ENTSCHEIDUNG DER KOMMISSION

vom 17. Juni 2009

über die staatliche Beihilfe C 33/08 (ex N 732/07), die Schweden zugunsten der Volvo Aero Corporation für FuE gewähren will

(Bekannt gegeben unter Aktenzeichen K(2009) 4542)

(Nur der schwedische Text ist verbindlich)

(Text von Bedeutung für den EWR)

(2009/838/EG)

DIE KOMMISSION DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN —

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft, insbesondere auf Artikel 88 Absatz 2 Unterabsatz 1,

gestützt auf das Abkommen über den Europäischen Wirtschaftsraum, insbesondere auf Artikel 62 Absatz 1 Buchstabe a,

nach Aufforderung der Beteiligten zur Stellungnahme nach den genannten Artikeln [1] und

unter Berücksichtigung dieser Stellungnahmen,

in Erwägung nachstehender Gründe:

1. VERFAHREN

(1) Mit Schreiben vom 10. Dezember 2007 meldete Schweden eine Maßnahme im Zusammenhang mit einer Beihilfe, die der Volvo Aero Corporation bewilligt werden sollte, bei der Kommission an. Diese ersuchte mit Schreiben vom 28. Januar 2008 um zusätzliche Informationen. Mit Schreiben vom 18. März 2008 beantwortete Schweden einige der in dem Ersuchen gestellten Fragen.

(2) Nach einem Treffen der schwedischen Behörden und der Dienststellen der Kommission am 15. April 2008 ersuchte die Kommission am 21. April 2008 in einem weiteren Schreiben um nähere Angaben. Mit Schreiben vom 2. Juni 2008 übermittelte Schweden eine weitere Stellungnahme. Darin wurde auf zusätzliche Informationen verwiesen, unter anderem auf einen internen E-Mail-Wechsel zwischen Mitgliedern der Unternehmensleitung des Beihilfeempfängers. Diese ergänzenden Informationen wurden am 19. Juni 2008 übermittelt.

(3) Mit Schreiben vom 16. Juli 2008 teilte die Kommission Schweden ihre Entscheidung mit, hinsichtlich der genannten Maßnahme das Verfahren nach Artikel 88 Absatz 2 EG-Vertrag einzuleiten. Die Entscheidung der Kommission zur Einleitung des Verfahrens wurde im *Amtsblatt der Europäischen Union* veröffentlicht [2]. Die Kommission forderte die Beteiligten auf, sich zu der genannten Maßnahme zu äußern. Schweden übermittelte seine Stellungnahme am 17. Oktober 2008.

(4) Der ehemalige Vorstandsvorsitzende und geschäftsführende Direktor von Volvo Aero, Fred Bodin, nahm mit Fax vom 28. Oktober 2008 Stellung. GE Aviation äußerte sich mit Schreiben vom 31. Oktober 2008. Die Betriebsgruppe der Gewerkschaft IF Metalls bei Volvo Aero übermittelte ihre Stellungnahme am 3. November 2008 per E-Mail.

(5) Mit Schreiben vom 3. November 2008 leitete die Kommission diese Stellungnahmen an die schwedische Regierung weiter, die sich am 12. Dezember 2008 dazu äußerte.

(6) Die Kommission ersuchte Schweden mit Schreiben vom 30. März 2009 um ergänzende Auskünfte. Diese wurden am 3. April 2009 erteilt.

2. ZIEL DER BEIHILFE

(7) Schweden beabsichtigt, Volvo Aero (nachstehend auch das „Unternehmen“ genannt) eine Beihilfe für Forschung und Entwicklung (nachstehend „FuE“ genannt) im Zusammenhang mit Bauteilen für das sogenannte GEnx-Triebwerk zu bewilligen, das von General Electric (nachstehend „GE“ genannt) für die Flugzeugtypen Boeing 787 und 747-8 entwickelt wurde. Das FuE-Projekt lief an, nachdem Volvo Aero und GE am 15. Dezember 2004 eine erste Partnerschaftsvereinbarung über die Risikoteilung getroffen hatten.

[1] ABl. C 253 vom 4.10.2008, S. 31.

[2] Siehe Fußnote 1.

(8) Das Unternehmen, das Triebwerkskomponenten für Zivil- und Militärflugzeuge entwickelt und fertigt, erzielte 2008 ein Betriebsergebnis von 359 Mio. SEK (rund 39 Mio. EUR ([3]) und eine Netto-Umsatzrendite von 4,8 %. Volvo Aero, ein kleiner Anbieter auf dem so genannten Sekundärmarkt ([4]), stellt Komponenten für alle Erstausrüster her: GE und Pratt & Whitney (nachstehend „PW" genannt) in Nordamerika sowie Rolls-Royce (nachstehend „RR" genannt) in Europa.

(9) Volvo Aero gehört zum Volvo-Konzern (nachstehend auch der „Konzern" genannt). Der Konzern ist hauptsächlich in den Sparten Lastkraftwagen, Baumaschinen und Busse tätig. Daneben fertigt der Konzern Motoren für Sportboote und Handelsschiffe, Dieselaggregate und Ausrüstung für die Luft- und Raumfahrtindustrie (über seine Tochtergesellschaft Volvo Aero) ([5]). Im Jahr 2008 belief sich das Betriebsergebnis des Konzerns auf 15 851 Mio. SEK (rund 1 704 Mio. EUR), mit einer Netto-Umsatzrendite von 5,2 %. Auf Volvo Aero entfielen 2 % des Nettoumsatzes und des Betriebsergebnisses des Konzerns.

(10) Das GEnx-Triebwerk wurde von GE mit einer Reihe von Partnerunternehmen entwickelt, mit denen GE Risiko- und Einnahmenteilungsvereinbarungen getroffen hat und zu denen außer Volvo Aero die folgenden Unternehmen gehören: Avio (Italien) mit einem Anteil von 12 %, das für den Entwurf und Bau von Getriebegehäusen für Hilfseinrichtungen verantwortlich ist, Techspace Aero (Belgien) mit einem Anteil von 5 %, das für Niederdruckkompressoren zuständig ist, sowie weitere Partner in Japan (IHI und MHI mit einem Anteil von zusammen 15 %) und den USA.

(11) Das GEnx-Triebwerk für die B787 wurde im März 2008 zertifiziert, das GEnx-Triebwerk für die B747-8 soll Mitte 2009 zertifiziert werden. Zwar wurden insgesamt 1120 GEnx-Triebwerke für die Flugzeugtypen B787 und B747-8 bestellt, da aber die Auslieferung der B787 von Boeing um fast zwei Jahre verschoben wurde, ist bisher noch kein einziges Triebwerk tatsächlich verkauft worden.

(12) Aufgrund der Partnerschaftsvereinbarung über die Risiko- und Einnahmenteilung für das GEnx-Triebwerk entspricht das wirtschaftliche Engagement von Volvo Aero 5,6 % der Gesamtinvestitionskosten. Volvo Aero ist für die Entwicklung einer Reihe von Bauteilen (*fan hub frame*, *booster spool*, *turbine rear frame*, *after fan case* und *high pressure turbine root seal*) für das GEnx-Triebwerk mit FuE-Kosten in Höhe von insgesamt 927 Mio. SEK(rund 100 Mio. EUR) zuständig.

(13) Das geplante FuE-Projekt ist viermal größer als alle bisherigen FuE-Projekte des Unternehmens und das erste, bei dem Volvo Aero eine so umfassende Verantwortung übernimmt. Die mit dem GEnx-Triebwerk verbundenen technischen und wirtschaftlichen Risiken sind erheblich. Das GEnx-Triebwerk enthält komplexe Leichtbau-Komponenten, die auf neuartige Weise eingebaut werden müssen. Die ehrgeizigen technologischen Ziele, die GE für die Entwicklung der Komponenten für das GEnx-Triebwerk vorgegeben hat, sind geringer Treibstoffverbrauch, niedriges Lärm- und Emissionsniveau sowie geringes Gewicht.

(14) Schweden beabsichtigte, Volvo Aero einen rückzahlbaren Vorschuss ([6]) von 362 Mio. SEK (nach dem Wechselkurs zum Zeitpunkt der Bewilligung rund 39 Mio. EUR) zu bewilligen, der 39 % der beihilfefähigen Gesamtkosten entsprechen würde. Bevor die Beihilfe ausgezahlt wird, muss sie von der Kommission genehmigt werden. Nach Angaben Schwedens sollte die Rückzahlungsregelung für das Darlehen eine Rendite gewährleisten, die mit 7,32 % über dem Referenzzinssatz für Schweden (5,49 % im Jahr 2007) liegt.

(15) Die Rückzahlung des Vorschusses erfolgt nach Maßgabe der Einnahmen, die Volvo Aero (in Form von Zahlungen von GE an Volvo Aero) aus dem Projekt erzielt. Schweden geht davon aus, dass bis 2028 4 937 Triebwerke verkauft werden und sich daraus Einnahmen von 23 Mrd. SEK ([7]) ergeben. Bis dieses Volumen erreicht ist, muss Volvo Aero […] (*) % der Zahlungen von GE, einschließlich der Zahlungen für andere, weiterentwickelte Modelle des GEnx-Triebwerks, an den Staat zahlen. Sobald der Verkauf 23 Mrd. SEK übersteigt, zahlt Volvo Aero ohne zeitliche Begrenzung weiter Lizenzgebühren in Höhe von […] % des Jahresumsatzes mit dem GEnx-Triebwerk (ohne künftige weiterentwickelte Triebwerke).

(16) Volvo Aero beantragte die Beihilfe in einem Schreiben an die schwedische Regierung vom 7. Dezember 2004, also vor Beginn des Projekts. Die schwedischen Behörden sagten Volvo Aero im Dezember 2004 mündlich zu, das FuE-Projekt fördern zu wollen (ohne jedoch den genauen Betrag oder die Form der Beihilfe anzugeben). Das Wirtschaftsministerium teilte Volvo Aero lediglich informell in einem Telefongespräch mit, der Beihilfe positiv gegenüberzustehen.

(17) Volvo Aero weist darauf hin, dass sich das Unternehmen auf diese Zusage verließ und am 15. Dezember 2004 die Vereinbarung mit GE unterzeichnete, obwohl es von der Regierung keine schriftliche Bestätigung für die Gewährung der Beihilfe erhalten hatte. Die Beihilfe wurde erst am 14. Juni 2007 förmlich von der schwedischen Regierung genehmigt, als diese die Reichsschuldenverwaltung anwies, den Darlehensvertrag mit dem Unternehmen zu schließen; nach Angaben Schwedens stand der Umfang der Beteiligung von Volvo Aero an dem Projekt vorher noch nicht fest. Zu diesem Zeitpunkt war ein großer Teil des FuE-Projekts bereits abgeschlossen.

([3]) Nach Angaben der Europäischen Zentralbank lag der Wechselkurs Schwedische Krone/Euro zum Zeitpunkt der Anmeldung (10. Dezember 2007) bei etwa 9,3.

([4]) Der Sekundärmarkt umfasst u.a. folgende Hersteller von Flugzeugstrukturkomponenten: Hamilton (USA), Honeywell (USA), IHI (Japan), MTU (Deutschland), Snecma (Frankreich), Avio (Italien) und ITP (Spanien).

([5]) Außerdem bietet der Konzern Dienstleistungen an, z. B. in den Bereichen Finanzierung, Mietkauf, Versicherungen, Aktionärsdienste, Garantien, Vermietung, IT-Lösungen und Logistiksysteme.

([6]) Ein rückzahlbarer Vorschuss ist ein für ein Projekt gewährtes Darlehen, das in einer oder mehreren Tranchen ausgezahlt wird und bei dem die Rückzahlungsbedingungen vom Ergebnis des FuEuI-Projekts abhängen.

([7]) Erwartete Einnahmen aus dem Verkauf von Triebwerken und Ersatzteilen.

(*) Geschäftsgeheimnis.

3. GRÜNDE FÜR DIE EINLEITUNG DES FÖRMLICHEN PRÜFVERFAHRENS

(18) Da die Kommission hinsichtlich verschiedener Aspekte Bedenken hatte, die im Einzelnen nachstehend wiedergegeben sind, entschied sie, das förmliche Prüfverfahren einzuleiten.

(19) Die Kommission hatte Bedenken hinsichtlich des von Schweden angeführten Marktversagens, d.h. der asymmetrischen Information über die Finanzierung dieser Art von Projekten ([8]). Da Volvo Aero finanziell vom Volvo-Konzern abhängig ist und die Projektkosten de facto aus dem operativen Cashflow von Volvo Aero und dem gemeinsamen Cashpool des Konzerns finanziert wurden, stellte sich die Frage, ob Volvo Aero wirklich die Mittel für eine Beteiligung am GEnx-Projekt fehlten.

(20) Die Kommission hatte Zweifel am Anreizeffekt und an der Erforderlichkeit der Beihilfe und fragte sich, inwieweit die Beihilfe für Volvo Aero ein entscheidender Faktor für den Einstieg in das Projekt war, da sie förmlich erst genehmigt wurde, als das Projekt beinahe zur Hälfte abgeschlossen war. Nach Auffassung der Kommission konnten die Gespräche zwischen der Regierung und dem Unternehmen ein förmliches Bewilligungsverfahren nicht ersetzen.

(21) Die Bestimmungen über die Rückzahlung des Vorschusses weckten bei der Kommission Zweifel an der Verhältnismäßigkeit der Beihilfe. Die Kommission hatte den Verdacht, dass das Wechselkursrisiko nicht von Volvo Aero, sondern vom Staat getragen wurde.

(22) In ihrer Einleitungsentscheidung vertrat die Kommission die Auffassung, dass die Auswirkungen der Beihilfe auf den Wettbewerb wegen des sehr kleinen Marktanteils des Beihilfeempfängers gering waren (2 % des Marktes für Triebwerke für große Zivilflugzeuge). Die Kommission forderte dennoch Wettbewerber und Dritte auf, zu den wettbewerbsbeschränkenden Auswirkungen Stellung zu nehmen.

4. STELLUNGNAHMEN SCHWEDENS UND BETEILIGTER

(23) Nach Artikel 20 Absatz 2 der Verordnung (EG) Nr. 659/1999 des Rates vom 22. März 1999 über besondere Vorschriften für die Anwendung von Artikel 93 des EG-Vertrags ([9]) und als Reaktion auf die Bekanntmachung im *Amtsblatt der Europäischen Union* ([10]) übermittelten die schwedische Regierung, der ehemalige Vorstandsvorsitzende und geschäftsführende Direktor von Volvo Aero, GE Aviation und die Betriebsgruppe der Gewerkschaft IF Metalls bei Volvo Aero der Kommission Stellungnahmen.

4.1. Stellungnahme Schwedens

4.1.1. *Marktversagen*

(24) Schweden übermittelte Informationen, um die Bedenken der Kommission hinsichtlich des Marktversagens auszuräumen und das Vorliegen eines Marktversagens im vorliegenden Fall zu erläutern, wobei besonderes Gewicht auf die Verfügbarkeit geeigneter interner und externer Finanzierungsmöglichkeiten sowie auf den Standpunkt des Volvo-Konzerns zur Nutzung externer Finanzierungsquellen und öffentlicher Beihilfen gelegt wurde.

(25) Schweden übermittelte nähere Angaben zu den Finanzierungsgrundsätzen des Konzerns sowie zu den Bestimmungen und Bedingungen des konzerninternen Darlehens an Volvo Aero. Nach diesen Angaben handelte es sich bei der Inanspruchnahme des gemeinsamen Cashpools des Konzerns lediglich um eine vorläufige Notmaßnahme, die es Volvo Aero ermöglichen sollte, bis zum Erhalt der zugesagten staatlichen Beihilfe seinen vertraglichen Verpflichtungen gegenüber GE nachzukommen. Die Verlängerung eines solchen Darlehens könne jedoch ein Ungleichgewicht in der Finanzierung der übrigen Konzerntätigkeiten verursachen und sei daher keine nachhaltige Möglichkeit.

(26) Schweden erläutert, warum das Projekt keinen Zugang zu externen Finanzierungsmöglichkeiten hatte. Dem Volvo-Konzern sei von einer Geschäftsbank oder einem sonstigen Finanzinstitut noch nie ein Darlehen gewährt worden, dessen Bedingungen denen des rückzahlbaren Vorschusses geähnelt hätten. Der Konzern nehme in der Regel keine Darlehen bei Geschäftsbanken auf, wenn die Rückzahlungsfrist mehr als 10 Jahre betrage; der beantragte rückzahlbare Vorschuss habe eine Laufzeit von 20 Jahren. Nordea, die Hausbank des Volvo-Konzerns, sei nicht bereit gewesen, diesem ein bedingtes Darlehen mit einer Laufzeit von 20 bis 30 Jahren anzubieten.

4.1.2. *Anreizeffekt*

(27) Schweden erläutert die Gründe für den zeitlichen Abstand zwischen der ersten Zusage der Regierung, die Beihilfe zu bewilligen, dem Beginn des FuE-Projekts und der förmlichen Genehmigung der Beihilfe. 2004 habe die Regierung Volvo Aero gegenüber bestätigt, die Beihilfe bewilligen zu wollen. Jedoch hätten verschiedene objektive Gründe, z. B. die bis Herbst 2006 bestehende Unklarheit über den Umfang des Projekts und die Wahl 2006, dazu geführt, dass die förmliche Genehmigung für die Beihilfe erst 2007 erteilt wurde.

([8]) Die asymmetrische Information ist auf den Umfang der im Voraus getätigten Investitionen zurückzuführen, der ganz erheblich ist, während ein Ertrag erst langfristig erzielt wird. Die Gewinnschwelle wird erst nach 15-20 Jahren erreicht. Ferner spielen technische und wirtschaftliche Risiken eine große Rolle.

([9]) ABl. L 83 vom 27.3.1999, S. 1.

([10]) Siehe Fußnote 1.

(28) Schweden übermittelte Unterlagen, um zu belegen, dass die Volvo Aero 2004 gegebene eindeutige positive Zusage einen Anreizeffekt hatte, da sich das Unternehmen dank dieser Zusage an dem GEnx-Projekt beteiligen konnte. Nach den Vorstellungen der Regierung sollte sich Volvo Aero auf ihre ausdrückliche Zusage verlassen und auf dieser Grundlage bereit sein, eine Vereinbarung mit GE zu schließen. Der Kommission wurden interne Unterlagen übersandt, um zu belegen, dass die Zusage der Regierung tatsächlich der damaligen Absicht der schwedischen Behörden entsprach.

(29) In Anbetracht der von der Regierung 2004 gegebenen Zusage, die das Unternehmen zu einer Änderung seines Verhaltens veranlasste, ist Schweden der Auffassung, dass die förmliche Bewilligung der Beihilfe 2007 lediglich die Formalisierung des Beihilfeangebots war, das die Regierung de facto 2004 unterbreitet hatte. Der zeitliche Abstand zwischen der Zusage der Regierung und der förmlichen Bewilligung der Beihilfe bedeute nicht, dass die tatsächliche Auszahlung unsicher gewesen sei. Ferner betont Schweden, dass der förmliche Beschluss über die Bewilligung der Beihilfe gefasst worden sei, als ein großer Teil der FuE-Arbeiten noch lief.

(30) Außerdem wiederholt Schweden, dass wegen des außergewöhnlichen Charakters, des Umfangs und der Reichweite des GEnx-Projekts sowie der damit verbundenen technischen und wirtschaftlichen Risiken das bedingte Darlehen eine Voraussetzung für die Vereinbarung zwischen Volvo Aero und GE war. Schweden übermittelte ausführliche Informationen über die wirtschaftlichen und technischen Risiken des Projekts in der Anlaufphase, zum Zeitpunkt der förmlichen Bewilligung des rückzahlbaren Vorschusses Mitte 2007 und danach. Angesichts der technischen und finanziellen Risiken habe GE zunächst ernste Bedenken gehabt, Volvo Aero in das GEnx-Projekt einzubeziehen, da das Unternehmen nur über begrenzte Erfahrung auf dem Gebiet der Entwicklung von Triebwerksteilen verfügte. Mitte 2007 und danach hätten erhebliche technische und wirtschaftliche Risiken bestanden, da noch FuE-Arbeiten im Gange waren und weniger Flugzeuge mit GEnx-Triebwerken verkauft wurden als ursprünglich erwartet.

(31) Nach Angaben Schwedens bedeutet die tatsächliche Lage bei Volvo Aero (Durchführung des FuE-Projekts mit unternehmens- und konzerninternen Mitteln) nicht, dass eine langfristige Finanzierung oder eine Finanzierung mit Risikoteilung für alle Konzernunternehmen zugänglich war. Nachdem Volvo Aero die Vereinbarung mit GE unterzeichnet habe, sei das Unternehmen vertraglich verpflichtet gewesen, das Projekt fortzusetzen. Jede Form der Unterlassung hätte verheerende Folgen gehabt, z. B. eine Vertragsverletzung und Verzögerungen bei den Arbeiten, ein schlechter Ruf und die Gefahr, als unzuverlässiger Partner zu gelten. Daher sei es zwingend notwendig gewesen, auf den gemeinsamen Cashpool des Konzerns zurückzugreifen, auch wenn dies eine langfristige Finanzierung nicht habe ersetzen können. Schweden betont, die Kassenlage des Unternehmens sei wegen der Verzögerungen bei der Auszahlung der erwarteten staatlichen Beihilfe ernster als je zuvor.

4.1.3. *Verhältnismäßigkeit der Beihilfe*

(32) Schweden bringt Argumente dafür vor, dass das Wechselkursrisiko von Volvo Aero und nicht vom Staat getragen wird. Ferner seien für die Rückzahlung des Vorschusses die Einnahmen aus dem Verkauf (unabhängig von der Währung) maßgebend und nicht die verkauften Einheiten, so dass die Maßnahme verhältnismäßig sei, insbesondere da auch der Verkauf von Ersatzteilen berücksichtigt werde. Die Beihilfe sei vor allem dank der Bestimmungen über die Rückzahlung des Vorschusses verhältnismäßig.

4.1.4. *Verfälschung des Wettbewerbs*

(33) Die schwedische Regierung räumt ein, dass Wettbewerb und Handel in begrenztem Umfang beeinträchtigt werden. Sie betont, die Gefahr der Verdrängung von Wettbewerbern sei gering, da jedes Triebwerksprojekt vielen Komponentenherstellern die Möglichkeit biete, mit der neuen FuE zu arbeiten. Nach Angaben Schwedens wird sich der Marktanteil des Unternehmens aufgrund der Beihilfe nur geringfügig erhöhen, da das GEnx-Projekt an die Stelle des CF6-80-Programms tritt. Dank der Beihilfe könne das Unternehmen schließlich an der Entwicklung und Fertigung von Triebwerkskomponenten für Zivilflugzeuge arbeiten.

4.2. **Stellungnahmen Beteiligter**

(34) Der ehemalige Vorstandsvorsitzende und geschäftsführende Direktor von Volvo Aero, Fred Bodin, übermittelte ausführliche Informationen über die Verhandlungen mit GE und der Regierung. In Anbetracht der Auswirkungen des GEnx-Projekts auf den Cashflow habe die Unternehmensleitung den Beschluss, eine Vereinbarung mit GE zu genehmigen, in dem Wissen gefasst, dass Volvo Aero eine Beihilfe erhalten werde; dies gehe aus der Risiko- und Einnahmenteilungsvereinbarung mit GE vom 15. Dezember 2004 hervor. Fred Bodin betont, die Regierung habe klar und deutlich bestätigt, die Beihilfe bewilligen zu wollen, und ohne eine eindeutige Zusage der Regierung hätte er die Vereinbarung mit GE nicht zulassen können.

(35) Die Stellungnahme von GE Aviation enthält Erläuterungen zu den Verhandlungen mit GE, die belegen, dass GE Zweifel hatte, ob Volvo Aero über ausreichende technische und finanzielle Mittel für eine Beteiligung am GEnx-Projekt verfügte, dem größten FuE-Projekt, mit dem Volvo Aero jemals befasst war. Das Unternehmen habe GE bei mehreren Gelegenheiten zu verstehen gegeben, dass die Förderung des Projekts durch die Regierung ganz entscheidend für den Beschluss von Volvo Aero gewesen sei, die Risiken des GEnx-Projekts mitzutragen. Ferner habe Volvo Aero erklärt, Grundlage für die Vereinbarung sei die Zusage der Regierung, dem Unternehmen das Darlehen zu bewilligen. GE unterstreicht auch, dass mit dem GEnx-Programm nach wie vor Risiken verbunden sind.

(36) Die Gewerkschaft betont in ihrer Stellungnahme, dass das GEnx-Programm sowohl für Schweden als auch für Volvo Aero neu und einzigartig sei. Die bisherige Tätigkeit von Volvo Aero im zivilen Sektor habe in der Fertigung von Triebwerksteilen bestanden, während ein erheblicher Teil des neuen Projekts die Entwicklung neuer Triebwerksteile sei. Das GEnx-Programm habe größeres Gewicht als das frühere Kooperationsprojekt mit Rolls-Royce.

(37) Mit Blick auf den Flugzeugmarkt äußert sich die Gewerkschaft besorgt; für einen kleinen Akteur wie Volvo Aero sei diese Art von Programm entscheidend, um weiter auf dem Weltmarkt tätig sein zu können. Ihr sei bewusst, welche wirtschaftlichen Folgen und Probleme das Programm für Volvo mit sich bringe, aber auch, welche Möglichkeiten das staatliche Darlehen biete. Ohne staatliche Beihilfe hätte sich Volvo Aero niemals an einem so großen Programm beteiligen können.

(38) Nach Angaben der Gewerkschaft ist die Entwicklungsarbeit noch nicht abgeschlossen, so dass weiterhin erhebliche technische Risiken bestehen. Auch die wirtschaftlichen Risiken seien nach wie vor erheblich, da nicht jede Bestellung zu einem Verkauf führe, unter anderem wegen des Konjunkturabschwungs. Die Gewerkschaft zeigt sich besorgt über die negativen Folgen für die Kassenlage von Volvo Aero, die ernster sei als je zuvor, wenn die staatliche Beihilfe nicht ausgezahlt würde.

4.3. **Anmerkungen Schwedens zu den Stellungnahmen der Beteiligten**

(39) Mit Schreiben vom 12. September 2008 übermittelte Schweden zum einen Anmerkungen zu den Stellungnahmen der Beteiligten und zum andern ergänzende Informationen, die auf näheren Angaben von Volvo Aero beruhten, um zu belegen, dass der rückzahlbare Vorschuss eine Voraussetzung für die Vereinbarung zwischen Volvo Aero und GE war.

(40) Die schwedische Regierung ist sich mit GE und der Gewerkschaft darüber einig, dass GEnx für Volvo Aero eine außerordentliche Herausforderung darstellt und dass die FuE-Arbeiten mit den entsprechenden technischen Problemen noch laufen. Außerdem stimme ihre Stellungnahme mit den Informationen überein, die der ehemalige Vorstandsvorsitzende und geschäftsführende Direktor von Volvo Aero, Fred Bodin, übermittelt habe. Darin sei auch der Zusammenhang zwischen den Verhandlungen mit GE und der Zusage der Regierung hinsichtlich der Bewilligung der Beihilfe korrekt dargestellt.

4.4. **Sonstige Informationen aus Schweden**

(41) In ihrer Antwort auf das Schreiben der Kommission vom 30. März 2009 übermittelte die schwedische Regierung weitere Informationen zur konzerninternen Finanzierung, um zu begründen, warum AB Volvo keinen Beitrag zur langfristigen Finanzierung des GEnx-Projekts geleistet hat. Da das Marktversagen und der Anreizeffekt angesichts der späten förmlichen Bewilligung der Beihilfe in Frage gestellt werden konnten, ließ die schwedische Regierung ihre Bereitschaft erkennen, einer Änderung des ursprünglich angemeldeten Beihilfebetrags zuzustimmen.

(42) Am 14. Juni 2007, dem Tag, an dem die Regierung ihren förmlichen Beschluss zur Bewilligung der Beihilfe fasste, habe Volvo Aero bereits rund 66,5 % der beihilfefähigen Kosten bezahlt. Dies sei mehr als der ursprünglich vorgesehene Beitrag von 60 %. Daher müsse auch die Beihilfe auf rund 33,5 % der beihilfefähigen Kosten, d.h. von den ursprünglich vorgesehenen 362 Mio. SEK(rund 39 Mio. EUR) auf rund 304 Mio. SEK(rund 33 Mio. EUR) verringert werden.

5. **VORLIEGEN EINER STAATLICHEN BEIHILFE**

5.1. **Vorliegen einer staatlichen Beihilfe**

(43) Wie in der Einleitungsentscheidung festgestellt, ist für die Prüfung der Maßnahme Artikel 87 Absatz 1 EG-Vertrag maßgebend. Dies ist von keinem der Beteiligten bestritten worden.

(44) Die angemeldete Maßnahme ist ein Darlehen, das die schwedische Reichsschuldenverwaltung dem Unternehmen Volvo Aero gewährt hat. Das Darlehen wurde aus staatlichen Mitteln gewährt, da diese vom schwedischen Reichstag bereitgestellt worden waren und die Anweisung für ihre Verwendung von der schwedischen Regierung erteilt wurde. Die Maßnahme hat selektiven Charakter, da sie sich nur an Volvo Aero richtet, ein großes Unternehmen, das Handel mit anderen Mitgliedstaaten treibt. Durch die Maßnahme wird Volvo Aero ein Vorteil verschafft, da das Unternehmen Zugang zu Mitteln zu Bedingungen erhält, die der Markt nicht bieten kann. Die Maßnahme stellt daher eine staatliche Beihilfe im Sinne von Artikel 87 Absatz 1 EG-Vertrag dar.

5.2. **Rechtmäßigkeit der Maßnahme**

(45) Durch Anmeldung der Maßnahme vor deren Durchführung hat Schweden seine Verpflichtungen nach Artikel 88 Absatz 3 EG-Vertrag erfüllt. Gemäß dieser Vorschrift wird die angemeldete Maßnahme erst nach Genehmigung durch die Kommission durchgeführt.

6. VEREINBARKEIT MIT DEM GEMEINSAMEN MARKT

(46) Die Kommission hat die Maßnahme nach Artikel 87 Absatz 3 Buchstabe c EG-Vertrag geprüft und sich dabei insbesondere auf den seit dem 1. Januar 2007 für FuE-Beihilfen geltenden Gemeinschaftsrahmen für staatliche Beihilfen für Forschung, Entwicklung und Innovation ([11]) (nachstehend „FuEuI-Gemeinschaftsrahmen" genannt) gestützt.

6.1. Marktversagen

(47) Um eine Beihilfe für ein großes FuE-Projekt ordnungsgemäß würdigen zu können, muss das mit der Maßnahme verfolgte Ziel geprüft werden, insbesondere, welches Marktversagen damit angegangen werden soll. Nur wenn die Marktkräfte selbst kein wirtschaftlich effizientes Ergebnis hervorbringen können, liegt ein Marktversagen vor. In der Anmeldung erklärt Schweden, wegen unvollständiger und asymmetrischer Informationen habe das Unternehmen für das GEnx-Projekt nicht auf eine private Finanzierung mit Risikoteilung zurückgreifen können, da das Projekt durch große technische Risiken und eine langfristige Rendite gekennzeichnet sei.

(48) Die Kommission hat in früheren Entscheidungen festgestellt, dass ein solches Marktversagen bei großen Programmen im Luft- und Raumfahrtsektor auftreten kann ([12]). Dies bedeutet jedoch nicht, dass jedes Projekt in diesem Wirtschaftszweig von einem Marktversagen betroffen wäre. Offensichtlich konnten verschiedene Unternehmen der Luft- und Raumfahrtindustrie in mehreren Fällen neue Projekte entweder aus eigenen Mitteln oder über den Finanzmarkt finanzieren. Die Kommission muss prüfen, ob und in welchem Umfang im jeweiligen Einzelfall ein Marktversagen vorliegt.

(49) In ihrer Einleitungsentscheidung warf die Kommission die Frage auf, ob ein Marktversagen vorlag, da die Regierung ihren förmlichen Beschluss zur Bewilligung der Beihilfe in einer sehr späten Phase des Programms getroffen hat, nämlich als Volvo Aero das Projekt bereits aus dem operativen Cashflow des Unternehmens und dem gemeinsamen Cashpool des Konzerns finanziert hatte. Die Kommission frage sich daher, ob nicht die Finanzierung aus dem gemeinsamen Cashpool des Konzerns de facto eine langfristige Finanzierung des GEnx-Projekts darstellen könnte.

(50) Die Kommission nimmt die von Schweden übermittelten Informationen über die Finanzierungsgrundsätze des Volvo-Konzerns zur Kenntnis, einschließlich der Bestimmungen und Bedingungen des konzerninternen Darlehens an Volvo Aero. Mit diesen Informationen sollte belegt werden, dass die Finanzierung aus dem gemeinsamen Cashpool des Konzerns nicht als eine Art der langfristigen Finanzierung des GEnx-Projekts angesehen werden kann. Bei dieser Art der Finanzierung habe es sich lediglich um eine vorläufige Notmaßnahme gehandelt, die es Volvo Aero ermöglichen sollte, seinen vertraglichen Verpflichtungen gegenüber GE nachzukommen; ihre Fortsetzung hätte jedoch ein Ungleichgewicht in der Finanzierung der übrigen Konzerntätigkeiten verursachen können.

(51) Wie aus den Erläuterungen Schwedens zu den Finanzierungsgrundsätzen des Konzerns hervorgeht, müssen sich die Tochtergesellschaften aus ihrem operativen Cashflow oder dem gemeinsamen Cashpool des Konzerns finanzieren, der seinerseits durch die Konzernunternehmen und aus externen Mitteln finanziert wird. Volvo Treasury ist für die Verwaltung des Cashpools zuständig und stellt sicher, dass ausreichende Rücklagen vorhanden sind, um die laufende Finanzierung des Betriebs von Volvo zu gewährleisten. Das Unternehmen hat vierteljährlich den Gesamtbedarf und die Möglichkeiten sämtlicher Geschäftsbereiche des Konzerns zu ermitteln und über die Grenzen für die Kreditaufnahme und -vergabe im Rahmen des Cashpools zu entscheiden.

(52) Wie Schweden weiter erläutert, ist die konzerninterne Finanzierung nicht zur Finanzierung von Projekten bestimmt. Es ist Sache der Tochtergesellschaften, ihre FuE-Kosten zu finanzieren. Außerdem darf der Cashpool nur kurzfristig, unter strengen Rückzahlungsbedingungen und im Verhältnis zu dem geleisteten Beitrag zum Betriebsergebnis des Konzerns in Anspruch genommen werden, damit die konzerninterne Finanzierung nicht zu Lasten anderer Geschäftsbereiche des Konzerns geht. Nach Angaben Schwedens wird die konzerninterne Finanzierung zu Marktbedingungen angeboten.

(53) Die Kommission nimmt zur Kenntnis, dass die fast vierjährige Abhängigkeit von Volvo Aero vom gemeinsamen Cashpool eine Ausnahme von den Finanzierungsgrundsätzen des Konzerns darstellt. Nach Angaben Schwedens war Volvo Aero die einzige Betriebsgesellschaft, der zwischen 2004 und 2008 aus dem Cashpool permanent ein erheblicher Kredit von […] bis zu […] Mio. SEK (rund […] Mio. EUR) gewährt wurde. Ferner werden die Kreditgrenzen für den Cashpool nicht mehr jährlich, sondern vierteljährlich festgelegt. Angesichts des mit höchstens 2 % geringen Beitrags des Unternehmens zum Betriebsergebnis des Konzerns war die Abhängigkeit des Unternehmens von der konzerninternen Finanzierung im Vergleich zu seiner relativen Bedeutung innerhalb des Konzerns unverhältnismäßig ([13]).

([11]) ABl. C 323 vom 30.12.2006, S. 1.

([12]) Siehe z. B. die Entscheidungen der Kommission in den Sachen N 165/03 (Spanien, Beihilfe zugunsten von ITP für das Triebwerk Trent 900), N 372/05 (Frankreich, Beihilfe zugunsten von Snecma für das Triebwerk SaM 146), N 120/01 (Vereinigtes Königreich, Beihilfe zugunsten von Rolls-Royce für die Entwicklung der Triebwerke Trent 600 und Trent 900) und in jüngerer Zeit N 195/07 (Deutschland, Beihilfe zugunsten von Rolls-Royce Deutschland) und N 447/07 (Frankreich, Beihilfe zugunsten von Turbomeca) sowie zuletzt C 9/2007 (Spanien, Beihilfe zugunsten von ITP).

([13]) Auch Volvo Construction Equipment wurde eine großzügige Kreditgrenze für den Cashpool gewährt, allerdings nur für ein einziges Jahr und bei einem Beitrag des Unternehmens zum Betriebsergebnis des Konzerns von bis zu 11 %.

(54) Die Kommission nimmt auch die Erklärung Schwedens zur Kenntnis, dass eine solche außergewöhnliche Abhängigkeit vom Cashpool den Konzern in seinen Möglichkeiten einschränken könnte, seine Tätigkeitsbereiche zusammenzuhalten. Volvo Aero hat sich zu Lasten der Finanzierung anderer Geschäftsbereiche auf den Cashpool gestützt, so dass die Voraussetzungen für Kontinuität und ausgewogenes Wachstum in den übrigen Sparten des Konzerns bedroht sind ([14]). Denn es entsteht ein Ungleichgewicht in der Risikostreuung zwischen dem Luft- und Raumfahrtbereich und den übrigen Geschäftsbereichen des Volvo-Konzerns. Eine solche Entwicklung beschneidet den Spielraum des Konzerns für die Finanzierung anderer Projekte, die mit geringeren Risiken verbunden sind und eine höhere Rendite versprechen.

(55) Die Kommission berücksichtigt, dass die kontinuierliche Abhängigkeit vom gemeinsamen Cashpool langfristig nicht nachhaltig ist, da der Konzern starken wirtschaftlichen Druck auf Volvo Aero ausübt, das Darlehen zurückzuzahlen, obwohl das Unternehmen große Probleme mit negativem Cashflow hat. 2008 belief sich der negative operative Cashflow von Volvo Aero auf […] Mio. SEK(rund […] Mio. EUR) nach Steuern. Volvo Aero war daher gezwungen, eine Reihe interner Maßnahmen zu treffen, um einen ausreichenden Cashflow zu erwirtschaften, u.a. […] ([15]).

(56) Aus diesen Gründen kann sich die Kommission der Auffassung anschließen, dass der gemeinsame Cashpool Volvo Aero Liquidität bereitgestellt hat, um dem Unternehmen die Erfüllung seiner Verpflichtungen gegenüber GE zu ermöglichen. Auf diese Weise konnte das Projekt jedoch nicht langfristig finanziert werden, da der Zusammenhalt der konzerninternen Finanzierung beeinträchtigt und das Gleichgewicht zwischen den Geschäftsbereichen des Konzerns gefährdet worden wäre.

(57) Da die Luft- und Raumfahrttechnik ein Geschäftsbereich des Konzerns ist, auch wenn auf ihn nicht mehr als 2 % des Betriebsergebnisses des Konzerns entfallen, sollte der Konzern in gewissem Umfang zur langfristigen Finanzierung des Projekts beitragen; allerdings kann das Unternehmen nach Angaben Schwedens von Volvo Treasury nicht verlangen, für das GEnx-Projekt eine stärker strukturierte langfristige Verpflichtung einzugehen. Auf der Grundlage der der Kommission vorliegenden Informationen scheint das Marktversagen hinsichtlich des GEnx-Projekts nach Art und Umfang eher gering zu sein, was darauf hindeuten könnte, dass der vorgesehene Beihilfebetrag nicht verhältnismäßig ist.

(58) Da Volvo Aero finanziell nicht hinreichend unabhängig ist, um sich um eine externe Finanzierung der mit dem Beschluss unterstützten Investitionen zu bemühen, stellte sich die Kommission in ihrer Einleitungsentscheidung die Frage, ob dem Volvo-Konzern wirklich die Möglichkeiten fehlten, eine externe Finanzierung für das GEnx-Projekt sicherzustellen.

([14]) Dies geht aus einem Schreiben des Volvo-Konzerns an Volvo Aero vom 27. November 2008 hervor.

([15]) Es ist darauf hinzuweisen, dass Volvo Aero im Januar 2009 bekannt gegeben hat, das Unternehmen werde Verhandlungen mit den Gewerkschaften einleiten, um die Zahl der Arbeiter um 250 und die Zahl der Angestellten um rund 100 zu verringern. Dies zeigt deutlich, vor welchen wirtschaftlichen Schwierigkeiten Volvo Aero zurzeit steht.

(59) Schweden bestätigt in seiner Stellungnahme zunächst, dass das zum Volvo-Konzern gehörende Unternehmen unmittelbar keine externe Finanzierung von Banken oder anderen Finanzinstituten entgegennehmen darf. Bevor der Konzern eine staatliche Beihilfe beantragte, habe er sich vergeblich um andere Quellen für externes Risikokapital bemüht. Obwohl AB Volvo sehr gut in der Lage ist, sich externe Mittel zu verschaffen, ist der Zugang zu externer Finanzierung für diese Art langfristiger FuE-Projekte mit luft- und raumfahrttechnischer Ausrichtung sehr begrenzt, u.a. weil sie als sehr risikoreich gelten.

(60) Schweden bringt auch Argumente dafür vor, dass eine Anleihe kein geeignetes Mittel ist, um kapitalintensive FuE-Projekte mit luft- und raumfahrttechnischer Ausrichtung, großen technischen und wirtschaftlichen Risiken und sehr langer Rückzahlungsfrist zu finanzieren.

(61) Schweden erläutert, dass sich der Volvo-Konzern erfolglos um eine externe Finanzierung mit Risikoteilung für das GEnx-Projekt bemüht hatte. Der Konzern wandte sich in dieser Sache an Nordea, die Bank konnte jedoch keine Finanzierung mit Risikoteilung anbieten. Der Volvo-Konzern nahm informell auch mit Risikokapitalgebern Kontakt auf, jedoch ebenfalls ohne Erfolg. Schließlich konnte Volvo Aero einen Zulieferer (Carlton Forge Works) für einen geringen Beitrag gewinnen, mit dem die erste Gebühr an GE gezahlt wurde.

(62) Die Kommission kann sich daher der Auffassung anschließen, dass eine externe Finanzierung des GEnx-Projekts nicht möglich war.

(63) In ihrer Einleitungsentscheidung hatte die Kommission festgestellt, dass sich die Finanzierungsgrundsätze des Volvo-Konzerns auf eine staatliche Finanzierung zu stützen schien, um die Finanzierung für seine Tochtergesellschaften sicherstellen zu können. Schweden erläutert in seiner Stellungnahme, dass die staatliche Finanzierung für den Konzern nicht notwendig war, um seine Tochtergesellschaften finanzieren zu können. In den Finanzierungsgrundsätzen des Volvo-Konzerns sind die Verfahren für die Erschließung alternativer Finanzierungsmöglichkeiten festgelegt, z. B. Darlehen von Quellen außerhalb des Konzerns, Handelskredite und andere strukturierte Produkte, einschließlich öffentlicher Finanzierung.

(64) Auf der Grundlage der eingegangenen Stellungnahmen ist die Kommission der Auffassung, dass Volvo Aero zwar wegen der Nichtverfügbarkeit der Beihilfe gezwungen war, in großem Umfang die konzerninterne Finanzierung in Anspruch zu nehmen, dass der Konzern aber wohl nicht in der Lage ist, diese Art der Finanzierung über einen längeren Zeitraum aufrechtzuerhalten, ohne seine übrigen Tätigkeiten zu gefährden. In Anbetracht der neuen Fakten und der Kürzung der Beihilfe durch Schweden, mit der dem tatsächlichen Eigenbeitrag des Konzerns zum Zeitpunkt der förmlichen Bewilligung der Beihilfe Rechnung getragen wird, kann sich die Kommission der Auffassung anschließen, dass die Beihilfe der Behebung eines Marktversagens dient.

6.2. **Anreizeffekt**

(65) In ihrer Einleitungsentscheidung äußerte die Kommission Zweifel am Anreizeffekt der Beihilfe, da der förmliche Beschluss der schwedischen Regierung zur Bewilligung der Beihilfe gefasst wurde, als das Projekt zum großen Teil bereits durchgeführt war, zumindest hinsichtlich des Triebwerks für die Boeing 787. Dadurch entstand der Eindruck, dass die Beihilfe Risiken beseitigen sollte, die in keinem Zusammenhang mit dem FuE-Teil des Projekts standen.

(66) Nach Abschnitt 6 des FuEuI-Gemeinschaftsrahmens hat die Kommission zunächst zu prüfen, ob der Beihilfeantrag vom Beihilfeempfänger vor Beginn des FuE-Projekts eingereicht wurde. Wie bereits in der Einleitungsentscheidung festgestellt, hatte Volvo Aero die Beihilfe beantragt, bevor das Projekt anlief, und hat damit Abschnitt 6 Absatz 2 des FuEuI-Gemeinschaftsrahmens beachtet.

(67) Die Kommission weist darauf hin, dass sie in der Regel den Anreizeffekt einer Maßnahme bezweifelt, wenn der förmliche Beschluss zur Bewilligung der Beihilfe vom Staat in einer Phase gefasst wird, in der ein Projekt zum großen Teil bereits abgeschlossen und de facto vom Beihilfeempfänger finanziert worden ist. Im FuE-Bereich ist es sehr wichtig, dass die Beihilfe das Unternehmen in seinem Verhalten beeinflusst und zu größeren und schnelleren Investitionen in das Projekt veranlasst. Ohne eine solche Wirkung hätte die Beihilfe keinen Anreizeffekt und wäre daher nicht erforderlich.

(68) Damit die Beihilfe einen solchen Effekt hat, muss der Staat entweder einen förmlichen Beschluss über die Beihilfe mit dem Vorbehalt fassen, dass die Kommission nach Artikel 88 Absatz 3 EG-Vertrag die Vereinbarkeit der Beihilfe mit dem Gemeinschaftsrecht feststellt, oder eine schriftliche Absichtserklärung abgeben, die zwar kein berechtigtes Vertrauen begründet, aber mit hinreichender Deutlichkeit den Willen des Staates zur Unterstützung des Projekts zum Ausdruck bringt ([16]).

(69) Die Kommission weist ferner darauf hin, dass eine notwendige Voraussetzung für die Vereinbarkeit einer Beihilfe für ein FuE-Projekt mit dem Gemeinschaftsrecht die rechtzeitige Anmeldung der Beihilfe nach Artikel 88 Absatz 3 EG-Vertrag ist. Die Anmeldung einer Beihilfe für ein Projekt, das beinahe abgeschlossen ist, könnte darauf hindeuten, dass der Staat von der zu genehmigenden Beihilfe nicht überzeugt ist oder hinsichtlich einer solchen Beihilfe keine Zusage geben kann. Wenn das Unternehmen trotz dieser Unsicherheit das Projekt nicht nur durchführen, sondern auch abschließen kann, ist die Beihilfe für das Unternehmen wahrscheinlich zum großen Teil nicht erforderlich.

(70) Nach Abschnitt 6 des FuEuI-Gemeinschaftsrahmens hat die Kommission in jedem Einzelfall anhand einer Reihe von Kriterien für den Anreizeffekt der Beihilfe zu prüfen, ob die Beihilfe zu einer Erhöhung des Umfangs oder der Reichweite des Projekts, einer Beschleunigung des Vorhabens oder einer Aufstockung der Gesamtaufwendungen des Beihilfeempfängers für FuEuI führt. Die Kommission ist bei ihrer eingehenden Prüfung des Anreizeffekts von Abschnitt 7.3.3 des Gemeinschaftsrahmens ausgegangen.

(71) Im Rahmen der Prüfung, ob die Beihilfe einen Anreiz für eine Änderung im Verhalten des Unternehmens geboten hat, stellte die Kommission den Wert der mündlichen Zusage in Frage, die die Regierung Volvo Aero im Dezember 2004 gegeben hatte. In ihren Stellungnahmen wiederholten Schweden und die Beteiligten, dass die Zusage der Regierung, die Beihilfe zu gewähren, ein entscheidender Faktor für den Beschluss von Volvo Aero war, sich an dem Projekt zu beteiligen. Die Kontakte zwischen Volvo Aero und dem Wirtschaftsministerium im Herbst 2004 bestärkten das Unternehmen zusätzlich in seiner Auffassung, dass mit den vom schwedischen Reichstag bereitgestellten Mitteln ([17]) das FuE-Projekt im Zusammenhang mit dem GEnx-Triebwerk unterstützt werden sollte.

(72) Schweden hat auch interne Unterlagen übermittelt, die belegen, dass das Unternehmen mit der Beihilfezusage rechnete, bevor es sich an dem Projekt beteiligte ([18]). Wie der ehemalige geschäftsführende Direktor mitteilt, wäre die Vereinbarung mit GE ohne eine solche Zusage der Regierung nicht geschlossen worden, da das Projekt für das Unternehmen und den Konzern unannehmbare Risiken und zu hohe Investitionen mit sich gebracht hätte.

(73) Nach Angaben Schwedens belegt die Tatsache, dass es kein kontrafaktisches Projekt gab (d.h. ein Projekt, das das Unternehmen durchgeführt hätte, wenn ihm keine Beihilfe gewährt worden wäre), dass Volvo Aero fest von einer staatlichen Beihilfe ausging, wie bereits für das Projekt Trent 900 ([19]). Auch GE bestätigt in seiner Stellungnahme, dass die Aussicht auf eine Beihilfe wichtig für den Beschluss von Volvo Aero war, sich als Partner die Risiken mit GE zu teilen. In der Vereinbarung zwischen GE und Volvo Aero vom 15. Dezember 2004 wird die Beihilfe des schwedischen Staates ebenfalls erwähnt.

(74) Die Kommission berücksichtigt die wirtschaftlichen Argumente Schwedens dafür, dass das GEnx-Projekt ohne staatliche Beihilfe nicht durchgeführt worden wäre. Vor allem hätten die hohen Investitionskosten zu einer unzumutbaren finanziellen Belastung des Unternehmens geführt. Wie aus den Finanzunterlagen hervorgeht, konnte Volvo Aero höchstens 60 % der Projektkosten aus seinem operativen Cashflow finanzieren, während die übrigen 40 % bis zum Erhalt der erwarteten staatlichen Mittel vorübergehend aus dem gemeinsamen Cashpool bestritten wurden.

([16]) Siehe z. B. Rdnr. 38 der Leitlinien für staatliche Beihilfen mit regionaler Zielsetzung 2007-2013 (ABl. C 54 vom 4.3.2006, S. 13).

([17]) Im Jahr 2002 hatte der Reichstag beschlossen, Mittel für künftige FuE-Maßnahmen der schwedischen Luftfahrtindustrie zur Verfügung zu stellen.

([18]) Vorlage des damaligen geschäftsführenden Direktors für den Vorstand, Ende 2004.

([19]) Staatliche Beihilfe N 301/03.

(75) Die Kommission stellt fest, dass die Beihilfe für die Liquidität nur eine begrenzte Rolle gespielt zu haben scheint (da das Projekt ja trotz allem aus dem internen Cashflow von Volvo Aero und dem gemeinsamen Cashpool des Konzerns finanziert wurde) und dass sie offensichtlich nur geringe Auswirkungen auf die Rentabilität, einschließlich der internen Rentabilität, und die Rendite hatte. Die Beihilfe bedeutete jedoch eine Verringerung der finanziellen Belastung, was die mit dem Projekt verbundenen Risiken für den Fall seines technischen oder wirtschaftlichen Scheiterns minderte.

(76) Die Kommission stellt fest, dass das GEnx-Projekt einen größeren Umfang hat als das frühere FuE-Projekt von Volvo Aero (Trent 900). Ferner konnte das Unternehmen bei diesem Projekt die Verantwortung für andere FuE übernehmen. Die FuE-Zusammenarbeit mit GE war mit zusätzlichen Risiken verbunden, die beim CF6-80-Programm nicht bestanden, da es sich bei diesem um einen reinen Fertigungsauftrag ohne FuE-Maßnahmen handelte.

(77) In ihrer Einleitungsentscheidung stellte sich die Kommission die Frage, welchen Anreizeffekt die Beihilfe noch haben könnte, da sich das Projekt dem Abschluss näherte und sich die Art der technischen und wirtschaftlichen Risiken änderte. Schweden belegt in seiner Stellungnahme hinreichend deutlich, dass die technischen und wirtschaftlichen Risiken nach wie vor erheblich waren, auch wenn sich das FuE-Projekt bereits in einer relativ späten Phase befand. Diese Risiken hingen mit der neuen Technik und der geringen Erfahrung von Volvo Aero mit Projekten dieser Art zusammen.

(78) Aus diesen Gründen kann sich die Kommission der Auffassung anschließen, dass sowohl die internen Beschlussunterlagen als auch die Stellungnahme von GE belegen, dass die Beihilfe für den Beschluss von Volvo Aero von entscheidender Bedeutung war, da sie die Risiken auf ein annehmbares Niveau verringerte und auf diese Weise dem Unternehmen die Durchführung des Projekts ermöglichte. Auf der Grundlage dieser Informationen kommt die Kommission zu dem Ergebnis, dass die Beihilfe einen Anreizeffekt hatte, da sie als für die Beteiligung von Volvo Aero am GEnx-Projekt erforderlich angesehen wurde.

6.3. **Verhältnismäßigkeit**

(79) In ihrer Einleitungsentscheidung erklärte die Kommission, wegen der Bestimmungen über die Rückzahlung des rückzahlbaren Vorschusses nicht ganz von der Verhältnismäßigkeit der Beihilfe überzeugt zu sein. Da Grundlage der Rückzahlung des Vorschusses das in schwedischen Kronen berechnete Verkaufsergebnis ist, die Einnahmen aus dem Verkauf an GE aber in US-Dollar verbucht werden, hatte die Kommission den Verdacht, das Wechselkursrisiko würde vielleicht nicht vom Unternehmen, sondern vom Staat getragen.

(80) Die Kommission nimmt das Argument Schwedens zur Kenntnis, dass Volvo Aero und nicht der Staat das Wechselkursrisiko trägt, da Volvo Aero von GE in US-Dollar bezahlt wird, während die Beihilfe in schwedischen Kronen zurückgezahlt werden muss. Da für die Rückzahlung des Vorschusses außerdem die Einnahmen aus dem Verkauf (unabhängig von der Währung) maßgebend sind und nicht die verkauften Einheiten, ist die Maßnahme verhältnismäßig, insbesondere weil auch der Verkauf von Ersatzteilen berücksichtigt wird.

(81) Die Bestimmungen über die Rückzahlung des rückzahlbaren Vorschusses scheinen die Verhältnismäßigkeit der Beihilfe zu bestätigen. Der Zinssatz beträgt 7,32 %, die Rückzahlung des Restbetrags ist nicht befristet, und die Beihilfe wird vierteljährlich aus den Einnahmen von GE zurückbezahlt.

(82) Die Kommission nimmt zur Kenntnis, dass das Unternehmen das Wechselkursrisiko zu tragen hat, stellt jedoch gleichzeitig fest, dass die Rückzahlung aus allen — und nicht nur den mit dem Verkauf von Triebwerken erzielten — Einnahmen mögliche Vorteile aus Wechselkursgewinnen für das Unternehmen aufwiegt. Die Rückzahlung des Vorschusses ist auch mit dem FuEuI-Gemeinschaftsrahmen vereinbar, und es steht kein weniger wettbewerbsverfälschendes Instrument zur Verfügung. Angesichts des von Schweden festgesetzten relativ hohen Zinssatzes kann die Beihilfe auch hinsichtlich des Wechselkursrisikos als verhältnismäßig angesehen werden.

(83) Die Kommission möchte ferner darauf hinweisen, dass ein rückzahlbarer Vorschuss ein Risikoteilungsinstrument ist, das im Falle des Erfolgs des Projekts zu einer mehr als angemessenen Rückzahlung durch den Beihilfeempfänger führt. Wenn sich die Verkaufsprognosen als richtig herausstellen, wird die Beihilfe mit Zinsen in vollem Umfang zurückgezahlt. Wenn der Verkauf hinter den Prognosen zurückbleibt, verringert sich die Rückzahlung proportional ([20]). Wenn der Verkauf die Prognosen übersteigt, ist der zurückgezahlte Betrag höher als der Vorschuss, den das Unternehmen erhalten hat.

(84) Bei der Prüfung der Angemessenheit der Beihilfe im Verhältnis zu Art und Umfang des Marktversagens muss die Kommission sicherstellen, dass sich die Beihilfe auf das notwendige Minimum beschränkt. Mit Schreiben vom 12. November 2008 stellte die Kommission daher die Frage, ob der ganze Beihilfebetrag wirklich notwendig war, da der förmliche Beschluss über die Beihilfe gefasst wurde, als sich das Projekt bereits in einer relativ späten Phase befand und es Volvo Aero gelungen war, die Kosten aus dem oben beschriebenen Cashpool zu finanzieren.

([20]) Außerdem wäre die Wettbewerbsverfälschung in diesem Fall geringer, wenn das Produkt kein Erfolg war.

(85) In ihrer Antwort auf die Bedenken der Kommission, ob sich die Beihilfe auf ein Minimum beschränkt, räumte die schwedische Regierung ein, dass das Verfahren für die Bewilligung der Beihilfe und die finanzielle Lage des Konzerns Gründe für eine Kürzung des ursprünglich vorgesehenen Beihilfebetrags sein könnten. Sie schlug vor, die Beihilfe unter Berücksichtigung der Situation, in der sich Volvo Aero befand, als die Behörden am 14. Juni 2007 die Beihilfe bewilligten, zu kürzen. Zu diesem Zeitpunkt hatte Volvo Aero rund 66,5 % der beihilfefähigen Kosten bestritten, 60 % aus seinem internen Cashflow. Die restlichen 6,5 %, d.h. 58 Mio. SEK (rund 6 Mio. EUR), waren aus dem gemeinsamen Cashpool finanziert worden. Insgesamt schlägt Schweden eine Verringerung des Gesamtbetrags der Beihilfe von den ursprünglich beantragten 362 Mio. SEK (rund 39 Mio. EUR) auf rund 304 Mio. SEK (rund 33 Mio. EUR) vor.

(86) Nach Auffassung der Kommission wird die Beihilfe durch die Verringerung auf den vorgeschlagenen Betrag von 304 Mio. SEK (rund 33 Mio. EUR), der 33,5 % statt wie ursprünglich vorgesehen 39 % der beihilfefähigen Projektkosten entspricht, auf das notwendige Minimum beschränkt. Dieser Betrag entspricht dem tatsächlichen Finanzbedarf von Volvo Aero zum Zeitpunkt der förmlichen Bewilligung der Beihilfe und spiegelt damit besser den Umfang des Marktversagens wider. Die Kommission kann sich daher der Auffassung anschließen, dass die gekürzte Beihilfe angemessen ist und ein absolutes Minimum nicht übersteigt.

(87) Die Kommission kommt daher zu dem Ergebnis, dass die Bestimmungen über die Rückzahlung des Vorschusses und die Verringerung des Beihilfebetrags auf 33,5 % der beihilfefähigen Kosten im Verhältnis zu Art und Umfang des Marktversagens stehen.

6.4. **Verfälschung des Wettbewerbs**

(88) In ihrer Einleitungsentscheidung sah die Kommission den Markt für Triebwerke für große Zivilflugzeuge als relevanten Markt an. Die Kommission kam zu dem vorläufigen Ergebnis, dass die Auswirkungen der Beihilfe auf den Wettbewerb wegen des kleinen Marktanteils und des Umfangs der Investition gering waren. Die Wettbewerber wurden jedoch aufgefordert, Stellung zu nehmen und eventuelle wettbewerbsbeschränkende Auswirkungen zu beschreiben.

(89) Nach Angaben Schwedens ist Volvo Aero auf dem Weltmarkt für Bauteile für Flugzeugtriebwerke im Vergleich zu Wettbewerbern wie Rolls-Royce, Snecma, Avio oder MTU ein kleiner Marktteilnehmer. Da auf Volvo Aero nur 2 % des Marktes für Triebwerke für große Zivilflugzeuge entfallen, habe die Beihilfe nur sehr geringe Auswirkungen. Die von Volvo entwickelten und gefertigten Bauteile könnten nicht ohne weiteres als eigener Teilmarkt betrachtet werden, unter anderem da sie auch von den großen Erstausrüstern oder von anderen Unternehmen entwickelt werden könnten.

(90) Die Kommission stellt fest, dass nach Einleitung des förmlichen Prüfverfahrens kein Wettbewerber eine Stellungnahme übermittelt hat. Da keine Stellungnahmen eingingen, die Einleitungsentscheidung weit bekannt gemacht wurde, der Anteil von Volvo Aero am Markt für Triebwerke für große Zivilflugzeuge sehr gering ist und europäische Partnerunternehmen, die die gleichen Bauteile fertigen könnten, zu fehlen scheinen, kommt die Kommission zu dem Schluss, dass kein Wettbewerber die Befürchtung hat, die Beihilfe könne dynamische Initiativen beeinträchtigen, zum Entstehen großer Marktmacht führen oder zum Verbleib ineffizienter Strukturen auf dem Markt beitragen. Die Kommission hat auch den Stellungnahmen zur Beihilfe für Volvo Aero Rechnung getragen, die GE Aviation, der ehemalige geschäftsführende Direktor von Volvo Aero und die bei Volvo tätige Gewerkschaft übermittelt hatten.

(91) Die vorgesehene Beihilfe hat offensichtlich keine wettbewerbsverfälschenden Auswirkungen auf dynamische Initiativen der Wettbewerber (Hersteller von Triebwerksteilen), zu investieren und am Wettbewerb teilzunehmen. Dies könnte in erster Linie damit zusammenhängen, dass sich viele Hersteller auf dem Sekundär- und Tertiärmarkt um eine langfristige Zusammenarbeit mit einem einzigen Erstausrüster als bevorzugtem Partner bemühen. Volvo Aero dagegen ist ein unabhängiges Unternehmen, dass an Projekten mit verschiedenen Erstausrüstern arbeitet, vor allem mit Rolls-Royce und GE.

(92) Was den Wettbewerb auf dem sachlich relevanten Markt angeht, so betrifft die Beihilfe nur eine geringe Zahl von Bauteilen für Flugzeugtriebwerke (*fan hub frame, booster spool* und *turbine rear frame*). Diese Bauteile sind eigens für das GEnx-Triebwerk konstruiert, so dass andere Triebwerkstypen nicht betroffen sind. Außerdem ist der Umfang der fraglichen Investitionen im Vergleich zu den Investitionen, die für die Entwicklung eines neuen Triebwerks benötigt werden, gering. Daher hat die Beihilfe keinen nennenswerten Einfluss auf die Marktmacht des Unternehmens. Daraus ergibt sich, dass die Beihilfe nur geringe Auswirkungen auf den Wettbewerb auf dem Markt für Bauteile für Flugzeugtriebwerke hat.

(93) Die Beihilfe ist auch nicht an bestimmte Vorleistungen für die betroffenen Produkte oder eine bestimmte Standortwahl für die FuE-Arbeiten geknüpft.

(94) Aus diesen Erwägungen, unter Berücksichtigung der Tatsache, dass Wettbewerber oder Dritte sich nicht geäußert haben, und angesichts des sehr geringen Marktanteils von Volvo Aero kommt die Kommission zu dem Ergebnis, dass der Wettbewerb nur in sehr begrenztem Umfang verfälscht wird.

6.5. **Abwägungsprüfung**

(95) Anhand der genannten positiven und negativen Faktoren muss die Kommission nach Abschnitt 7.5 des FuEuI-Gemeinschaftsrahmens eine Abwägung zwischen den Auswirkungen der Maßnahme vornehmen, um festzustellen, ob die Wettbewerbsverfälschungen die Handelsbedingungen in einem dem gemeinsamen Interesse zuwiderlaufenden Maße beeinträchtigen.

(96) Im vorliegenden Fall ist die Kommission der Auffassung, dass die Beihilfe positive Auswirkungen hat, da mit ihr ein Marktversagen behoben werden soll, dass sie einen Anreizeffekt auf den Beihilfeempfänger hat und dass sie in einer geeigneten Form bewilligt wurde, so dass die Beihilfe verhältnismäßig ist und der Wettbewerb nur in geringem Maße verfälscht wird.

(97) Die Kommission ist ferner der Auffassung, dass die negativen Auswirkungen der Maßnahme gering sind, da die Beihilfe keine nennenswerte Wettbewerbsverfälschung verursacht, denn sie verhindert weder Investitionen von Wettbewerbern, noch führt sie zum Entstehen großer Marktmacht.

(98) Bei der Abwägung dieser Faktoren berücksichtigt die Kommission auch, dass Schweden den Beihilfebetrag gekürzt hat, um die Beihilfe auf das notwendige Minimum zu beschränken.

(99) Schweden wird einen jährlichen Bericht über die Durchführung der Beihilfe vorlegen, damit die Kommission die Maßnahme überwachen kann.

(100) Zusammenfassend kann die Kommission feststellen, dass die Abwägungsprüfung für die geprüfte Beihilfe zu einem positiven Ergebnis führt.

7. **SCHLUSSFOLGERUNG**

(101) Aus diesen Gründen gelangt die Kommission zu der Schlussfolgerung, dass in der Frage der Beihilfe von 304 Mio. SEK (rund 33 Mio. EUR), die Schweden Volvo Aero für die Entwicklung von Bauteilen für das von GE für die Flugzeugtypen Boeing 787 und 747-8 entwickelte GEnx-Triebwerk gewähren will, eine positive Entscheidung zu treffen ist —

HAT FOLGENDE ENTSCHEIDUNG ERLASSEN:

Artikel 1

Die staatliche Beihilfe von 304 Mio. SEK (rund 33 Mio. EUR), die Schweden Volvo Aero gewähren will, ist mit dem Gemeinsamen Markt vereinbar.

Die Durchführung der Beihilfe wird genehmigt.

Artikel 2

Diese Entscheidung ist an das Königreich Schweden gerichtet.

Brüssel, den 17. Juni 2009

Für die Kommission

Neelie KROES

Mitglied der Kommission