BESCHIKKING VAN DE COMMISSIE

van 21 oktober 2003

betreffende de onderzoek- en ontwikkelingssteun ten behoeve van de site in Zamudio (Baskenland) die Spanje voornemens is te verlenen aan de onderneming Industria de Turbo Propulsores, SA (ITP)

(Kennisgeving geschied onder nummer C(2003) 3525)

(Slechts de tekst in de Spaanse taal is authentiek)

(Voor de EER relevante tekst)

(2004/170/EG)

DE COMMISSIE VAN DE EUROPESE GEMEENSCHAPPEN,

Gelet op het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap, en met name op artikel 88, lid 2, eerste alinea,

Gelet op Verordening (EG) nr. 659/1999 van de Raad van 22 maart 1999 tot vaststelling van nadere bepalingen voor de toepassing van artikel 93 van het EG-Verdrag [1], en met name op artikel 7,

Na de belanghebbenden overeenkomstig bovengenoemde artikelen te hebben aangemaand hun opmerkingen te maken [2] [3], en rekening houdend met deze opmerkingen,

Overwegende hetgeen volgt:

1. PROCEDURE

(1) Bij brief van 15 december 2000, ingeschreven op 18 december 2000, hebben de Spaanse autoriteiten overeenkomstig artikel 88, lid 3, van het EG-Verdrag het voornemen aangemeld onderzoek- en ontwikkelingssteun te verlenen ten behoeve van de site van Zamudio (Baskenland). Bij brief van 17 april 2001, ingeschreven op 19 april 2001, verstrekten zij aanvullende gegevens.

(2) Bij brief van 20 juni 2001 stelde de Commissie Spanje in kennis van haar besluit de procedure van artikel 88, lid 2, van het Verdrag ten aanzien van deze steun in te leiden.

(3) Het besluit van de Commissie tot inleiding van de procedure werd in het *Publicatieblad van de Europese Gemeenschappen* [4] bekendgemaakt. De Commissie verzocht belanghebbenden hun opmerkingen over de steunmaatregel te maken.

(4) Bij brief van 21 augustus 2001, ingeschreven op 24 augustus 2001, zonden de Spaanse autoriteiten hun opmerkingen aan de Commissie.

(5) Bij brief van 17 oktober 2001, ingeschreven op 18 oktober 2001, heeft het syndicaat van fabrikanten van turbines en zware energie-uitrusting (Sytemel) zijn opmerkingen over de betrokken steun aan de Commissie meegedeeld.

(6) Bij brief van 29 oktober 2001, ingeschreven op 30 oktober 2001, deed het bedrijf „Pratt & Whitney" zijn opmerkingen over de steun aan de Commissie toekomen.

(7) Bij brief van 15 november 2001 zond de Commissie de Spaanse autoriteiten afschriften van de opmerkingen die haar door Sytemel en door Pratt & Whitney waren toegezonden.

(8) Bij brief van 27 november 2001, ingeschreven op 28 november 2001, verzochten de Spaanse autoriteiten de Commissie om een vertaling in het Spaans van deze opmerkingen. De Commissie voldeed bij brief van 21 december 2001 aan dit verzoek.

(9) Bij brief van 28 januari 2002 deden de Spaanse autoriteiten hun commentaar op de door Sytemel en Pratt & Whitney gemaakte opmerkingen aan de Commissie toekomen.

(10) Bij brief van 13 december 2002 verzocht de Commissie de Spaanse autoriteiten om aanvullende gegevens. De Spaanse autoriteiten hebben deze gegevens toegezonden bij brieven van 16 januari 2003, ingeschreven op 20 januari 2003, 27 januari 2003, ingeschreven op 29 januari 2003 en 5 februari 2003, ingeschreven op 6 februari 2003.

(11) Bij brief van 23 april 2003 stelde de Commissie Spanje in kennis van haar besluit de procedure van artikel 88, lid 2, van het Verdrag ten aanzien van de voorgenomen steun in te leiden.

---

[1] PB L 83 van 27.3.1999, blz. 1.
[2] PB C 274 van 29.9.2001, blz. 2.
[3] PB C 147 van 24.6.2003, blz. 6.
[4] Zie voetnoot 2.

(12) Bij brief van 16 juni 2003, ingeschreven op 16 juni 2003, zonden de Spaanse autoriteiten de Commissie hun opmerkingen over de uitbreiding van de procedure.

(13) Het besluit van de Commissie de inleiding van de procedure uit te breiden werd in het *Publicatieblad van de Europese Unie* ([5]) bekendgemaakt. De Commissie verzocht belanghebbenden hun opmerkingen te maken.

(14) Bij brief van 24 juni 2003, bij de Commissie ingeschreven op 26 juni 2003, hebben de Spaanse autoriteiten de opmerkingen van de begunstigde aan de Commissie meegedeeld.

2. **BESCHRIJVING**

(15) Het betreft hier een steunvoornemen van de Baskische regering ten gunste van de onderneming „Industria de Turbo Propulsores, SA" (hierna „ITP").

(16) ITP is een onderneming die gespecialiseerd is in het ontwerp, de ontwikkeling, de productie en het onderhoud van gasturbines. Zij is voor 46,7 % eigendom van Rolls-Royce en voor 53,3 % van het consortium Turbo 2000, dat op zijn beurt voor 50 % in handen is van SENER en SEPI. Het aantal werknemers en de omzet van ITP overschrijden de drempels die in bijlage I bij Verordening (EG) nr. 70/2001 van de Commissie van 12 januari 2001 betreffende de toepassing van de artikelen 87 en 88 van het EG-Verdrag op staatssteun voor kleine en middelgrote ondernemingen ([6]) zijn vastgesteld om een onderneming als kleine of middelgrote onderneming (hierna „KMO") te beschouwen.

(17) Met de steun wordt de verwezenlijking beoogd van:

— een project voor onderzoek en ontwikkeling (hierna „O&O"), uit te voeren op de site van Zamudio (Baskenland), in verband met de ontwikkeling van twee nieuwe types lagedrukturbines;

— een project voor materiële investeringen op de site van Zamudio, dat de productiecapaciteit van ITP zou vergroten en het bedrijf in staat zou stellen de belangrijkste leverancier van lagedrukturbines van Rolls-Royce te worden voor de motoren die in gebruik zijn.

(18) De overheid die de steun toekent, is de Baskische regering (regionale overheid).

A. **Het O&O-project**

(19) Met het O&O-project wordt de ontwikkeling beoogd van twee nieuwe lagedrukturbines, met respectievelijk hoge en lage stuwkracht:

— de turbine met hoge stuwkracht zal worden ingebouwd in de TRENT 500-motor van Rolls-Royce, die de Airbus A340-500 en A340-600 voortstuwt.

Het project waarvoor de steun bestemd is, omvat de volledige ontwikkelingscyclus van de turbine. Deze cyclus bestaat uit vier fasen: voorbereiding van het project, pre-project, uitwerking en uitvoering van het ontwerp. Deze laatste fase is op haar beurt onderverdeeld in zeven stadia: gedetailleerde uitwerking, testen van onderdelen, testen van motoren, testen luchtweerstand, productie van prototypes, certificering en post-certificeringswerkzaamheden;

— de turbine met lage stuwkracht zal worden ingebouwd in de AS900-motor van Allied Signal Aero Engines ([7]), die de Bombardier Continental en het regionale straalvliegtuig 146 RJX van Bae Systems voorstuwt.

Het project waarvoor de steun bestemd is, omvat zeven belangrijke werkzaamheden: algemene activiteiten, ontwerp lagedrukturbine, ondersteuning bij de productie, productie testonderdelen, productie werktuigen, testen onderdelen, verbetering aëromechanische parameters van de turbine. Het programma omvat daarnaast drie aanvullende werkzaamheden: geïntegreerde logistieke ondersteuning, ontwerp van axiale compressoren, werkzaamheden betreffende de studie naar de externe gedragingen van de motor.

(20) Volgens de Spaanse autoriteiten vormen alle activiteiten waarvoor steun wordt verleend, „precommerciële ontwikkelingsactiviteiten" in de zin van bijlage I bij de communautaire kaderregeling inzake staatssteun voor onderzoek en ontwikkeling ([8]) (hierna „kaderregeling").

(21) De looptijd van het project is vier jaar — van 1999 tot 2002.

(22) De steun wordt door de Baskische regering toegekend in de vorm van een renteloze lening van 4 miljard ESP (24,04 miljoen EUR) ten behoeve van subsidiabele uitgaven van in totaal 10,422 miljard ESP (62,24 miljoen EUR). Bepaald was dat de lening op de in onderstaande tabel aangegeven wijze zou worden verstrekt en terugbetaald:

(alle bedragen in miljoen ESP)

Jaar	Uitgaven	Uitkering lening	Terugbetaling
1999	1 935	0	
2000	4 064	2 000	
2001	2 762	1 000	
2002	1 661	1 000	

([5]) Zie voetnoot 3.
([6]) PB L 10 van 13.1.2001, blz. 33.
([7]) Deze onderneming fuseerde onlangs met de Honeywell-groep.
([8]) PB C 45 van 17.2.1996, blz. 5.

(alle bedragen in miljoen ESP)

Jaar	Uitgaven	Uitkering lening	Terugbetaling
2003			0
2004			0
2005			0
2006			0
2007			100
2008			100
2009			200
2010			200
2011			200
2012			750
2013			2 450
Totaal	10 422	4 000	4 000

B. **Het investeringsproject**

(23) Volgens de door de Spaanse autoriteiten verstrekte inlichtingen valt dit project niet onder enige regionale steunregeling die door de Commissie is goedgekeurd. Het betreft een ad-hoc regionale steunmaatregel.

(24) Dankzij dit project zou de site van Zamudio concurrerend moeten worden op een markt voor geavanceerde technologie waar de indirecte kosten hoog zijn. ITP beoogt op de site van Zamudio de productie van diverse onderdelen voor de volgende motoren: EJ-200, Ttrent 700 en 800, Allison 601 K, Atar 9K50 PLUS, BR 715, TF50 A, LM 2500, F414, M138(FLA), MTR390 (gevechtshelikopter), Trent 900, Trent Industrial, Trent 500 en AS900.

(25) Volgens de Spaanse autoriteiten zal dit project gunstige effecten hebben op de hele Baskische economie — zoals industriële diversificatie, economische dynamiek, schepping van werkgelegenheid en toegevoegde waarde, toegang tot geavanceerde technologie en verwerking daarvan in de technologische en industriële structuur, kwalificatie van menselijke hulpbronnen, alsook een multiplicatoreffect op de gehele industrie. Zij wijzen met name ook op de schepping van zo'n 1 000 indirecte arbeidsplaatsen in Baskenland en het feit dat in 2002 tot 30 % van de werkzaamheden in onderaanneming zal worden uitgevoerd.

(26) De looptijd van het project is drie jaar — van 2000 tot 2002.

(27) Het totale investeringsbedrag is 8,852 miljard ESP (53,2 miljoen EUR), als volgt verdeeld:

(bedragen in miljoen ESP)

	Jaren			
	2000	2001	2002	Totaal
Gebouwen	1 070	880		1 950
Werktuigen	275	467	320	1 062
Machines	1 420	1 500	2 920	5 840
Totaal	2 765	2 847	3 240	8 852

Rekening houdend met een referentie- en actualiseringspercentage van 5,7 % komt het totale geïnvesteerde bedrag, geactualiseerd op 31 december 2000, op 8,358 miljard ESP (50,23 miljoen EUR).

(28) De voorgenomen steun bestaat uit een niet-terugvorderbare subsidie. Volgens de Spaanse autoriteiten is de steun afhankelijk van de netto-schepping van werkgelegenheid door ITP ([9]) en van het behoud van de investeringen gedurende minstens vijf jaar. De subsidie bedraagt in totaal 1,17 miljard ESP (7,03 miljoen EUR), die volgens onderstaand tijdschema wordt uitgekeerd:

(bedragen in miljoen ESP)

Jaar	2000	2001	2002	Totaal
Subsidie	343	369	458	1 170

Rekening houdend met een referentie- en actualiseringspercentage van 5,7 % en een belastingpercentage van 32,5 %, komt het totale geïnvesteerde bedrag, geactualiseerd op 31 december 2000, op 1,102 miljard ESP ofwel een intensiteit van 13,18 % BSE (brutosubsidie-equivalent) en 9,80 % NSE (nettosubsidie-equivalent).

C. **Algemeen**

(29) Voorts hebben de Spaanse autoriteiten in antwoord op een vraag van de Commissie erop gewezen dat de begunstigde onderneming op 27 januari 1998 investeringssteun in de vorm van een belastingkrediet ten belope van 737 272 004 ESP (4 431 094 EUR) had ontvangen. Het investeringsproject, dat de periode 1997-2001 omvatte, had betrekking op de volgende kosten: vaste activa (1,15 miljard ESP), machines (5,4 miljard ESP), technische installaties (600 miljoen ESP), overige installaties (173 miljoen ESP) en informatica-apparatuur (675 miljoen ESP), wat een totaalbedrag van 7,998 miljard ESP vertegenwoordigt. De steun, met een intensiteit van 9,22 %, werd door de Diputación Foral de Vizcaya verleend in het kader van Norma Foral nr.

([9]) In dit verband voorziet ITP de schepping van 272 nieuwe banen in de periode 2000-2003.

7/1996 van 26 december 1996. De Commissie heeft bij Beschikking van 11 juli 2001 inzake de steunregeling die door Spanje ten behoeve van de ondernemingen in Vizcaya in de vorm van een belastingkrediet van 45 % van de investeringen ten uitvoer is gelegd ([10]) verklaard dat de in deze Norma Foral vastgelegde steun (belastingkrediet van 45 % van de investeringen ten behoeve van de ondernemingen in Vizcaya) onwettig en onverenigbaar met de gemeenschappelijke markt waren en de terugvordering ervan verlangd.

(30) De Spaanse autoriteiten wezen er bij brief van 5 februari 2003, ingeschreven op 6 februari, op dat de terugvordering van deze steun ten gunste van het bedrijf ITP nog niet had plaatsgevonden.

3. BESCHRIJVING VAN DE REDENEN VOOR HET INLEIDEN VAN DE PROCEDURE

(31) In haar besluit van 20 juni 2001 uitte de Commissie een aantal twijfels over de volgende aspecten van de steun in kwestie:

— de aard van werkzaamheden op het gebied van preconcurrentiële ontwikkeling van bepaalde activiteiten op het gebied van onderzoek en ontwikkeling. Voor het project van lagedrukturbines met hoge stuwkracht heeft deze twijfel met name betrekking op de testactiviteiten van motoren, de certificering en post-certificeringswerkzaamheden. Wat het project van lagedrukturbines met lage stuwkracht betreft, heeft deze twijfel met name betrekking op de ondersteuning bij de fabricage, de productie van werktuigen en de geïntegreerde logistieke ondersteuning.

— De toelaatbaarheid als subsidiabele kosten betreffende onderzoek en ontwikkeling, die onder de categorie bijkomende algemene kosten en andere exploitatiekosten vallen.

— Het stimulerende effect van het gedeelte van de steun dat betrekking heeft op onderzoek en ontwikkeling.

— De rechtvaardiging van de investeringssteun uit het oogpunt van de regionale ontwikkeling, rekening houdend met het feit dat het ad hoc-steun betreft.

— De rechtvaardiging van de uitgavenpost „werktuigen" als in aanmerking komende kosten van het investeringsproject.

4. BESCHRIJVING VAN DE REDENEN VOOR DE UITBREIDING VAN DE PROCEDURE

(32) De Commissie was van oordeel dat het in overweging 29 genoemde feit, dat haar na het besluit van 20 juni 2001 was meegedeeld, een nieuw feit was in zoverre dat zij op het ogenblik waarop zij dit besluit nam niet op de hoogte was van dit gegeven.

(33) De Commissie meende echter dat deze informatie van doorslaggevend belang was om zich te kunnen uitspreken over alle bovengenoemde kwesties.

(34) Overeenkomstig de jurisprudentie van het Hof van Justitie van de Europese Gemeenschappen, in zijn arrest van 15 mei 1997 in zaak C-355/95 P. (Textilwerke Deggendorf GmbH tegen Commissie en Bondsrepubliek Duitsland) ([11]), kan het feit dat eerdere onrechtmatige en onverenigbare steun niet door de begunstigde onderneming werd terugbetaald, een invloed hebben op de verenigbaarheid van de nieuwe steun, wegens de cumulerende werking van de betrokken steunmaatregelen.

(35) Aangezien de Spaanse autoriteiten de Commissie hadden gemeld dat de begunstigde van de in dit project vervatte steun de steun ten belope van 737 272 004 ESP die door de Diputación Foral van Vizcaya in de vorm van een belastingkrediet is verleend, die door Beschikking 2003/27/EG onwettig en onverenigbaar was verklaard, niet had terugbetaald, had de Commissie twijfels over de verenigbaarheid van de nieuwe onderzoek- en ontwikkelingssteun alsook over de investeringssteun.

(36) Gezien deze twijfels breidde de Commissie de procedure uit om deze kwestie die in haar besluit van 20 juni 2001 niet aan de orde was gekomen, te onderzoeken.

5. OPMERKINGEN VAN DE SPAANSE AUTORITEITEN

Ten aanzien van de aard van werkzaamheden op het gebied van preconcurrentiële ontwikkeling van bepaalde ontwikkelings- en onderzoeksactiviteiten.

(37) Wat het project van lagedrukturbines met hoge stuwkracht betreft, sloot de Commissie niet uit dat de werkzaamheden op het gebied van het testen van motoren en de certificering en post-certificeringswerkzaamheden invloed kunnen hebben op verhandelbare producten en derhalve mogelijkerwijs geen activiteiten op het gebied van preconcurrentiële ontwikkeling zijn. In dit verband wijzen de Spaanse autoriteiten erop dat het testen van motoren voor dit project de volgende proeven inhoudt: extensometrie, meting van de metaaltemperaturen, meten van de luchttemperaturen, thermische verven, efficiëntietests, testen van cyclus, type-proeven en „fan blade off"-proeven. Alleen de twee laatste zijn certificeringsproeven. Volgens de Spaanse autoriteiten zouden dit bovendien sleutelelementen zijn in de doelstelling de capaciteit van de O&O-afdeling van ITP te ontwikkelen om volledige modules te ontwerpen. De „fan blade off"-proef wordt in de ontwikkelingsfase niet vooraf uitgevoerd wegens de hoge kosten die eraan zijn verbonden. Dit zou dus de eerste gelegenheid zijn (die niet risi-

([10]) PB L 17 van 22.1.2003, blz. 1.

([11]) Jurispr. 1997, blz. I-2549.

covrij is) om instrumenten voor niet-lineaire berekeningen die voor dit soort lading zijn ontworpen, te calibreren. De andere activiteiten zouden deel uitmaken van de ontwikkeling en zouden de eerste verificatie en de eerste ijking van de door ITP ontwikkelde ontwerpwerktuigen uitmaken. Anderzijds zijn de Spaanse autoriteiten van mening dat elementen die tijdens de tests worden gebruikt niet commercieel kunnen worden geëxploiteerd, gelet op de veroudering die in de weerstandproef (typeproef) wordt geaccumuleerd en op het destructieve karakter van de „fan blade off"-proef. In ieder geval wijzen de Spaanse autoriteiten erop dat ten aanzien van deze kwestie verificaties kunnen worden verricht door het toezichtcomité dat in dit programma is voorzien.

(38) Wat de certificerings- en post-certificeringswerkzaamheden van het project van lagedrukturbines met hoge stuwkracht betreft, deze zouden verband houden met de analyse van de gegevens en documenten van de voorafgaande proeven, die niet mogen worden verward met de redactionele activiteiten waarmee wordt beoogd aan de door de certificeringsautoriteit gestelde voorwaarden te voldoen. De Spaanse autoriteiten zijn van mening dat het certificeringsproces technische vereisten oplegt, die in dit geval een grotere moeilijkheidsgraad hebben dan door de klant wordt geëist. Deze vereisten zouden vanaf het begin van het ontwerp worden opgelegd en zouden het ontwerp bepalen. Volgens de Spaanse autoriteiten is het derhalve niet mogelijk deze te beschouwen als een eenvoudige administratieve voorwaarde zonder innoverende waarde. In ieder geval vestigen zij de aandacht van de Commissie op het feit dat de deelneming van ITP aan deze activiteit een uitstekende leerschool is voor het bedrijf, dat deze zal kunnen benutten om in de nabije toekomst andere concurrerende projecten op te zetten. Deze activiteiten maken namelijk deel uit van de ontwikkeling van een nieuw terrein voor het bedrijf, dat tot stand kwam door de oprichting van een luchtvaardigheidskantoor alsook door het verzoek aan de JAA (gezamenlijke luchtvaartautoriteiten) om de DOA-certificering (Goedkeuring van ontwerporganisatie).

(39) Wat het project van lagedrukturbines met lage stuwkracht betreft, hebben de twijfels van de Commissie betrekking op de ondersteuning bij de fabricage, de productie van werktuigen en de geïntegreerde logistieke ondersteuning. Wat de activiteiten op het gebied van de productie van werktuigen betreft, herinneren de Spaanse autoriteiten eraan dat het project er in hoofdzaak op is gericht een aanzienlijk goedkopere motor te verkrijgen dan enige andere huidige optie, wat verplichtte tot wijziging van de aërodynamische en mechanische criteria, van de kwalificatievoorwaarden, enz. De activiteiten in verband hiermee zijn de bijdrage van de afdelingen voor technisch advies en productietechniek aan de herziening van ontwerp- en productieconcepten. Deze werkzaamheden impliceren met name een grote mate van innovatie ten aanzien van de ontwerp- en productiemethoden, alsook technische discussies op hoog niveau met betrekking tot de voorwaarden van kwaliteit en capaciteit van het proces.

(40) Wat de productie van werktuigen betreft, was de Commissie van oordeel dat niet kon worden uitgesloten dat deze werktuigen nadien minstens ten dele worden gebruikt bij de serieproductie van motoren. In dit verband erkennen de Spaanse autoriteiten dat een van de gebruikelijke criteria bij een ontwikkelingsprogramma de mogelijkheid is zoveel mogelijk werktuigen opnieuw te kunnen gebruiken voor het productieprogramma. In dit geval ligt volgens de Spaanse autoriteiten de situatie echter anders, omdat het project gebaseerd is op zeer lage kosten voor verwerving, hetgeen enorme risico's met zich meebrengt ten aanzien van de mogelijkheid naderhand tot productie over te gaan. Anderzijds wordt de tijd totdat het product op de markt komt korter teneinde de drie potentiële klanten te kunnen aantrekken voordat de concurrerende projecten dit doen. Ten slotte noopte de kostenvermindering, die vanaf het begin vereist was, ertoe bij dit soort kleine motoren ongebruikelijke concepten in te voeren zoals bijvoorbeeld vermindering van het aantal schoepen, wat een verificatie zeer vroeg in de loop van het project vereiste. Daarom zou het noodzakelijk zijn geweest de werktuigen zeer vroeg vast te leggen, zelfs nog voordat de concepten waren gedemonstreerd. Anderzijds geven de Spaanse autoriteiten aan dat, overeenkomstig verbintenissen in het kader van het regionaal beleid, de gesmolten elementen, die in de Verenigde Staten worden gemaakt, naar Vizcaya worden overgebracht, hetgeen betekent dat ITP in ieder geval de kosten van een nieuw stel werktuigen moet dragen.

(41) Ten aanzien van de werkzaamheden op het gebied van geïntegreerde logistieke ondersteuning van het project AS900 was de Commissie van mening dat deze betrekking hadden op verhandelbare versies waarin zij echter geen enkele vernieuwing, wijziging of verbetering aanbrachten en die derhalve geen deel uitmaakten van de preconcurrentiële ontwikkeling. In dit verband verklaren de Spaanse autoriteiten dat deze werkzaamheden betrekking hebben op de volgende aspecten: a) illustratie van technische handboeken; b) opstelling van technische handboeken en c) betrouwbaarheid, onderhoud, enz. Hoewel laatstgenoemde activiteiten door de groep voor logistieke ondersteuning worden verricht, zijn dit activiteiten op het gebied van ontwerpontwikkeling die worden uitgevoerd naarmate de ontwikkeling van de turbine vordert, die het ontwerp van het product bepalen. Het zijn inderdaad werkzaamheden op het gebied van preconcurrentiële ontwikkeling. Wat de activiteiten a) en b) betreft, vinden de Spaanse autoriteiten dat de Commissie gelijk zou kunnen hebben indien ITP gewoonlijk dit soort werkzaamheden zou verrichten. In het onderhavige geval echter betreft het een voor het bedrijf nieuwe activiteit die vernieuwing van de ontwikkeling van zijn methoden behelst; dit betekent de ontwikkeling van nieuwe werktuigen die inherent zijn aan de invoering van een nieuwe dienst. Deze omvat met name de ontwikkeling van productiesystemen en -werktuigen en illustraties voor technische publicaties die worden afgestemd op die welke voor het vliegtuig in zijn geheel worden gebruikt en met de nieuwste ontwikkelingen van de techniek rekening moeten houden. Een niet onaanzienlijk deel van het werk bestaat derhalve in de ontwikkeling van opeenvolgende prototypen en de eindversie van de systemen voor het opstellen van technische publicaties, hetgeen naar de mening van de Spaanse autoriteiten deel uitmaakt van de preconcurrentiële ontwikkeling.

Ten aanzien van de toelaatbaarheid als subsidiabele kosten betreffende onderzoek en ontwikkeling, die onder de categorie bijkomende algemene kosten en andere exploitatiekosten vallen

(42) De Spaanse autoriteiten gaan ervan uit dat de twijfels van de Commissie betrekking hebben op de kosten die onder de „bijdrage tot de ontwikkeling van het programma" vallen. In dit verband wijzen de Spaanse autoriteiten erop dat zij niet begrijpen waarom de Commissie deze kosten als bijkomende algemene kosten heeft aangemerkt aangezien het volgens hen om rechtstreeks met de onderzoeksactiviteit verbonden kosten gaat. De Spaanse autoriteiten wijzen erop dat ITP niet de oorspronkelijke fabrikant van de motor (OEM: original equipment manufacturer) is en derhalve, ook wanneer het bedrijf dit zou willen, niet de verantwoordelijkheid voor de motoren als geheel en, met name, voor zijn turbines in deze motoren kan nemen. De inbouw van de turbine in de motor en met name de desbetreffende proeven met de turbine zouden dus onder verantwoordelijkheid van de OEM, met deelneming van ITP moeten worden uitgevoerd. De Spaanse autoriteiten wijzen er voorts op dat de steunintensiteit voor de subsidiabele kosten 8 % en het voor deze kosten gevraagde terugbetaalbare voorschot 30 % van het totaalbedrag van de voor het gehele project gevraagde terugbetaalbare voorschotten bedraagt, wat in overeenstemming is met de voorwaarden betreffende de immateriële kosten voor technologieoverdracht in verband met investeringsprojecten.

Ten aanzien van het stimulerende effect van het gedeelte van de steun dat betrekking heeft op onderzoek en ontwikkeling

(43) De Spaanse autoriteiten wijzen erop dat ITP zijn activiteit op twee gebieden verricht: het onderhoud van motoren en de ontwikkeling en vervaardiging van motorcomponenten. Toen ITP de steun aanvroeg was het bedrijf vooral in statische componenten gespecialiseerd, die worden gekenmerkt door een geringere eenvoud en integratieniveau. De productie-infrastructuur was dus aangepast aan de vervaardiging van dit soort onderdelen. Na een diepgaande analyse van zijn positie op deze markt besloot ITP zijn strategie te veranderen om zich tot een leverancier van volledige modules te ontwikkelen. Aan deze beslissing was een duidelijk risico verbonden, niet alleen wegens het vereiste investeringsvolume maar ook gezien de vereiste penetratie in twee verschillende sectoren (lagedrukturbines met hoge stuwkracht en lagedrukturbines met lage stuwkracht) met twee verschillende partners (Rolls Royce en Allied Signal). De Spaanse autoriteiten wijzen er voorts op dat de contacten tussen het bedrijf en de Baskische autoriteiten teruggaan tot augustus 1998 en dat de bereidheid van de Baskische regering om het project te ondersteunen de besluitvorming bij ITP in belangrijke mate heeft beïnvloed.

(44) De Spaanse autoriteiten wijzen bovendien op drie andere factoren die deze verandering van strategie tot een bijzonder risico hebben gemaakt: enerzijds de omstandigheid dat een zeer aanzienlijk deel van de aangetrokken middelen ([12]) moet worden geïnvesteerd; anderzijds het feit dat zonder de steun de onderdelen voor het Trent 500-project in de huidige installaties van Rolls Royce te Derby en niet in de fabriek te Zamudio zouden zijn vervaardigd en ten slotte ook het feit dat het AS900-programma rechtstreeks met het assortiment motoren van Rolls Royce North America (voorheen Allison) zou concurreren, hetgeen begrijpelijkerwijs bij een deel van de aandeelhouders tot terughoudendheid heeft geleid om de aan een concurrerend project verbonden risico's op zich te nemen.

(45) De Spaanse autoriteiten geven hieronder enkele indicatoren die volgens hen het bestaan van het stimuleringseffect aantonen. Zo noteerde ITP in de periode 1997-1999, waarin het bedrijf zijn strategie voor deelneming aan de lagedrukturbines definieerde, een duidelijke groei. Deze groei in de orde van 0,60 % kwam ongeveer overeen met die van de Amerikaanse onderneming General Electric. Anderzijds bedroeg het aandeel van ITP in de omzet in de subsector van de motoren slechts 1,46 % van en slechts 0,25 % in de Europese ruimtevaartsector, terwijl zijn deelneming aan het 5de kaderprogramma 6 % bedraagt voor motoronderdelen en 1,80 % voor de ruimtevaartsector en dus 4,1 maal zo groot is als normaal gesproken in verhouding tot zijn omzet aan het bedrijf zou toekomen.

(46) Wat de ontwikkeling van de uitgaven aan O&O ten opzichte van de omzet betreft, deze zijn sinds 1999 (eerste jaar van het project) aanmerkelijk gestegen, zoals uit onderstaande tabel blijkt.

(in miljoen ESP)

	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000
Omzet	14 108	14 145	16 051	14 702	19 263	25 333	31 493	36 952
Onderzoek en ontwikkeling	238	914	1 850	3 705	4 373	4 750	8 061	12 438
O&O/Omzet	0,02	0,06	0,12	0,25	0,23	0,19	0,26	0,34

([12]) De middelen die in 1997 en 1998 (jaren vóór het project) zijn aangetrokken bedroegen 4,534 miljard ESP respctievelijk 6,566 miljard ESP, terwijl het benodigde investeringsvolume in 1999 op 1,935 miljard ESP en in 2000 op 6,829 miljard ESP lag, respectievelijk op 19,274 miljard ESP voor de gehele duur van het project van vier jaar.

Bovendien nam het aantal werknemers aanmerkelijk toe, aangezien het bedrijf nu na twaalf jaar activiteit 300 technici in dienst heeft.

(47) Volgens de Spaanse autoriteiten moet er bij de evaluatie van het technologische risico van het project rekening mee worden gehouden dat het gebruikelijk is dat de OEM, om hun imago te behouden, onvolledige informatie publiceren die mogelijke vertragingen of ontwikkelingsproblemen verhult, hetgeen de Commissie mogelijkerwijze tot de veronderstelling heeft gebracht dat er bij dit project geen risico's bestonden.

(48) Wat de technologische hinderpalen betreft die voor dit project moeten worden overwonnen, verwijzen de Spaanse autoriteiten naar de gegevens die zij in hun brief van 17 april 2001 reeds hebben meegedeeld. Naar hun mening mag de waarde van de technologische doelstellingen van het project niet worden onderschat, gelet op het feit dat een groot deel daarvan nog niet bereikt is. Ten aanzien van de Trent 500-motor, wijzen zij erop dat wat in december 2000 werd gecertificeerd een basisversie van de motor is, waarbij van hogedruktechnologie gebruik wordt gemaakt. Dientengevolge werd een nieuwe motorversie met een met 1 % verbeterde efficiëntie ontwikkeld en wordt thans aan een versie met met 2 % verbeterde efficiëntie gewerkt. De certificering van de AS900-motor werd wegens technische problemen met een jaar vertraagd.

(49) Ten slotte stellen de Spaanse autoriteiten vast dat de OEM bij de overdracht van technologie aan ondernemingen die zij als toeleverancier gebruiken wegens het risico dat deze voor het programma kunnen vormen dikwijls zeer restrictief te werk gaan. Dit beperkt in de praktijk het aantal ondernemingen dat als toeleverancier van modules voor lagedrukturbines in aanmerking komt of aan joint venture-programma's kan deelnemen. In Spanje zou dan ook vrijwel geen enkel ander bedrijf over voldoende voorafgaande kennis beschikken om in deze sector te penetreren. Het is daarom moeilijk voorstelbaar dat andere bedrijven in Spanje of Europa voor soortgelijke steun in aanmerking komen. De Spaanse autoriteiten herinneren er bovendien aan dat het gebruikelijk is dat de luchtvaartsector staatssteun ontvangt. Naar hun mening ligt de steunintensiteit van dit project onder de gemiddelde steunniveaus in Europa en de Verenigde Staten.

Ten aanzien van de rechtvaardiging van het project uit het oogpunt van de regionale ontwikkeling

(50) De Spaanse autoriteiten merken in de eerste plaats op dat dit project weliswaar niet in het kader van een door de Commissie goedgekeurde steunregeling valt, maar dat dit niet betekent dat er geen uitgebreid onderzoek, analyse en beoordeling van het project plaatsvindt. Dit project vormt een strategisch programma dat door de Baskische regering in het kader van het Plan Interinstitucional de Promoción Económica 2000-2004 (interinstitutioneel plan voor de bevordering van de economie 2000-2004) en van de interinstitutionele overeenkomst die voor de invoering van het plan tussen de Baskische regering en de gewesten Vizcaya, Guipúzcoa en Álava werd gesloten, is geëvalueerd. Dit plan vormt het kader voor het handelen van alle Baskische instellingen ten aanzien van de economische bevordering. De Baskische autoriteiten verklaren dat zij er destijds voor hadden gekozen om dit plan niet als zodanig bij de Commissie aan te melden, maar afzonderlijke aanmeldingen te doen.

(51) Wat het effect van dit project voor de regionale ontwikkeling betreft, stellen de Spaanse autoriteiten vast dat de industrie in de regio van oudsher gericht is op sectoren zoals mijnbouw, ijzer- en staalindustrie, scheepsbouw en uitrusting. De opeenvolgende crises en de repercussies daarvan op deze sectoren hebben de regio zwaar getroffen, wat tot een industriebeleid heeft geleid dat op structurele verandering was gericht. In het plan voor de bevordering van de economie 2000-2004 is nu een concurrentiemodel vervat dat is gericht op het scheppen van bedrijven in de regio met een veeleisender vraagpotentieel om als ontwikkelingsmotor te dienen, de economische activiteit te bevorderen van sectoren die als strategisch en prioritair worden gezien, de innovatiecapaciteit bij bedrijven te ontwikkelen en de internationalisering van de bedrijven in de regio te stimuleren. Dit beleid is niet op een sector gericht, maar op de regionale ontwikkeling. In de interinstitutionele overeenkomst is de mogelijkheid vastgelegd om specifieke projecten te steunen die aan deze doelstellingen beantwoorden afhankelijk van verschillende kwantitatieve en kwalitatieve criteria aan de hand waarvan hun potentiële bijdrage aan de regionale ontwikkeling, ongeacht de betrokken sector, wordt gemeten. De Spaanse autoriteiten zijn van oordeel dat het door ITP ingediende project volledig aan deze doelstellingen beantwoordt.

(52) Daarnaast zijn de Spaanse autoriteiten van mening dat het door ITP ingediende project een belangrijke bijdrage aan de ontwikkeing van de regio kan leveren. Volgens de Spaanse autoriteiten, die zich baseren op een door de universiteit van Deusto (Facultad de Ciencias Económicas y Empresariales) aan de hand van input-output-matrixen ontwikkeld wiskundig model, kan het project bij een activiteitsvolume van 39,096 miljard ESP een totaal economisch voordeel hebben van 101,792 miljard ESP. In termen van bruto toegevoegde waarde zal het totale voordeel 52,1 miljard ESP bij een bruto toegevoegde waarde van 28,4 miljard ESP en bijkomende activiteiten van 16,821 miljard ESP belopen. Wat de werkgelegenheid betreft, zal het totale voordeel 5 239 arbeidsplaatsen bij een personeelssterkte van 1 424 werknemers bij het bedrijf zelf bedragen.

(53) Ook brengt dit project volgens de Spaanse autoriteiten een investeringsvolume ten belope van 1,450 miljard

ESP, dat in de regio onderaanbesteed moet worden, en tevens een toeleveringspercentage in de regio van 30 % met zich mee. Ook wordt gehoopt dat het aantal plaatselijke toeleveranciers met 40 % wordt uitgebreid. De Spaanse autoriteiten geven voorts aan dat dit project zal bijdragen tot de consolidering van een industrieconcern dat op producten met een hoge toegevoegde waarde en een sterke technologische component mikt alsook tot de ontwikkeling van de concurrentie tussen de toeleveranciers in de luchtvaartsector en tot uitbreiding van het luchtvaartonderzoek in Baskenland zal bijdragen. Daarnaast moet rekening worden gehouden met de lange traditie van samenwerking tussen ITP en de Escuela de Ingenieros de Bilbao of de Universidad Politécnica de Mondragón die tot doelstelling heeft een netwerk van beroepskrachten op te bouwen dat in staat is aan de behoeften van de sector te voldoen. Ten slotte hopen de Spaanse autoriteiten dat de fabriek te Zamudio een aantrekkingspunt voor geavanceerde industriële bedrijven wordt.

De rechtvaardiging van de uitgavenpost „werktuigen" als in aanmerking komende kosten van het investeringsproject

(54) Met betrekking tot de uitgavenpost „werktuigen" verklaren de Spaanse autoriteiten dat het productiewerktuigen betreft die verband houden met het productieproces op de site van Zamudio en, meer concreet, machinewerktuigen (klemmen, positioneerders, sjablonen, verhardingselementen, dat wil zeggen elementen voor de behandeling van de onderdelen en de interactie tussen de onderdelen en de werktuigen), blik- en laswerktuigen (snijwerktuigen en werktuigen voor afwerking, montagewerktuigen voor gelaste delen en overige). Dergelijke werktuigen zijn wegens de talrijke afstellingen en mechanismen die ervoor nodig zijn en de inspectie- en verifiëringsmechanismen (normeringselementen, sjablonen en sensoren voor de inspectie van het eerste werkstuk en het seriewerkstuk) zeer kostbaar. De werktuigen worden gebouwd voor de machines die in Zamudio zullen worden opgesteld en betreffen nieuwe investeringen. In onderstaande tabel worden de kosten in detail opgegeven:

(in miljoen ESP)

	2000	2001	2002	Totaal
Machinebouw	150	327	215	692
Blik en laswerk	85	97	93	275
Verifiëring	25	43	27	95
Totaal werktuigen	260	467	335	1 062

Ten aanzien van de vraag die bij de uitbreiding van de procedure aan de orde is gekomen

(55) De Spaanse autoriteiten hebben bewezen dat de in overweging 29 beschreven steun vanaf de datum van uitbreiding van de procedure door de begunstigde volledig was terugbetaald, met inbegrip van de rente die uit de toepassing van het door de Commissie aanbevolen rentepercentage, op samengestelde basis toegepast, voortvloeit.

6. OPMERKINGEN VAN BELANGHEBBENDEN

Opmerkingen van Sytemel

(56) Het Europese syndicaat van constructeurs van turbines en zware energie-uitrusting (Sytemel) wilde de aandacht van de Commissie vestigen op het volgende regionale aspect: aangezien het Franse departement Pyrénées Atlantiques verschillende industriële fabricage- of toeleveringscentra voor het Turbomeca-concern (fabrikant van verbrandingsturbines voor de luchtvaart alsook voor gebruik op zee en op het land) herbergt, versterkt de door een eventuele steun van de Baskische regering veroorzaakte vervalsing van de concurrentie het toch al negatieve effect van de geografische nabijheid van de standplaatsen op de mobiliteit van de onderzoekers en medewerkers. De openbare ondersteuning van een nieuw O&O-centrum voor verbrandingsturbines die meer dan gewoon op de natuurlijke concurrentievoorwaarden tussen fabrikanten wegen zijn twee factoren die een ongunstig effect hebben op de aantrekkingskracht over de Pyreneeën heen en de ruimtelijke ordening in Europa.

Opmerkingen van Pratt & Whitney

(57) Wat de steunintensiteit betreft is Pratt & Whitney van mening dat deze tezamen met de tevoren aan Rolls-Royce voor de Trent 500-motor en andere daarmee verband houdende ontwikkelingsactiviteiten moet worden onderzocht, waarbij rekening moet worden gehouden met het feit dat Rolls-Royce de enige particuliere partner van ITP is. In dit verband dient ook in aanmerking te worden genomen dat de Trent 500-motor geen nieuwe motor maar een afgeleid product is dat op technologieën is gebaseerd die voortkomen uit de de motoren Trent 700, Trent 800 en Trent 8104, wat een kostenverlaging en een vermindering van de technologische risico's met zich meebrengt. Pratt & Whitney is daarom van mening dat de ontwikkelingskosten van de Trent 500 slechts 30 tot 40 % mogen bedragen van de kosten van een volledig nieuwe motor, wat bij de vaststelling van de subsidiabele kosten in aanmerking moet worden genomen. Bovendien is voor de Trent 500-motor in 1998 door het Verenigd Koninkrijk al staatssteun verleend die, volgens Pratt & Whitney, erop gebaseerd was dat Rolls-Royce de totale ontwikkelingskosten op zich heeft genomen. De overdracht van een deel van de risico's naar andere partners, zoals ITP, houdt echter een effectieve verhoging in van de intensiteit van de reeds verleende steun, alsook een verdubbeling van de steun, aangezien deze partners op hun beurt staatssteun krijgen. Het kan zelfs tot een verdriedubbeling van de steun komen aangezien het in 2001 door Rolls-Royce ingediende verzoek om aanvullende steun voor de motoren Trent 600 en Trent 900

volgens Pratt & Whitney motoren- en technologieprogramma's omvat die reeds met de steun uit 1997 zijn gesubsidieerd. Pratt & Whitney merkt voorts op dat het door Rolls-Royce ingebrachte eigen kapitaal voor de O&O-activiteiten in vergelijking abnormaal gering is in vergelijking met de bij Pratt & Whitney en andere concurrenten vastgestelde niveaus.

(58) Voorts is Pratt & Whitney van oordeel dat de steun voor de turbine met hoge stuwkracht geen stimulerend effect heeft omdat de steunaanvraag met terugwerkende kracht wordt gedaan, aangezien de kosten van preconcurrentieel onderzoek al zijn gemaakt. Het programma voor de Trent 500-motor heeft de aanloopfase al geruime tijd achter zich en is door de bevoegde autoriteiten reeds gecertificeerd. Pratt & Whitney deelt de door de Commissie geuite twijfels, volgens welke het project al een zeer hoge rijpheidsgraad heeft bereikt. Pratt & Whitney merkt op dat de voor de steun voorziene looptijd (1999-2002) na de officiële aankondiging ligt die in juni 1997 door Airbus is gedaan, namelijk dat de onderneming de Trent 500 als enige motor voor de A340-500/600 zou gebruiken. De eerste test van deze motor had in mei 1999 plaats en de certificering in december 2000. Tot op heden zijn er 88 met de Trent 500-motor uitgeruste A340-500/600 besteld, de meeste daarvan vóór 1999.

(59) Pratt & Whitney deelt de twijfels die door de Commissie zijn geuit over het feit dat de motortests, de certificering en de activiteiten na de certificering activiteiten op het gebied van preconcurrentiële ontwikkeling overeenkomstig de kaderregeling kunnen zijn. In dit verband verklaart Pratt & Whitney dat, volgens zijn eigen ervaring, de grote ontwikkelingsprojecten op het gebied van vliegtuigmotoren in vier fasen verlopen:

— De ontwerpfase, waarin de behoeften van de markt, de commerciële strategie en beschikbaarheid van de technologie worden geëvalueerd. In samenwerking met de vliegtuigbouwer worden verschillende ontwerpen uitgewerkt om de vereiste motorsterkte, prestaties, gewicht, lawaainiveau, emissies, montageproblemen, enz. te bepalen. De technologieën worden met behulp van analyses van en proeven met de motoren en uitrusting getest om de technische risico's te minimaliseren. Deze fase kan zeer lang duren. Men kan deze fase als „preconcurrentiële fase" beschouwen, waarbij de kosten niettemin betrekkelijk gering zijn, dat wil zeggen rond 4 % van het totale budget van het project liggen.

— De aanloopfase, waarin de productie van een bepaald nieuw motormodel of afgeleid motormodel wordt gepland. De uitrusting en componenten worden aan verschillende proeven onderworpen en de werktuigen worden met het oog op de geplande productieconfiguratie lang van tevoren besteld. Aan het eind van deze fase wordt een definitief besluit over de configuratie en de technologieën van de motor genomen. De motorfabrikant maakt een begin met de commerciële overeenkomsten met de klanten, om een tijdschema voor de certificering en levering, de prijs, de prestaties en technische gegevens van de motor vast te leggen. Deze fase duurt ongeveer een jaar en maakt circa 9 % van de totale kosten van de ontwikkeling van het programma uit. Pratt & Whitney is van oordeel dat deze fase eveneens als preconcurrentiële ontwikkeling in de zin van de kaderregeling moet worden aangemerkt, aangezien men tot de afsluiting van deze fase niet weet of de motor al dan niet op de markt kan worden gebracht. Na deze fase wordt het programma echter alleen voortgezet indien de motorfabrikant reeds een voldoende aantal orders heeft gekregen. Daarom kunnen de daaropvolgende fasen niet meer als preconcurrentiële activiteiten worden aangemerkt.

— De certificeringsfase, die moet waarborgen dat het product aan de specificaties beantwoordt en voldoende veilig en betrouwbaar is om te kunnen worden ingezet. Tijdens deze fase worden doorgaans geen nieuwe en niet-beproefde technologieën ingebouwd, aangezien dit moeilijk, riskant en kostbaar is. Deze fase kan op haar beurt worden onderverdeeld in twee fasen: vóór en na de „eerste testmotor". Dit is het eerste prototype van de motor die op de markt moet worden gebracht. Tijdens de productie van de eerste testmotor wordt het ontwerp van alle onderdelen van de motor afgesloten. De eerste testmotor wordt doorgaans „met de hand" gemaakt, dat wil zeggen buiten het productieproces om en met behulp van tijdelijke werktuigen. De aan de eerste testmotor voorafgaande fase duurt ongeveer een jaar in aansluiting op de aanloopfase en breng circa 9 % van de totale kosten van het programma met zich mee. Na de vervaardiging van de eerste testmotor moeten de vereiste proeven worden gehouden om te verifiëren dat de motor aan alle minimum veiligheids- en werkingsvoorwaarden voldoet. Alle voor deze proeven gebruikte motoren worden vervaardigd in overeenstemming met het ontwerp van het model dat moet worden gecertificeerd. Deze fase duurt ongeveer twee jaar en vertegenwoordigt circa 55 % van de totale kosten. De vervaardiging van de voor de proeven gebruikte motoren maakt een belangrijk deel van deze kosten uit. Vijf motoren kunnen volstaan wanneer het de certificering van een afgeleid product betreft, terwijl voor een nieuwe motor normaal gesproken tien exemplaren of meer vereist zijn. Deze worden gewoonlijk volgens de methoden van de commerciele productie gefabriceerd. Zij worden onder extreme voorwaarden getest, wat een revisie of de verkoop ervan aan luchtvaartmaatschappijen praktisch onmogelijk maakt. Zij worden vervolgens doorgaans voor andere ontwikkelingsactiviteiten of voor programma's ter verbetering van de motor na de certificering gebruikt. Pratt & Whitney deelt derhalve de mening van de Commissie en is van oordeel dat de kosten van deze certificeringsfase betrekking heb-

ben op een product dat commercieel kan worden geëxploiteerd en dat in werkelijkheid al aan het eind van de aanloopfase wordt geëxploiteerd.

— De fase van de vliegtests en de certificering van het vliegtuig is de eindfase waarin de motoren overeenkomstig de gecertificeerde configuratie in het vliegtuig worden ingebouwd. De vliegtuigen moeten een reeks vliegtests met de gecertificeerde motoren doorstaan om aan te tonen dat de combinatie vliegtuig/motor aan de vereisten inzake luchtvaardigheid, rendement en werking voldoet. Nadat de tests met succes zijn afgesloten, worden de motoren opnieuw nagekeken en normaal verkocht. Evenals de Commissie is Pratt & Whitney van mening dat de activiteiten in deze fase geen activiteiten op het gebied van preconcurrentiële ontwikkeling in de zin van de kaderregeling zijn.

(60) Wat tenslotte de subsidiabiliteit van de kosten betreft, deelt Pratt & Whitney de twijfels van de Commissie ten aanzien van het project van de turbine met lage stuwkracht, volgens welke de activiteiten op het gebied van ondersteuning van de vervaardiging, de vervaardiging van werktuigen en de geïntegreerde logistieke ondersteuning niet als activiteiten op het gebied van de preconcurrentiële ontwikkeling overeenkomstig de kaderregeling kunnen worden aangemerkt. De productiesteun is namelijk veeleer onderdeel van het commerciële beleid van de onderneming en is geen onderzoek- en ontwikkelingsactiviteit; de vervaardiging van werktuigen bestaat in de voorbereiding van de voor de bouw van de prototypes benodigde machines, waarbij deze machines later althans ten dele voor de vervaardiging van normale motoren kunnen worden gebruikt. De geïntegreerde logistieke ondersteuning omvat de uitwerking van de fabricage-instructies, handboeken en de technische procedure voor het onderhoud van de motoren in hun commerciële versie en brengt geen enkele vernieuwing, wijziging of verbetering met zich mee. Deze twijfels bestaan ook ten aanzien van het project van de turbine met hoge stuwkracht.

Opmerkingen van de begunstigde

(61) Het gesteunde bedrijf maakte alleen opmerkingen over de uitbreiding van de procedure. Deze opmerkingen sluiten aan bij die van de Spaanse autoriteiten, waarin wordt aangetoond dat de in overweging 29 genoemde onwettige en onverenigbare steun sinds de uitbreiding van de procedure volledig door ITP is terugbetaald, inclusief de betaling van de rente die uit de toepassing van het door de Commissie aanbevolen percentage, op samengestelde basis toegepast, voortvloeit.

7. COMMENTAAR VAN DE SPAANSE AUTORITEITEN OP DE OPMERKINGEN VAN BELANGHEBBENDEN

Commentaar op de door Sytemel gemaakte opmerkingen

(62) In tegenstelling met de door Sytemel gemaakte opmerkingen zijn de Spaanse autoriteiten van mening dat het project geen nadelige gevolgen zal hebben voor de bedrijven en toeleveranciers die gewoonlijk voor Turbomeca werken en evenmin het vertrek van onderzoekers naar Baskenland in de hand zal werken. ITP concurreert immers, als leverancier van subsystemen en risicopartner voor motorenprogramma's, niet met kleine of middelgrote bedrijven. Integendeel: de onderneming schept werk voor dit soort fabrikanten, aangezien het bedrijf niet over de vereiste installaties voor de vervaardiging van alle onderdelen van een turbine beschikt. ITP is veeleer voornemens een toeleveringsaandeel van 15 % te houden. Onder deze omstandigheden betekent de geografische nabijheid van de fabrikanten die door Sytemel worden vertegenwoordigd een voordeel tegenover andere potentiële toeleveranciers, die in het Verenigd Koninkrijk, in Duitsland of ook in Centraal- of Zuid-Spanje zijn gevestigd. Gesteld kan dus worden dat de leveranciers van subsystemen meer werk scheppen dan zij wegtrekken, wat aan de hand van enkele factoren kan worden aangetoond: ITP heeft van de industriële bedrijven in deze regio geen enkele toeleveringsopdracht gekregen maar zelf in het zuiden van Frankrijk steeds meer productieopdrachten gegeven. ITP heeft bijvoorbeeld in slechts één jaar bij een Franse onderneming bestellingen ter waarde van 17,2 miljoen EUR geplaatst, terwijl de verwachte steun 7 miljoen EUR bedraagt. Bovendien werden dit soort onderdelen voorheen door een Japans bedrijf geleverd.

(63) In tegenstelling tot Sytemel zijn de Spaanse autoriteiten van mening dat de geografische nabijheid een voordeel is en dat de mobiliteit van de onderzoekers en medewerkers moet worden bevorderd, zoals de Europese Unie dit overigens met het 6de Kaderprogramma heeft gedaan voor de ontwikkeling van de Europese industrie. In dit verband nemen ITP en de Baskische regering deel aan het Interreg-initiatief met het doel de technologische en commerciële betrekkingen tussen de regio's Baskenland en Aquitaine uit te bouwen.

Commentaar op de door Pratt & Whitney gemaakte opmerkingen

(64) Wat de argumentering betreffende de steunintensiteit, dat wil zeggen de verbinding met de door Rolls-Royce voor het Trent 500-project ontvangen steun, betreft, is het de opvatting van de Spaanse autoriteiten dat deze beweringen zijn gebaseerd op de verkeerde veronderstelling dat Rolls-Royce de enige particuliere aandeelhouder van ITP is en dat alle overige deelnemingen aan de staat of aan territoriale overheden toebehoren. ITP is een onderneming waarvan het meerderheidsaandeel in particuliere handen is en waarvan de enige openbare aandeelhouder Sepi is met een deelneming van 26,65 %. De rest wordt verdeeld tussen de particuliere ondernemingen Sener (26,65 %) en Rolls-Royce (46,7 %). Derhalve staat, gelet op de hoedanigheid van particuliere onderneming, de door ITP in Spanje ontvangen steun los van de steun die het Verenigd Koninkrijk aan een Britse onderneming heeft verleend. De onderzoeks- en ontwikkelingssteun die aan ITP zal worden verleend heeft namelijk betrekking op investeringen in kapitaal, engi-

neering en feitelijk ontwikkelingsmateriaal, waarvoor nog geen enkele andere staatssteun is verleend. Bovendien waren de voorwaarden voor de toelating van ITP als risicopartner marktvoorwaarden, zonder premie of voorrangsbehandeling door Rolls-Royce. Er is daarom geen sprake van duplicering van werkzaamheden of overlapping met uit het Verenigd Koninkrijk afkomstige steun. Wat de opvatting van Pratt & Whitney betreft dat de Trent 500 een verdere ontwikkeling van de motor is, wijzen de Spaanse autoriteiten erop dat ook de ontwikkeling van een nieuwe motor op bijkomende, uit vroegere motoren opgedane kennis steunt. Dit beginsel, dat voor alle fabrikanten geldt, maakt het mogelijk de ontwikkelingskosten aanmerkelijk te verlagen. De steun moet daarom in ieder geval in verhouding tot de feitelijke ontwikkelingskosten en niet in verhouding tot de kosten voor de ontwikkeling van een volledig nieuwe motor worden beoordeeld. De Spaanse autoriteiten wijzen erop dat de steun een stimulans is voor ITP om in een nieuwe activiteitensector de markt te betreden en dat ITP derhalve niet over de ervaring van andere bedrijven beschikt. Wat de innovatiegraad van de turbine betreft wijzen de Spaanse autoriteiten er met klem op dat de toegepaste constructie en technologie in vergelijking met andere lagedrukturbines van Rolls-Royce of andere fabrikanten geheel nieuw zijn. De Spaanse autoriteiten wijzen er andermaal op dat de steun ten behoeve van ITP is verleend voor kosten die het bedrijf werkelijk heeft gemaakt, zonder dat deze op enigerlei wijze door uit het Verenigd Koninkrijk verleende staatssteun zijn afgenomen. Tot slot zijn de Spaanse autoriteiten van mening dat het niet aan hen is om zich over de door Rolls-Royce gehanteerde boekhoudcriteria uit te spreken en herinneren zij eraan dat Rolls-Royce en ITP twee geheel verschillende ondernemingen zijn.

(65) Ten aanzien van de stimulerende werking zijn de Spaanse autoriteiten van oordeel dat Pratt & Whitney tot de conclusie komt dat er een technisch noch een commercieel risico bestaat, omdat de certificering van de Trent 500-motor in december 2000 heeft plaatsgevinden en de O&O-activiteiten voor Pratt & Whitney voor de eerste aankondiging van de certificering van de motor waren afgesloten. De Spaanse autoriteiten zijn niettemin van mening dat veel van deze activiteiten elkaar overlappen, met name indien men rekening houdt met de verschillende niveaus: motor, systeem en subsysteem. Ook zijn zij van mening dat er kunstmatig talrijke aankondigingen worden gedaan om het programma van de klant te beschermen en het commerciële imago van het project in stand te houden. De Spaanse autoriteiten wijzen erop dat de standaard van de in december 2000 gecertificeerde turbine niet aan de vereisten voldeed en dat de motor in werkelijkheid volgens een basisnorm voor lagedrukturbines is gecertificeerd, om het ontwikkelingsprogramma voor het vliegtuig dat hij moet aandrijven, niet te blokkeren. Tussen deze norm en de daarop volgende zijn bij de verdere ontwikkeling van de technologie doorslaggevende wijzigingen ontwikkeld en getest. Deze veranderingen zijn het gedeeltelijke resultaat van parallele O&O-plannen en laten zien in hoeverre het technologische risico aanwezig is en de mogelijke economische gevolgen voor een klein bedrijf zoals ITP. De Spaanse autoriteiten wijzen erop dat de vertraging van het oorspronkelijke plan door de constructie van de tweede versie tot uitstel van de preconcurrentiële ontwikkeling verplichtte en dat uit het feit dat de aanmelding bij de Commissie pas plaatsvond toen het project al in een vergevorderd stadium verkeerde niet mag worden geconcludeerd dat de steun minder nodig is. Bovendien zijn de Spaanse autoriteiten van mening dat het feit dat er opdrachten of intentieverklaringen betreffende aankoop zijn het risico dat de technische voorschriften niet worden nageleefd niet kan uitsluiten, omdat de opdrachten niet alleen een financiering vooraf vormen maar in geval van niet-nakoming aanzienlijke boetes met zich meebrengen.

(66) Ten aanzien van de activiteiten op het gebied van preconcurrentiële ontwikkeling zijn de Spaanse autoriteiten van mening dat het door Pratt & Whitney uiteengezette projectmodel voor de constructie van motoren niet noodzakelijkerwijs het enig mogelijke model is en dat andere OEM natuurlijk andere modellen kunnen kiezen die niet beslist met dit model overeen behoeven te komen. Volgens de Spaanse autoriteiten kunnen in ieder geval wezenlijke verschillen tussen de methoden van een OEM zoals Pratt & Whitney en die van een bedrijf als ITP worden vastgesteld. Het aandeel van de preconcurrentiële ontwikkeling is bij een leverancier van subsystemen veel groter dan bij een OEM, aangezien eerstgenoemde geen certificerings- of verkoopactiviteiten dan wel activiteiten in verband met het op de markt brengen van de motoren heeft, maar louter technische taken verricht. Verder is de beschikbaarheid van de bestaande technologie (bedrijfsgeschiedenis) bij een van oudsher op de markt aanwezige onderneming als Pratt & Whitney anders dan bij een middelgroot bedrijf dat pas sinds twaalf jaar op de markt aanwezig is, zoals ITP. Een OEM kan een lagedrukturbine bijvoorbeeld als nevenproduct van een hogedrukturbine beschouwen, terwijl voor ITP, leverancier van lagedrukturbines, er geen verwijzing naar de technologie van hogedrukturbines of andere eerdere turbines bestaat, en het zuiver technologische gehalte van deze activiteiten derhalve naar verhouding groter is dan voor een OEM. Ten slotte zijn de Spaanse autoriteiten van mening dat de activiteiten ten aanzien waarvan de Commissie haar twijfels heeft geuit voor ITP zeker activiteiten op het gebied van preconcurrentiële ontwikkeling zijn, aangezien zij betrekking hebben op de eerste ontwikkeling van bepaalde methoden en procédés.

(67) Wat, ten slotte, de subsidiabiliteit van de kosten betreft, zijn de Spaanse autoriteiten van mening dat de Commissie over alle nodige gegevens beschikte om zich over dit punt en met name de concrete inhoud van elke afzonderlijke activiteit uit te spreken. Aangezien Pratt & Whitney niet over deze informatie beschikte toen dit bedrijf zijn opmerkingen over de certificering en post-certificeringswerkzaamheden maakte, missen deze opmerkingen iedere grond.

8. **BEOORDELING**

(68) De door de Spaanse autoriteiten beoogde maatregelen verschaffen het begunstigde bedrijf een voordeel, omdat zij het van een deel van de investeringskosten en een deel van de onderzoekskosten ontlasten die het eigenlijk zou moeten dragen. Dit voordeel heeft een selectief karakter ten opzichte van andere ondernemingen die soortgelijke investeringen zouden willen doen of onderzoekprojecten zouden willen uitvoeren. Daarnaast kan het een ongunstig effect op het intracommunautaire handelsverkeer hebben, alleen al omdat de projecten in kwestie gericht zijn op de ontwikkeling en de vervaardiging van producten die aan Rolls-Royce zullen worden geleverd en derhalve naar het Verenigd Koninkrijk zullen worden uitgevoerd, terwijl anderzijds ITP toeleverancier is van verschillende Europese ondernemingen. Tenslotte worden de subsidies of renteloze leningen rechtstreeks door de Baskische regering verstrekt en moet er daarom van worden uitgegaan dat de voordelen met staatsmiddelen worden verstrekt. De maatregelen in kwestie zijn derhalve staatssteun in de zin van artikel 87, lid 1, van het EG-Verdrag.

(69) Zoals in overweging 26 van deze beschikking is aangegeven, heeft de Commissie twijfels geuit over dit project. Hieronder worden de daaruit voortvloeiende problemen onderzocht, waarbij het voornemen van steun voor onderzoek en ontwikkeling enerzijds en het voornemen van investeringssteun anderzijds afzonderlijk wordt geanalyseerd.

A. **Steun voor onderzoek en ontwikkeling**

Ten aanzien van de definitie van bepaalde onderzoek- en ontwikkelingsactiviteiten als precommerciële ontwikkelingsactiviteiten

(70) De Commissie stelt bij wijze van inleiding vast dat de beoordeling overeenkomstig de communautaire regels inzake staatssteun voor onderzoek en ontwikkeling is gebaseerd op de subsidiabiliteit van de met concrete investeringen verbonden kosten. Uit het feit dat andere investeringen — ook al houden zij verband met hetzelfde project — eveneens voorwerp van staatsteun zijn, kan derhalve niet de onverenigbaarheid van het onderzoche project met het EG-Verdrag worden afgeleid. Dit geldt in nog sterkere mate voor investeringen in het kader van een ander project. De Commissie moet dan ook de argumentering van Pratt & Whitney over de steun die het bedrijf Rolls-Royce in het kader van zijn eigen investeringen in verband met het project Trent 500 en de projecten Trent 600 en Trent 900 heeft ontvangen, afwijzen.

(71) In haar beschikking betreffende de staatssteun aan Rolls Royce voor de ontwikkeling van de motoren Trent 600 en Trent 900 ([13]) definieerde de Commissie de verschillende fasen van de ontwikkeling van een vliegtuigmotor aan de hand van de in bijlage I bij de O&O-kaderregeling vastgelegde onderzoeksfasen.

(72) Overeenkomstig deze definitie zijn activiteiten voorafgaand aan de certificering van de motor O&O-activiteiten in de zin van de kaderregeling inzake staatssteun voor onderzoek en ontwikkeling die zich op een tenminste gelijke afstand tot de markt bevinden als de activiteiten op het gebied van preconcurrentiële ontwikkeling.

(73) In tegenstelling daarmee was de Commissie in dezelfde beschikking van mening dat de certificering van de motor en met name de activiteiten na de certificering te dicht bij de markt plaatsvinden om als O&O-activiteiten in de zin van de kaderregeling inzake staatssteun voor onderzoek en ontwikkeling te gelden.

(74) De Commissie is dan ook van mening dat zij het project dat het voorwerp van deze beschikking vormt uit hetzelfde oogpunt moet onderzoeken als zij bij de analyse van het hierboven genoemde Britse project heeft gedaan. Zij kan de door Pratt & Whitney gesuggereerde benadering niet juist vinden. Deze benadering zou de omvang van „onderzoek en ontwikkeling" uitsluitend tot de zeer vroege werkzaamheden beperken, die reeds voor de bouw van het eerste prototype worden verricht, al kunnen deze niet commercieel worden benut. Deze aanpak zou duidelijk in strijd zijn met de logica van de O&O-kaderregeling, omdat hierin uitdrukkelijk de bouw van prototypen als onderdeel van de onderzoek- en ontwikkelingsactiviteiten is vastgelegd.

(75) In het onderhavige geval moet er voorts rekening mee worden gehouden dat de door ITP verrichte werkzaamheden de ontwikkeling van deelsystemen van motoren en niet van de hele motor wordt beoogd. De certificeringswerkzaamheden die voor de begrenzing van de door ITP overeenkomstig de kaderregeling verrichte O&O-activiteiten moeten worden gebruikt, zijn niet in aanmerking genomen en de activiteiten die niet onder deze definitie vallen moeten derhalve die zijn welke gericht zijn op de certificering van de motor met de door ITP in het kader van dit project ontwikkelde turbines en niet eventuele vroegere certificeringen van de motor met andere turbines. Dit onderscheid is bijzonder belangrijk in het geval van de Trent 500-motor, ten aanzien waarvan, wegens door de vliegtuigbouwer opgelegde termijn, reeds in december 2000 door Rolls-Royce een eerste certificering werd afgesloten, echter met een andere turbine die niet alle kenmerken had van de door ITP in het kader van dit project ontwikkelde turbine. Deze eerste certificering, die geen verband houdt met het onderhavige project, zou derhalve niet — zoals Pratt & Whitney betoogt — kunnen worden gebruikt om de conclusie te trekken dat eender welke activiteit die in het kader van dit project na december 2000 is verricht, geen O&O-activiteit overeenkomstig de O&O-kaderregeling is.

([13]) Beschikking van de Commissie van 30 oktober 2001, steungeval Nr. 120/01 (PB C 67 van 16.3.2002, blz. 33).

(76) Om deze redenen is de Commissie van oordeel dat de kosten die aan de certificering van de turbine met hoge stuwkracht zijn verbonden en de post-certificeringsactiviteiten ten aanzien van deze turbine niet als O&O in de zin van de O&O-kaderregeling kunnen worden beschouwd. Het bedrag van 682 560 989 ESP (4 102 274 EUR) moet derhalve van het totaalbedrag van de door de Spaanse autoriteiten aangemelde subsidiabele kosten worden afgetrokken.

(77) Ten aanzien van de aan de turbine met hoge stuwkracht gekoppelde kosten van de motortests merkt de Commissie op dat de Spaanse autoriteiten hebben aangegeven dat slechts enkele van deze proeven, en wel de „fan blade off"-proeven en de typeproeven, onderdeel van het certificeringsproces uitmaakten. Om de hierboven genoemde redenen zijn deze certificeringsproeven geen O&O-activiteiten in de zin van de O&O-kaderregeling. De Commissie is daarentegen van mening dat de overige testactiviteiten als activiteiten voor de certificering van de motor met de nieuwe turbine van ITP moeten worden beschouwd, ook al hebben deze activiteiten plaatsgevonden na de certificering van de motor in december 2000 met een andere, minder goed renderende, turbine. Laatstgenoemde activiteiten behoren dientengevolge tot de fase van preconcurrentiële ontwikkeling.

(78) De Spaanse autoriteiten wezen erop dat het aandeel van de hogervermelde certificeringsproeven in de totale kosten van de motortests voor de turbine met hoge stuwkracht 15,6 % bedroeg. De Commissie is daarom van mening dat van het totaalbedrag van de subsidiabele kosten een bedrag ten belope van 15,6 % van de totale kosten moet worden afgetrokken. Derhalve moet 29 577 643 ESP (177 765 EUR) van het totaalbedrag van de door de Spaanse autoriteiten aangemelde subsidiabele kosten worden afgetrokken.

(79) Ten aanzien van het project van de turbine met lage stuwkracht had de Commissie twijfels geuit over de subsidiabiliteit van de aan de fabricage, de vervaardiging van werktuigen en de geïntegreerde logistieke ondersteuning verbonden kosten. Zij was van mening dat deze activiteiten gericht zijn op de fabricage of het onderhoud van de motoren in de eindversie, zoals zij op de markt zullen worden gebracht.

(80) Met betrekking tot de productiesteun betoogden de Spaanse autoriteiten dat deze activiteit een hoge mate van innovatie ten aanzien van ontwerp en vervaardiging vertegenwoordigt alsook uitgebreide discussies betreffende de kwaliteit en capaciteit van het fabricageprocédé behelst. De Commissie trekt dit niet in twijfel maar stelt wel dat dit haar reserves over de vraag of het al dan niet om O&O-activiteiten gaat niet kan wegnemen.

(81) Ten eerste is het feit dat deze activiteiten een hoog niveau van innovatie bevatten namelijk niet genoeg om de conclusie te trekken dat dit O&O-activiteiten in de zin van de kaderregeling zijn. In punt 2.3 van de kaderregeling wordt bovendien eenduidig bepaald dat sommige activiteiten als innovatief beschouwd kunnen worden zonder dat zij onder het toepassingsgebied van de communautaire kaderregeling vallen.

(82) Ten tweede doet het bestaan van uitgebreide technische discussies bij deze taak niets af aan het feit dat deze activiteit behoort tot het productieproces van de motor in de vorm waarin deze op de markt wordt gebracht, wat juist daaruit kan worden afgeleid dat ook met de kwaliteitsaspecten van het proces rekening wordt gehouden. De definitie van pre-concurrentiële ontwikkeling in bijlage I van de O&O-kaderregeling, derde streepje, sluit uitdrukkelijk activiteiten uit waarvan de resultaten voor industriële toepassing of commerciële exploitatie kunnen worden gebruikt of geschikt gemaakt.

(83) De Commissie is dan ook van oordeel dat de met de turbine met lage stuwkracht verbonden activiteiten op het gebied van productiesteun geen onderzoek- en ontwikkelingsactiviteiten zijn in de zin van de O&O-kaderregeling en dat met de aan deze activiteiten verbonden kosten bij de in de zin van de kaderregeling subsidiabele kosten geen rekening kan worden gehouden. Derhalve moet dit bedrag, te weten 58 795 002 ESP (353 365 EUR), worden afgetrokken van het totaalbedrag van de door de Spaanse autoriteiten aangemelde subsidiabele kosten.

(84) Ten aanzien van de vervaardiging van werktuigen merkt de Commissie op dat de Spaanse autoriteiten hebben aangegeven dat de werktuigen voor de ontwikkelingsactiviteiten — in tegenstelling met de gebruikelijke praktijk bij dit soort projecten — voor de industriële toepassing van het eindproduct niet opnieuw gebruikt kunnen worden. Evenmin kunnen zij voor dit doel geschikt worden gemaakt, aangezien het „low cost-aspect" van de vervaardiging van het eindproduct onverenigbaar is met het gebruik van soortgelijke werktuigen als die welke in het kader van onderzoek en ontwikkeling worden gebruikt.

(85) De Commissie concludeert dan ook dat de vervaardiging van werktuigen voor de turbine met lage stuwkracht als activiteit op het gebied van preconcurrentiële ontwikkeling overeenkomstig de O&O-kaderregeling kan worden beschouwd en dat deze kosten om die reden tot de subsidiabele kosten van het project kunnen worden gerekend.

(86) Wat de geïntegreerde logistieke ondersteuning betreft, stelden de Spaanse autoriteiten dat de opstelling van technische handboeken een nieuwe activiteit voor de onderneming is en dat deze dan ook van de onderneming een aanzienlijke inspanning met betrekking tot de ontwikkelng van nieuwe methoden en werktuigen vereist. De overige werkzaamheden op dit gebied, die verband houden met de betrouwbaarheid en het onderhoud van de motor, zouden de ontwerp- en ontwikkelingswerkzaamheden zijn die parallel met de bouw van de motor plaatsvinden.

(87) De Commissie is van mening dat het feit dat het bedrijf voor de eerste keer dit soort technische handboeken opstelt en daartoe een reeks werktuigen moet ontwikkelen niet tot de conclusie mag leiden dat het opstellen van deze handboeken een O&O-activiteit in de zin van de kaderregeling is. Met name is het duidelijk dat deze technische handboeken alleen voor de beschrijving van de eindversie van de motor bestemd kunnen zijn. Wat ook het niveau van verfijning en innovatie van deze handboeken moge zijn, zij zullen een rechtstreeks commercieel gebruik hebben omdat zij zullen worden gebruikt door degenen die de motoren kopen.

(88) Wat de activiteiten in verband met de betrouwbaarheid en het onderhoud van de motor betreft, is de Commissie van mening dat uit het feit dat zij deels parallel met de bouw van de motor plaatsvinden en dat als invoergegevens de resultaten van deze ontwikkeling worden gebruikt, weliswaar de conclusie mag worden getrokken dat zij met name op deze motor betrekking hebben maar dat hieruit niet mag worden afgeleid dat zij deel van het onderzoekproces uitmaken. De Commissie merkt in ieder geval op dat het hier ook activiteiten betreft die ten aanzien van het onderhoud volledig en ten aanzien van de betrouwbaarheid in aanzienlijke mate per definitie op de volledig afgewerkte versie van het product zijn gericht.

(89) Aangezien de activiteiten op het gebied van de geïntegreerde logistieke steun voor een groot deel op het verhandelbare eindproduct zijn gericht, is de Commissie van mening dat de met deze activiteiten verbonden kosten overeenkomstig de O&O-kaderregeling niet subsidiabel zijn. Dit bedrag, dat wil zeggen 60 285 198 ESP (362 321 EUR), moet derhalve van het totaalbedrag van de door de Spaanse autoriteiten aangemelde subsidiabele kosten worden afgetrokken.

(90) Gelet op het bovenstaande moet het totaalbedrag van de subsidiabele kosten met 9 590 857 185 ESP, ofwel 57 642 213 EUR, worden verminderd.

Ten aanzien van de toelaatbaarheid als subsidiabele kosten die onder de categorie extra algemene kosten en andere exploitatiekosten vallen

(91) De Commissie wijst erop dat de „kosten van de bijdrage tot de ontwikkeling van de programma's" zoals deze in de aanmelding worden beschreven niet als extra algemene kosten en andere exploitatiekosten als bedoeld in bijlage II bij de O&O-kaderregeling, vierde en vijfde streepje, kunnen worden aangemerkt.

(92) Deze kosten komen in werkelijkheid overeen met de kosten van de deelneming van de toeleverancier ITP aan het inbouwen van de door hem vervaardigde elementen in de complete motoren. Deze deelneming van de toeleveranciers in de kosten voor het inbouwen van hun componenten in het totale systeem in de onderzoeks- en ontwikkelingsfase is gangbare praktijk. De samenwerking neemt dikwijls de vorm aan van een risisopartnerschap (risk partnership), waarbij de toeleverancier, afgezien van de betaling van een recht van ingang in het programma, een deel van de ontwikkeling en industriële vervaardiging van de motor (doorgaans het subsysteem en de opneming van het subsysteem in het systeem) voor zijn rekening neemt.

(93) Bij deze deelneming zijn kosten voorzien zoals de door ITP verleende bijstand voor de proeven met de inbouw van de deelsystemen van ITP in de complete motoren, die de Commissie in overeenstemming met bijlage II bij de O&O-kaderregeling subsidiabel acht wanneer deze kosten rechtstreeks verbonden zijn met activiteiten die alleen door het gesteunde bedrijf worden verricht dan wel wanneer deze activiteiten door toeleveranciers worden verricht.

(94) De Commissie is van mening dat het feit dat de luchtvaartsector in bijzondere vormen van samenwerking tussen ondernemingen, zoals risicopartnerschappen, voorziet, geen gevolgen kan hebben voor het karakter van subsidiabele kosten overeenkomstig bijlage II van de kaderregeling.

(95) De Commissie acht hiermee derhalve haar twijfels over de toelaatbaarheid als subsidiabele kosten die onder de categorie extra algemene kosten en andere exploitatiekosten vallen te zijn weggenomen.

Ten aanzien van het stimulerende effect van het gedeelte van de steun dat betrekking heeft op onderzoek en ontwikkeling

(96) De Commissie wijst er in de eerste plaats op dat het aan het project verbonden technologische risico vrij beperkt is, althans in vergelijking met het hoge gemiddelde technologische risico in de luchtvaartsector. Met name de analyse van de gegevens die door de Spaanse autoriteiten zijn verschaft laat zien dat de ingenieurs van ITP op aanzienlijke technische ondersteuning door het Britse bedrijf Rolls-Royce, de Europese marktleider van de sector die zich bezighoudt met projecten voor de ontwikkeling van high-tech-motoren, konden rekenen.

(97) Zij merkt niettemin op dat de Spaanse autoriteiten gegevens hebben overgelegd die een belangrijk kwantitatief effect van de steun op de O&O-activiteiten van het bedrijf laten zien. Vooral tussen 1998 en 2000, dat wil zeggen tussen de situatie vóór het begin van het project en de situatie op het hoogtepunt van de verwezenlijking ervan, steeg het jaarlijkse deel van de omzet van het bedrijf dat aan O&O werd uitgegeven van 152 miljoen EUR tot 222 miljoen EUR. In verhouding tot de totale omzet van het bedrijf betekent dit — in relatieve termen — een stijging van 19 % tot 34 % in dezelfde periode. Daarnaast wierf het bedrijf tussen 1998 en 2001 circa 50 technici en ingenieurs aan.

(98) De Commissie wijst er in dit verband op dat zij in haar analyse geen rekening kan houden met de door Pratt &

Whitney terzake verstrekte gegevens, aangezien deze betrekking hebben op de onderneming Rolls-Royce en niet op het gesteunde bedrijf.

(99) Evenmin kan met de door Pratt & Whitney over de verkopen en voorverkopen van Trent 500-motoren bij de evaluatie van het stimulerende effect rekening worden gehouden. In deze gegevens wordt namelijk geen onderscheid gemaakt tussen de motoren waarin verschillende soorten turbines met lage stuwkracht worden ingebouwd en wordt derhalve niet aangegeven of het bij een aantal van deze verkopen ging om de nieuwe turbine met hoge stuwkracht die door ITP is ontwikkeld in het kader van het project dat het voorwerp van deze beschikking vormt.

(100) Daarnaast merkt de Commissie op dat dat de steun, zoals hierboven werd opgemerkt, een belangrijke grensoverschrijdende samenwerking tussen het gesteunde bedrijf en het Britse bedrijf Rolls-Royce mogelijk maakte, met name met betrekking tot de Trent 500-motor van laatstgenoemd bedrijf, aan de ontwikkeling waarvan ITP als risicopartner (risk partner) deelnam.

(101) Ten slotte wijst de Commissie erop dat de onderneming bij de plaatselijke autoriteiten een verzoek om steun had ingediend voordat het programma van start ging.

(102) De Commissie is dan ook van mening dat ervan kan worden uitgegaan dat de steun in dit geval en met name gelet op de sector in kwestie een stimulerend effect overeenkomstig de bepalingen van punt 6 van de O&O-kaderregeling heeft.

Conclusie over het onderzoek- en ontwikkelingsaspect van de steun

(103) Gelet op bovenstaande overwegingen is de Commissie van oordeel dat ten aanzien van een deel van de door Spanje aangemelde activiteiten steun kan worden worden verleend die met de O&O-kaderregeling in overeenstemming is. Dit deel omvat subsidiabele kosten ten belope van 9 590 857 185 ESP, dat wil zeggen 57 642 213 EUR, voor activiteiten op het gebied van preconcurrentiële ontwikkeling in de zin van bijlage I bij de kaderregeling.

(104) De maximum toelaatbare steun bedraagt, overeenkomstig punt 5.5 van de O&O-kaderregeling 25 %, welk percentage overeenkomstig punt 5.10.2 van de kaderregeling kan worden verhoogd met 5 procentpunten aangezien de site van Zamudio zich bevindt in een regio die in aanmerking komt voor steun krachtens artikel 87, lid 3, onder a), van het EG-Verdrag.

(105) De Commissie is daarom van mening dat de steunbedragen die aan dit aspect van de steun beantwoorden in overeenstemming met de O&O-kaderregeling mogen worden toegekend mits het bruto subsidie-equivalent niet meer bedraagt dan 30 % van 57 642 213 EUR, ofwel 17 292 664 EUR. De Spaanse autoriteiten hebben verklaard hiermee in te stemmen.

(106) De Commissie merkt in dit verband op dat het brutosubsidie-equivalent van de steun moet worden berekend door gebruik te maken van het door haar gepubliceerde referentie- en disconteringspercentage, waaraan 400 basispunten worden toegevoegd, aangezien de door de staat verstrekte lening geen enkele waarborg biedt ([14]). Voor de berekening van het brutosubsidie-equivalent kunnen de Spaanse autoriteiten bijlage I bij de richtsnoeren inzake regionale steunmaatregelen ([15]) raadplegen.

(107) Wat ten slotte de door Sytemel gehanteerde argumenten betreft, volgens welke de door een mogelijke ondersteuning van de Baskische regering veroorzaakte concurrentievervalsing het toch al negatieve effect van de geografische nabijheid van de standplaatsen op de mobiliteit van onderzoekers en medewerkers zou versterken, is de Commissie van mening dat de verhoogde mobiliteit onder onderzoekers veeleer een positieve factor is die in de Gemeenschap moet worden gestimuleerd.

B. **Investeringssteun**

Ten aanzien van de rechtvaardiging van het project uit het oogopunt van de regionale ontwikkeling

(108) De Commissie had in het besluit tot inleiding van de formele procedure opgemerkt dat het voornemen voor investeringssteun niet in een door haar goedgekeurde steunregeling past en dat men bijgevolg kan stellen dat het ad hoc-steun betreft. De Spaanse autoriteiten hebben deze conclusie niet aangevochten. De Commissie moet derhalve overeenkomstig punt 2, tweede alinea, van hogervermelde richtsnoeren inzake regionale steunmaatregelen nagaan of de voordelen voor de regio eventuele concurrentiedistorsies door de ad-hocsteun compenseren. De Commissie herinnert er voorts aan dat het Baskenland in zijn geheel overeenkomstig artikel 87, lid 3, onder c), van het EG-Verdrag een steungebied is en dat het plafond voor regionale steun overeenkomstig de Spaanse regionale-steunkaart 20 % NSE bedraagt.

(109) In dit verband merkt de Commissie op dat deze steun weliswaar niet in het kader van een tevoren door de Commissie goedgekeurde steunregeling wordt verleend, maar wel binnen het kader van het Plan Interinstitucio-

([14]) Zie de mededeling van de Commissie over de methode waarmee de referentie- en disconteringspercentages worden vastgesteld en met name zesde alinea, eerste streepje (PB C 273 van 9.9.1997, blz. 3).

([15]) PB C 74 van 10.3.1998, blz. 9.

nal de Promoción Económica 2000-2004 valt en van de interinstitutionele overeenkomst die voor de invoering van het plan tussen de Baskische regering en de gewesten Vizcaya, Guipúzcoa en Álava werd gesloten en die volgens de Spaanse autoriteiten het actiekader voor alle Baskische instellingen voor de bevordering van de economie vormt. Dit plan vormt een programma in het kader waarvan het project in kwestie is geselecteerd. De Commissie bevestigde dat de steun die in het kader van dit programma wordt verleend ieder jaar wordt uitgeschreven en aan de hand van objectieve criteria wordt geselecteerd en toegekend. Deze investeringssteun moet daarom als geïsoleerde steun ten behoeve van een onderneming worden beschouwd, die echter in een duidelijk afgebakende wetgevingscontext van de regionale steun wordt verleend.

(110) Voorts is de Commissie van mening dat deze investeringssteun metterdaad aan de economische ontwikkeling van de regio kan bijdragen. Zij merkt inderdaad op dat het project volgens de door de Spaanse autoriteiten verstrekte gegevens qua bruto toegevoegde waarde en het scheppen van arbeidsplaatsen een aanzienlijk effect zal hebben. In dit verband zij met name gewezen op het feit dat het project een betrekkelijk hoog toeleveringspercentage (circa 30 % in 2002) in de regio vertoont.

(111) De Commissie is daarnaast van mening dat de steun als proportioneel kan worden beschouwd, aangezien de intensiteit ver onder het voor regionale steun geldende maximum ligt. De Commissie herinnert er voorts aan dat het gesteunde bedrijf meer dan 25 % van de financiering van het project voor zijn rekening neemt, dat de steunaanvraag werd ingediend voordat met de uitvoering van het project een begin werd gemaakt en dat de steun afhankelijk is van het behoud van de investeringen gedurende minstens vijf jaar. Derhalve is aan de in punt 4.2, eerste en derde alinea en punt 4.10 van de eerder genoemde richtsnoeren inzake regionale steunmaatregelen vastgelegde voorwaarden voldaan. De steun is daarnaast gekoppeld aan de daadwerkelijke schepping van arbeidsplaatsen door ITP ([16]).

(112) Wat, ten slotte, de door Sytemel in het kader van deze procedure gemaakte opmerkingen betreft, is de Commissie van mening dat regionale steun juist is bedoeld om belemmeringen of ontwikkelingsachterstanden in probleemgebieden te compenseren en dat zij met de omvang van deze nadelen reeds bij het opstellen van de regionale-steunkaarten rekening houdt. Wat het onderhavige steunvoornemen betreft moet enerzijds in aanmerking worden genomen dat de steunintensiteit ver onder het overeenkomstig de Spaanse regionale-steunkaart toegestane niveau ligt en, anderzijds, dat de door Sytemel geuite vrees betreffende de effecten van dit project op de activiteit van de in Frankrijk gevestigde bedrijven ongegrond is, aangezien ITP volgens de Spaanse autoriteiten het aantal bestellingen bij Franse bedrijven kon verhogen. De Commissie is dan ook van mening dat de investeringssteun ten gunste van ITP het handelsverkeer niet zodanig verandert dat het gemeenschappelijk belang wordt geschaad.

(113) De Commissie komt ten aanzien van dit punt derhalve tot de conclusie dat de twijfels die zij in haar besluit tot inleiding van de procedure met betrekking tot de rechtvaardiging van het project uit het oogpunt van de regionale ontwikkeling had geuit zijn weggenomen.

Ten aanzien van de rechtvaardiging van de post „werktuigen" als subsidiabele kosten van het investeringsproject

(114) Rekening houdend met de door de Spaanse autoriteiten verschafte verduidelijkingen stelt de Commissie vast dat het in de voor dit project voorziene post „werktuigen" hulpstukken voor het productieproces betreft die voor de in de fabriek te Zamudio op te stellen machines zijn ontworpen. De Spaanse autoriteiten gaven voorts aan dat deze hulpstukken deel van de vaste activa van het bedrijf zijn en onder deze rubriek ook op de balans voorkomen. Deze elementen kunnen derhalve worden beschouwd als behorend tot de categorie „uitrusting" in de zin van punt 4.5 van de Richtsnoeren inzake regionale steunmaatregelen.

(115) De Commissie komt ten aanzien van dit punt dan ook tot de slotsom dat de twijfels die zij in haar besluit tot inleiding van de formele onderzoeksprocedure ten aanzien van de rechtvaardiging van de post „werktuigen" als subsidiabele kosten van het investeringsproject had geuit zijn weggenomen.

Conclusie over het steunaspect van het investeringsproject

(116) Gelet op bovenstaande overwegingen is de Commissie van mening dat het investeringsproject in overeenstemming is met de Richtsnoeren inzake regionale steunmaatregelen.

C. **Ten aanzien van de vraag die bij de uitbreiding van de procedure aan de orde is gesteld**

(117) De Commissie wijst erop dat de Spaanse autoriteiten het bewijs hebben geleverd dat de bij de uitbreiding van de procedure gewraakte onwettige en met de gemeenschappelijke markt onverenigbare steun sinds het tijdstip van de uitbreiding is terugbetaald.

([16]) ITP beoogt 272 nieuwe arbeidsplaatsen te scheppen in de periode tussen 2000 en 2003. Zie het besluit van 20 juni 2001.

(118) De terugbetaling behelst de betaling van de rente die uit de toepassing van het door de Commissie aanbevolen rentepercentage, op samengestelde basis toegepast, voortvloeit, overeenkomstig de mededeling van de Commissie betreffende de toe te passen rentepercentages bij de terugvordering van onrechtmatig verleende steun ([17]).

(119) De Commissie is dientengevolge van mening dat de uitbreiding van de procedure niet langer relevant is.

9. **CONCLUSIE**

(120) Gelet op het bovenstaande komt de Commissie tot de conclusie dat de door de Baskische regering beoogde investeringssteun zonder voorwaarden kan worden verleend. De door de Baskische regering voorgenomen steun voor onderzoek en ontwikkeling kan worden verleend mits aan bepaalde voorwaarden wordt voldaan,

HEEFT DE VOLGENDE BESCHIKKING GEGEVEN:

Artikel 1

De staatssteun die Spanje voornemens is aan het bedrijf Industria de Turbo Propulsores, SA (ITP) te verlenen in de vorm van een subsidie ten belope van 7 030 000 EUR, is verenigbaar met de gemeenschappelijke markt overeenkomstig artikel 87, lid 3, onder c), van het EG-Verdrag.

Het verlenen van de steun wordt derhalve goedgekeurd.

Artikel 2

De staatssteun die Spanje voornemens is aan ITP te verlenen in de vorm van een renteloze lening van 24 040 000 EUR is verenigbaar met de gemeenschappelijke markt overeenkomstig de bepalingen in artikel 87, lid 3, onder c), van het EG-Verdrag, mits aan de voorwaarden in artikel 3 wordt voldaan.

Artikel 3

Het brutosubsidie-equivalent van de steun, dat zal worden berekend met gebruikmaking van het door de Commissie gepubliceerde referentie- en disconteringspercentage, verhoogd met 400 basispunten, mag niet hoger zijn dan 17 292 664 EUR.

Artikel 4

Spanje deelt de Commissie binnen twee maanden vanaf de kennisgeving van deze beschikking mede welke maatregelen het heeft genomen om aan artikel 3 te voldoen.

Artikel 5

Deze beschikking is gericht tot het Koninkrijk Spanje.

Gedaan te Brussel, 21 oktober 2003.

Voor de Commissie
Mario MONTI
Lid van de Commissie

([17]) PB C 110 van 8.5.2003, blz. 21.