KOMMISSIONENS BESLUT

av den 21 oktober 2003

om det stöd för forskning och utveckling på produktionsorten Zamudio (Baskien) som Spanien planerar att genomföra till förmån för företaget Industria de Turbo Propulsores, SA (ITP)

[delgivet med nr K(2003) 3525]

(Endast den spanska texten är giltig)

(Text av betydelse för EES)

(2004/170/EG)

EUROPEISKA GEMENSKAPERNAS KOMMISSION HAR FATTAT DETTA BESLUT

med beaktande av Fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen, särskilt artikel 88.2 första stycket i detta,

med beaktande av rådets förordning (EG) nr 659/1999 av den 22 mars 1999 om tillämpningsföreskrifter för artikel 93 i EG-fördraget ([1]), särskilt artikel 7 i denna,

efter att i enlighet med nämnda artiklar ha gett berörda parter tillfälle att yttra sig ([2]) och med beaktande av dessa synpunkter ([3]), och

av följande skäl:

1. FÖRFARANDE

(1) Genom en skrivelse av den 15 december 2000, registrerad den 18 december 2000, anmälde de spanska myndigheterna i enlighet med artikel 88.3 i EG-fördraget stödprojektet för forskning och utveckling på produktionsorten Zamudio (Baskien). Genom en skrivelse av den 17 april 2001, registrerad den 19 april 2001, lämnades ytterligare upplysningar.

(2) Genom en skrivelse av den 20 juni 2001 underrättade kommissionen Spanien om sitt beslut att beträffande detta stöd inleda förfarandet enligt artikel 88.2 i EG-fördraget.

(3) Kommissionens beslut att inleda förfarandet har offentliggjorts i *Europeiska gemenskapernas officiella tidning* ([4]). Kommissionen har uppmanat berörda parter att inkomma med sina synpunkter på stödet i fråga.

(4) Genom en skrivelse av den 21 augusti 2001, registrerad den 24 augusti 2001, lämnade de spanska myndigheterna sina synpunkter till kommissionen.

(5) Genom en skrivelse av den 17 oktober 2001, registrerad den 18 oktober 2001, skickade Sindicato de Fabricantes de Turbinas y Materiales Energéticos Pesados (SYTEMEL) sina synpunkter på stödet i fråga till kommissionen.

(6) Genom en skrivelse av den 29 oktober 2001, registrerad den 30 oktober 2001, tillställde företaget Pratt & Whitney kommissionen sina synpunkter på stödet.

(7) Genom en skrivelse av den 15 november 2001 tillställde kommissionen de spanska myndigheterna en kopia på de synpunkter som lagts fram av SYTEMEL och Pratt & Whitney.

(8) Genom en skrivelse av den 27 november 2001, registrerad den 28 november 2001, bad de spanska myndigheterna kommissionen om en spansk översättning av nämnda synpunkter. Kommissionen tillgodosåg denna framställan genom en skrivelse av den 21 december 2001.

(9) Genom en skrivelse av den 28 januari 2002 tillställde de spanska myndigheterna kommissionen sina kommentarer till de synpunkter som lagts fram av SYTEMEL och Pratt & Whitney.

(10) Genom en skrivelse av den 13 december 2002 bad kommissionen de spanska myndigheterna att lämna ytterligare upplysningar. De spanska myndigheterna lämnade dessa upplysningar genom skrivelser av den 16 januari 2003, registrerad den 20 januari 2003, av den 27 januari 2003, registrerad den 29 januari 2003, och av den 5 februari 2003, registrerad den 6 februari 2003.

(11) Genom en skrivelse av den 23 april 2003 meddelade kommissionen Spanien om sitt beslut att i enlighet med artikel 88.2 i EG-fördraget utvidga förfarandet med avseende på stödprojektet.

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

(12) Genom en skrivelse av den 16 juni 2003, registrerad den 16 juni 2003, tillställde de spanska myndigheterna kommissionen sina synpunkter på utvidgandet av förfarandet.

(13) Kommissionens beslut att utvidga förfarandet har offentliggjorts i *Europeiska unionens officiella tidning* ([5]). Kommissionen har uppmanat berörda parter att inkomma med sina synpunkter.

(14) Genom en skrivelse av den 24 juni 2003, registrerad av kommissionen den 26 juni 2003, skickade de spanska myndigheterna stödmottagarens synpunkter till kommissionen.

2. **BESKRIVNING AV STÖDET**

(15) Det som här avses är den baskiska regeringens stödprojekt till företaget Industria de Turbo Propulsores, SA (ITP).

(16) ITP är ett företag som specialiserat sig på utformning, utveckling, tillverkning och underhåll av gasturbiner. Det ägs till 46,7 % av Rolls-Royce och till 53,3 % av konsortiet Turbo 2000, som i sin tur till 50 % ägs av SENER och SEPI. Både antalet anställda i ITP och dess omsättning överstiger de trösklar för att ett företag skall anses omfattas av definitionen på små och medelstora företag som anges i bilaga I till kommissionens förordning (EG) nr 70/2001 av den 12 januari 2001 om tillämpningen av artiklarna 87 och 88 i EG-fördraget på statligt stöd till små och medelstora företag ([6]).

(17) Stödet avser genomförandet av följande projekt:

— Ett forsknings- och utvecklingsprojekt (FoU) på produktionsorten Zamudio för utveckling av två nya typer av lågtrycksturbiner.

— Ett projekt för materiella anläggningsinvesteringar på produktionsorten Zamudio, som skulle öka ITP:s produktionskapacitet och göra företaget till Rolls-Royce största leverantör av lågtrycksturbiner för aktuella motormodeller.

(18) Den myndighet som beviljar stödet är den baskiska regeringen (regional myndighet).

A. **FoU-projektet**

(19) Syftet med FoU-projektet är att utveckla två nya lågtrycksturbiner för hög respektive låg dragkraft.

— Högtrycksturbinen skall monteras i Rolls-Royce motor TRENT 500, som driver Airbus A340–500 och A340–600.

Det planerade stödprojektet avser hela utvecklingsprocessen för turbinen som består av fyra etapper: projektförberedelser, preliminär modell, konceptuell modell och genomförande. Den sista etappen består av ytterligare sju etapper: detaljmodeller, komponentprov, motorprov, validering av flödesdynamik, tillverkning av prototyper, certifiering och aktiviteter efter certifiering.

— Turbinen med låg dragkraft skall monteras i jetmotorn AS900 från företaget Allied Signal Aero Engines ([7]), vilken driver Bombardier Continental och Regional Jet 146 RJX från BAE SYSTEMS.

Det planerade stödprojektet består av sju huvudaktiviteter: allmänna aktiviteter, design av lågtrycksturbin, tillverkningssupport, tillverkning av utvecklingskomponenter, tillverkning av utrustning, komponentprov, förbättring av turbinens aeromekaniska egenskaper. I programmet ingår dessutom ytterligare tre aktiviteter: integrerat logistikstöd, design av axialkompressorer och aktiviteter i samband med studiet av motorns yttre funktion.

(20) Stödets alla planerade aktiviteter innebär enligt de spanska myndigheterna ”utvecklingsverksamheter före det konkurrensutsatta stadiet”, i enlighet med bilaga I till gemenskapsramarna för statligt stöd till forskning och utveckling ([8]) (nedan kallat ”gemenskapsramarna”).

(21) Projektet skall pågå i fyra år, under perioden 1999–2002.

(22) Den baskiska regeringen tillhandahåller stödet i form av ett räntefritt lån på totalt 4 000 miljoner spanska pesetas (motsvarande 24,04 miljoner euro) av totalt 10 422 miljoner pesetas i stödberättigande kostnader (motsvarande 62,64 miljoner euro). Lånet skulle förskotteras och återbetalas som följer:

(miljoner pesetas)

År	Kostnader	Finansiering	Amortering
1999	1 935	0	
2000	4 064	2 000	
2001	2 762	1 000	
2002	1 661	1 000	

([5]) Se fotnot 3.
([6]) EGT L 10, 13.1.2001, s. 33.
([7]) Företaget har nyligen gått samman med Honeywell-gruppen.
([8]) EGT C 45, 17.2.1996, s. 5.

(miljoner pesetas)

År	Kostnader	Finansiering	Amortering
2003			0
2004			0
2005			0
2006			0
2007			100
2008			100
2009			200
2010			200
2011			200
2012			750
2013			2 450
Summa	10 422	4 000	4 000

B. **Investeringsprojektet**

(23) Enligt de spanska myndigheternas uppgifter ingår inte det aktuella projektet i någon annan gällande regional stödordning som är godkänd av kommissionen. Det handlar således om ett tillfälligt regionalstöd.

(24) Genom projektet skulle produktionsorten Zamudio kunna bli konkurrenskraftig på en högteknologisk marknad med höga indirekta kostnader. På produktionsorten Zamudio avser ITP att tillverka olika komponenter för följande motormodeller: EJ-200, TRENT 700 och 800, ALLISON 601 K, ATAR 9K50 PLUS, BR715, TF50 A, LM 2500, F414, M138(FLA), MTR390 (attackhelikopter), TRENT 900, TRENT INDUSTRIAL, TRENT 500 och AS900.

(25) De spanska myndigheterna anser att projektet skulle få positiva effekter på hela den baskiska ekonomin i form av industriell diversifiering, ekonomisk dynamik, skapande av arbetstillfällen och mervärde, tillgång till avancerad teknik och dennas införlivande i den tekniska och industriella strukturen, ökad personalkompetens och en multiplikatoreffekt på hela industrin. Man framhåller särskilt skapandet av cirka 1 000 indirekta arbetstillfällen i Baskien, liksom underentreprenader som 2002 skulle kunna uppgå till 30 %.

(26) Projektets löptid är tre år (2000–2002).

(27) De totala investeringarna uppgår till 8 852 miljoner pesetas (53,2 miljoner euro), med följande fördelning:

(miljoner pesetas)

	År			
	2000	2001	2002	Summa
Byggnader	1 070	880		1 950
Utrustning	275	467	320	1 062
Maskiner	1 420	1 500	2 920	5 840
Summa	2 765	2 847	3 240	8 852

Med en referens- och diskonteringsränta på 5,7 % uppgick investeringens totala nuvärde per den 31 december 2000 till 8 358 miljoner pesetas (50,23 miljoner euro).

(28) Det planerade stödet består av ett bidrag som inte behöver återbetalas. Enligt de spanska myndigheterna förutsätter stödet att företaget ITP skapar en nettoökning av antalet arbetstillfällen ([9]) samt att det upprätthåller investeringen under en period på minst fem år. Bidraget uppgår till 1 170 miljoner pesetas (7,03 miljoner euro), som skall utbetalas som följer:

(miljoner pesetas)

År	2000	2001	2002	Summa
Bidrag	343	369	458	1 170

Med en referens- och diskonteringsränta på 5,7 % och en skattesats på 32,5 % uppgick dess totala nuvärde per den 31 december 2000 till 1 102 miljoner pesetas, vilket innebär en stödnivå på 13,18 % BBE (bruttobidragsekvivalent) och 9,80 % NBE (nettobidragsekvivalent).

C. **Allmänt**

(29) Som svar på en fråga från kommissionen har de spanska myndigheterna dessutom meddelat att det mottagande företaget den 27 januari 1998 erhöll investeringsstöd i form av en skattelättnad på 737 272 004 pesetas (4 431 094 euro). I investeringsprojektet som avser perioden 1997–2001 ingår följande kostnader: fastigheter (1 150 000 000 pesetas), maskiner (5 400 000 000 pesetas), teknisk utrustning (600 000 000 pesetas), annan utrustning (173 000 000 pesetas) samt datamateriel (675 000 000 pesetas), dvs. totalt 7 998 000 000 pesetas. Med en stödnivå på 9,22 % beviljades stödet den 26 december 1996 av Diputación Foral de Vizcaya som *norma foral* nr 7/1996. Emellertid har kommissionen genom beslut 2003/27/EG av den 11 juli 2001, om

([9]) Under perioden 2000–2003 avser ITP att skapa 272 nya nettoarbetstillfällen.

den stödordning som Spanien har genomfört till förmån för företagen i Vizcaya i form av en skattelättnad på 45 % av investeringarna ([10]), fastställt att stöden enligt nämnda *norma foral* (skattelättnad på 45 % av investeringarna i företag i Vizcaya) är olagliga och oförenliga med den gemensamma marknaden, och krävt att de skall återbetalas.

(30) Genom en skrivelse meddelade de spanska myndigheterna den 5 februari 2003, registrerad den 6 februari 2003, att detta stöd till företaget ITP ännu inte hade återbetalats.

3. ANGIVANDE AV SKÄLEN TILL ATT FÖRFARANDET INLEDDES

(31) I sitt beslut av den 20 juni 2001 framlade kommissionen en rad tvivel på följande aspekter av det aktuella stödet:

— Att vissa forsknings- och utvecklingsinsatser skulle handla om utvecklingsaktiviteter före det konkurrensutsatta stadiet. Beträffande projektet med lågtrycksturbin för hög dragkraft gäller tvivlen särskilt motorprov, certifiering och aktiviteter efter certifiering. När det gäller projektet för en lågtrycksturbin med låg dragkraft avser tvivlen tillverkningssupport, tillverkning av utvecklingskomponenter samt integrerat logistikstöd.

— Att kostnaderna för forskning och utveckling skulle vara stödberättigande när de avser andra allmänna omkostnader och andra löpande kostnader.

— Att stödet till forskning och utveckling skulle ha en stimulanseffekt.

— Att projektet skulle vara motiverat för den regionala utvecklingen, eftersom det handlar om tillfälligt stöd.

— Att rubriken ”utrustning” skulle vara motiverad bland investeringsprojektets stödberättigande kostnader.

4. ANGIVANDE AV SKÄLEN TILL DET UTVIDGADE FÖRFARANDET

(32) Kommissionen ansåg att det faktum som angavs i skäl 29 och som meddelades efter beslutet av den 20 juni 2001 utgör ett nytt faktum, eftersom den vid beslutstillfället inte hade fått uppgift därom.

(33) Kommissionen ansåg att denna upplysning var avgörande för att kunna bedöma de övriga och tidigare angivna frågorna.

(34) Enligt EG-domstolens dom av den 15 maj 1997 i målet C-355/95 P (Textilwerke Deggendorf GmbH mot kommissionen och Förbundsrepubliken Tyskland) ([11]) kan det faktum att det mottagande företaget inte återbetalt ett olagligt och oförenligt tidigare stöd påverka berättigandet till nytt stöd, på grund av den kumulativa effekten av stöden i fråga.

(35) De spanska myndigheternas meddelande till kommissionen att det planerade projektets stödmottagare inte hade återbetalt det stöd på 737 272 004 pesetas som Diputación Foral de Vizcaya beviljat i form av skattelättnad och som genom beslut 2003/27/EG förklarats vara olagligt och oförenligt, gjorde att kommissionen hyste tvivel om huruvida de nya forsknings- och utvecklingsstöden var stödberättigande, vilket också gällde investeringsstödet.

(36) På grund av dessa tvivel utvidgade kommissionen förfarandet för att granska denna fråga som inte berördes i beslutet av den 20 juni 2001.

5. DE SPANSKA MYNDIGHETERNAS SYNPUNKTER.

Forsknings- och utvecklingsinsatser som avser utvecklingsaktiviteter före det konkurrensutsatta stadiet

(37) Beträffande projektet för turbin med hög dragkraft har kommissionen inte uteslutit att motorprov, certifiering och aktiviteter efter certifiering kan ha påverkan på saluförda produkter och då inte avser utvecklingsaktiviteter före det konkurrensutsatta stadiet. På denna punkt har de spanska myndigheterna påpekat att motorproven i projektets fall avser följande typer av testning: extensometertest, mätning av metall- och lufttemperatur, färgens värmebeständighet, effektivitetstest, cyklisk test, typprovning och skovelbrottstest. Emellertid avser bara de två sistnämnda certifiering. Enligt de spanska myndigheterna skulle de för FoU-avdelningen på ITP dessutom vara nyckelfrågor för att designa kompletta moduler. På grund av sina höga kostnader genomförs skovelbrottstest inte först i utvecklingsfasen. Det skulle vara den första (om än inte riskfria) möjligheten att detaljgranska ickelinjära verktyg som utvecklats för detta lastfall. Övriga aktiviteter skulle ingå i utvecklingsarbetet och utgöra den första kontrollen och detaljgranskningen av de designverktyg som tagits fram av ITP. Å andra sidan

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

([11]) Rättsfallssamling 1997 s. I-02549.

anser de spanska myndigheterna att det inte är möjligt att kommersiellt utnyttja vad som använts vid testerna, med tanke på den ökade materialutmattningen vid hållfasthetsprov (typprovning) samt på destrueringen vid skovelbrottstest. I vilket fall påpekar de spanska myndigheterna att denna fråga kan granskas av programmets övervakningskommitté.

(38) Vid projektet för turbiner med hög dragkraft handlar aktiviteterna vid certifiering och efter certifiering om att analysera data och dokument från tidigare tester, vilket inte får förväxlas med redigeringsarbete för att uppfylla certifieringsorganets villkor. De spanska myndigheterna anser att certifieringsprocessen innebär tekniska krav som överstiger vad kunderna kräver. Kraven ställs från formgivningens första början och styr den även. Enligt de spanska myndigheterna får man alltså inte se detta som ett rent administrativt villkor, utan innovativt värde. I vilket fall vill de spanska myndigheterna att kommissionen uppmärksammar det faktum att ITP:s deltagande är en nyttig lärdom för företaget som kommer att kunna utnyttjas vid kommande konkurrensinriktade projekt. I praktiken bidrar aktiviteterna till att skapa en ny miljö för företaget, som redan materialiserats i ett luftvärdighetskontor samt genom ansökan till JAA (Joint Aviation Authority) om certifiering i form av DOA (Design Organisation Approval).

(39) När det gäller projektet för en turbin med låg dragkraft gäller kommissionens tvivel stödet till tillverkningen, tillverkningen av utrustning samt det integrerade logistikstödet. Beträffande tillverkningen av utrustning påminner de spanska myndigheterna om att projektet främst syftat till att få fram en motor som är mycket billigare än andra alternativ, vilket förutsatt modifierade aerodynamiska och mekaniska kriterier, villkor för godkännande osv. Aktiviteterna på detta område handlar om hur ingenjörsavdelningar och tillverkningsteknik kan bidra till ändrade design- och tillverkningskoncept. Särskilt innebär aktiviteterna en hög innovationsgrad beträffande design- och tillverkningsmetoder, och innebär även tekniska överväganden på hög nivå när det gäller tillverkningsprocessens kvalitetskrav och kapacitet.

(40) Beträffande utrustningstillverkningen ansåg kommissionen att den inte kunde utesluta att åtminstone en del av utrustningen kunde utnyttjas till serietillverkning av motorer. På denna punkt medger de spanska myndigheterna att det förvisso är ett vanligt kriterium i utvecklingsprogram att utrustningen i största möjliga utsträckning återanvänds i tillverkningsprocessen. Föreliggande fall har enligt de spanska myndigheterna emellertid en annan inriktning, genom att projektet utgår från extremt låga anskaffningskostnader, vilket innebär enorma risker för de senare tillverkningsmöjligheterna. För övrigt kortas kommersialiseringsfasen i syfte att fånga upp de tre möjliga kunderna före de konkurrerande projekten. Att det sedan starten krävts lägre kostnader har slutligen tvingat fram ovanliga koncept för denna mindre motortyp, exempelvis färre skovlar vilket krävt mycket tidigare kontroller under projektets gång. Detta förutsätter i sin tur att utrustningen konfigureras mycket tidigt, till och med innan koncepten har verifierats. För övrigt påpekar de spanska myndigheterna att regionalpolitiska kompromisser gjort att gjutna delar som utvecklats i Förenta staterna skall transporteras till Vizcaya, vilket innebär att ITP i alla händelser måste bekosta en ny utrustningsuppsättning.

(41) Angående det integrerade logistikstödet i projektet AS900 ansåg kommissionen att aktiviteterna i fråga avsåg säljbara versioner. Till dessa bidrog inte aktiviteterna med något nytt, någon modifiering eller förbättring, varför de inte rymdes inom utveckling före det konkurrensutsatta stadiet. På denna punkt förklarar de spanska myndigheterna att aktiviteterna avser följande: a) illustrering av tekniska manualer, b) redigering av tekniska manualer samt c) funktionssäkerhet, underhåll osv. För sistnämnda aktiviteter svarar logistikstödsgruppen, trots att det handlar om design & utveckling som sker parallellt med utvecklingen av turbinen och som påverkar själva produktdesignen. I praktiken handlar detta om utvecklingsaktiviteter före det konkurrensutsatta stadiet. När det gäller aktiviteterna a och b anser de spanska myndigheterna att kommissionen kan ha rätt, i det fall ITP regelbundet genomför denna typ av aktiviteter. Emellertid handlar det i föreliggande fall om en för företaget ny aktivitet, som innebär en förnyelse av dess utvecklingsmetoder och kan likställas med en ny tjänsteenhets framtagning av verktyg. Konkret innebär detta utveckling av produktionssystem och produktionsverktyg samt illustrering av tekniska publikationer, som måste motsvara vad som används för flygplanet som helhet, och även omfatta de senaste tekniska landvinningarna. En inte obetydlig del av arbetet handlar alltså om att för produktionen av tekniska publikationer ta fram successiva prototyper samt slutversionen, vilket enligt de spanska myndigheterna ingår i utveckling före det konkurrensutsatta stadiet.

Kostnader som är stödberättigande när de avser andra allmänna omkostnader och andra löpande kostnader

(42) De spanska myndigheterna inser att kommissionens tvivel avser kostnaderna för ”bidrag till programutvecklingen”. Här säger de spanska myndigheterna sig inte förstå varför kommissionen har fört dessa kostnader till andra allmänna omkostnader, när de enligt deras egen uppfattning i praktiken handlar om direkta forskningskostnader. De spanska myndigheterna framhåller att ITP inte är motorns originaltillverkare och därför inte kan svara för motorerna som helhet, även om de skulle vilja det. De har i synnerhet inget ansvar för monteringen av ITP:s turbiner i motorerna i fråga. Det är följaktligen originaltillverkaren som, med ITP:s deltagande, ansvarar för turbinens integrering i motorn och särskilt motsvarande turbintester. Dessutom betonar de spanska myndigheterna att stödnivån för dessa stödberättigande kostnader uppgår till 8 % och att det begärda återbetalningspliktiga förskottet för dessa kostnader utgör 30 % av de begärda återbetalningspliktiga förskotten för projektet som helhet, vilket motsvarar villkoren för immaterialkostnader för tekniköverföring i samband med investeringsprojekt.

Stödets stimulanseffekt på forskning och utveckling

(43) De spanska myndigheterna påminner om att ITP utvidgar sin verksamhet på två områden: underhåll av motorer respektive utveckling och tillverkning av motorkomponenter. När ansökan om stöden lämnades in, specialiserade ITP sig framför allt på enkla och mindre sammansatta fasta komponenter. Produktionens infrastruktur anpassades således till en produktion av denna typ av komponenter. Efter en analys av sin marknadsställning beslöt ITP att byta strategi och bli leverantör av kompletta moduler. Beslutet innebar uppenbara risker, inte bara på grund av de nödvändiga investeringsvolymerna utan också för att man måste penetrera två olika marknader (lågtrycksturbiner med hög respektive låg dragkraft), med två olika partner (Rolls Royce och Allied Signal). De spanska myndigheterna påminner också om att kontakterna mellan företaget och de baskiska myndigheterna inleddes i augusti 1998 och att den baskiska regeringens benägenhet att stödja projektet påverkat de beslut som ITP fattat.

(44) De spanska myndigheterna nämner dessutom tre faktorer som gjorde att bytet av strategi blev särskilt riskfyllt: för det första risken med att tvingas investera en betydande del av kassaflödet ([12]), för det andra det faktum att komponenttillverkning för projektet TRENT 500 om den inte fick stöd skulle förläggas till Rolls Royce befintliga anläggning i Derby och inte till produktionsorten Zamudio och för det tredje det faktum att programmet AS900 skulle konkurrera med motorutbudet från Rolls Royce North America (f.d. Allison). Det senare skulle logiskt nog göra vissa aktieägare tveksamma till att ta risker i ett konkurrerande projekt.

(45) De spanska myndigheterna anger fortsättningsvis vissa indikatorer som de menar bevisar stimulanseffekten. Sålunda hade ITP en betydande tillväxt under perioden 1997–1999, när de lade fast sin strategi att satsa på lågtrycksturbiner. Tillväxten var av storleksordningen 0,60 %, i nivå med det amerikanska företaget General Electric. Å andra sidan stod ITP bara för 1,46 % av omsättningen inom motorsektorn och 0,25 % inom den europeiska flyg- och rymdsektorn. Samtidigt uppgår dess andel av det femåriga ramprogrammet till 6 % inom motorsektorn och 1,80 % inom flyg- och rymdsektorn, dvs. 4,1 gånger mer än vad som normalt skulle motsvara dess omsättning.

(46) Vad gäller FoU-utgifternas utveckling i förhållande till omsättningen har denna andel ökat betydligt sedan 1999 (projektets första år), vilket framgår av följande tabell:

(miljoner pesetas)

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

([12]) Kassaflödet under 1997 och 1998 (åren före projektet) uppgick till 4 534 miljoner pesetas respektive 6 566 miljoner pesetas, medan den nödvändiga investeringsvolymen uppgick till 1 935 miljoner pesetas 1999 och 6 829 miljoner pesetas 2000, eller totalt 19 274 miljoner pesetas under projektets fyraåriga löptid.

För övrigt har sysselsättningen ökat betydligt, med tanke på att företaget sysselsätter 300 tekniker efter tolv års verksamhet.

(47) Vid bedömningen av projektets tekniska risker bör man enligt de spanska myndigheterna beakta att originaltillverkarna för att inte skada sin image brukar offentliggöra ofullständiga uppgifter som tonar ner eventuella förseningar eller problem vid utvecklingen. Det kunde få kommissionen att tro att projektet inte innebar några risker.

(48) Beträffande de tekniska hinder som projektet måste övervinna hänvisar de spanska myndigheterna till uppgifterna de tillhandahöll redan i sin skrivelse av den 17 april 2001. De hävdar att man inte får underskatta värdet av projektets tekniska målsättningar, eftersom flera av dem fortfarande inte har uppnåtts. När det gäller motorn TRENT 500 påpekar de att en basversion av motorn certifierades i december 2000 och innehåller teknik för tung last. Följaktligen har en ny motorversion med 1 % högre effekt tagits fram och man arbetar för närvarande med en version med 2 % högre effekt. Beträffande motorn AS900 har dess certifiering blivit ett år försenad på grund av tekniska problem.

(49) Slutligen noterar de spanska myndigheterna att originaltillverkarna ofta sätter spärrar för att teknik överlåts till företag de anlitar som underleverantörer, på grund av risken att de senare kan inverka på programmet. Detta begränsar i praktiken antalet företag som kan bli underleverantörer av lågtrycksturbindelar eller delta i program med delad risk. Följaktligen kan knappast något annat företag i Spanien ha de kunskaper som krävs för att kunna penetrera denna marknad. Det är därför svårt att tänka sig andra företag i Spanien eller Europa som skulle kunna få motsvarande stöd. De spanska myndigheterna påminner också om att det är vanligt att flyg- och rymdsektorn får stöd från offentliga myndigheter. Enligt dem är emellertid det aktuella projektets stödnivå lägre än de genomsnittliga stödnivåerna i Europa och Förenta staterna.

Projektets berättigande som regionalt utvecklingsstöd

(50) De spanska myndigheterna påpekar först och främst att även om det aktuella projektet inte ingår i ett av kommissionen godkänt program, så betyder detta inte att projektet skulle sakna övergripande granskning, analys och utvärdering. Faktum är att projektet är ett strategiskt program som den baskiska regeringen utvärderade inom ramen för den interinstitutionella ekonomiska stödplan för 2000–2004 och det interinstitutionella avtal som den baskiska regeringen och de regionala myndigheterna i Vizcaya, Guipuzcoa och Alava ingick i samband med att de stadfäste planen. Stödplanen utgör själva handlingsramen för de baskiska institutionerna när det gäller ekonomiskt stöd. De spanska myndigheterna förklarar att de vid det aktuella tillfället valde att inte anmäla planen som helhet till kommissionen utan göra individuella anmälningar.

(51) Beträffande projektets effekter på den regionala utvecklingen förklarar de spanska myndigheterna att regionens industri traditionellt har varit koncentrerad till sektorer som gruvindustri, järn- och stålindustri, varvsindustri och kapitalvaror. Den rad av kriser som drabbat dessa sektorer har påverkat regionen i grunden, vilket gjort att näringspolitikens tyngdpunkt blivit att främja strukturförändringar. Således syftar konkurrensmodellen i den ekonomiska stödplanen för 2000–2004 till att i regionen skapa företag med mer kvalificerad efterfrågan som kan fungera som utvecklingsmotorer, stimulera den ekonomiska aktiviteten inom strategiska och prioriterade sektorer, utveckla företagens innovationsförmåga och främja internationaliseringen av regionens företag. Denna politik är inte inriktad på en viss sektor utan på regional utveckling. Enligt det interinstitutionella avtalet kan särskilda projekt stödjas som motsvarar dessa mål i enlighet med vissa kvantitativa och kvalitativa kriterier som oberoende av sektor mäter det potentiella bidraget till den regionala utvecklingen. De spanska myndigheterna anser att det av ITP framlagda projektet mycket väl svarar mot dessa mål.

(52) För övrigt anser de spanska myndigheterna att det av ITP framlagda projektet kan få betydande effekter på regionens utveckling. På grundval av en matematisk modell som utvecklats av Deusto-universitetet (Facultad de Ciencias Económicas y Empresariales) och utgår från input-output-matriser menar de spanska myndigheterna att projektets ekonomiska effekter kan bli 101 792 miljoner pesetas vid en rörelsenivå på 39 096 miljoner pesetas. Räknat i bruttoförädlingsvärde kan effekten bli 52 100 miljoner pesetas, med ett bruttoförädlingsvärde i rörelsen på 28 400 miljoner pesetas och sidoverksamhet på 16 821 miljoner pesetas. Vad gäller sysselsättningen kan effekten bli totalt 5 239 arbetstillfällen med en personal på 1 424 arbetare på företaget.

(53) Slutligen skulle projektet enligt de spanska myndigheterna resultera i en investeringsvolym på 1 450 miljoner

pesetas, omfattande regionens underleverantörer, och en andel underentreprenad i regionen på 30 %. Man hoppas även kunna öka antalet lokala leverantörer med 40 %. De spanska myndigheterna påpekar också att projektet kommer att kunna stärka en industrigrupp som satsar på produkter med högt förädlingsvärde och hög teknisk kompetens, öka konkurrenskraften bland legotillverkare på flyg- och rymdområdet samt stärka flyg- och rymdforskningen i Baskien. Dessutom kan man notera en stark tradition av samarbete mellan ITP och Escuela de Ingenieros i Bilbao och Universidad Politécnica i Mondragón för att generera yrkeskunnande som kan svara mot sektorns krav. Slutligen hoppas de spanska myndigheterna att produktionsorten Zamudio kan bli attraktiv för avancerade industrier.

Huruvida rubriken "utrustning" ingår i investeringsprojektets stödberättigande kostnader

(54) När det gäller rubriken "utrustning" förklarar de spanska myndigheterna att den avser utrustning för tillverkningsprocessen på produktionsorten Zamudio. Det som avses är mekaniska verktyg (spännjärn, fixturer, jiggar, härdningselement, dvs. element för hantering av komponenterna och för interaktionen mellan komponenter och verktyg), plåt- och svetsverktyg (skärnings- och putsningverktyg, monteringsverktyg för svetsade element) osv. Sådan utrustning är dyr på grund av dess alla finjusteringar och mekanismer och på grund av mät- och kontrollinstrument (standardinstrument, schabloner och sonder för att underlätta kontrollerna av de första versionerna och av serieprodukter). Utrustningen skall tas fram för de maskiner som skall installeras i Zamudio och handlar om nyinvesteringar. Utgifterna specificeras i följande tabell:

(miljoner pesetas)

	2000	2001	2002	Summa
Mekaniska element	150	327	215	692
Plåt och svetsning	85	97	93	275
Kontroll	25	43	27	95
Summa verktyg	260	467	335	1 062

Frågeställningen i det utvidgade förfarandet

(55) De spanska myndigheterna har kunnat styrka att de i skäl 29 beskrivna stöden helt har återbetalats av stödmottagaren sedan det utvidgade förfarandet inleddes, inbegripet de av kommissionen rekommenderade räntorna.

6. SYNPUNKTER FRÅN BERÖRDA PARTER

Synpunkter från SYTEMEL

(56) Sindicato europeo de los fabricantes de turbinas y materiales energéticos pesados (SYTEMEL) uppmärksammar kommissionen på följande regionala aspekt: i det franska departamentet Pyrénées-Atlantiques finns olika industricentra för tillverkning eller legotillverkning som arbetar för gruppen TURBOMECA (tillverkare av ångturbiner för flyg- och rymdapplikationer men även för marint bruk eller markbruk). Ett eventuellt stöd från den baskiska regeringen skulle snedvrida konkurrensen och ytterligare förstärka den redan negativa effekt som orternas geografiska närhet har på forskarnas och samarbetspartnernas rörlighet. Offentligt stöd till ett nytt FoU-centrum på gasturbinområdet respektive osund inverkan på tillverkarnas naturliga konkurrensförhållande är två ogynnsamma faktorer för de transpyreneiska attraktionsmöjligheterna och en god regional utvecklingsplanering inom EU.

Synpunkter från Pratt & Whitney

(57) Först och främst anser Pratt & Whitney att granskningen av projektets stödnivå även måste omfatta det statliga stöd som tidigare beviljats Rolls-Royce för motorn TRENT 500 och därmed förbundna utvecklingsaktiviteter, eftersom Rolls-Royce är ITP:s enda privata ägare. Det måste här beaktas att motorn TRENT 500 inte är någon nyutvecklad produkt utan en motor där teknik från motorerna TRENT 700, TRENT 800 och TRENT 8104 använts, vilket innebär minskade kostnader och tekniska risker. Med detta i åtanke menar Pratt & Whitney att utvecklingskostnaderna för TRENT 500 bara bör utgöra 30–40 % av kostnaderna för en helt ny motor, något som måste beaktas när man fastställer de stödberättigande kostnaderna. För övrigt har motorn TRENT 500 redan erhållit statligt stöd som 1998 beviljades av Förenade kungariket, vilket enligt Pratt & Whitney måste bero på det faktum att Rolls-Royce står för samtliga utvecklingskostnader. Emellertid innebär överföringen av risker på andra parter, som ITP, att det redan beviljade stödet i praktiken får en högre stödnivå, och även dubbelt stöd då dessa parter erhåller offentligt stöd från annat håll. Stödet kan till och med tredubblas genom att Rolls-Royce kompletterande stödansökan 2001 för motorerna TRENT 600 och TRENT 900, enligt Pratt & Whitney, även omfattar motor- och teknikprogram som redan ingick i stödet från 1997. För övrigt noterar Pratt & Whitney att Rolls-Royce lägger ner en extremt liten

andel egna medel på FoU-verksamhet, jämfört med vad man kan konstatera hos Pratt & Whitney och övriga konkurrenter.

(58) För övrigt anser Pratt & Whitney att stödet till turbinen med hög dragkraft inte får någon stimulanseffekt, eftersom stödansökan är retroaktiv genom att man redan påförts kostnaderna före det konkurrensutsatta stadiet. Programmet TRENT 500 har sedan en tid redan passerat sin lanseringsfas och är redan certifierat av behöriga myndigheter. Pratt & Whitney hyser samma tvivel som kommissionen uttryckt om att projektet redan nått en betydande mognad. Pratt & Whitney påpekar att den avsedda stödperioden (1999–2002) infaller efter det att Airbus i juni 1997 formellt deklarerade att man valt TRENT 500 till enda motor för A340-500/600. Motorn provades första gången i maj 1999 och certifierades i december 2000. Hittills har 88 beställningar gjorts på A340-500/600, utrustade med motorn TRENT 500, flertalet före 1999.

(59) Pratt & Whitney hyser samma tvivel som kommissionen uttryckt om att motorernas testning och certifiering och aktiviteterna efter certifiering skulle utgöra utvecklingsaktiviteter före det konkurrensutsatta stadiet enligt gemenskapsramarna. Utifrån egen erfarenhet förklarar Pratt & Whitney på denna punkt att de stora utvecklingsprojekten på flygmotorområdet kan indelas i fyra faser:

— Designfasen där man fortlöpande granskar marknadens behov, marknadsstrategin och de tekniska möjligheterna. Några designstudier görs i samarbete med flygplanstillverkaren för att få en uppfattning om effekt, prestanda, vikt, bullernivå, utsläpp, monteringsproblem osv. Med teknikens hjälp analyseras och testas motorer och utrustning för att minimera de tekniska riskerna. Denna fas kan ta mycket lång tid. Den kan anses ligga ”före det konkurrensutsatta stadiet” och kostnaderna är relativt låga, konkret cirka 4 % av programmets totalbudget.

— Lanseringsfasen där man planerar tillverkningen av en viss ny eller vidareutvecklad motormodell. Vissa utrustnings- och komponenttester genomförs och utrustning beställs långt i förväg, med utgångspunkt från tillverkningens planerade utformning. I slutet av denna fas tar man definitiva beslut om huvuddragen i motorns utformning och teknik. Motortillverkaren inleder affärsförhandlingar med kunderna, där man fastställer tidtabellen för certifiering och leverans, priset, prestandan och de tekniska kraven på motorn. Denna fas tar cirka ett år i anspråk och motsvarar runt 9 % av programmets totala utvecklingskostnader. Pratt & Whitney menar att även denna fas kan anses ligga före det konkurrensutsatta stadiet enligt gemenskapsramarna, eftersom man inte ens i slutet av den vet om motorn kan saluföras eller ej. Fortsätter programmet emellertid efter denna fas, beror det på att motortillverkaren har fått tillräckligt många beställningar. Följaktligen kan de efterföljande faserna inte betraktas som aktiviteter före det konkurrensutsatta stadiet.

— Certifieringsfasen syftar till att fastställa om produkten motsvarar kraven och är tillräckligt säker och tillförlitlig för att kunna tas i drift. Under denna fas tillgriper man i allmänhet inte ny och oprövad teknik, eftersom detta är svårt, riskabelt och kostsamt. Fasen kan i sin tur indelas i två etapper: före och efter ”första provmotorn”, som är den första motorprototyp som skall saluföras. Under tillverkningen av provmotorn slutförs designen av samtliga motordelar. Provmotorn tillverkas normalt ”för hand”, dvs. vid sidan av tillverkningsprocessen och med tillfälliga verktyg. Etappen före provmotorn tar cirka ett år, räknat från lanseringsfasens slut, och motsvarar cirka 9 % av programmets totalkostnader. När provmotorn väl är tillverkad, skall den klara alla fastställda tester för att se om den motsvarar minimikraven på säkerhet och funktionalitet. Alla motorer som används vid dessa tester tillverkas i enlighet med den modelldesign som skall certifieras. Tidsmässigt tar detta cirka två år och innebär omkring 55 % de totala kostnaderna. En betydande del av kostnaderna avser testmotortillverkningen. Det kan räcka med fem testmotorer om man skall certifiera en vidareutvecklad motor, medan man för en ny motor normalt behöver tio eller ännu fler. Dessa tillverkas vanligtvis med marknadsmässiga tillverkningsmetoder. De testas under extrema förhållanden, vilket nästan omöjliggör översyn och senare försäljning till flygbolagen. I allmänhet används de därför till andra utvecklingsaktiviteter eller i program för att förbättra motorn efter certifieringen. Pratt & Whitney håller följaktligen med kommissionen och

anser att certifieringsfasens kostnader avser en produkt som kan användas för kommersiellt bruk och som rent faktiskt utnyttjas i slutet av lanseringsfasen.

— Flygplanets flygtest- och certifieringsfas utgör den sista fasen, där motorerna monteras i planet i enlighet med den certifierade konstruktionen. Flygplanen måste genomgå en rad flygtester med de certifierade motorerna för att visa att kombinationen av flygplan och motor motsvarar de uppställda kraven på luftvärdighet, kapacitet och funktion. Klarar motorerna testerna, ses de över och saluförs sedan på normalt sätt. Liksom kommissionen anser Pratt & Whitney att aktiviteterna i denna fas inte utgör utvecklingsaktiviteter före det konkurrensutsatta stadiet enligt gemenskapsramarna.

(60) När det slutligen gäller om kostnaderna är stödberättigande delar Pratt & Whitney kommissionens tvivel på att tillverkningsstöd, utrustningstillverkning och integrerat logistikstöd i projektet för en turbin med låg dragkraft skulle utgöra utvecklingsaktiviteter före det konkurrensutsatta stadiet enligt gemenskapsramarna. I praktiken ingår tillverkningsstödet i företagets affärsstrategi och är inte någon forsknings- och utvecklingsaktivitet. Utrustningstillverkningen handlar om att ta fram maskiner för prototyptillverkning, maskiner som sedan åtminstone delvis kan användas för att tillverka normala motorer. Det integrerade logistikstödet handlar om att ta fram tillverkningsinstruktioner, manualer och tekniska rutiner för underhållet av de saluförda motorversionerna och avser inte förnyelse, modifiering eller förbättring av desamma. Samma tvivel föreligger beträffande projektet för en turbin med hög dragkraft.

Synpunkter från stödmottagaren

(61) Stödmottagaren har enbart haft synpunkter på beslutet om att utvidga förfarandet. Dessa överensstämmer med de spanska myndigheternas synpunkter och visar att ITP sedan det utvidgade förfarandet inleddes helt har återbetalt de olagliga och oförenliga stöd som nämndes i skäl 29, inbegripet räntor som beräknats i enlighet med kommissionens rekommendationer.

7. DE SPANSKA MYNDIGHETERNAS KOMMENTARER TILL DE BERÖRDA PARTERNAS SYNPUNKTER

Kommentarer till synpunkterna från SYTEMEL

(62) I motsats till synpunkterna från SYTEMEL menar de spanska myndigheterna att projektet varken kommer att påverka det nät av verkstäder och legotillverkare som normalt arbetar för TURBOMECA eller attrahera forskare till Baskien. Faktiskt konkurrerar inte ITP med små och medelstora verkstäder som leverantör av undersystem respektive riskdelande partner i motorprogram. Tvärtom skapar företaget sysselsättning för denna typ av tillverkare, eftersom det saknar kapacitet för att tillverka alla turbindelar. ITP avser här att bibehålla en underleverantörsandel på 15 %. Mot denna bakgrund har de av SYTEMEL representerade tillverkarna en geografisk närhet som innebär en fördel gentemot andra tänkbara leverantörer i Förenade kungariket, Tyskland eller centrala och södra Spanien. Man kan alltså påstå att leverantörerna av delsystem inte minskar utan ökar sysselsättningen. Något som talar för detta är följande: att ITP inte en enda gång engagerats som underleverantör till industrierna i det aktuella området utan tvärtom har lagt flera beställningar hos tillverkare i södra Frankrike. Till exempel beställde ITP av ett franskt företag under ett enda år turbinskivor till ett värde av 17,2 miljoner euro, medan det förväntade stödet uppgår till 7 miljoner euro. Dessutom tillhandahöll ett japanskt företag denna typ av komponenter.

(63) I motsats till SYTEMEL anser de spanska myndigheterna att den geografiska närheten utgör en fördel och att forskares och anställdas rörlighet bör främjas, som Europeiska unionen för övrigt gjort till målsättning i sjätte ramprogrammet, i syfte att utveckla den europeiska industrin. I detta sammanhang samarbetar ITP och den baskiska regeringen med initiativet INTERREG i syfte att utveckla de tekniska och affärsmässiga förbindelserna mellan regionerna Baskien och Aquitaine.

Kommentarer till synpunkterna från Pratt & Whitney

(64) Påståendena om stödnivån, dvs. sambandet med stöden till Rolls-Royce för projektet TRENT 500, anser de spanska myndigheterna utgår från den felaktiga uppfattningen att Rolls-Royce skulle vara den enda privata aktieägaren i ITP, medan resten av aktierna skulle ägas av staten eller regionala och lokala myndigheter. Emellertid är ITP ett i huvudsak privatägt företag, vars enda offentliga aktieägare är SEPI, med 26,65 % av kapitalet. Resten är fördelad på de privata företagen SENER (26,65 %) och Rolls-Royce (46,7 %). Eftersom det handlar om privata företag är de offentliga stöden till ITP i Spanien oberoende av de som beviljats Förenade kungariket för ett brittiskt företag. I själva verket motsvarar de planerade forsknings- och utvecklingsstöden till ITP investeringar i kapital, teknik och fysiskt utvecklingsmaterial som inte blivit föremål för annat statligt stöd. För övrigt var det på marknadsvillkor som ITP fick gå in som riskdelande partner, utan någon premie eller några

avtalsförmåner från Rolls-Royce sida. Det förekommer varken någon dubbelverksamhet eller ackumulerat stöd från Förenade kungariket. Att Pratt & Whitney anser TRENT 500 vara en vidareutvecklad motor kommenterar de spanska myndigheterna med att man vid utvecklandet av en ny motor bygger på tidigare motorer. Detta gäller för alla tillverkare och har gjort att de kan minska utvecklingskostnaderna betydligt. I vilket fall måste man vid granskningen av stödet utgå från de faktiska utvecklingskostnaderna och inte från kostnaderna för en helt ny motor. De spanska myndigheterna påminner om att stödet skall stimulera ITP att penetrera ett nytt affärsområde och att ITP alltså saknar andra företags erfarenheter. Om turbinens innovationsgrad försäkrar de spanska myndigheterna att använd design och teknik är helt nya i förhållande till Rolls-Royce andra lågtrycksturbiner och även i förhållande till övriga tillverkare. De spanska myndigheterna upprepar att stödet till ITP avser företagets faktiska kostnader, som inte i något avseende minskats genom statligt stöd från Förenade kungariket. Slutligen anser de spanska myndigheterna att det inte åligger dem att uttala sig om Rolls-Royce bokföringsprinciper och påminner om att Rolls-Royce och ITP är två olika företag.

(65) Om stimulanseffekterna anser de spanska myndigheterna att Pratt & Whitney baserar sin slutsats om frånvaron av teknisk risk och affärsrisk på att motorn TRENT 500 certifierades i december 2000, varför FoU-aktiviteterna enligt Pratt & Whitney måste ha avslutats före det första offentliggörandet om motorns certifiering. De spanska myndigheterna anser dock att många av dessa aktiviteter överlagras, särskilt om man tänker på de olika nivåerna: motor, system och delsystem. Dessutom anser de att det offentliggörs överdrivet mycket vilket sker för att skydda kundens program och hålla uppe projektets kommersiella image. De spanska myndigheterna nämner att standarden på den i december 2000 certifierade turbinen inte motsvarade de uppställda kraven och att motorn faktiskt certifierades enligt en grundstandard för lågtrycksturbiner, för att inte stoppa utvecklingsprogrammet för det flygplan den var avsedd att driva. Mellan denna standard och nästa har modifieringar utvecklats och testats vars tekniska utveckling är okänd. Modifieringarna är delvis resultatet av parallella FoU-planer och demonstrerar hur stor teknisk risk som förelåg och som kan påverka ett litet företag som ITP ekonomiskt. De spanska myndigheterna framhåller att planens försening till följd av den andra designvarianten bromsade upp utvecklingsaktiviteterna före det konkurrensutsatta stadiet, och att fastän anmälan till kommissionen ägde rum när projektet redan befann sig i en framskriden fas, måste man inte dra slutsatsen att stödet var mindre angeläget. Slutligen anser de spanska myndigheterna att förekomsten av beställningar eller avsiktsförklaringar om köp inte eliminerar risken att inte kunna uppfylla de tekniska kraven, då det inte bara är så att beställningar inte innebär något förskott utan medför avsevärda skadestånd om de inte uppfylls.

(66) Om utvecklingsaktiviteterna före det konkurrensutsatta stadiet anser de spanska myndigheterna att den modell för motordesignprojekt som Pratt & Whitney redovisar inte nödvändigtvis är den enda tänkbara modellen och att andra originaltillverkare mycket väl kan välja andra modeller som inte behöver överensstämma med denna. I vilket fall kan man enligt de spanska myndigheterna konstatera viktiga skillnader mellan de metoder som en originaltillverkare som Pratt & Whitney använder och metoderna på ett företag som ITP. Utvecklingsarbetet före det konkurrensutsatta stadiet är nämligen proportionellt mycket större hos en leverantör av delsystem än hos en originaltillverkare, eftersom den förstnämnda inte ägnar sig åt marknadsföring, certifiering eller försäljning av motorer utan åt teknisk verksamhet. För övrigt är tillgängligheten till aktuell teknik (föregångare) annorlunda för ett företag som länge funnits på marknaden, som Pratt & Whitney, än för ett medelstort företag som ITP, som bara funnits på marknaden i tolv år. Till exempel kan en originaltillverkare betrakta en lågtrycksturbin som delprodukt av en högtrycksturbin, medan en leverantör av lågtrycksturbiner som ITP saknar referenser till såväl tekniken för högtrycksturbiner som andra tidigare turbintyper. Följaktligen är aktiviteternas faktiska teknikinnehåll mycket större än för en originaltillverkare. Slutligen anser de spanska myndigheterna att de aktiviteter som kommissionen uttryckt tvivel om för ITP utan tvekan innebär utvecklingsaktiviteter före det konkurrensutsatta stadiet, eftersom de för detta företag utgör nyutveckling av vissa metoder och processer.

(67) Om kostnadernas stödberättigande anser de spanska myndigheterna avslutningsvis att kommissionen förfogat över alla nödvändiga uppgifter för att uttala sig om detta och särskilt om det konkreta innehållet i varje aktivitet. Om Pratt & Whitney saknade dessa uppgifter när man lade fram sina synpunkter på aktiviteterna vid certifiering och efter certifiering, saknar synpunkterna grund.

8. **BEDÖMNING AV STÖDET**

(68) De spanska myndigheternas planerade åtgärder innebär en fördel för det mottagande företaget, genom att man övertar en del av de investerings- och forskningskostnader som företaget i princip borde bära. Fördelen är dessutom selektiv i förhållande till andra företag med intresse av sådana investeringar eller liknande forskningsprojekt. Den kan dessutom påverka handeln mellan medlemsstaterna av det enkla skälet att de aktuella projekten avser utveckling och tillverkning av produkter för leverans till Rolls-Royce, och alltså exporteras till Förenade kungariket, och att ITP är underleverantör till olika europeiska företag. Slutligen beviljas bidragen eller de räntefria lånen direkt av den baskiska regeringen, varför man kan anse att fördelarna bekostas med statliga medel. Åtgärderna i fråga innebär alltså statligt stöd enligt artikel 87.1 i EG-fördraget.

(69) I skäl 26 i det här beslutet nämns att kommissionen uttryckt tvivel på projektet. De föreliggande problemen granskas nedan, där stödet till forskning och utveckling respektive investeringsstödet analyseras var för sig.

A. **Stödet till forskning och utveckling**

Forsknings- och utvecklingsaktiviteter som innebär utvecklingsaktiviteter före det konkurrensutsatta stadiet

(70) Kommissionen konstaterar preliminärt att granskningen enligt gemenskapsreglerna för statligt stöd till forskning och utveckling grundar sig på en bedömning där stödberättigande kostnader relateras till konkreta investeringar. Om även andra investeringar med koppling till samma projekt är föremål för statligt stöd, kan man härav inte dra slutsatsen att det granskade projektet inte är förenligt med fördraget. Detta gäller ännu mer för investeringar i samband med annat projekt. Kommissionen måste alltså avvisa påståendena från Pratt & Whitney om stöden till Rolls-Royce i samband med dess investeringar i projektet TRENT 500 samt projekten TRENT 600 och TRENT 900.

(71) I sitt beslut om statligt stöd till företaget Rolls Royce för utvecklingen av motorerna TRENT 600 och TRENT 900 ([13]) bedömde kommissionen de olika utvecklingsfaserna för en flygmotor i enlighet med de forskningsfaser som anges i bilaga I till gemenskapsramarna.

(72) Aktiviteterna före motorns certifiering motsvarar FoU-aktiviteter enligt gemenskapsramarna, då de kan vara ännu mindre marknadsnära än utvecklingsaktiviteter före det konkurrensutsatta stadiet.

(73) Däremot ansåg kommissionen i samma beslut att certifieringen av motorn, och ännu mera aktiviteterna efter certifiering, är alltför marknadsnära för att kunna utgöra FoU-aktiviteter enligt gemenskapsramarna.

(74) Kommissionen anser att man måste göra samma bedömning av projektet i föreliggande beslut som i analysen av det nämnda brittiska projektet. Den kan inte ta fasta på den bedömning som föreslås av företaget Pratt & Whitney. Rent faktiskt skulle man med denna bedömning begränsa ”forskning och utveckling” till enbart förberedelsearbetet före en första prototyp, oberoende av om denna kan användas i kommersiella syften. Detta strider klart mot logiken i gemenskapsramarna, där det explicit anges att framtagningen av sådana prototyper skall hänföras till forsknings- och utvecklingsaktiviteter.

(75) I det konkreta fallet måste man dessutom beakta att syftet med de av ITP genomförda aktiviteterna är att ta fram motorkomponenter och inte en komplett motor. Vid avgränsningen mellan ITP:s FoU-arbete som motsvarar gemenskapsramarna och det som inte gör det är bara de certifieringsaktiviteter aktuella som avser certifieringen av motorn med de turbiner som ITP utvecklat i samband med projektet och inte eventuella certifieringar av motorn med andra turbiner. Denna distinktion är särskilt viktig i fallet med motorn TRENT 500 som Rolls-Royce, till följd av flygplanstillverkarens tidtabell, certifierade redan i december 2000, vilket dock skedde med en annan turbin som inte hade de kännetecken som den turbin ITP utvecklat i föreliggande projekt. Man kan alltså inte som Pratt & Whitney föreslår ta denna första certifiering, utan koppling till projektet, till intäkt för att inga av projektets aktiviteter efter december 2000 utgör FoU enligt gemenskapsramarna.

([13]) Kommissionens beslut av den 30 oktober 2001 om statligt stöd nr N 120/01 (EGT C 67, 16.3.2002, s. 33).

(76) Med dessa synpunkter som grund anser kommissionen att kostnaderna för certifieringen av turbinen med hög dragkraft, samt relaterade aktiviteter efter certifiering, inte kan betraktas som FoU enligt gemenskapsramarna. Motsvarande belopp på 682 560 989 pesetas (4 102 274 euro) måste således dras från de stödberättigande kostnader som de spanska myndigheterna anmält.

(77) Beträffande kostnaderna för motortester i samband med turbinen med hög dragkraft noterar kommissionen de spanska myndigheternas uppgift att bara vissa av dessa tester, närmare bestämt skovelbrottstest och typprovning, ingick i certifieringsförfarandet. Av tidigare nämnda skäl utgör dessa certifieringsprov inte FoU-aktiviteter enligt gemenskapsramarna. Å andra sidan anser kommissionen att övriga testaktiviteter bör anses föregå certifieringen av motorn med den nya ITP-turbinen, även om de ägde rum efter motorns certifiering i december 2000, med en annan turbin med lägre prestanda. Följaktligen ingår dessa aktiviteter i utvecklingsfasen före det konkurrensutsatta stadiet.

(78) Om turbinen med hög dragkraft har de spanska myndigheterna meddelat att nämnda certifieringsprov stod för 15,6 % av de totala motorprovskostnaderna. Av detta skäl anser kommissionen att 15,6 % av totalkostnaden för detta bör dras från de stödberättigande kostnaderna. Följaktligen bör 29 577 643 pesetas (177 765 euro) dras ifrån de stödberättigande kostnader som meddelats av de spanska myndigheterna.

(79) Beträffande projektet för en turbin med låg dragkraft uttryckte kommissionen tvivel på att kostnaderna för tillverkningssupport, utrustningstillverkning och integrerat logistikstöd skulle ingå i stödberättigande kostnader. Kommissionen ansåg att dessa aktiviteter avsåg tillverkning eller underhåll av motorer i slutfasen, när saluföring är aktuell.

(80) De spanska myndigheterna hävdade att ifrågavarande tillverkningssupport innebar hög innovationsgrad beträffande design och tillverkning samt viktiga tekniska överväganden om tillverkningsprocessens kvalitets- och kapacitetskrav. Kommissionen betvivlar inte att så är fallet men anser inte att dessa aspekter undanröjer dess tvivel på att aktiviteterna kan föras till FoU.

(81) För det första räcker aktiviteternas höga innovationsgrad inte för att man skall kunna dra slutsatsen att de utgör FoU-aktiviteter enligt gemenskapsramarna. I punkt 2.3 i gemenskapsramarna anges för övrigt mycket klart att vissa aktiviteter kan vara innovativa utan att för den skull omfattas av gemenskapsramarna.

(82) För det andra kan viktiga tekniska överväganden på området inte på något sätt förändra det faktum att denna aktivitet avser tillverkningen av motorn för saluföring, vilket framgår av just det faktum att processens kvalitetsaspekter beaktas. Enligt definitionen på utvecklingsaktiviteter före det konkurrensutsatta stadiet i tredje strecksatsen i bilaga I till gemenskapsramarna undantas dock explicit aktiviteter vars resultat kan omvandlas eller användas för industriell tillämpning eller kommersiell exploatering.

(83) Därför anser kommissionen att den tillverkningssupport som är kopplad till turbinen med låg dragkraft inte utgör en forsknings- och utvecklingsaktivitet enligt gemenskapsramarna och att de med dessa aktiviteter förknippade kostnaderna inte utgör stödberättigande kostnader enligt gemenskapsramarna. Motsvarande belopp på 58 795 002 pesetas (353 365 euro) skall därför dras ifrån de stödberättigande kostnader som meddelats av de spanska myndigheterna.

(84) Angående utrustningstillverkningen noterar kommissionen att de spanska myndigheterna meddelat att utrustningen för utvecklingsaktiviteterna inte kommer att kunna återanvändas vid den industriella tillverkningen av slutprodukten, vilket är ovanligt vid denna typ av projekt. Den kan inte heller omvandlas då man insisterar på den slutgiltiga tillverkningsprocessens ”lågkostnadsprofil”, vilket gör det omöjligt att utnyttja utrustning från en forsknings- och utvecklingsmiljö.

(85) Kommissionen drar därför slutsatsen att tillverkningen av utrustning för turbinen med låg dragkraft kan betraktas som utvecklingsaktiviteter före det konkurrensutsatta stadiet enligt gemenskapsramarna och att motsvarande kostnader således kan ingå i projektets stödberättigande kostnader.

(86) Angående det integrerade logistikstödet angav de spanska myndigheterna att redigering av tekniska manualer var en för företaget ny aktivitet, som av företaget därför krävde betydande innovations- och utvecklingsinsatser på metod- och verktygsområdet. Övriga aktiviteter, förknippade med motorns tillförlitlighet och underhåll, skulle utgöra designutveckling och genomföras i samband med designen av motorn.

(87) Att företaget för första gången redigerar tekniska manualer av detta slag och måste utveckla en rad verktyg för ändamålet får enligt kommissionen inte leda till slutsatsen att manualredigering är en FoU-aktivitet enligt gemenskapsramarna. Det står särskilt klart att de tekniska manualerna enbart avser beskrivningar av motorns slutversion. Hur förfinade och innovativa dessa manualer än är, har de en direkt kommersiell användning i och med att säljarna av motorn skall använda dem.

(88) Om aktiviteterna som förknippas med motorns tillförlitlighet och underhåll anser kommissionen att det faktum att de delvis genomförs samtidigt med utvecklingen av motorn och att resultaten används som indata bara tillåter slutsatsen att de avser just denna motor, inte att de skulle ingå i forskningsprocessen. I alla händelser konstaterar kommissionen att det också här handlar om aktiviteter som definitionsmässigt avser den saluförda slutprodukten, vilket helt och hållet är fallet med underhållet och i hög grad även med tillförlitligheten.

(89) Generellt avser det integrerade logistikstödet i hög grad den saluförda slutprodukten, varför kommissionen anser att de med dessa aktiviteter förknippade kostnaderna inte kan vara stödberättigande enligt gemenskapsramarna. Motsvarande belopp på 60 285 198 pesetas (362 321 euro) skall därför dras ifrån de stödberättigande kostnader som meddelats av de spanska myndigheterna.

(90) Av nämnda skäl skall de totala stödberättigande kostnaderna minskas till 9 590 857 185 pesetas, dvs. 57 642 213 euro.

Kostnader som är stödberättigande när de avser andra allmänna omkostnader och andra löpande kostnader

(91) Kommissionen konstaterar att ”kostnaderna för bidraget till programutvecklingen”, som det beskrivs i anmälan, inte kan föras till andra allmänna omkostnader och andra rörelsekostnader enligt fjärde och femte strecksatserna i bilaga II till gemenskapsramarna.

(92) Kostnaderna i fråga avser i praktiken underleverantören ITP:s bidrag för att dess tillverkade komponenter integreras i den fullständiga motorn. Det är vanlig praxis att underleverantörer på detta sätt i forsknings- och utvecklingsfasen bidrar till kostnaderna för att dess komponenter integreras i helheten. Ofta sker detta i form av ett samarbete för delad risk (*risk partnership*), där underleverantören förutom betalning för att få delta i programmet även tar på sig en del av motorns utveckling och industriella tillverkning (vanligen av en viss del och dennas integrering i systemet).

(93) I sådana fall innebär deltagandet kostnader som ITP:s proportionella bidrag till testerna i samband med att ITP:s delar integreras i den fullständiga motorn, vilket kommissionen anser vara stödberättigande enligt bilaga II till gemenskapsramarna, förutsatt att det handlar om aktiviteter som bara det stödmottagande företaget eller dess underleverantörer genomför.

(94) Att det inom flyg- och rymdsektorn skulle finnas särskilda samarbetsformer mellan företag (som *risk partnership*) anser kommissionen inte kan påverka kostnaders stödberättigande enligt bilaga II till gemenskapsramarna.

(95) Därmed anser kommissionen att dess tvivel undanröjts vad gäller stödberättigande kostnader avseende andra allmänna omkostnader och andra löpande kostnader.

Stimulanseffekten av stödet till forskning och utveckling

(96) Kommissionen kan först konstatera att projektets tekniska risk är relativt låg, åtminstone i förhållande till den höga tekniska risknivån inom flyg- och rymdsektorn. Konkret visar analysen av de uppgifter som de spanska myndigheterna tillhandahållit att ingenjörerna på ITP kan få betydande teknisk hjälp från det brittiska företaget Rolls-Royce, som är Europaledande inom sektorn och som själv deltar i utvecklingsprojekt för motorer med avancerad teknik.

(97) Emellertid konstaterar kommissionen att de spanska myndigheterna skickat uppgifter som visar att stödet haft en betydande kvantitativ effekt på företagets FoU-aktiviteter. Särskilt mellan 1998 och 2000, dvs. från tiden före projektstarten till projektgenomförandets slutfas, steg företagets FoU-relaterade omsättning från 152 miljoner euro till 222 miljoner. I förhållande till företagets totala omsättning innebar detta en procentuell ökning från 19 % till 34 % under samma period. Dessutom anställde företaget 50 tekniker och ingenjörer mellan 1998 och 2001.

(98) Kommissionen konstaterar på denna punkt att den i sin analys inte kan beakta de uppgifter som Pratt & Whit-

ney här tillhandahållit, eftersom dessa avser företaget Rolls-Royce och inte det stödmottagande företaget.

(99) Inte heller uppgifterna från Pratt & Whitney om försäljning och förhandsförsäljning av TRENT 500-motorerna kan beaktas vid bedömningen av stimulanseffekten. I praktiken skiljer man i dessa uppgifter inte på motorer med olika typer av turbiner med låg dragkraft och specificerar följaktligen inte om försäljningarna även omfattar den nya turbin med hög dragkraft som ITP utvecklat i det projekt som det här beslutet avser.

(100) Dessutom konstaterar kommissionen att det redan nämnts att stödet möjliggjort ett betydande gränsöverskridande samarbete mellan det stödmottagande företaget och det brittiska företaget Rolls-Royce, särskilt beträffande det senare företagets motor TRENT 500, till vars utveckling ITP bidrog som riskdelande partner (*risk partner*).

(101) Slutligen konstaterar kommissionen att företaget lämnade in en stödansökan till de lokala myndigheterna innan programmet inleddes.

(102) Mot denna bakgrund anser kommissionen att stödet i detta fall, och särskilt med hänsyn till den berörda sektorn, kan anses ha en stimulanseffekt enligt avsnitt 6 i gemenskapsramarna.

Slutsats om den del av stödet som avser forskning och utveckling

(103) Efter dessa överväganden anser kommissionen att en del av de aktiviteter som anmälts av de spanska myndigheterna kan berättiga till stöd enligt gemenskapsramarna. Det gäller stödberättigande kostnader på 9 590 857 185 pesetas, dvs. 57 642 213 euro, som avser utvecklingsaktiviteter före det konkurrensutsatta stadiet enligt bilaga I till gemenskapsramarna.

(104) Den högsta tillåtna stödnivån är 25 % enligt punkt 5.5 i gemenskapsramarna, som kan ökas med ett extra stöd på 5 procentenheter i enlighet med punkt 5.10.2 andra stycket i gemenskapsramarna, då tillverkningsorten Zamudio ligger i ett område där regionalstöd är lämpligt enligt artikel 87.3 c i EG-fördraget.

(105) Kommissionen anser därför att denna del av stöden kan godkännas enligt gemenskapsramarna, under förutsättning att dess bruttobidragsekvivalent inte överskrider 30 % av 57 642 213 euro, dvs. 17 292 664 euro. De spanska myndigheterna har för övrigt förklarat sig vara eniga på denna punkt.

(106) Kommissionen konstaterar att stödets bruttobidragsekvivalent bör beräknas utifrån den referens- och diskonteringsränta som den offentliggör, ökat med 400 räntepunkter, då det statliga lånet inte är förbundet med någon säkerhet ([14]). För bruttobidragsekvivalentens beräkning hänvisas de spanska myndigheterna till bilaga I till riktlinjerna för statligt stöd för regionala ändamål ([15]).

(107) Om påståendet från SYTEMEL att den baskiska regeringens eventuella stöd skulle snedvrida konkurrensen och ytterligare förstärka den redan negativa effekt som ortens geografiska närhet har på forskarnas och samarbetspartnernas rörlighet, anser kommissionen avslutningsvis att forskarnas ökade rörlighet tvärtom är en positiv faktor som bör främjas inom gemenskapen.

B. **Investeringsstöden**

Projektets berättigande med avseende på regional utveckling

(108) I beslutet om att inleda det formella granskningsförfarandet konstaterade kommissionen att projektet för investeringsstöd inte faller inom ramen för tillåtna stöd och följaktligen bör betraktas som tillfälligt stöd. De spanska myndigheterna har inte invänt mot denna slutsats. Enligt punkt 2 andra stycket i nämnda riktlinjer för statligt stöd för regionala ändamål måste kommissionen därför granska om fördelarna för regionen kompenserar den snedvridning av konkurrensen som det tillfälliga stödet kan väntas ge. Kommissionen påminner här om att Baskien är en region som i sin helhet lämpar sig för regionalstöd, i enlighet med artikel 87.3 c i EG-fördraget, och att den högsta stödnivån för denna region är 20 % nettobidragsekvivalenter enligt den spanska regionalstödskartan.

(109) Fastän stödet inte beviljats inom ramen för en av kommissionen på förhand godkänd stödordning, konstaterar kommissionen att det ingår i den interinstitutionella ekonomiska stödplan för 2000–2004 och det interinsti-

([14]) Se kommissionens meddelande om metoden för fastställande av referens- och diskonteringsränta, särskilt sjätte stycket första strecksatsen (EGT C 273, 9. 9.1997, s. 3).

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

tutionella avtal som den baskiska regeringen och de regionala myndigheterna i Vizcaya, Guipuzcoa och Alava ingick i samband med att de stadfäste planen. Som de spanska myndigheterna förklarat utgör den själva handlingsramen för de baskiska institutionerna när det gäller ekonomiskt stöd. Planen omfattar ett program inom vars ramar projektet har godkänts. Kommissionen har kunnat bekräfta att stöden inom ramen för detta program är föremål för årliga anbudsinfordringar och efter intresseanmälan väljs ut på grundval av objektiva kriterier. Följaktligen bör investeringsstödet i fråga betraktas som ett individuellt företagsstöd men som godkänts inom den rättsliga ramen för regional utveckling.

(110) För övrigt anser kommissionen att investeringsstödet effektivt kan bidra till regionens ekonomiska utveckling. Kommissionen konstaterar att projektet, enligt de spanska myndigheternas uppgifter, i praktiken kommer att få betydande effekter i form av bruttoförädlingsvärde samt skapande av sysselsättning. Något som särskilt bör framhållas är att projektet i regionen innebär en relativt hög andel underentreprenad (30 % år 2002).

(111) Kommissionen anser också att stödet kan betraktas som proportionellt, eftersom dess stödnivå ligger långt under den högsta gällande nivån för regionalstöd. Kommissionen påminnner också om att stödmottagaren står för mer än 25 % av projektfinansieringen, att stödansökan inlämnades före projektstart och att ett villkor för stödet är att investeringarna upprätthålls i minst fem år. Följaktligen uppfylls kraven i punkt 4.2 första och tredje stycket samt punkt 4.10 i ovannämnda riktlinjer för statligt stöd för regionala ändamål. Ett stödvillkor är för övrigt också att ITP skall skapa en nettoökning av antalet arbetstillfällen ([16]).

(112) Om synpunkterna från SYTEMEL i samband med förfarandet anser kommissionen avslutningsvis att regionalstödens syfte just är att kompensera regioner som är missgynnade eller släpar efter i utvecklingen samt att kommissionen redan ser dessa nackdelars omfattning när de nationella regionalstödskartorna tas fram. I det aktuella stödprojektets fall bör det å ena sidan beaktas att stödnivån är mycket lägre än vad den spanska regionalstödskartan maximalt tillåter och å andra sidan att SYTEMEL:s farhågor är ogrundade när det gäller projektets effekter på företagens verksamhet i Frankrike, eftersom ITP enligt de spanska myndigheterna ökat antalet beställningar till franska företag. Kommissionen anser därför att investeringsstödet till ITP inte påverkar handelsvillkoren i en omfattning som strider mot det gemensamma intresset.

(113) På denna punkt drar kommissionen därför slutsatsen att de tvivel har undanröjts som den uttryckte i sitt beslut om att inleda det formella granskningsförfarandet och som avsåg huruvida projektet var berättigat med avseende på regional utveckling.

Huruvida rubriken ”utrustning” bör ingå i investeringsprojektets stödberättigande kostnader

(114) Mot bakgrund av de spanska myndigheternas förklaringar konstaterar kommissionen att rubriken ”utrustning” i projektet avser tillbehör till tillverkningsprocessen vilka utvecklats för de maskiner som skall installeras på tillverkningsorten Zamudio. De spanska myndigheterna har också klargjort att de ingår i företagets anläggningstillgångar och uppträder i dess balansräkning under denna punkt. De kan alltså anses tillhöra ”utrustning” enligt punkt 4.5 i ovannämnda riktlinjer för statligt stöd för regionala ändamål.

(115) På denna punkt drar kommissionen därför slutsatsen att de tvivel har undanröjts som den uttryckte i sitt beslut om att inleda det formella granskningsförfarandet och som avsåg om huruvida rubriken ”utrustning” bör ingå i projektets stödberättigande kostnader.

Slutsats om den del av stödet som avser investeringsprojektet

(116) Efter dessa överväganden anser kommissionen att investeringsprojektet överensstämmer med riktlinjerna för statligt stöd för regionala ändamål.

C. **Den i det utvidgade förfarandet väckta frågeställningen**

(117) Kommissionen konstaterar att de spanska myndigheterna har styrkt att de olagliga och oförenliga stöd som ifrågasattes vid utvidgningen av förfarandet har återbetalts efter delgivningen av denna.

([16]) Enligt ITP skulle 272 nya arbetstillfällen skapas mellan 2000 och 2003. Se beslut av den 20 juni 2001.

(118) I återbetalningen ingår de av kommissionen rekommenderade räntorna i enlighet med meddelandet från kommissionen om de räntesatser som är tillämpliga vid återbetalning av stöd som olagligt beviljats ([17]).

(119) Kommissionen anser därför att utvidgningen av förfarandet inte längre är relevant.

9. **SLUTSATSER**

(120) På grundval av ovanstående drar kommissionen slutsatsen att den baskiska regeringens planerade investeringsstöd kan godkännas utan villkor. Den baskiska regeringens planerade stöd till forskning och utveckling kan bara godkännas om vissa villkor uppfylls.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

Det statliga stöd på 7 030 000 euro som Spanien planerar att genomföra till förmån för Industria de Turbo Propulsores SA (ITP) är förenligt med den gemensamma marknaden enligt artikel 87.3 c i EG-fördraget.

Följaktligen godkänns genomförandet av detta stöd.

Artikel 2

Det statliga stöd som Spanien planerar att genomföra till förmån för företaget ITP och som består av ett räntefritt lån på totalt 24 040 000 euro är förenligt med den gemensamma marknaden enligt artikel 87.3 c i EG-fördraget, under förutsättning att villkoren i artikel 3 uppfylls.

Artikel 3

Stödets bruttobidragsekvivalent, som skall beräknas med hjälp av den av kommissionen offentliggjorda referens- och diskonteringsräntan, skall ökas med 400 räntepunkter och får inte överstiga 17 292 664 euro.

Artikel 4

Spanien skall inom två månader från delgivningen av detta beslut underrätta kommissionen om vilka åtgärder som har vidtagits för att följa artikel 3.

Artikel 5

Detta beslut riktar sig till Konungariket Spanien.

Utfärdat i Bryssel den 21 oktober 2003.

På kommissionens vägnar

Mario MONTI

Ledamot av kommissionen

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