaiset vastasivat erääseen komission esittämään kysymykseen, että tuensaajayritys oli saanut lisäksi 27 päivänä tammikuuta 1998 investointitukea verohyvityksinä yhteensä 737 272 004 pesetaa (4 431 094 euroa). Investointihanke kesti vuodet 1997—2001, ja siihen sisältyivät seuraavat kustannukset: kiinteistöt (1 150 000 000 pesetaa), koneet (5 400 000 000 pesetaa), tekniset laitteistot (600 000 000 pesetaa), muut laitteistot (173 000 000 pesetaa) ja tietotekniikka (675 000 000 pesetaa), eli yhteensä 7 998 000 000 pesetaa. Tuen intensiteetti oli 9,22 prosenttia, ja sen myönsi Biskajan maakuntaneuvosto (Diputación Foral de Vizcaya) 26 päivänä joulukuuta 1996 annetun säädöksen Norma Foral N:o 7/1996

([9]) ITP:n tavoitteena on 272 uuden työpaikan luominen vuosina 2000—2003.

mukaisesti. Komissio teki 11 päivänä heinäkuuta 2001 päätöksen 2003/27/EY ([10]) tukiohjelmasta, jonka Espanja on toteuttanut myöntämällä Biskajassa sijaitsevien yritysten tekemille investoinneille 45 prosentin verohyvityksen, ja totesi edellä mainitussa säädöksessä tarkoitetun tuen (Biskajassa sijaitsevien yritysten tekemille investoinneille myönnettävän 45 prosentin verohyvityksen) olevan sääntöjenvastaista ja yhteismarkkinoille soveltumatonta ja vaati tukien perimistä takaisin.

(30) Espanjan viranomaiset ilmoittivat 5 päivänä helmikuuta 2003 päivätyllä ja 6 päivänä helmikuuta 2003 saapuneeksi kirjatulla kirjeellä, ettei ITP:lle myönnettyä tukea ollut vielä peritty takaisin.

## 3. MENETTELYN ALOITTAMISEN PERUSTEET

(31) Komissio esitti 20 päivänä kesäkuuta 2001 tekemässään päätöksessä useita epäilyjä tarkasteltavana olevan tuen seuraavista näkökohdista:

— Ovatko muutamat tutkimus- ja kehitystoimet luonteeltaan kilpailua edeltävää kehittämistoimintaa. Suuren työntövoiman pienpaineturbiinia koskevassa hankkeessa epäilyt kohdistuvat ennen kaikkea moottorin testaukseen, sertifiointiin ja sertifioinnin jälkeen toteutettaviin toimenpiteisiin. Pienen työntövoiman pienpaineturbiinia koskevassa hankkeessa epäilyt kohdistuvat valmistustukeen, työkalujen valmistukseen ja integroituun logistiseen tukeen.

— Ovatko ylimääräisten yleiskustannusten ja muiden käyttökustannusten luokkaan kuuluvat, tutkimukseen ja kehitykseen liittyvät tukikelpoiset kustannukset hyväksyttäviä.

— Onko tutkimus- ja kehitystoimintaan myönnetyllä tuella kannustavaa vaikutusta.

— Voidaanko hanke perustella aluekehityksen näkökulmasta, kun otetaan huomioon, että kyseessä on tilapäistuki.

— Onko perusteltua merkitä kohta ”työkalut” investointihankkeen tukikelpoisiin kustannuksiin.

## 4. MENETTELYN LAAJENTAMISEN PERUSTEET

(32) Komissio katsoi, että edellä 29 kappaleessa esitetty tosiseikka, joka saatettiin komission tietoon 20 päivänä kesäkuuta 2001 tehdyn päätöksen jälkeen, on siinä mielessä uusi tosiseikka, ettei komissio ollut tietoinen asiasta päätöksen tehdessään.

(33) Komissio katsoi, että tieto oli ratkaiseva, jotta kaikki aiemmin mainitut kysymykset voitaisiin ratkaista.

(34) Euroopan yhteisöjen tuomioistuin totesi itse asiassa 15 päivänä toukokuuta 1997 antamassaan tuomiossa asiassa C-355/95 P (Textilwerke Deggendorf GmbH vastaan komissio ja Saksan liittotasavalta) ([11]), että jos tuensaajayritys ei ole palauttanut aiemmin myönnettyä lainvastaista ja yhteismarkkinoille soveltumatonta tukea, voi tämä vaikuttaa uuden tuen soveltuvuuteen yhteismarkkinoille kyseisten tukien yhteisvaikutuksen takia.

(35) Kun Espanjan viranomaiset ilmoittivat komissiolle, ettei tarkasteltavana olevan hankkeen tuensaajayritys ollut palauttanut Biskajan maakuntaneuvoston verohyvityksinä myöntämää 737 272 004 pesetan suuruista tukea, joka todettiin päätöksessä 2003/27/EY sääntöjenvastaiseksi ja yhteismarkkinoille soveltumattomaksi, komissiolla oli aihetta epäillä tutkimukseen ja kehitykseen sekä investointeihin myönnettyjen uusien tukien soveltuvuutta yhteismarkkinoille.

(36) Epäilysten perusteella komissio laajensi menettelyä tutkiakseen kysymyksen, jota ei ollut käsitelty 20 päivänä kesäkuuta 2001 tehdyssä päätöksessä.

## 5. ESPANJAN VIRANOMAISTEN HUOMAUTUKSET

*Muutamien tutkimus- ja kehitystoimien kilpailua edeltävän kehittämistoiminnan luonne*

(37) Suuren työntövoiman turbiinia koskevassa hankkeessa komissio ei ole voinut sulkea pois mahdollisuutta, jonka mukaan moottorin testaus, sertifiointi ja sertifioinnin jälkeen toteutettavat toimenpiteet voivat koskea kaupattavia tuotteita, jolloin niitä ei voida katsoa kilpailua edeltäväksi kehittämistoiminnaksi. Espanjan viranomaiset muistuttivat, että hankkeeseen kuuluvassa moottorin testauksessa toteutetaan seuraavat kokeet: ekstensiometritesti, metallin lämpötilojen mittaus, ilman lämpötilojen mittaus, maalien lämmönkestävyys, tehonmittaustestit, syklisyystestit, tyyppitestit ja ”puhaltimen lapa irti” -testit. Vain kaksi viimeistä ovat sertifiointitestejä. Espanjan viranomaisten mukaan nämä ovat lisäksi ratkaisevia, jos halutaan kehittää ITP:n T&K-osaston kykyä suunnitella täydellisiä moduuleja. ”Puhaltimen lapa irti” -testiä ei toteuteta etukäteen kehittämisvaiheessa, sillä kustannukset ovat hyvin suuret. Testi on ensimmäinen (eikä täysin riskitön) tilaisuus kalibroida epälineaariset mittausvälineet, jotka on kehitetty tätä tehtävää varten. Muut toimet sisältyvät kehittämisvaiheeseen, ja niiden avulla

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

([11]) Kok. 1997, s. I-2549.

ITP:n kehittämät suunnitteluvälineet varmistetaan ja kalibroidaan ensimmäisen kerran. Espanjan viranomaiset katsoivat toisaalta, ettei testeissä käytettyjä osia voida hyödyntää kaupallisessa mielessä, sillä kestävyyskokeessa (tyyppitestissä) osalle kertyy käyttöikää ja ”puhaltimen lapa irti” -testissä osa rikkoutuu. Joka tapauksessa Espanjan viranomaiset ilmoittivat, että ohjelmalle nimetty seurantakomitea voisi vahvistaa asian.

(38) Suuren työntövoiman turbiinia koskevaan hankkeeseen kuuluvalla sertifioinnilla ja sertifioinnin jälkeen toteutettavilla toimenpiteillä viitataan aiemmista testeistä saatujen tietojen ja tulosten analysointiin, mitä ei kuitenkaan saa sekoittaa julkaisujen laatimiseen, jonka tarkoituksena on täyttää sertifiointiviranomaisten asettamat edellytykset. Espanjan viranomaisten mielestä sertifiointiprosessiin liittyy teknisiä vaatimuksia, jotka aiheuttavat tässä tapauksessa enemmän vaikeuksia kuin asiakkaan vaatimukset. Vaatimukset vaikuttavat jo suunnittelun alkuvaiheeseen ja määrittävät sen kulun. Espanjan viranomaisten mukaan vaatimuksia ei ole mahdollista pitää pelkkinä hallinnollisina edellytyksinä, joilla ei ole innovatiivista arvoa. Espanjan viranomaiset kiinnittivät joka tapauksessa komission huomion siihen, että ITP:n osallistuminen näihin toimiin on ITP:lle erinomainen tilaisuus oppia, ja saamaansa oppia se voi hyödyntää lähiaikoina ryhtyessään muihin kilpailukykyisiin hankkeisiin. Toimet ovat itse asiassa osa yrityksen uuden toimialan kehittämistä, johon kuului lentokelpoisuusvaatimustoimiston perustaminen ja suunnitteluorganisaatioiden hyväksyntätodistusta koskevan hakemuksen esittäminen JAA:lle (Euroopan ilmailuviranomaisten yhteistyöelimelle).

(39) Pienen työntövoiman turbiinia koskevassa hankkeessa komission epäilyt kohdistuvat valmistustukeen, työkalujen valmistukseen ja integroituun logistiseen tukeen. Espanjan viranomaiset muistuttivat työkalujen valmistuksen osalta, että hankkeen ensisijaisena päämääränä on valmistaa nykyisiä vaihtoehtoja selvästi halvempi moottori, minkä takia esimerkiksi aerodynaamisia ja mekaanisia edellytyksiä sekä laatuvaatimuksia oli muutettava. Tehtävää vastaaviin toimiin kuuluu teknisen suunnittelun ja tuotannonsuunnittelun osastojen osallistuminen suunnittelu- ja valmistusmallien tarkistamiseen. Toimien ansiosta etenkin suunnittelu- ja valmistusmenetelmät uudistuvat hyvin merkittävästi, ja laatuvaatimuksia sekä prosessin kapasiteettia koskeva tekninen tutkimus on hyvin korkeatasoista.

(40) Komissio oli työkalujen valmistamisesta sitä mieltä, ettei voitu sulkea pois sellaista mahdollisuutta, etteikö ainakin osaa kyseisistä välineistä voitaisi käyttää moottorien sarjatuotannossa. Espanjan viranomaiset tunnustivat, että yksi kehittämisohjelman tavanomaisista edellytyksistä on kehittää tuotanto-ohjelmaa varten mahdollisimman monia työkaluja. Espanjan viranomaisten mukaan tarkasteltavana olevassa tapauksessa päämäärä on kuitenkin eri, sillä hanke perustuu äärimmäisen alhaisiin hankintakustannuksiin, minkä vuoksi mahdolliseen myöhempään valmistukseen kohdistuu valtavia riskejä. Toisaalta markkinoille saattamisen määräaika lyhenee, sillä kolme potentiaalista asiakasta pyritään saamaan omiksi asiakkaiksi ennen kilpailijoiden hankkeita. Alusta lähtien tavoitteena olleen kustannusten vähentämisen takia hankkeessa oli sovellettava tämän tyyppisille pienmoottoreille epätavallisia ratkaisuja: esimerkiksi aukkojen määrää oli vähennettävä, minkä takia varmistaminen oli tehtävä jo hyvin aikaisessa vaiheessa. Työkaluista oli näin ollen päätettävä hyvin pian, jo ennen mallien esittelyä. Espanjan viranomaiset toivat lisäksi esiin, että aluepoliittisten kompromissien takia Yhdysvalloissa valmistettavat valetut osat siirretään Biskajaan, joten ITP:n on joka tapauksessa maksettava uusien työkalujen kustannukset.

(41) Komissio katsoi, että AS900-hankkeen integroitua logistista tukea koskevat toimet liittyivät kaupallisessa mielessä hyödynnettäviin versioihin, jotka eivät sisällä uudistuksia, muutoksia tai parannuksia, joten toiminta ei kuulu kilpailua edeltävään kehittämistoimintaan. Espanjan viranomaiset selittivät, että toimiin sisältyy seuraavaa: a) teknisten käsikirjojen kuvitus, b) teknisten käsikirjojen kirjoitus ja c) luotettavuus, huolto jne. Viimeksi luetellut toimet toteuttaa logistisen tuen ryhmä, mutta toimet kuuluvat suunnitteluun ja kehittämiseen: ne toteutetaan yhtä aikaa turbiinin kehittelyn kanssa, ja niiden perusteella määräytyvät tuotteen suunnittelun edellytykset. Kyseessä on siis todella kilpailua edeltävä kehittämistoiminta. Ryhmiin a) ja b) kuuluvien toimien osalta Espanjan viranomaiset katsoivat, että komissio saattaisi olla oikeassa, jos ITP toteuttaisi tavallisesti tämän tyyppisiä toimintoja. Tässä tapauksessa on kuitenkin kyse yritykselle uusista toiminnoista, joilla uudistetaan yrityksen menetelmien kehittelyä, mihin siis kuuluu uuden palvelun käyttöönottoon liittyvien välineiden kehittely. Kyseessä on eritoten tuotantojärjestelmien ja -välineiden sekä teknisten julkaisujen kuvituksen kehittäminen, joka on toteutettava yhdenmukaisesti muiden lentokoneessa käytettyjen järjestelmien ja välineiden kanssa ja jossa on hyödynnettävä kaikki saatavilla olevat tekniset uutuudet. Työhön kuuluu olennaisena osana peräkkäisten prototyyppien ja teknisten julkaisujen laatimisjärjestelmän viimeisen version kehittely, joka on Espanjan viranomaisten mielestä kilpailua edeltävää kehittämistoimintaa.

*Ylimääräisten yleiskustannusten ja muiden käyttökustannusten luokkaan kuuluvien tukikelpoisten kustannusten hyväksyttävyys*

(42) Espanjan viranomaisten ymmärryksen mukaan komission epäilykset kohdistuivat ”ohjelman kehittämisen edistämisestä” aiheutuviin kustannuksiin. Espanjan viranomaiset totesivat, etteivät he ymmärrä, miksi komissio luokitteli kyseiset kustannukset ylimääräisiksi yleiskustannuksiksi, vaikka viranomaisten mielestä todellisuudessa oli kyse tutkimustoiminnan suorista kustannuksista. Espanjan viranomaiset toivat esiin, ettei ITP ole moottorin alkuperäinen valmistaja, joten se ei voi ottaa vastuuta koko moottorista eikä etenkään turbiinien asentamisesta moottoreihin, vaikka haluaisikin. Näin ollen turbiinin asentaminen moottoriin ja erityisesti turbiinia koskevien testien toteuttaminen jää moottorin alkuperäisen valmistajan vastuulle, mutta ITP osallistuu testeihin. Espanjan viranomaiset toivat lisäksi esiin, että kyseisille tukikelpoisille kustannuksille myönnetyn tuen intensiteetti oli 8 prosenttia ja että kyseisiä kustannuksia varten pyydetty takaisin maksettava ennakkomaksu oli 30 prosenttia hankkeessa pyydettyjen takaisin maksettavien ennakkomaksujen kokonaismäärästä, mikä on investointihankkeeseen liittyvien, teknologian siirrosta aiheutuvia aineettomia kustannuksia koskevien edellytysten mukaista.

*Tutkimus- ja kehitystoimintaan liittyvän tuen kannustava vaikutus*

(43) Espanjan viranomaiset muistuttivat, että ITP:n liiketoiminta kattaa kaksi alaa: moottorien huollon sekä moottorien komponenttien kehittelyn ja tuotannon. Tukea anoessaan ITP oli erikoistunut etenkin hieman monimutkaisempiin ja moottorista melko itsenäisiin staattisiin komponentteihin. Tuotannon infrastruktuuri oli siis mukautunut tämäntyyppisten osien tuotantoon. Arvioituaan markkina-asemansa ITP päätti vaihtaa strategiaa ja ryhtyä toimittamaan täydellisiä moduuleja. Päätökseen liittyi selkeä riski, koska tarvittavien investointien määrä oli suuri ja koska yrityksen oli saatava sija kahdella eri alalla (suuren ja pienen työntövoiman pienpaineturbiinit) kahden eri liikekumppanin kanssa (Rolls Royce ja Allied Signal). Espanjan viranomaiset muistuttivat samoin, että yrityksen ja Baskimaan viranomaisten välinen yhteydenpito alkoi elokuussa 1998 ja että Baskimaan hallituksen valmius tukea hanketta vaikutti ITP:n päätöksiin.

(44) Espanjan viranomaiset toivat lisäksi esiin kolme muuta tekijää, joiden vuoksi strategian muuttaminen oli erittäin riskialtista: yhtäältä oli erittäin riskialtista investoida suuri osa aiemmin tuotetuista varoista ([12]), mutta toisaalta ilman tukia TRENT 500 -hankkeen osat olisi valmistettu Rolls Roycen nykyisissä laitoksissa Derbyssä eikä Zamudion tuotantolaitoksessa, ja lisäksi AS900-ohjelma kilpaili Rolls Royce North American (entisen Allisonin) moottorivalikoiman kanssa, minkä takia osa osakkaista suhtautui luonnollisesti epäluuloisesti riskien kantamiseen kilpailevassa hankkeessa.

(45) Espanjan viranomaiset esittivät lisäksi muutamia todisteita, jotka heidän mielestään osoittivat kannustavan vaikutuksen olemassaolon. ITP kasvoi siis merkittävästi vuosina 1997—1999, jolloin se määritti pienpaineturbiinien tuotantostrategiansa. Kasvu oli suuruudeltaan 0,60 prosenttia, eli saman verran kuin yhdysvaltalaisen General Electric -yrityksen kasvu. Toisaalta ITP:n osuus moottoreiden liikevaihdosta oli vain 1,46 prosenttia ja Euroopan ilmailualan liikevaihdosta vain 0,25 prosenttia. ITP:n osuus tutkimuksen viidennestä puiteohjelmasta on taas 6 prosenttia moottoreiden alalla ja 1,80 prosenttia ilmailualalla, eli 4,1 kertaa enemmän kuin mitä sille liikevaihdon perusteella kuuluisi.

(46) T&K-toiminnan kulut ovat kasvaneet huomattavasti suhteessa liikevaihtoon vuodesta 1999 (hankkeen ensimmäinen vuosi), kuten seuraavasta taulukosta käy ilmi:

*(miljoonaa pesetaa)*

| | 1993 | 1994 | 1995 | 1996 | 1997 | 1998 | 1999 | 2000 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Liikevaihto | 14 108 | 14 145 | 16 051 | 14 702 | 19 263 | 25 333 | 31 493 | 36 952 |
| Tutkimus ja kehitys | 238 | 914 | 1 850 | 3 705 | 4 373 | 4 750 | 8 061 | 12 438 |
| T&K/liikevaihto | 0,02 | 0,06 | 0,12 | 0,25 | 0,23 | 0,19 | 0,26 | 0,34 |

([12]) (Hanketta edeltävinä) vuosina 1997 ja 1998 tuotetut varat olivat yhteensä 4 534 miljoonaa pesetaa ja 6 566 miljoonaa pesetaa, kun taas tarvittavien investointien määrä oli 1 935 miljoonaa pesetaa vuonna 1999 ja 6 829 miljoonaa pesetaa vuonna 2000, eli 19 274 miljoonaa pesetaa koko nelivuotisen hankkeen aikana.

Toisaalta työpaikkojen määrä lisääntyi tuntuvasti, sillä kahdentoista toimintavuoden jälkeen yritys työllistää 300 teknikkoa.

(47) Espanjan viranomaisten mukaan hankkeen teknisiä riskejä arvioitaessa on hyvä ottaa huomioon, että moottorin alkuperäiset valmistajat julkistavat tavallisesti maineensa säilyttääkseen epätäydellisiä tietoja, joista ei käy ilmi kehittämisessä tapahtuneita mahdollisia viivästyksiä tai eteen tulleita ongelmia, minkä vuoksi komissio on voinut luulla, ettei hankkeeseen liittynyt riskejä.

(48) Hankkeessa eteen tulevista teknisistä ongelmista Espanjan viranomaiset esittivät samat tiedot, jotka ne olivat jo ilmoittaneet 17 päivänä huhtikuuta 2001 päivätyssä kirjeessään. Viranomaisten mukaan hankkeen teknisten tavoitteiden arvoa ei voi minimoida, koska suuri osa tavoitteista oli vielä saavuttamatta. Viranomaiset huomauttivat TRENT 500 -moottorista, että joulukuussa 2000 sertifioitiin moottorin perusversio, johon sisältyy suurkuormitteista teknologiaa. Näin ollen moottorista kehitettiin uusi versio, joka on 1 prosentin tehokkaampi, ja parhaillaan työstetään versiota, joka on 2 prosenttia tehokkaampi. AS900-moottorin sertifiointi viivästyi vuodella teknisten ongelmien takia.

(49) Lopuksi Espanjan viranomaiset huomauttivat, että moottorin alkuperäiset valmistajat asettavat usein teknologiansiirtoa koskevia huomattavia esteitä alihankintayrityksilleen, koska alihankintayritykset voivat aiheuttaa riskejä ohjelmassa. Tämä rajoittaa käytännössä niiden yritysten määrää, jotka voivat tehdä alihankintasopimuksen pienpaineturbiinien moduuleista tai osallistua jaetun riskin ohjelmiin. Millä tahansa muulla yrityksellä Espanjassa tuskin siis on ennakkoon riittävästi osaamista päästäkseen alalle. Näin ollen on vaikea kuvitella, että muut yritykset Espanjassa tai Euroopassa voisivat saada vastaavaa tukea. Espanjan viranomaiset muistuttivat lisäksi, että ilmailualalle myönnetään tavallisesti valtion tukea. Viranomaisten mukaan tälle hankkeelle myönnetyn tuen intensiteetti on alhaisempi kuin Euroopassa ja Yhdysvalloissa myönnetyllä tuella keskimäärin.

*Hankkeen perustelu aluekehityksen näkökulmasta*

(50) Espanjan viranomaiset totesivat ensinnäkin, että vaikka kyseinen hanke ei varmasti sisällykään komission hyväksymiin tukijärjestelmiin, hankkeiden tutkintaa, analysointia ja arviointia varten on kuitenkin olemassa yleispätevä menettelytapa. Hanke on itse asiassa osa strategista ohjelmaa, jonka Baskimaan hallitus arvioi talouden edistämisestä vuosina 2000—2004 tehdyn hallintoelinten välisen suunnitelman (Plan Interinstitucional de Promoción Económica 2000—2004) sekä suunnitelman käyttöönotosta Baskimaan hallituksen ja Biskajan, Guipúzcoan ja Álavan maakuntaneuvostojen välillä tehdyn hallintoelinten välisen sopimuksen perusteella. Suunnitelma on kaikille Baskimaan hallintoelimille tarkoitettu toimintakehys talouden edistämiseksi. Espanjan viranomaiset selvittivät, että aikanaan päätettiin, ettei komissiolle ilmoitettaisi varsinaisesta suunnitelmasta vaan yksittäisistä hankkeista.

(51) Hankkeen vaikutuksesta aluekehitykseen Espanjan viranomaiset selittivät, että alueen teollisuus on keskittynyt perinteisesti esimerkiksi kaivostoimintaan, rauta- ja terästeollisuuteen, laivanrakennukseen ja tuotantohyödykkeisiin. Toisiaan seuranneet talouskriisit, joilla oli seurauksensa kyseisillä aloilla, vaikuttivat alueeseen suuresti, joten alettiin noudattaa rakennemuutosta suosivaa teollisuuspolitiikkaa. Talouden edistämisestä vuosina 2000—2004 tehdyssä suunnitelmassa esitetäänkin kilpailukykymalli, joka on tarkoitettu alueelle perustettaville, kysyntäpotentiaaliltaan vaativille yrityksille kehityksen vauhdittamiseksi, ensisijaisten ja strategisesti tärkeiden alojen liiketoiminnan edistämiseksi, yritysten innovaatiokyvyn kehittämiseksi ja alueen yritysten kansainvälistymisen helpottamiseksi. Politiikkaa ei ole kohdennettu alakohtaisesti, vaan se on suunnattu aluekehitykseen. Hallintoelinten välisessä sopimuksessa annetaan mahdollisuus tukea näitä tavoitteita vastaavia erityisiä hankkeita tietyin määrällisin ja laadullisin edellytyksin, joilla mitataan hankkeen potentiaalista vaikutusta aluekehitykseen, olipa ala mikä tahansa. Espanjan viranomaisten mielestä ITP:n esittämä hanke vastaa täydellisesti kyseisiä tavoitteita.

(52) Toisaalta Espanjan viranomaiset katsoivat, että ITP:n esittämällä hankkeella voi olla merkittävää vaikutusta alueen kehittymiseen. Espanjan viranomaiset tukeutuivat Deuston yliopiston (talous- ja kauppatieteiden tiedekunnan) kehittämään, panos-tuotos-matriisiin perustuvaan matemaattisen malliin ja ilmoittivat, että hankkeen taloudelliset kokonaisvaikutukset voivat olla 101 792 miljoonaa pesetaa, jos toiminnan arvo on 39 096 miljoonaa pesetaa. Bruttolisäarvona vaikutus olisi 52 100 miljoonaa pesetaa, jos toiminnan bruttolisäarvo olisi 28 400 miljoonaa pesetaa ja lisätoiminnan 16 821 miljoonaa pesetaa. Työllisyydessä kokonaisvaikutus olisi yhteensä 5 239 työpaikkaa, jos yrityksen henkilöstö on 1 424 työntekijää.

(53) Lopuksi Espanjan viranomaiset totesivat, että hankkeeseen sisältyy investointeja yhteensä 1 450 miljoonaa

pesetaa, joista on tehtävä alihankintasopimukset alueella, ja alueen alihankintaprosentti on 30 prosenttia. Lisäksi paikallisten toimittajien määrän uskotaan kasvavan 40 prosenttia. Espanjan viranomaiset toivat samoin esiin, että hankkeen avulla lujitetaan runsaasti tekniikkaa sisältävien suuren lisäarvon tuotteisiin toimintansa perustavaa teollisuusryhmää, kehitetään ilmailualalla alihankkijoina toimivien yritysten kilpailukykyä ja lisätään ilmailualan tutkimusta Baskimaalla. Lisäksi on syytä panna merkille ITP:n ja Bilbaon teknillisen oppilaitoksen tai Mondragónin teknillisen korkeakoulun välinen pitkäaikainen yhteistyö, jonka tarkoituksena on kouluttaa ammattitaitoista työvoimaa, joka kykenee vastaamaan alan tarpeisiin. Espanjan viranomaiset ilmoittivat lopuksi toivovansa, että Zamudion tuotantolaitoksesta tulee houkutteleva huipputeknologian osaamisen keskus.

*Perusteet merkitä kohta "työkalut" investointihankkeen tukikelpoisiin kustannuksiin*

(54) Espanjan viranomaiset selittivät, että kohdassa "työkalut" on kyse Zamudion tuotantolaitoksella käytettävistä tuotantovälineistä, jotka ovat mekaanisia työkaluja (kiinnikkeitä, asennonosoittimia, mallinnuksia ja vahvistuksia eli elementtejä, jotka on tarkoitettu osien käsittelyyn sekä asennettavaksi osien ja välineiden väliin), levytyökaluja ja hitsaustyökaluja (katkaisu- ja viimeistelytyökaluja sekä hitsattujen osien asentamiseen tarkoitettuja työkaluja) ja niin edelleen. Työkaluista aiheutuu suuret kustannukset, sillä tarvittavia sovittimia ja mekanismeja sekä tutkimus- ja tarkastusvälineitä (tavanomaisia välineitä, mallinnuksia ja luotaimia, joilla tarkastetaan ensimmäinen kappale ja sarja) on paljon. Työkalut suunnitellaan Zamudion tuotantolaitokseen asennettavia koneita varten, ja kyse on uusista investoinneista. Seuraavassa taulukossa kyseiset kustannukset on eritelty yksityiskohtaisesti:

*(miljoonaa pesetaa)*

| | 2000 | 2001 | 2002 | Yhteensä |
|---|---|---|---|---|
| Mekaaniset työkalut | 150 | 327 | 215 | 692 |
| Levy- ja hitsaustyökalut | 85 | 97 | 93 | 275 |
| Tarkastusvälineet | 25 | 43 | 27 | 95 |
| Työkalut yhteensä | 260 | 467 | 335 | 1 062 |

*Menettelyn laajentamisen yhteydessä esitetty kysymys*

(55) Espanjan viranomaiset esittivät todisteet, joiden mukaan tuensaaja oli palauttanut 29 kappaleessa tarkoitetun tuen kokonaisuudessaan menettelyn laajentamisen jälkeen mukaan luettuina korot, jotka laskettiin tuelle koronkorkona komission suosittaman korkotason mukaisesti.

## 6. ASIANOSAISTEN HUOMAUTUKSET

### SYTEMEL:n esittämät huomautukset

(56) Syndicat des constructeurs de Turbines et de Matériels Energétiques Lourds (SYTEMEL) halusi kiinnittää komission huomion seuraavaan alueelliseen näkökohtaan: Ranskan puolella Pyrénées-Atlantiquen alueella sijaitsee monia TURBOMECA-konsernin (joka valmistaa polttoaineella toimivia turbiineja ilma-aluksiin sekä laivoihin ja maalla kulkeviin ajoneuvoihin) tuotantolaitoksia tai sen alihankkijoiden tehtaita, joten Baskimaan hallituksen mahdollisesti myöntämän tuen aiheuttama kilpailun vääristyminen vahvistaa entisestään alueiden maantieteellisen läheisyyden kielteistä vaikutusta tutkijoiden ja yhteistyökumppanien liikkuvuuteen. Polttoaineella toimiviin turbiineihin keskittyvän uuden T&K-keskuksen julkinen tukeminen ja valmistajien väliseen luonnolliseen kilpailuun puuttuminen epätavallisen voimakkaasti ovat kaksi erittäin epäedullista tekijää, jotka heikentävät Pyreneiden alueen houkuttelevuutta ja teollisuuden järkevää jakautumista Euroopassa.

### Pratt & Whitneyn esittämät huomautukset

(57) Pratt & Whitney oli ensinnäkin sitä mieltä, että hankkeelle myönnetyn tuen intensiteettiä olisi tarkasteltava yhdessä Rolls-Roycen hyväksi aiemmin myönnetyn, TRENT 500 -moottorille ja muille siihen liittyville kehitystoimille tarkoitetun valtiontuen kanssa, sillä Rolls-Royce on ITP:n ainoa yksityinen osakas. Tältä osin on syytä pitää mielessä, että TRENT 500 -moottori on kehitetty aiemmasta tuotteesta, eikä se siis ole uusi moottori, ja että siinä on yhdistetty tekniikkaa TRENT 700-, TRENT 800- ja TRENT 8104 -moottoreista, joten kustannukset ja tekniset riskit ovat alhaisemmat. Edellä toteamansa perusteella Pratt & Whitney katsoi, että TRENT 500 -moottorin kehittämiskustannukset ovat vain 30—40 prosenttia täysin uuden moottorin kustannuksista, mikä on otettava huomioon tukikelpoisia kustannuksia laskettaessa. Toisaalta Yhdistynyt kuningaskunta myönsi TRENT 500 -moottorille valtiontukea jo vuonna 1998, minkä on Pratt & Whitneyn mukaan perustuttava siihen, että Rolls-Royce vastaa kaikista kehittämiskustannuksista. Kun osa riskeistä siirtyy muille yhteistyökumppaneille, kuten ITP:lle, myönnetyn tuen intensiteetti kasvaa todellisuudessa ja tuki voi olla päällekkäistä, jos muille osakkaille myönnetään muuta julkista tukea. Tuki voi jopa kolminkertaistua, sillä Rolls-Royce esitti vuonna 2001 TRENT 600- ja TRENT 900 -moottoreita koskevan ylimääräisen tukihakemuksen, joka sisältää Pratt & Whitneyn mukaan vuonna 1997 myönnettyä tukea saaneita moottori- ja teknologiaohjelmia. Pratt & Whitney huomautti lisäksi, että Rolls-Royce

käyttää epätavallisen vähän omia varoja T&K-toimintaan verrattuna Pratt & Whitneyn ja muiden kilpailijoiden käyttämiin määriin.

(58) Pratt & Whitney oli toisaalta sitä mieltä, ettei suuren työntövoiman turbiinille myönnetyllä tuella ole kannustavaa vaikutusta, koska tukihakemus jätettiin jälkikäteen ja kilpailua edeltävän kehittämistoiminnan kustannuksilla oli jo kannustava vaikutus. TRENT 500 -ohjelmassa uusi tuote esiteltiin jo hyvän aikaa sitten, ja toimivaltaiset viranomaiset ovat hyväksyneet tuotteen. Pratt & Whitney epäili komission tavoin, että hanke oli edennyt jo pitkälle. Pratt & Whitney huomautti, että tuen myöntämiselle suunniteltu ajanjakso (1999—2002) on myöhempi kuin Airbusin kesäkuussa 1997 tekemä virallinen ilmoitus, jonka mukaan se on valinnut TRENT 500 -moottorin ainoaksi moottoriksi A340-500/600-koneisiin. Moottoria kokeiltiin ensimmäistä kertaa toukokuussa 1999, ja moottori sertifioitiin joulukuussa 2000. Tähän mennessä TRENT 500 -moottori on asennettu 88:aan A340-500/600-koneeseen, suurin osa ennen vuotta 1999.

(59) Pratt & Whitney epäili komission tavoin, etteivät moottorin testaus, sertifiointi ja sertifioinnin jälkeen toteutettavat toimenpiteet ole T&K-puitteissa tarkoitettua kilpailua edeltävää kehittämistoimintaa. Pratt & Whitney selvitti, että sen omien kokemusten perusteella lentokoneiden moottorien laajamittaisiin kehittämishankkeisiin sisältyvät seuraavat neljä vaihetta:

— Suunnitteluvaihe, jonka aikana arvioidaan jatkuvasti uudelleen markkinoiden tarpeita, liiketoimintastrategiaa ja tekniikan saatavuutta. Yhdessä lentokoneen valmistajan kanssa toteutetaan suunnittelututkimuksia, joiden avulla määritetään tehoa koskevat tarpeet, suoritusarvot, paino, melutaso, päästöt, asennusongelmat jne. Tekniikkaa testataan moottoreja ja laitteita analysoimalla ja testaamalla teknisten riskien minimoimiseksi. Vaihe voi kestää kauan. Sitä voidaan pitää kilpailua edeltävänä, mutta kustannukset ovat melko alhaiset, noin 4 prosenttia ohjelman koko budjetista.

— Esittelyvaihe, jonka aikana tehdään suunnitelma tietyn uuden moottorimallin tai aiemmasta moottorista muunnellun moottorimallin tuotannosta. Laitteita ja komponentteja testataan jonkin verran ja työkalut tilataan hyvissä ajoin etukäteen ottaen huomioon ennalta määritetty tuotantosuunnitelma. Vaiheen lopussa tehdään suurelta osin lopulliset päätökset suunnitelmasta ja moottorin tekniikasta. Moottorin valmistaja tekee kauppasopimuksen asiakkaiden kanssa, ja sopimuksissa eritellään sertifioinnin ja luovutuksen aikataulu, hinta sekä moottorin suoritusarvot ja tekniset edellytykset. Vaihe kestää lähes vuoden, ja se vastaa noin 9:ää prosenttia koko ohjelman kustannuksista. Pratt & Whitneyn mielestä tämäkin vaihe kuuluu T&K-puitteissa tarkoitettuun kilpailua edeltävään kehittämistoimintaan, kun otetaan huomioon, että vasta ihan vaiheen lopussa tiedetään, voidaanko moottori tuoda markkinoille. Ohjelma sitä vastoin jatkuu tämän vaiheen jälkeen vain, jos moottorin valmistaja on jo saanut riittävän määrän tilauksia. Seuraavia vaiheita ei voida näin ollen pitää kilpailua edeltävänä toimintana.

— Sertifiointivaiheessa varmistetaan, että tuote täyttää vaatimukset ja on tarpeeksi turvallinen ja luotettava käytettäväksi. Tässä vaiheessa tuotteeseen ei yleensä lisätä uutta tekniikkaa, jota ei ole testattu aiemmin, sillä se olisi vaikeaa, riskialtista ja kallista. Vaihe voidaan jakaa kahteen osaan: vaiheeseen ennen koemoottoria — joka on kaupattavan moottorin ensimmäinen prototyyppi — ja vaiheeseen koemoottorin jälkeen. Sarjan ensimmäistä moottoria valmistettaessa kaikkien moottorin osien suunnittelua täydennetään. Ensimmäinen moottori valmistetaan tavallisesti ”käsityönä” eli varsinaisen tuotantoprosessin ulkopuolella tilapäisin työkaluin. Sarjan ensimmäistä moottoria edeltävä vaihe kestää noin vuoden esittelyvaiheen jälkeen, ja sen kustannukset ovat noin 9 prosenttia ohjelman kokonaiskustannuksista. Kun sarjan ensimmäinen moottori on valmistettu, sen on läpäistävä kaikki testit, joilla varmistetaan, että moottori täyttää kaikki turvallisuudelle ja toiminnalle asetetut vähimmäisvaatimukset. Kaikki testeissä käytetyt moottorit valmistetaan noudattaen suunniteltua mallia, joka on sertifioitava. Vaihe kestää noin kaksi vuotta, ja siinä syntyy noin 55 prosenttia kaikista kustannuksista. Suurin osa kustannuksista aiheutuu testeissä käytettyjen moottoreiden valmistuksesta. Viisi kappaletta voi riittää, kun on kyse aiemmasta moottorista muunnellun moottorimallin sertifioinnista, mutta uutta moottorimallia tarvitaan tavallisesti ainakin kymmenen kappaletta, ellei jopa enemmän. Testattavat moottorit valmistetaan tavallisesti kaupallisen tuotannon menetelmin. Moottorit testataan äärimmäisissä olosuhteissa, minkä vuoksi niitä on lähes mahdoton tarkistaa ja myydä lentoyhtiöille. Ne siis käytetään yleensä muussa kehitystoiminnassa tai ohjelmissa, joissa moottoria parannellaan sertifioinnin jälkeen. Pratt & Whitney oli näin ollen komission kanssa samaa mieltä ja katsoi, että sertifiointivaiheen kustannukset aiheutuvat tuottees-

ta, jota voidaan hyödyntää kaupallisessa mielessä ja jota todellisuudessa jo hyödynnetään esittelyvaiheen lopussa.

— Koelentovaihe ja lentokoneen sertifiointivaihe on viimeinen, jonka aikana moottorit asennetaan lentokoneeseen hyväksytyn suunnitelman mukaisesti. Lentokoneiden on läpäistävä sertifioiduilla moottoreilla lennetty koelentojen sarja, jotta lentokoneen ja moottorin yhdistelmän osoitetaan täyttävän lentokelpoisuutta, suorituskykyä ja toimintaa koskevat vaatimukset. Testien läpäisemisen jälkeen moottorit tarkistetaan ja myydään tavalliseen tapaan. Pratt & Whitney katsoi komission tavoin, etteivät tässä vaiheessa toteutetut toimet ole T&K-puitteissa tarkoitettua kilpailua edeltävää kehittämistoimintaa.

(60) Kustannusten hyväksyttävyyden osalta Pratt & Whitney ilmoittivat epäilevänsä komission tavoin, etteivät pienen työntövoiman turbiinia koskevan hankkeen valmistustuki, työkalujen valmistaminen ja integroitu logistinen tuki ole T&K-puitteissa tarkoitettua kilpailua edeltävää kehittämistoimintaa. Valmistustuki on itse asiassa osa yrityksen liiketoimintapolitiikkaa eikä suinkaan tutkimus- ja kehitystoimintaa; työkalujen valmistaminen on prototyyppien kokoamiseen tarvittavien koneiden valmistelua, ja koneita voidaan käyttää uudelleen myöhemmin ainakin osittain tavallisten moottorien valmistukseen. Integroituun logistiseen tukeen kuuluu markkinoilla myytävien moottoreiden valmistusohjeiden, käsikirjojen ja huollon teknisten menettelyohjeiden laadinta, eikä moottoreihin tällöin tehdä uudistuksia, muutoksia tai parannuksia. Samat epäilykset pätevät myös suuren työntövoiman turbiinia koskevaan hankkeeseen.

**Tuensaajan esittämät huomautukset**

(61) Tuensaaja esitti huomautuksia ainoastaan menettelyn laajentamisesta tehdystä päätöksestä. Huomautukset ovat yhdenmukaiset Espanjan viranomaisten esittämien huomautusten kanssa, ja niissä osoitetaan, että ITP on palauttanut menettelyn laajentamisen jälkeen 29 kappaleessa tarkoitetut sääntöjenvastaiset ja yhteismarkkinoille soveltumattomat tuet kokonaisuudessaan komission suosittaman korkotason perusteella laskettuine koronkorkoineen.

## 7. ESPANJAN VIRANOMAISTEN HUOMAUTUKSET ASIANOSAISTEN TEKEMISTÄ HUOMAUTUKSISTA

**SYTEMEL:n esittämiä huomautuksia koskevat huomautukset**

(62) Espanjan viranomaisten mukaan, päinvastoin kuin SYTEMEL esitti huomautuksissaan, hanke ei vaikuta TURBOMECAlle tavallisesti töitä tekeviin tehdasverkostoihin ja alihankkijoihin eikä houkuttele tutkijoita siirtymään Baskimaahan. ITP toimittaa alajärjestelmiä ja on moottoriohjelmien riskin jakava yhteistyökumppani eikä näin kilpaile pienten ja keskisuurten tehtaiden kanssa. Se synnyttää sitä vastoin työtä tämän tyyppisille valmistajille, koska sillä ei ole tuotantolaitosta, jossa voitaisiin valmistaa kaikki turbiinin osat. ITP arvioi alihankintaprosentin säilyvän 15 prosentissa. SYTEMEL:n edustamien valmistajien sijainnin maantieteellinen läheisyys on näin ollen etu verrattuna muihin mahdollisiin toimittajiin, jotka sijaitsevat Yhdistyneessä kuningaskunnassa, Saksassa tai Keski- ja Etelä-Espanjassa. Voidaan siis vahvistaa, että alajärjestelmien toimittajat synnyttävät enemmän työtä kuin anastavat sitä itselleen. Asia voidaan todistaa seuraavilla seikoilla: ITP ei ole saanut yhtään alihankintatilausta kyseisen alueen yrityksiltä, mutta se on tehnyt sitä vastoin yhä enemmän valmistustilauksia Etelä-Ranskassa. ITP tilasi esimerkiksi yhden ainoan vuoden aikana turbiinin levyjä eräältä ranskalaiselta yritykseltä 17,2 miljoonan euron arvosta, vaikka odotetun avustuksen määrä on 7 miljoonaa euroa. Lisäksi eräs japanilainen yritys tapasi toimittaa tällaisia osia.

(63) Päinvastoin kuin SYTEMEL Espanjan viranomaiset olivat sitä mieltä, että maantieteellinen läheisyys on etu ja että tutkijoiden ja yhteistyökumppanien liikkuvuutta on edistettävä, kuten Euroopan unionikin teki tutkimuksen kuudennessa puiteohjelmassa Euroopan elinkeinoelämän kehittämiseksi. ITP ja Baskimaan hallitus tekevät yhteistyötä Interreg-aloitteessa tarkoituksenaan kehittää teknologisia suhteita ja kauppasuhteita Baskimaan ja Aquitainen alueen välillä.

**Pratt & Whitneyn esittämiä huomautuksia koskevat huomautukset**

(64) Tuen intensiteettiä koskevista väitteistä eli yhteydestä Rolls-Roycelle TRENT 500 -hanketta varten myönnettyyn tukeen Espanjan viranomaiset totesivat olevansa sitä mieltä, että väitteet perustuivat virheelliseen olettamaan, jonka mukaan Rolls-Royce olisi ITP:n ainoa yksityinen osakas ja muut osakkeet kuuluisivat valtiolle tai alueellisille yhteisöille. ITP on kuitenkin suurimmalta osalta yksityisessä omistuksessa, ja yrityksen ainoa julkinen omistaja on SEPI, jolla on 26,65 prosenttia pääomasta. Loppu jakautuu yksityisen SENER-yrityksen (26,65 prosenttia) ja yksityisen Rolls-Roycen (46,7 prosenttia) kesken. Koska ITP on yksityinen yritys, sen saama julkinen tuki Espanjassa on näin ollen erillinen Yhdistyneessä kuningaskunnassa sijaitsevalle yritykselle Yhdistyneen kuningaskunnan myöntämästä tuesta. ITP:lle myönnetty tuki tutkimus- ja kehitystoimintaa varten vastaa tosiasiassa todellisia pääomaan, tekniseen suunnitteluun ja tuotannon kehittämiseen kohdistettuja investoin-

teja, joita varten ei ole saatu mitään muuta valtiontukea. Toisaalta riskin jakavana yhteistyökumppanina ITP:n markkinoille pääsyn edellytykset vastasivat markkinoiden edellytyksiä, eikä Rolls-Royce tarjonnut minkäänlaisia etuja tai suosituimmuuskohtelua. Työ ei ole millään muotoa päällekkäistä, kuten ei ole Yhdistyneen kuningaskunnan myöntämä tukikaan. Pratt & Whitney katsoivat TRENT 500 -moottorin olevan muunnelma toisesta moottorista, mihin Espanjan viranomaiset totesivat, että uuden moottorin kehittäminen perustuu aiempiin moottoreihin liittyvään ylimääräiseen tietoon ja osaamiseen. Periaate pätee kaikkiin valmistajiin, ja sen ansiosta kaikki voivat vähentää kehittämiskustannuksia tuntuvasti. Tukea on joka tapauksessa tarpeen arvioida todellisiin kehittämiskustannuksiin verrattuna eikä verrattuna kustannuksiin, jotka aiheutuisivat moottorin ollessa täysin uusi. Espanjan viranomaiset muistuttivat, että tuki on kannustin, jotta ITP saisi sijan uudella toimialalla, koska ITP:llä ei uutena ole muiden yritysten kokemusta. Turbiinin uutuusasteen osalta Espanjan viranomaiset vahvistivat, että suunnittelu ja käytetty tekniikka ovat täysin uusia verrattuna Rolls-Roycen tai minkä tahansa muun valmistajan muihin pienpaineturbiineihin. Espanjan viranomaiset toistivat, että ITP:lle myönnetty tuki on tarkoitettu kuluihin, jotka ovat todella koituneet yrityksen maksettaviksi, eivätkä nämä kulut ole vähentyneet millään tapaa Yhdistyneen kuningaskunnan myöntämän valtiontuen takia. Lopuksi Espanjan viranomaiset ilmoittivat olevansa sitä mieltä, ettei ole niiden asia ottaa kantaa Rolls-Roycen kirjanpidon periaatteisiin, ja muistuttivat, että Rolls-Royce ja ITP ovat kaksi täysin erillistä yritystä.

(65) Kannustavasta vaikutuksesta Espanjan viranomaiset totesivat, että Pratt & Whitney päätteli teknisen ja kaupallisen riskin puuttuvan sillä perusteella, että TRENT 500 -moottori sertifioitiin joulukuussa 2000, jolloin T&K-toiminta olisi päättynyt Pratt & Whitneyn mukaan ennen kuin moottorin sertifioinnista oli tehty ensimmäistä ilmoitusta. Espanjan viranomaiset ovat kuitenkin sitä mieltä, että monet näistä toimista ovat päällekkäisiä, etenkin kun otetaan huomioon eri tasot, eli moottori, järjestelmä ja alajärjestelmä. Viranomaiset katsovat lisäksi, että tapana on tehdä keinotekoisesti useita ilmoituksia asiakkaan ohjelman suojelemiseksi ja hankkeen kaupallisen mielikuvan säilyttämiseksi. Espanjan viranomaiset totesivat, ettei joulukuussa 2000 sertifioitu turbiinimalli täyttänyt vaadittuja edellytyksiä ja että moottori sertifioitiin todellisuudessa pienpaineturbiinin perusmallin kanssa, jottei kyseisellä moottorilla varustettavan lentokoneen kehittämisohjelma keskeytyisi. Tämän mallin ja sitä seuraavan välillä on kehitetty ja testattu tekniikan kehittyessä julkistamatta jääneitä muunnelmia. Muunnelmat ovat syntyneet osaksi samanaikaisten T&K-suunnitelmien tuloksena ja osoittavat, miten suuri tekninen riski ohjelmaan sisältyy ja miten paljon se voi vaikuttaa taloudellisesti ITP:n tapaiseen pienyritykseen. Espanjan viranomaiset toivat esiin, että alkuperäisen suunnitelman viivästyminen johtui toisen kokoonpanon suunnittelusta, minkä vuoksi kilpailua edeltävää kehittämistoimintaa oli viivästytettävä, ja vaikka komissiolle tehtiin ilmoitus vasta hankkeen edettyä pitkälle, ei ole syytä olettaa, ettei tukea tarvittaisi. Espanjan viranomaiset katsoivat lopuksi, että ostoaikeita koskevat pyynnöt tai ilmoitukset eivät poista teknisten vaatimusten läpäisemättä jäämisen vaaraa, sillä pyynnöt eivät takaa rahoitusta etukäteen, vaan tällöin vaatimusten läpäisemättä jäämisestä aiheutuisi huomattavia sanktioita.

(66) Kilpailua edeltävän kehittämistoiminnan osalta Espanjan viranomaiset olivat sitä mieltä, ettei Pratt & Whitneyn esittämä moottorien suunnitteluhankkeiden malli ollut välttämättä ainoa mahdollinen, vaan muiden moottorien alkuperäiset valmistajat voivat aivan hyvin noudattaa muita malleja, jotka poikkeavat kyseisestä mallista. Espanjan viranomaisten mukaan on joka tapauksessa mahdollista löytää muutamia selkeitä eroja Pratt & Whitneyn kaltaisen moottorin alkuperäisen valmistajan käyttämien menetelmien ja ITP:n kaltaisen yrityksen käyttämien menetelmien välillä. Kilpailua edeltävien kehittämistoimien osuus on paljon suurempi alajärjestelmien toimittajilla kuin moottorin alkuperäisellä valmistajalla, sillä alajärjestelmien toimittajan toiminta on teknistä eikä siihen liity moottorien markkinoille saattamista, sertifiointia tai myyntiä. Toisaalta markkinoilla pitkään toimineilla yrityksillä, kuten Pratt & Whitneyllä, on aivan eri tavalla käytössään olemassa olevaa aiempaa tekniikkaa (edeltäjiä) kuin ITP:n kaltaisella keskisuurella yrityksellä, joka on ollut markkinoilla vain kaksi vuotta. Moottorin alkuperäinen valmistaja voi esimerkiksi pitää pienpaineturbiinia suurpaineturbiinin sivutuotteena, kun taas pienpaineturbiinien toimittajalla, ITP:llä, ei ole käytössään suurpaineturbiineihin tai muihin aiempiin turbiineihin liittyvää tekniikkaa, joten sen kehitystoimintaan kuuluu suhteellisesti enemmän teknistä kehittämistä kuin moottorin alkuperäisellä valmistajalla. Espanjan viranomaiset katsoivat vielä, että komission epäilemä toiminta on ITP:lle taatusti kilpailua edeltävää kehittämistoimintaa, sillä se kehittää tiettyjä menetelmiä ja prosesseja ensimmäistä kertaa.

(67) Kustannusten hyväksyttävyydestä Espanjan viranomaiset totesivat lopuksi, että komissiolla oli asiasta ja etenkin kunkin toimen konkreettisesta sisällöstä kaikki tarvittavat tiedot ratkaisun tekemiseen. Pratt & Whitneyllä ei ollut kyseisiä tietoja hallussaan, kun se esitti huomautuksensa sertifioinnista ja sertifioinnin jälkeen toteutettavista toimenpiteistä, joten sen huomautukset ovat perusteettomia.

8. **ARVIOINTI**

(68) Espanjan viranomaisten toimet antavat etua tuensaajayritykselle, sillä yritys vapautuu osittain investoinneista ja tutkimustoiminnasta aiheutuvista kustannuksista, joista sen olisi periaatteessa huolehdittava. Etu on myös valikoivaa suhteessa muihin yrityksiin, jotka haluaisivat toteuttaa vastaavanlaisia investointeja tai tutkimushankkeita. Etu voi lisäksi vaikuttaa yhteisön sisäiseen kauppaan jo yksin siitä syystä, että kyseessä olevien hankkeiden tarkoituksena on kehittää ja valmistaa Rolls-Roycelle toimitettavia tuotteita, jotka siis viedään Yhdistyneeseen kuningaskuntaan, koska ITP on toisaalta useiden eurooppalaisten yritysten alihankkija. Avustukset ja nollakorkoiset lainat myöntää suoraan Baskimaan hallitus, ja näin ollen on katsottava, että edut myönnetään valtion varoista. Kyseiset toimet ovat siksi perustamissopimuksen 87 artiklan 1 kohdassa tarkoitettua valtiontukea.

(69) Kuten tämän päätöksen 26 kappaleessa todettiin, komissio esitti epäilyjä hankkeesta. Seuraavassa käsitellään tästä johtuvia ongelmia ja tarkastellaan erikseen tutkimus- ja kehitystukihanketta sekä investointitukihanketta.

A **Tutkimus- ja kehitystuki**

*Tutkimus- ja kehitystoimien kilpailua edeltävän kehittämistoiminnan luonne*

(70) Komissio huomauttaa alustavasti, että yhteisön tutkimus- ja kehitystyöhön myönnettävää valtiontukea koskevien sääntöjen mukainen arviointi perustuu konkreettisista investoinneista aiheutuviin tukikelpoisiin kustannuksiin. Vaikka samaan hankkeeseen liittyisi muita investointeja, joita varten olisi myönnetty valtiontukea, tarkastelun kohteena olevaa hanketta ei tällä perusteella voisi todeta perustamissopimuksen vastaiseksi. Tämä pätee vielä suuremmalla syyllä muiden hankkeiden investointeihin. Komission on siis jätettävä huomiotta Pratt & Whitneyn esittämät väitteet Rolls-Royce-yhtiön saamista tuista, jotka oli myönnetty kyseisen yhtiön omiin investointeihin TRENT 500 -hankkeen sekä TRENT 600- ja TRENT 900 -hankkeiden yhteydessä.

(71) Rolls-Royce-yhtiölle TRENT 600- ja TRENT 900 -moottorien kehittämistä varten myönnetystä valtiontuesta tekemässään päätöksessä ([13]) komissio luonnehti lentokoneen moottorin kehittämisen eri vaiheita T&K-puitteiden I liitteessä määritettyjen tutkimusvaiheiden mukaisesti.

(72) Komission mukaan moottorin sertifiointia edeltävä toiminta on T&K-puitteiden mukaista T&K-työtä, joka on vähintään yhtä etäällä markkinoista kuin kilpailua edeltävä kehittämistoiminta.

(73) Komissio katsoi samassa päätöksessä sitä vastoin, että moottorin sertifiointi ja sitä suuremmalla syyllä sertifioinnin jälkeiset toimet ovat liian lähellä markkinoita ollakseen T&K-puitteiden mukaista T&K-työtä.

(74) Komissio katsoo, että tämän päätöksen kohteena olevassa hankkeessa on valittava sama katsantokanta kuin edellä mainitun Yhdistyneen kuningaskunnan hankkeesta tehdyssä analyysissä. Pratt & Whitneyn ehdottamaa katsantokantaa ei voi pitää osuvana. Itse asiassa kyseisessä katsantokannassa ”tutkimus ja kehitys” rajattaisiin koskemaan ainoastaan varhaisen alkuvaiheen töitä, jotka tehdään jo ennen ensimmäistä prototyyppiä, vaikkei prototyyppiä voisi hyödyntää kaupallisessa mielessä. Katsantokanta olisi selvästi T&K-puitteiden ajatusmallin vastainen, sillä puitteiden mukaan prototyyppien valmistus sisältyy nimenomaan tutkimus- ja kehitystyöhön.

(75) Tässä tapauksessa on pidettävä lisäksi mielessä, että ITP:n tarkoituksena on kehittää moottorin osia, ei koko moottoria. Vaille huomiota on jäänyt sertifiointi, joka on otettava huomioon, jotta voitaisiin erottaa toisistaan T&K-puitteiden mukaista T&K-työtä vastaavat ITP:n toimet ja muut toimet; huomioon on otettava toimet, joiden tarkoituksena on saada sertifioitua tarkastelun kohteena olevassa hankkeessa kehitetyillä ITP:n turbiineilla varustettu moottori, mutta muilla turbiineilla varustetun moottorin mahdolliset aiemmat sertifioinnit eivät vaikuta asiaan. Eron tekeminen on erityisen tärkeää TRENT 500 -moottorin kohdalla, sillä Rolls-Royce sertifioi moottorin ensimmäisen kerran lentokoneen rakentajan asettaman aikataulun vuoksi jo joulukuussa 2000, mutta tuolloin moottorissa oli eri turbiini, jolla ei ole samoja ominaisuuksia ITP:n hankkeessa kehitetyn turbiinin kanssa. Ensimmäisellä sertifioinnilla ei ole yhteyttä tarkastelun kohteena olevaan hankkeeseen, joten sen perusteella ei voida tehdä sellaista päätelmää — jonka Pratt & Whitney esitti — ettei yksikään hankkeessa joulukuun 2000 jälkeen toteutetuista toimista ole T&K-puitteissa tarkoitettua T&K-työtä.

([13]) Komission päätös, tehty 30 päivänä lokakuuta 2001, valtiontuesta N:o 120/01 (EYVL C 67, 16.3.2002, s. 33).

(76) Edellä todetun perusteella komissio katsoo, ettei suurpaineturbiinin sertifiointiin ja sertifioinnin jälkeen toteutettaviin toimenpiteisiin liittyviä kustannuksia voida pitää T&K-puitteissa tarkoitettuna T&K-työnä. Kustannusten kokonaismäärä, eli 682 560 989 pesetaa (4 102 274 euroa), on siis vähennettävä Espanjan viranomaisten ilmoittamista yhteenlasketuista tukikelpoisista kustannuksista.

(77) Suurpaineturbiiniin liittyvästä moottorin testauksesta aiheutuneista kustannuksista komissio panee merkille Espanjan viranomaisten ilmoittavan, että vain osa testeistä — ”puhaltimen lapa irti” -testit ja tyyppitestit — olivat osa sertifiointiprosessia. Aiemmin esitetyistä syistä kyseiset sertifiointitestit eivät ole T&K-puitteissa tarkoitettua T&K-työtä. Komissio on sitä vastoin sitä mieltä, että muiden testien on katsottava edeltävän uudella ITP:n turbiinilla varustetun moottorin sertifiointia, vaikka testit olisi toteutettu sen jälkeen, kun moottori oli hyväksytty joulukuussa 2000 toisella, heikompitehoisella turbiinilla varustettuna. Kyseiset toimet kuuluvat näin ollen kilpailua edeltävään kehittämisvaiheeseen.

(78) Espanjan viranomaiset ilmoittivat, että edellä mainittujen sertifiointitestien osuus oli 15,6 prosenttia suurpaineturbiiniin liittyvästä moottorin testauksesta aiheutuneista kaikista kustannuksista. Komissio katsoo näin ollen, että kyseiset 15,6 prosenttia kustannuksista olisi vähennettävä yhteenlasketuista tukikelpoisista kustannuksista. Espanjan viranomaisten ilmoittamista yhteenlasketuista tukikelpoisista kustannuksista on siis vähennettävä 29 577 643 pesetaa (177 765 euroa).

(79) Pienpaineturbiinia koskevassa hankkeessa komissio oli esittänyt epäilyjä valmistustuesta, työkalujen valmistamisesta ja integroidusta logistisesta tuesta aiheutuvien kustannusten merkitsemisestä tukikelpoisiin kustannuksiin. Komissio katsoi, että näiden toimien tarkoituksena oli moottorin lopullisen kaupattavan version valmistaminen tai huolto.

(80) Valmistustuesta Espanjan viranomaiset totesivat, että suunnittelu ja valmistus olivat erittäin innovatiivisia toimia ja että valmistustukeen sisältyy tärkeitä teknisiä keskusteluja, joissa käsitellään valmistusprosessin laadun ja kapasiteetin edellytyksiä. Komissio ei epäile näitä seikkoja mutta on sitä mieltä, ettei se voi lakata epäilemästä, onko kyseinen toiminta luonteeltaan todella T&K-työtä.

(81) Ensinnäkään toiminnasta ei voida päätellä, vaikka se olisikin hyvin innovatiivista, että kyseessä olisi T&K-puitteiden mukainen T&K-työ. T&K-puitteiden 2.3 kohdassa todetaan toisaalta hyvin selvästi, että tiettyjä toimintoja voidaan pitää uutta luovina, vaikka ne eivät kuulukaan puitteiden soveltamisalaan.

(82) Toiseksi vaikka toimintaan kuuluu paljon teknistä tutkimusta, tämä ei muuta mitenkään sitä, että tehtävänä on moottorin kaupattavan version tuotanto, mikä käy ilmi nimenomaan prosessin laatunäkökohtien huomioon ottamisesta. Kilpailua edeltävä kehittämistoiminta on määritelty T&K-puitteiden liitteen I kolmannessa luetelmakohdassa, ja siinä suljetaan nimenomaisesti määritelmän ulkopuolelle toiminnot, joiden tuloksia ei voida muuntaa teollisiksi sovellutuksiksi tai kaupalliseen tarkoitukseen taikka käyttää teollisina sovellutuksina tai kaupallisessa tarkoituksessa.

(83) Komissio katsoo siis, ettei pienpaineturbiiniin liittyvä valmistustuki ole T&K-puitteissa tarkoitettua tutkimus- ja kehitystyötä ja ettei tähän liittyviä kustannuksia voida ottaa huomioon tukikelpoisissa kustannuksissa T&K-puitteiden mukaisesti. Espanjan viranomaisten ilmoittamista yhteenlasketuista tukikelpoisista kustannuksista on vähennettävä näin ollen 58 795 002 pesetaa (353 365 euroa).

(84) Työkalujen valmistamisen osalta komissio panee merkille Espanjan viranomaisten ilmoittaneen, että vastoin tällaisten hankkeiden tavanomaista käytäntöä kehitystyöhön tarkoitettuja työkaluja ei voisi käyttää uudelleen lopullisen tuotteen teollisessa valmistuksessa. Työkaluja ei voida myöskään muuttaa tätä tarkoitusta varten siksi, että lopullisessa valmistuksessa painotetaan ”alhaisia kustannuksia”, jolloin tutkimus- ja kehitystyössä käytettyjen työkalujen tyyppisiä työkaluja ei kannata käyttää.

(85) Komissio toteaa näin ollen, että työkalujen valmistamista pienpaineturbiinia varten voidaan pitää T&K-puitteissa tarkoitettuna kilpailua edeltävänä kehittämistoimintana ja että niistä aiheutuvat kustannukset voidaan merkitä tältä kannalta hankkeen tukikelpoisiin kustannuksiin.

(86) Integroidun logistisen tuen osalta Espanjan viranomaiset ilmoittivat, että teknisten käsikirjojen laatiminen oli yritykselle uutta toimintaa ja vaati yritykseltä näin ollen huomattavan innovatiivista työtä sekä menetelmien ja työkalujen kehittämistä. Muut integroituun logistiseen tukeen sisältyvät toiminnot liittyvät moottorin luotettavuuteen ja huoltoon ja kuuluvat puolestaan moottorin suunnittelun kanssa samanaikaiseen suunnittelu- ja kehittämistyöhön.

(87) Komissio katsoo, että vaikka yritys laatisi ensimmäistä kertaa tämäntyyppisiä teknisiä käsikirjoja ja vaikka sen olisi kehitettävä tätä varten joukko välineitä, ei voida päätellä, että käsikirjojen laatiminen olisi T&K-puitteissa tarkoitettua T&K-työtä. Erityisen selvää on, että tekniset käsikirjat on tarkoitettu ainoastaan moottorin lopullisen version kuvaamiseen. Olivatpa käsikirjat miten viimeisteltyjä ja innovatiivisia tahansa, niitä käytetään suoraan kaupallisessa tarkoituksessa, sillä niitä käyttävät moottorien ostajat.

(88) Moottorin luotettavuuteen ja huoltoon liittyvän toiminnan osalta komissio katsoo, että vaikka kyseinen toiminta saatettaisiin päätökseen osittain samanaikaisesti moottorin kehittämisen kanssa ja vaikka kehittämisen tuloksia käytettäisiin hakutietoina, voidaan todeta ainoastaan, että ne vaikuttavat erityisesti juuri kyseiseen moottoriin, eikä niiden voida katsoa kuuluvan tutkimustoimintaan. Joka tapauksessa komissio katsoo, että myös tässä on kysymys toiminnasta, jossa tähdätään täysin tuotteen lopullisen kaupattavan muodon määrittämiseen siltä osin, kun kyse on huollosta, ja suurelta osin, kun on kyse luotettavuudesta.

(89) Koska integroidulla logistisella tuella tähdätään kokonaisuutena huomattavan suurelta osin lopulliseen kaupattavaan tuotteeseen, komissio arvioi, ettei toiminnasta aiheutuvia kustannuksia voi pitää T&K-puitteiden mukaisesti tukikelpoisena toimintana. Kustannusten kokonaismäärä eli 60 285 198 pesetaa (362 321 euroa) on siis vähennettävä Espanjan viranomaisten ilmoittamasta tukikelpoisten kustannusten yhteenlasketusta määrästä.

(90) Edellä esitetyn perusteella tukikelpoisten kustannusten yhteenlaskettua määrää on vähennettävä 9 590 857 185 pesetaan eli 57 642 213 euroon.

*Ylimääräisten yleiskustannusten ja muiden käyttökustannusten luokkaan kuuluvien tukikelpoisten kustannusten hyväksyttävyys*

(91) Komissio huomauttaa, ettei ilmoituksessa eriteltyjä ”ohjelman kehittämiskustannuksia” saisi merkitä T&K-puitteiden liitteen II neljännen ja viidennen luetelmakohdan perusteella ylimääräisiin yleiskustannuksiin ja muihin käyttökustannuksiin.

(92) Kustannukset aiheutuvat todellisuudessa siitä, että alihankkija ITP osallistuu valmistamiensa osien asentamiseen moottoreihin. Alihankkijan osallistuminen tutkimus- ja kehitysvaiheessa kustannuksiin, jotka aiheutuvat sen valmistamien osien asentamisesta kokonaisjärjestelmään, on yleinen käytäntö. Tämä tapahtuu usein riskinjakoa koskevana yhteistyökumppanuutena (risk partnership), jossa alihankkijan on maksettava osallistumisoikeudesta ohjelmaan ja vastattava lisäksi osittain moottorin kehittämistyöstä ja teollisesta valmistamisesta (tavallisesti alajärjestelmästä sekä alajärjestelmän asentamisesta varsinaiseen järjestelmään).

(93) Tällaisessa tapauksessa osallistumisesta aiheutuu kustannuksia — kuten kustannukset, jotka aiheutuvat ITP:n osittaisesta osallistumisesta sen alajärjestelmien asentamiseen varsinaisiin moottoreihin — joita komissio pitää T&K-puitteiden liitteen II nojalla tukikelpoisina, jos ne liittyvät tuensaajayrityksen yksinään toteuttamiin suoriin toimiin tai jos alihankkija toteuttaa kyseiset toimet.

(94) Komissio katsoo, että vaikka ilmailualalla on käytössä erityisiä yritysten välisiä yhteistyömenetelmiä (kuten riskinjakoa koskeva yhteistyökumppanuus), tämä ei vaikuta T&K-puitteiden liitteen II mukaisen tukikelpoisen kustannuksen luonteeseen.

(95) Komissio katsoo näin ollen, että ylimääräisten yleiskustannusten ja muiden käyttökustannusten luokkaan kuuluvien tukikelpoisten kustannusten hyväksyttävyyttä koskevat epäilyt saatiin selvitettyä.

*Tutkimus- ja kehitystoimintaan liittyvän tuen kannustava vaikutus*

(96) Komissio katsoo ensinnäkin, että hankkeeseen liittyvä tekninen riski on suhteellisen rajallinen, ainakin kun otetaan huomioon keskimäärin korkea teknisen riskin taso ilmailualalla. Espanjan viranomaisten toimittamien tietojen tutkimisen perusteella käy erityisesti ilmi, että ITP:n insinööreillä oli mahdollisuus hyötyä merkittävästä teknisestä avusta, jota tarjosi Euroopassa alan johtava, huipputeknologiaa sisältävien moottoreiden kehittämishankkeista vastaava Yhdistyneen kuningaskunnan Rolls-Royce-yhtiö.

(97) Komissio panee kuitenkin merkille Espanjan viranomaisten toimittamien tietojen osoittavan, että yrityksen T&K-toiminnalle myönnetyllä tuella on merkittävä määrällinen vaikutus. Etenkin vuosina 1998—2000, toisin sanoen tilanteesta ennen hankkeen aloittamista hankkeen toteuttamisen kannalta ratkaisevaan tilanteeseen, yrityksen liikevaihdosta T&K-toimintaan varattujen varojen kokonaismäärä kasvoi 152 miljoonasta eurosta 222 miljoonaan euroon. Suhteutettuna määrä kasvoi tuona aikana 19 prosentista 34 prosenttiin yhtiön kokonaisliikevaihdosta. Yritys palkkasi vuosina 1998—2001 lisäksi noin 50 teknikkoa ja insinööriä.

(98) Komissio huomauttaa tässä yhteydessä, ettei Pratt & Whitneyn samasta asiasta toimittamia tietoja voida ottaa

tässä tutkimuksessa huomioon, sillä kyseiset tiedot koskevat Rolls-Royce-yhtiötä, eivät tuensaajayhtiötä.

(99) Pratt & Whitneyn toimittamia TRENT 500 -moottorin myyntiä ja ennakkomyyntiä koskevia tietoja ei voida myöskään ottaa huomioon kannustavaa vaikutusta arvioitaessa. Kyseisissä tiedoissa ei itse asiassa eritellä moottoreita, joissa on käytetty eri tyyppisiä pienen työntövoiman turbiineja, eikä niissä näin ollen tarkenneta, onko joissakin myydyissä moottoreissa käytetty tämän päätöksen kohteena olevassa hankkeessa kehitettyä ITP:n uutta suuren työntövoiman turbiinia.

(100) Komissio huomauttaa lisäksi, että kuten edellä mainittiin, tuen ansiosta tuensaajayritys ja Yhdistyneen kuningaskunnan Rolls-Royce-yhtiö pystyivät tekemään merkittävää rajat ylittävää yhteistyötä kehitettäessä erityisesti Rolls-Roycen TRENT 500 -moottoria, mihin ITP osallistui riskin jakavana yhteistyökumppanina (risk partner).

(101) Lopuksi komissio huomauttaa, että yhtiö oli esittänyt tukihakemuksen paikallisviranomaisille ennen ohjelman käynnistämistä.

(102) Edellä todetun perusteella komissio arvioi, että tässä tapauksessa voidaan katsoa erityisesti alan takia, että tuella on kannustava vaikutus T&K-puitteiden 6 kohdassa säädetyn mukaisesti.

*Päätelmät tutkimus- ja kehitystoimintaan liittyvästä tuesta*

(103) Edellä esitetyn perusteella komissio katsoo, että osa Espanjan viranomaisten ilmoittamista toimista voi olla tukikelpoista T&K-puitteissa asetettujen edellytysten mukaisesti. Kyseessä ovat 9 590 857 185 pesetan eli 57 642 213 euron suuruiset tukikelpoiset kustannukset, jotka ovat aiheutuneet T&K-puitteiden liitteessä I tarkoitetusta kilpailua edeltävästä toiminnasta.

(104) Sovellettaessa T&K-puitteiden 5.5 kohtaa tuen sallittu enimmäisintensiteetti on 25 prosenttia, johon voidaan lisätä 5 prosenttiyksikön korotus sovellettaessa T&K-puitteiden 5.10.2 kohdan toista kappaletta, koska Zamudion tuotantolaitos sijaitsee perustamissopimuksen 87 artiklan 3 kohdan c alakohdan nojalla aluetukeen oikeutetulla alueella.

(105) Komissio katsoo näin ollen, että tätä vastaava tuen osa voidaan hyväksyä T&K-puitteiden perusteella edellyttäen, ettei tuen bruttoavustusekvivalentti ylitä 30:tä prosenttia 57 642 213 eurosta eli 17 292 664:ää euroa. Espanjan viranomaiset ilmoittivat olevansa asiasta yhtä mieltä.

(106) Komissio huomauttaa tältä osin, että tuen bruttoavustusekvivalentti on laskettava käyttämällä sen julkaisemia viite- ja diskonttokorkoja lisättynä 400 peruspisteellä, kun valtion myöntämällä lainalla ei ole mitään takausta ([14]). Espanjan viranomaiset voivat noudattaa tuen bruttoavustusekvivalentin laskemisessa alueellisia valtiontukia koskevien suuntaviivojen liitettä I ([15]).

(107) SYTEMEL esitti väitteen, jonka mukaan Baskimaan hallituksen mahdollisen tuen aiheuttama kilpailun vääristyminen vahvistaisi entisestään sijaintien maantieteellisen läheisyyden kielteistä vaikutusta tutkijoiden ja yhteistyökumppanien liikkuvuuteen, mihin komissio toteaa olevansa sitä mieltä, että tutkijoiden liikkuvuuden lisääntyminen on päinvastoin myönteistä ja että yhteisössä on edistettävä sitä.

B **Investointituki**

*Hankkeen perustelu aluekehityksen näkökulmasta*

(108) Kuten virallisen tutkintamenettelyn käynnistämisestä tehdyssä päätöksessä todettiin, komissio pani merkille, ettei investointitukihanke sisälly komission hyväksymiin tukijärjestelmiin, joten se on katsottava tilapäistueksi. Espanjan viranomaiset eivät vastustaneet tätä näkemystä. Komission on näin ollen varmistettava alueellisia valtiontukia koskevien suuntaviivojen 2 kohdan toisen kappaleen mukaisesti, että alueelle koituvat edut tasoittavat tilapäistuen mahdollisesti aiheuttaman kilpailun vääristymän. Komissio muistutti lisäksi, että Baskimaa on kokonaisuudessaan oikeutettu saamaan aluetukea perustamissopimuksen 87 artiklan 3 kohdan c alakohdan nojalla ja että sille myönnettävän aluetuen enimmäismäärä on Espanjan aluetukikartan mukaisesti 20 prosenttia NAE.

(109) Komissio pani tältä osin merkille, että vaikka kyseinen tuki myönnetään komission aiemmin hyväksymien tukijärjestelmien ulkopuolella, tuki kuuluu talouden edistämisestä vuosina 2000—2004 tehdyn hallintoelinten väli-

([14]) Ks. tässä yhteydessä komission tiedonanto viite- ja diskonttokorkojen vahvistamismenetelmästä ja erityisesti sen kuudennen kappaleen ensimmäinen luetelmakohta (EYVL C 273, 9.9.1997, s. 3).

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

sen suunnitelman (Plan Interinstitucional de Promoción Económica 2000—2004) sekä suunnitelman täytäntöönpanosta Baskimaan hallituksen sekä Biskajan, Guipúzcoan ja Álavan maakuntaneuvostojen kesken tehdyn hallintoelinten välisen sopimuksen soveltamisalaan; kuten Espanjan viranomaiset selvittivät, kyseisestä suunnitelmasta ja sopimuksesta muodostuu kaikille Baskimaan hallintoelimille toimintakehys talouden edistämiseksi. Suunnitelmaan sisältyy ohjelma, jonka perusteella tarkasteltavana oleva hanke valittiin. Komissio varmisti, että ohjelman mukaisesti myönnettävistä tuista järjestetään vuosittain kilpailut ja että tuet myönnetään etukäteisen kutsun ja objektiivisiin kriteereihin perustuvan valinnan perusteella. Investointituki on katsottava näin ollen yritykselle myönnetyksi erilliseksi tueksi, joka on kuitenkin myönnetty alueellista kehittämistä koskevan lainsäädännön mukaisesti.

(110) Komissio katsoo toisaalta, että investointituki voi todella edistää alueen taloudellista kehittymistä. Komissio pani merkille, että Espanjan viranomaisten toimittamien tietojen mukaan hankkeesta syntyy huomattavan paljon bruttolisäarvoa ja uusia työpaikkoja. Tältä osin on tuotava erityisesti esiin, että hankkeen alihankintaprosentti on alueella suhteellisen korkea (30 prosenttia vuonna 2002).

(111) Komissio katsoo samoin, että tuen voidaan katsoa olevan oikeasuhtaista, kun otetaan huomioon, että tuen intensiteetti on paljon alueelliseen valtiontukeen sovellettavaa enimmäisintensiteettiä matalampi. Komissio muistuttaa myös, että tuensaajan vastuulla on yli 25 prosenttia hankkeen kustannuksista, että tukihakemus jätettiin ennen hankkeen toteuttamisen aloittamista ja että tuen ehtona on investointien jatkuminen vähintään viiden vuoden ajan. Näin ollen edellä mainittujen alueellisia valtiontukia koskevien suuntaviivojen 4.2 kohdan ensimmäisessä ja toisessa kappaleessa sekä 4.10 kohdassa asetetut edellytykset täyttyvät. Tuen edellytyksenä on myös, että ITP:n toiminta johtaa työpaikkojen nettolisäykseen ([16]).

(112) Komissio tuo lopuksi esiin SYTEMEL:n tämän menettelyn yhteydessä esittämistä huomautuksista, että alueellisten valtiontukien tarkoituksena on nimenomaan tasoittaa epäkohtia ja jälkeenjääneisyyttä, joista alueet kärsivät, ja että komissio on ottanut jo etukäteen huomioon epäkohtien laajuuden kansallisia aluetukikarttoja laatiessaan. Tässä tukihankkeessa on otettava huomioon, että yhtäältä tuen intensiteetti on erittäin paljon alhaisempi, kuin Espanjan aluetukikartan mukaan olisi sallittua, ja että toisaalta SYTEMEL:n esiin tuomat pelot hankkeen vaikutuksista Ranskassa sijaitsevien yritysten toimintaan eivät ole perusteltuja, sillä kuten Espanjan viranomaiset ilmoittivat, ITP on lisännyt tilauksiaan ranskalaisilta yrityksiltä. Komissio katsoo näin ollen, ettei ITP:n hyväksi myönnetty investointituki muuta kaupankäynnin edellytyksiä yhteisen edun vastaisella tavalla.

(113) Komissio toteaa näin ollen tämän näkökohdan osalta, että virallisen tutkintamenettelyn käynnistämisestä tehdyssä päätöksessä esitetyt epäilyt, jotka koskivat hankkeen perustelua aluekehityksen näkökulmasta, on saatu selvitettyä.

*Perusteet merkitä kohta ”työkalut” investointihankkeen tukikelpoisiin kustannuksiin*

(114) Komissio katsoo Espanjan viranomaisten esittämien selvitysten perusteella, että hankkeessa esitetyssä kohdassa ”työkalut” tarkoitetaan tuotantoprosessin lisävarusteita, jotka suunniteltiin Zamudion tuotantolaitokseen asennettavia koneita varten. Espanjan viranomaiset tarkensivat lisäksi, että kyseiset varusteet ovat yrityksen käyttöomaisuutta ja ne on merkitty tällä nimellä yrityksen taseeseen. Näiden varusteiden voidaan katsoa vastaavan edellä mainittujen alueellisia valtiontukia koskevien suuntaviivojen 4.5 kohdassa tarkoitettuja ”laitteita”.

(115) Komissio toteaa näin ollen tästä asiasta, että virallisen tutkintamenettelyn käynnistämisestä tehdyssä päätöksessä esitetyt epäilyt, jotka koskivat hankkeen tukikelpoisten kustannusten kohtaa ”työkalut”, on saatu selvitettyä.

*Päätelmät investointitukihankkeesta*

(116) Edellä esitetyn perusteella komissio katsoo, että investointitukihanke on alueellisia valtiontukia koskevien suuntaviivojen mukainen.

## C **Menettelyn laajentamisen yhteydessä esitetty kysymys**

(117) Komissio pani merkille, että Espanjan viranomaiset ovat toimittaneet todisteet menettelyn laajentamisen yhteydessä kyseenalaiseksi asetetun, sääntöjenvastaisen ja yhteismarkkinoille soveltumattoman tuen perimisestä takaisin kokonaisuudessaan sen jälkeen, kun päätös laajentamisesta oli tehty.

([16]) ITP ennakoi luovansa 272 uutta työpaikkaa vuosina 2000—2003. Ks. 20 päivänä kesäkuuta 2001 tehty päätös.

(118) Takaisin perittyyn määrään sisältyivät korot, jotka laskettiin koronkorkona komission esittämän korkotason perusteella sääntöjenvastaisesti myönnetyn tuen takaisinperinnässä sovellettavasta korkotasosta annetun komission tiedonannon mukaisesti ([17]).

(119) Komissio katsoo näin ollen, ettei menettelyn laajentamisella ollut enää merkitystä.

## 9. **PÄÄTELMÄT**

(120) Edellä esitetyn perusteella komissio toteaa, että Baskimaan hallituksen esittämä investointituki voidaan myöntää ehdoitta. Baskimaan hallinnon esittämä tutkimus- ja kehitystuki voidaan myöntää, jos ja kun määrätyt edellytykset täyttyvät,

ON TEHNYT TÄMÄN PÄÄTÖKSEN:

*1 artikla*

Espanjan esittämä Industria de Turbo Propulsores SA -yrityksen (ITP) hyväksi myönnettävä 7 030 000 euron suuruinen valtiontuki soveltuu yhteismarkkinoille EY:n perustamissopimuksen 87 artiklan 3 kohdan c alakohdan määräysten mukaisesti.

Kyseisen tuen myöntämiseen annetaan siis lupa.

*2 artikla*

Espanjan esittämä ITP-yrityksen hyväksi myönnettävä valtiontuki, johon kuuluu 24 040 000 euron suuruinen nollakorkoinen laina, soveltuu yhteismarkkinoille perustamissopimuksen 87 artiklan 3 kohdan c alakohdan määräysten mukaisesti, jos ja kun 3 artiklassa säädetty edellytys täyttyy.

*3 artikla*

Tuen bruttoavustusekvivalentti, joka lasketaan käyttäen komission julkistamaa viite- ja diskonttokorkoa lisättynä 400 peruspisteellä, ei saa olla yli 17 292 664 euroa.

*4 artikla*

Espanjan on ilmoitettava komissiolle kahden kuukauden kuluessa tämän päätöksen tiedoksiantamisesta 3 artiklan noudattamiseksi toteuttamansa toimenpiteet.

*5 artikla*

Tämä päätös on osoitettu Espanjan kuningaskunnalle.

Tehty Brysselissä 21 päivänä lokakuuta 2003.

*Komission puolesta*

Mario MONTI

*Komission jäsen*

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