BESCHIKKING VAN DE COMMISSIE

van 23 juli 2003

betreffende steunmaatregelen voor onderzoek en ontwikkeling in de luchtvaartsector die het Koninkrijk Spanje overweegt ten uitvoer te brengen ten gunste van de onderneming Gamesa

(kennisgeving geschied onder nummer C(2003) 2518)

(Slechts de tekst in de Spaanse taal is authentiek)

(Voor de EER relevante tekst)

(2004/286/EG)

DE COMMISSIE VAN DE EUROPESE GEMEENSCHAPPEN,

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

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

Na de belanghebbenden overeenkomstig het genoemde artikel te hebben aangemaand hun opmerkingen te maken,

Overwegende hetgeen volgt:

1. PROCEDURE

(1) Bij schrijven van 28 juni 2001, geregistreerd op 2 juli 2001, heeft de permanente vertegenwoordiging van Spanje, overeenkomstig artikel 88, lid 3, van het EG-Verdrag, aanmelding gedaan van een voornemen om in de luchtvaartsector onderzoeks- en ontwikkelingssteun toe te kennen aan Gamesa. Aanvullende inlichtingen werden gezonden bij brief van 3 oktober 2001, geregistreerd op 5 oktober 2001, en van 11 januari 2002, geregistreerd op 15 januari 2002.

(2) De Commissie heeft het dossier door een onafhankelijke wetenschappelijk deskundige laten analyseren. Voor dit onderzoek werd op 14 december 2001 een contract gesloten.

(3) Bij schrijven van 12 maart 2002 heeft de Commissie het Koninkrijk Spanje in kennis gesteld van haar besluit ([2]) om de procedure van artikel 88, lid 2, van het EG-Verdrag in te leiden ten aanzien van dit steunproject.

(4) Bij schrijven van 26 april 2002, geregistreerd op 29 april 2002, hebben de Spaanse autoriteiten hun opmerkingen aan de Commissie medegedeeld.

(5) Het besluit van de Commissie om de procedure in te leiden (hierna „het besluit van 12 maart 2002" of „besluit tot inleiding van de formele onderzoeksprocedure" genoemd) werd bekendgemaakt op 27 april 2002 in het *Publicatieblad van de Europese Gemeenschappen*. De Commissie heeft de belanghebbenden uitgenodigd hun opmerkingen over de betrokken steunmaatregel te maken. Er heeft geen enkele derde belanghebbende opmerkingen gemaakt binnen de daartoe door de Commissie gestelde termijn.

(6) Bij schrijven van 24 februari 2003 verzocht de Commissie de Spaanse autoriteiten om bijkomende inlichtingen. De Spaanse autoriteiten hebben die inlichtingen verstrekt per brief van 25 maart 2003, geregistreerd op 26 maart 2003.

2. BESCHRIJVING

(7) De begunstigde onderneming is Gamesa. Zij produceert en levert technologisch geavanceerde producten, installaties en diensten op het gebied van de luchtvaart en duurzame energiebronnen. Het aantal werknemers en de omzet van Gamesa overschrijden de drempels voorzien in bijlage I van Verordening (EG) nr. 70/2001 van de Commissie van 12 januari 2001 betreffende de toepassing van de artikelen 87 en 88 van het EG-Verdrag op staatssteun voor kleine en middelgrote ondernemingen ([3]) die bepalen of een onderneming als een KMO kan worden beschouwd.

(8) Momenteel is Gamesa betrokken bij een project voor de ontwikkeling van twee nieuwe types regionale vliegtuigen: de ERJ-170 en de ERJ-190. Dit project werd opgezet door de Braziliaanse onderneming Embraer. Gamesa is belast met de levering van de achterste romp, de staartstukken en het roer van de beide vliegtuigen.

(9) In deze context heeft Gamesa in het Baskenland een onderzoeks- en ontwikkelingsproject opgezet met het oog op de verwerving van de technologie die nodig is voor de ontwikkeling van achterste rompsecties van commerciële vliegtuigen; zij past deze toe voor zowel het ERJ-170/190-project als andere toekomstige programma's. De looptijd van het project is vier jaar, van 2000 tot en met 2003.

(10) De totale kostprijs van het project bedraagt […]* (*), hetzij […].

(11) Teneinde dit project te ondersteunen, overweegt de Baskische regering (regionaal bestuur) steun toe te kennen bestaande uit een renteloze lening voor een totaalbedrag van 4 621 000 000 ESP, hetzij 27 772 769,34 EUR.

([1]) PB L 83 van 27.3.1999, blz. 1.
([2]) PB C 153 van 27.6.2002, blz. 14.
([3]) PB L 10 van 13.1.2001, blz. 33.
(*) Om te waarborgen dat geen vertrouwelijke informatie openbaar wordt gemaakt, zijn gedeelten uit deze tekst weggelaten; deze gedeelten zijn aangeduid met vierkante haakjes.

(12) Volgens de Spaanse autoriteiten omvat het werkprogramma van het project de volgende activiteiten:

a) *Haalbaarheidsstudies*

Onderzoek van de technische aspecten en analyse van de technische en economische haalbaarheid van het project.

b) *Industrieel onderzoek*

Het verwerven van de noodzakelijke technologie voor de projectontwikkeling:

— Algemene mechanische technologie
  — Voorranden: optimaal ontwerp, metaal/composiet, inslag van vogels, ijsvorming, simulaties, proeven
  — Drukschotten: stabiliteit, samendrukbaarheid van lichte halfdragende ribben, composietschotten
  — Verwisselbaarheid van staartvlakken: speciaal gereedschap, plaatselijk frezen
  — Blikseminslag
  — Installatie van systemen (antennes) op de staartvlakken
  — Zonale analyse: installatie van actuatoren
  — Drainagesystemen
— Materiaaltechnologie, procédés en fabricage
  — Composieten en plastics: kwalificering van nieuwe materialen, injectietechnologie voor plastics, kwalificering van componenten, fabricage van voorranden
  — Werktuigbouwkundige materialen: gebruik van precipitatiehardend staal, invloed van warmtebehandelingen
  — Gesmede ringen groot formaat, fabricagetechnieken
  — Vervorming door koudhameren
  — Kwalificering van speciale snijtechnieken
— Inspectietechnologie, onderhoud en reparatie
  — Technieken inzake constructieve veiligheid
  — Corrosiepreventie: galvanische corrosie, nieuwe corrosiewerende composieten, draagbare anodiseerapparatuur
  — Reparaties van composieten
  — Reparaties van lagerbehuizingen
  — Geavanceerde inspectiemethoden
— Projectontwikkeling
— Informatietechnologie
  — Simulaties en modellen
  — Diagonale spanning
  — Elektrisch besturingssysteem (Fly by Wire)
  — Berekeningsmethoden.

c) *Preconcurrentiële ontwikkeling*

De doelstelling van het programma is het uitvoeren van de noodzakelijke technische werkzaamheden met betrekking tot de productie van de verticale en horizontale staartvlakken en van de achterste rompsectie van vliegtuigen van het type ERJ-170/190: levering, ontwerp, ontwikkeling, integratie, beproeving, certificering en operationele ondersteuning.

De uitgevoerde werkzaamheden omvatten met name de volgende gebieden:

— Basisgeometrie: basislijnen van de constructie
— Normering: homologatie van fabricagemethoden
— Belasting: berekening van de interne en externe belasting om breukvorming te vermijden
— Ontwerp: definitie en vormgeving van de basisconstructie, detailontwerp, ontwerp van de installatiesystemen, digitale maquettes, controledocumenten van de constructie-interfaces en de systemen, definitie en vormgeving van grondinstallaties, enz.
— Structural engineering: constructieberekening en -analyse (statische berekeningen, moeheid, schadetolerantie, enz.)
— System engineering: ondersteuning systeemintegratie, analyse van de mate van ijsvorming, analyse van de bliksemafleidersystemen, zonale analyse (defect aan de turbinemotoren, inslag van vogels, enz.)
— Certificering: ontwikkeling van de door de overheid voorgeschreven certificeringstesten
— Onderhoud: ontwikkeling van onderhoudsprogramma's (algemene toegankelijkheid, gebruik van standaardcomponenten, verwisselbaarheid, ontwerptechnieken voor de preventie en het isoleren van scheuren, enz.)
— Ontwikkeling en vormgeving van gereedschap: ontwikkeling van speciaal montagegereedschap, ontwerp van calibreergereedschap
— Definitie van fabricagemethoden.

3. REDENEN DIE TOT DE INLEIDING VAN DE PROCEDURE GELEID HEBBEN

(13) In haar besluit van 12 maart 2002 heeft de Commissie een aantal twijfels geuit in verband met de volgende aspecten van de overwogen steun:

— De indeling van de voorgenomen werkzaamheden overeenkomstig de onderzoeksfasen zoals die in bijlage I van de communautaire kaderregeling inzake staatssteun voor onderzoek en ontwikkeling [1] (hierna „de kaderregeling" genoemd) zijn gedefinieerd, en in het bijzonder de aard van de certificeringswerkzaamheden en de onderhoudsstudies in dit verband;

[1] PB C 45 van 17.2.1996, blz. 5.

— Het stimulerende effect van de steun in de zin van punt 6 van de kaderregeling, rekening houdend met het feit dat de cijfergegevens die de Spaanse autoriteiten verstrekt hebben en die wijzen op een stijging van het aantal medewerkers en het O & O-budget van de onderneming moeilijk als stimulerend effect aan te merken waren. Bovendien hadden de Spaanse autoriteiten overigens geen melding gemaakt van de kosten voor grensoverschrijdende samenwerking, noch gegevens verstrekt waaruit duidelijk blijkt dat er sprake is van marktfalen. Ten slotte leken de vliegtuigen waarvoor de toepassing van de projectresultaten in de eerste plaats bedoeld is — de ERJ-170/190 — zich al in een bijzonder vergevorderde fase te bevinden, aangezien de roll out ervan plaatsvond op 29 oktober 2001 en hun eerste vlucht toen gepland was voor begin 2002 en de eerste levering voor eind 2002, hetgeen leek uit te sluiten dat er aanzienlijke risico's waren die de financiering van dit project met andere dan staatsmiddelen onmogelijk maakten.

4. OPMERKINGEN VAN DE SPAANSE AUTORITEITEN

(14) In de eerste plaats menen de Spaanse autoriteiten dat de intensiteit van de steun wel binnen de toelaatbare grenzen van de kaderregeling blijft, ook indien men ervan uitgaat dat alle activiteiten van het project beschouwd moeten worden als behorende tot de preconcurrentiële ontwikkeling. Hun aanvankelijke berekeningen, uitgevoerd in april 2001, waren immers gebaseerd op het aanvankelijk voorziene tijdschema, dat betalingen aan Gamesa voorzag in 2000, 2001, 2002 en 2003, en terugbetalingen door Gamesa tussen 2007 en 2013.

(15) Anderzijds, voor wat het selectieve karakter evenals het comparatieve voordeel van de steun betreft, herinneren de Spaanse autoriteiten eraan dat die steun past in het kader van een industrieel beleid van algemene aard dat bepaald is in het Interinstitutioneel Plan voor Economische Promotie van het Baskenland. In het bijzonder werd de steun aan Gamesa toegekend in het kader van een programma voor strategische projecten. Anderzijds zou er geen selectief karakter zijn in die zin dat de twee groepen in de vliegtuigbouw die in het Baskenland aanwezig zijn (Gamesa en ITP), hoewel zij in verschillende subsectoren actief zijn, vergelijkbare steunvoorstellen gekregen hebben in het kader van dat programma voor strategische projecten. Overigens wordt algemeen aanvaard dat het gemiddelde niveau van overheidssteun aan de O & O-activiteiten in de vliegtuigbouwsector in Europa boven 50 % ligt. De voorgenomen steun aan Gamesa zou dus in het verlengde van en zelfs onder de instrumenten liggen waarover andere Europese ondernemingen beschikken om O & O-activiteiten te ontwikkelen; deze niet toekennen zou de onderneming in een ongelijke positie brengen.

(16) Voor wat het stimulerende effect van de steun betreft, herinneren de Spaanse autoriteiten eraan dat de Commissie, in haar kaderprogramma 2000-2006 voor onderzoek, technologische ontwikkeling en demonstratie (hierna „het zesde kaderprogramma" genoemd) dat gericht is op integratie en versterking van de Europese onderzoeksruimte, de bedoeling heeft de ondersteuning te bevorderen van onderzoek op internationaal niveau op de belangrijkste prioritaire gebieden met een uitzonderlijk belang en een toegevoegde waarde voor Europa, waaronder de vliegtuigbouwkunde. Tot de onderzoeksprioriteiten van het zesde kaderprogramma behoren concreet, de activiteiten die de concurrentiekracht van de industrie die rompen vervaardigt versterken, door de ontwikkelingskosten van het vliegtuig en de bedrijfskosten ervan te verminderen, en door zich te concentreren op de geïntegreerde ontwerpsystemen en -processen, slimmere productietechnologieën, de vorm van de vliegtuigen, de aërodynamica, de materialen en structuren, de mechanische, elektrische en hydraulische systemen, enz. Welnu, volgens de Spaanse autoriteiten is het project van Gamesa een voorbeeld van aanpassing aan die koers.

(17) De ondersteuning van dat soort van activiteiten zou volgens de Spaanse autoriteiten nodig zijn en het stimulerende effect zou evident zijn in het geval van Gamesa, rekening houdend met de technologische en financiële risico's, evenals met de grootte van de onderneming en de omstandigheden van het project. In dat opzicht zou er reden toe zijn rekening te houden met het feit dat de vliegtuigbouw een industriële activiteit is die sterk verbonden is met onderzoek en ontwikkeling, maar die in dit soort ondernemingen, duidelijk cyclisch van aard is als gevolg van de levensduur van het product en bijzonder intensief is in de voorafgaande fasen en de ontwikkelingsfasen ervan. Bijgevolg zou de handhaving van een stabiele onderzoeksstructuur enkel binnen het bereik van grote ondernemingen liggen, terwijl dit voor de middelgrote ondernemingen zoals in het geval van Gamesa slechts een doelstelling op middellange termijn zou kunnen zijn.

(18) De Spaanse autoriteiten wijzen op de aanzienlijke toename van de onderzoeksactiviteit die als gevolg van dit project voorzien is, zowel wat de middelen die ervoor worden uitgetrokken als wat het personeel betreft. Als direct gevolg van dit project, en dankzij de kennis, technologieën en capaciteiten die de onderneming verworven heeft, kan zij zich thans kandidaat stellen voor vergelijkbare projecten van andere Amerikaanse fabrikanten in realistischer risico-omstandigheden.

(19) Voor wat betreft de twijfels van de Commissie in verband met de bovenmatige schommeling van het onderzoeksbudget, verklaren de Spaanse autoriteiten dat in 1999, voor het begin van het project, het onderzoekspersoneel uit 109 personen bestond en de gemiddelde uitgaven 2 490 miljoen ESP bedroegen. Na het opstarten van het project hoopt men uitgaven te bereiken voor een bedrag van ongeveer 4 000 of 4 500 miljoen ESP, met een stabiel personeelsbestand van ongeveer 300 personen. Zoals zij hierboven uiteengezet hebben, hebben de O & O-uitgaven in de luchtvaartsector een cyclisch karakter, zeer hoog in de voorafgaande fasen van ontwikkeling van het product om nadien snel af te nemen. In dit specifieke geval is Gamesa voornemens […] te investeren in vier jaar, waarvan meer dan de helft in het eerste jaar. De doelstelling van de onderneming zou zijn een stabiele O & O-structuur te behouden rond het niveau dat aan het einde van dit project wordt bereikt door in de toekomst andere projecten uit te voeren naast het huidige, waardoor de onderneming zowel het menselijk kapitaal als de bereikte technologische ontwikkelingscapaciteit zou kunnen handhaven.

(20) Anderzijds zou het ERJ 170/190-project bovendien een zeer belangrijke behoefte aan grensoverschrijdende samenwerking tijdens de ontwikkelingsfase impliceren. Aldus zou het percentage dat de grensoverschrijdende samenwerking vertegenwoordigt ten opzichte van de totale kosten voor personeel dat zich rechtstreeks met onderzoek bezighoudt, tussen 30 en 50 % geschat kunnen worden voor wat betreft de medewerkers die in de Europese Unie gevestigd zijn, en tussen 10 en 20 % buiten de Europese Unie, afhankelijk van de resultaten en de evolutie van het project.

(21) Voor wat het marktfalen betreft, herinneren de Spaanse autoriteiten eveneens aan het cyclisch karakter van de vliegtuigbouwsector, dat blijkt uit de publicaties over leveringen en orders die de grote fabrikanten op wereldniveau (Airbus, Boeing, Bombardier en Embraer) jaarlijks bekendmaken. Die evolutie houdt gewoonlijk gelijke tred met de ontwikkeling van het wereld-BBP. De luchtvaartmaatschappijen reageren normaal gezien echter onmiddellijk op die ontwikkeling door hun orders aan te passen, waardoor zij marktfalen van de vliegtuigbouwindustrie veroorzaken in de gehele toeleveringsketen. Die context, die betekent dat de mogelijke rentabiliteit van de investeringen in het gedrang kan komen, versterkt de rol van de steun als stimulerend instrument tegenover het marktfalen.

(22) Overigens staat het volgens de Spaanse autoriteiten vast dat de ontwikkelingscycli van een vliegtuigbouwprogramma aanzienlijk korter zijn geworden, wat een grotere intensiteit van de investeringen zou vergen en een toename van de risico's zou impliceren, vooral voor onderzoeksprojecten waarvan de ontwikkeling nadien de deelneming aan andere vliegtuigbouwprogramma's mogelijk maakt. Zo zou de ontwikkelingscyclus de laatste jaren van tien naar vijf jaar geëvolueerd zijn: twaalf maanden voor de ontwerptekening van het vliegtuig, acht maanden voor het schetsontwerp, zeventien maanden voor de detailtekening, elf maanden tot de eerste vlucht, en twaalf maanden tot de veiligheidskeuring van het vliegtuig. Rekening houdend met de concurrentiepositie van de sector, zouden de fasen van ontwerptekening, schetsontwerp en detailtekening aanzienlijk versneld zijn, waardoor de intrinsieke risico's evenals de benodigde investeringen toenemen.

(23) De Spaanse autoriteiten menen dus dat steun die erop gericht is die situatie te verhelpen een zeer aanzienlijk stimulerend effect heeft.

(24) Voor wat de zichtbare graad van maturiteit van het project betreft, wijzen de Spaanse autoriteiten erop dat het feit dat er een roll out en een eerste vlucht is geweest, meer te maken heeft met een kwestie van marketing van het product dan met het beëindigen van de ontwikkeling van het product. Anderzijds heeft het project niet enkel de ontwikkeling van een product tot doel, maar eveneens de ontwikkeling van de technologieën waardoor het mogelijk wordt een vliegtuigstructuur te ontwikkelen die toegepast kan worden op verschillende modellen. Volgens de Spaanse autoriteiten zou de datum van een eerste vlucht een belangrijk moment zijn in het ontwikkelingsproces van een vliegtuig, in het bijzonder om de werkelijke aërodynamische eigenschappen van het vliegtuig vast te stellen alsook de certificatievoorwaarden. Maar deze datum zou eveneens op commercieel vlak zeer belangrijk zijn, want hij zou invloed hebben op de verkoopcampagne, die ruim vóór het product kan worden vervaardigd, begint. In dat stadium zouden er immers nog vele technische problemen moeten worden opgelost, zoals de optimalisering van het gewicht of de validatie van het gedrag van het vliegtuig in geval van defect, enz. Anderzijds herinneren de Spaanse autoriteiten eraan dat op de datum van het besluit tot inleiding van de procedure, het model ERJ 190 zijn eerste vlucht nog niet uitgevoerd had, terwijl het 108 passagiers vervoert in plaats van de 70 van de ERJ 170, wat overeenkomt met een verhoging van het maximumgewicht bij het opstijgen van het vliegtuig met circa 50 %, waarvoor een aanzienlijke aanpassing van de binnenstructuur van het toestel nodig was.

(25) Voor wat de twijfels van de Commissie betreft over de O & O-fase waarbij de certificeringswerkzaamheden en onderhoudsstudies ingedeeld zijn, herhalen de Spaanse autoriteiten dat alle proeven die het project omvat direct verband houden met de ontwikkeling van het product, en dat het project geen enkele certificatieproef omvat die verband houdt met de commercialisering of zelfs de vervaardiging van producten. De Spaanse autoriteiten onderstrepen dat de kosten en de termijnen bij de ontwikkeling van vliegtuigprojecten van dien aard zijn dat elke fase die de levensvatbaarheid van het project kan beïnvloeden wordt vervroegd. Welnu, dat is het geval voor de ontwikkelingsproeven, want zij voorzien en vermijden alle risico's van de toekomstige certificatieproeven en ondersteunen de ontwikkeling van het product zelf. De ontwikkelingsproeven dienen om de door Gamesa ontwikkelde technologieën te valideren. Men kan dus stellen dat die studies deel uitmaken van dezelfde O & O-fase als de ontwikkeling zelf van die technologie (industrieel onderzoek). Natuurlijk moeten die proeven, voor wat de materialen en structurele kenmerken betreft, worden uitgevoerd op gelijksoortige modellen als die waarvoor men de desbetreffende technologie wil valideren, maar niet noodzakelijkerwijs op versies van het product die dicht genoeg bij de te verkopen versie staan.

(26) De Spaanse autoriteiten verklaren de analyse van de Commissie te onderschrijven volgens welke men certificatieactiviteiten die uitgevoerd worden op een reeds goedgekeurd prototype, met het oog op het verschaffen van een rechtsgrond voor de commercialisering ervan, niet kan beschouwen als O & O-activiteiten in de zin van de kaderregeling. Niettemin zijn voor de ontwikkeling van elk product volgens de Spaanse autoriteiten talrijke proeven, tests en certificeringen nodig die een invloed hebben op de materialen, karakteristieken en tekeningen en die, afhankelijk van de resultaten, het project beïnvloeden of wijzigingen van het product vereisen. De Spaanse autoriteiten menen dat dergelijke proeven deel uitmaken van de ontwikkeling van een nieuw product en in O & O-projecten in eender welke sector gebruikelijk zijn.

(27) Volgens de Spaanse autoriteiten geldt hetzelfde voor de onderhoudsstudies die moeten beginnen tijdens de eerste ontwerpfasen, aangezien zij de directe exploitatiekosten die uit het project voortvloeien en dus de levensvatbaarheid ervan als zodanig beïnvloeden. De directe exploitatiekosten zijn de som van verschillende kosten die aan de vlucht en het onderhoud verbonden zijn, en hoofdzakelijk beperkt blijven tot de eigendomskosten (afschrijving en interesten van het geïnvesteerde kapitaal), verzekeringen, vluchtkosten (bemanning, brandstof en olie, landings- en opstijgrechten) en onderhoudskosten. De

totale onderhoudskosten zijn derhalve de som van de motor, de structuur alsook de onderhoudsmarges, en het ontwerp van de structuren is van groot belang voor kwesties als de keuze van de materialen en de gestandaardiseerde processen voor het vliegtuig, de instrumenten, de toegankelijkheid, de betrouwbaarheid, de frequenties van de controles, de levensduur van de verschillende onderdelen, de vervangingsmogelijkheden van de onderdelen, enz. Tegen deze achtergrond zou het noodzakelijk zijn dat tijdens de aanvangsfasen van het ontwerp specifiek aan deze aspecten wordt gewerkt om de onderhoudskosten, die een essentiële parameter vormen bij de ontwikkeling van vliegtuigbouwproducten, zo laag mogelijk te houden.

(28) Overigens vermelden de Spaanse autoriteiten dat de Commissie zelf in het zesde kaderprogramma als de onderzoeksprioriteiten in de vliegtuigbouwsector de activiteiten heeft opgenomen in verband met de vermindering van de ontwikkelingskosten van vliegtuigen. De Spaanse autoriteiten zijn van mening dat het moeilijk te verklaren valt dat eenzelfde soort activiteit in het algemeen beschouwd kan worden als een prioriteit in het licht van de richtsnoeren voor onderzoek in Europa, en terzelfder tijd in dit bijzondere geval ter discussie wordt gesteld.

(29) Voor wat de twijfels van de Commissie betreft ten aanzien van de indeling van de werkzaamheden volgens de fasen van het onderzoek zoals die in bijlage I van de kaderregeling worden gedefinieerd, zijn de Spaanse autoriteiten van oordeel dat de definities van die fasen zo algemeen zijn dat de toepassing ervan op een concreet en complex project aanleiding kan geven tot verschillende standpunten. Zij menen dat zij de redenen voor het opnemen van de verschillende kosten in elk van de fasen reeds hebben toegelicht. Volgens hen is het moeilijk voor te stellen dat een project van dergelijke omvang plaats kan vinden zonder een industriële onderzoeksfase, vooral voor een onderneming die voor het eerst te maken krijgt met de technologieën die voor complexe structuren als die welke in dit project ontwikkeld worden, nodig zijn.

(30) In dit specifieke geval waren zij van oordeel dat een bedrag van […] (*) op een totaal van […] tot deze kostencategorie kan worden gerekend, gezien de kosten in verband met het verwerven van de nieuwe kennis die Gamesa in staat kan stellen structuren te ontwikkelen die zij tot dusverre nog niet ontwikkeld had. Concreet heeft die nieuwe kennis te maken met de volgende technologieën: mechanische technologieën (vleugelneuzen, drukwanden, bedienings- en controlesystemen, elektrische bekabeling, speciale spanten, koersroeren, richtingsroeren/stabilisatievlakken, rompachterstukken als scheidingsvlak), fabricagetechnologieën (composietmateriaal, snijtechnologieën, verbindingstechnologieën), inspectietechnologieën, onderhoud en herstelling (niet-destructieve inspecties, onderhoudsplannen, corrosie, herstellingstechnologieën) en project- en kwalificatietechnologieën (informatietechnologie, analyse- en simulatietechnologie, proeventechnologie).

(31) Alle andere onderzoeksactiviteiten die meer rechtstreeks verband houden met de ontwikkeling van het product werden in de categorie „preconcurrentieel onderzoek" opgenomen. In elk geval gaat het volgens de Spaanse autoriteiten om een zuiver indicatieve indeling aangezien in het steunvoorstel dat bij de Commissie werd aangemeld het gehele project als preconcurrentiële ontwikkelingsactiviteiten werd behandeld.

(*) 24 % van de subsidiabele kosten, zoals genotificeerd door de Spaanse autoriteiten.

5. BEOORDELING

(32) De door de Spaanse autoriteiten voorgenomen maatregelen kennen de begunstigde onderneming een voordeel toe doordat zij wordt ontlast van een deel van de kosten voor onderzoeksactiviteiten die zij normaliter zou moeten dragen. Dit voordeel heeft bovendien een selectief karakter ten opzichte van andere communautaire ondernemingen die dergelijke onderzoeksprojecten zouden willen uitvoeren. Anderzijds zou het intracommunautair handelsverkeer ongunstig kunnen beïnvloeden, aangezien Gamesa een concurrent is van Europese ondernemingen zoals GKN (Verenigd Koninkrijk), Hurel-Dubois (Frankrijk en Verenigd Koninkrijk) of Latecoère (Frankrijk). Ten slotte worden de renteloze leningen rechtstreeks toegekend door de Baskische regering, zodat kan worden aangenomen dat de voordelen toegekend worden uit staatsmiddelen. De betrokken maatregelen vormen dus staatssteun in de zin van artikel 87, lid 1, van het EG-Verdrag.

(33) Zoals vermeld in overweging 13, heeft de Commissie twijfels geuit ten aanzien van dit project. De vragen die daaruit voortvloeien zullen hierna worden onderzocht.

De onderzoeksfase van bepaalde activiteiten, in de zin van bijlage I van de kaderregeling

(34) De Commissie merkt eerst en vooral op dat de Spaanse autoriteiten geen nieuw element naar voren hebben gebracht waaruit blijkt dat bepaalde activiteiten van het onderzoeksprogramma behoren tot het industrieel onderzoek in de zin van bijlage I van de kaderregeling. De Commissie is dus van oordeel dat haar twijfels hieromtrent niet weggenomen zijn, en dat zij dus het geheel van de werkzaamheden moet beschouwen als hooguit even dicht bij de markt gesitueerd als activiteiten van preconcurrentiële ontwikkeling.

(35) Voor wat de kwalificatie van de certificeringsactiviteiten betreft, merkt de Commissie op dat de Spaanse autoriteiten een onderscheid lijken te maken tussen bepaalde certificeringsactiviteiten die meer rechtstreeks verband houden met de commerciële versie van het product en andere, die slechts eerste proeven zouden zijn. De Spaanse autoriteiten onderschrijven kennelijk de analyse van de Commissie volgens welke de certificeringsactiviteiten niet onder de eerste categorie van O & O in de zin van de kaderregeling vallen, maar onder de tweede. De Commissie erkent dat tijdens het ontwikkelingsproces van een vliegtuigbouwproduct bepaalde proeven eerste technische tests zijn, terwijl andere tot de wettelijke certificering van het product behoren. De Commissie stelt echter vast dat de Spaanse autoriteiten geen enkele bijkomende verduidelijking hebben gebracht ten aanzien van de werkzaamheden waarop de twijfels van de Commissie betrekking hebben, en evenmin wat het gedeelte van de werkzaamheden betreft die mogelijkerwijs niet strikt als certificeringsactiviteiten, maar veeleer als eerste proeven zouden kunnen worden aangemerkt.

(36) Bij gebrek aan dergelijke bijkomende preciseringen is de Commissie dan ook van oordeel dat de door het programma beoogde certificeringsactiviteiten geen

onderzoeks- en ontwikkelingsactiviteiten in de zin van de kaderregeling vormen en dat de aan die activiteiten verbonden kosten dus niet meegerekend kunnen worden in de kosten die in aanmerking komen voor steunmaatregelen in de zin van de genoemde kaderregeling. Het bedrag ervan, […], moet dus worden afgetrokken van het totaal van de in aanmerking komende kosten die door de Spaanse autoriteiten zijn medegedeeld.

(37) Voor wat de kwalificatie van de onderhoudsstudies betreft, hebben de Spaanse autoriteiten verklaard dat die activiteiten gelijktijdig met het ontwerp van het vliegtuig zijn uitgevoerd. Zij hebben er bovendien op gewezen dat zij bijdroegen tot de vermindering van de ontwikkelingskosten van de vliegtuigen, en dat het onderzoek naar de vermindering van die kosten één van de onderdelen van het zesde kaderprogramma was, wat er zou op wijzen dat die activiteiten wel onder O & O vallen. De Commissie meent dat, gezien het feit dat bepaalde activiteiten gedeeltelijk parallel met de ontwikkeling van het vliegtuig worden uitgevoerd en als inputgegevens de resultaten van die ontwikkeling gebruiken, enkel kan worden geconcludeerd dat zij op dat vliegtuig in het bijzonder betrekking hebben, en dat men hieruit niet mag afleiden dat zij deel uitmaken van het onderzoeksproces. Hoe dan ook merkt de Commissie op dat het hier gaat om activiteiten die per definitie de gecommercialiseerde eindstaat van het product betreffen. Ten slotte stelt de Commissie dat het feit dat één van de doelstellingen van het zesde kaderprogramma de vermindering van de ontwikkelingskosten van de vliegtuigen is, geenszins tot de conclusie mag leiden dat elke activiteit die gericht is op het verminderen van kosten onderzoek zou zijn. Kostenvermindering is immers één van de doelstellingen die door elke onderneming in een concurrentiepositie van nature worden nagestreefd. Er kan slechts sprake zijn van onderzoek als er voor die kostenvermindering een beroep wordt gedaan op nieuwe procédés of nieuwe technologische concepten, iets waarvan de Spaanse autoriteiten in dit specifieke geval geen duidelijk bewijs geleverd hebben. De Commissie meent dus dat haar twijfels in verband met het O & O-karakter van de certificeringsactiviteiten in de zin van de kaderregeling niet zijn weggenomen.

(38) De Commissie is dus van oordeel dat de activiteiten op het gebied van onderhoudsstudies geen onderzoeks- en ontwikkelingsactiviteiten in de zin van de kaderregeling vormen en dat de aan die activiteiten verbonden kosten dus niet meegerekend kunnen worden in de kosten die in aanmerking komen voor steun in de zin van de genoemde kaderregeling. Het bedrag ervan, […], moet dus worden afgetrokken van het totaal van de in aanmerking komende kosten die door de Spaanse autoriteiten zijn medegedeeld.

(39) Gelet op de bovenstaande overwegingen moet het totaalbedrag van de in aanmerking komende kosten dus worden teruggebracht tot 8 206 000 000 ESP, ofwel 49 319 053,29 EUR.

Voor wat het stimulerende effect van de steun betreft

(40) De Commissie neemt in de eerste plaats nota van de door de Spaanse autoriteiten aangebrachte preciseringen met betrekking tot de draagwijdte van de kwantitatieve gegevens in verband met het stimulerende effect van de steun. De Commissie is van oordeel dat die inlichtingen haar twijfels omtrent de mogelijkheid om die gegevens in aanmerking te nemen bij de beoordeling van het stimulerende effect van de steun, wegnemen.

(41) Bovendien stelt de Commissie vanuit kwalitatief oogpunt eveneens vast dat een aantal van de elementen die zij in aanmerking genomen had bij het uiten van haar twijfels over het uitvoeringsstadium van het project, in dit specifieke geval het werkelijke uitvoeringsstadium niet weergaven. Dat geldt in het bijzonder voor de roll out van het toestel, waarover de Commissie opmerkt dat dit veeleer een communicatiecampagne ten aanzien van de klanten van het project vormde dan een fase van technische aard.

(42) Ten slotte wijst de Commissie erop dat de steunaanvraag door het bedrijf aan de lokale autoriteiten gedaan werd vóór het opstarten van het programma.

(43) Gelet op de bovenstaande overwegingen, is de Commissie van oordeel dat zij in dit specifieke geval mag aannemen dat de steun een stimulerend effect heeft in de zin van afdeling 6 van de kaderregeling.

Conclusie

(44) Gezien de bovenstaande overwegingen is de Commissie van oordeel dat het grootste deel van de activiteiten die door de Spaanse autoriteiten zijn aangemeld, in aanmerking komt voor steun die verenigbaar is met de voorwaarden van de kaderregeling. Dit komt overeen met in aanmerking komende kosten voor een bedrag van 8 206 000 000 ESP, ofwel 49 319 053,29 EUR, met betrekking tot preconcurrentiële ontwikkelingsactiviteiten in de zin van bijlage I van het kader.

(45) De maximaal toelaatbare intensiteit van de steun is 25 % overeenkomstig punt 5.5 van de kaderregeling, waar een verhoging van 5 procentpunten aan toegevoegd kan worden ingevolge punt 5.10.2, tweede alinea, van de kaderregeling, omdat de werkzaamheden ondernomen worden in een regio die in aanmerking komt voor regionale steun krachtens artikel 87, lid 3, onder c), van het EG-Verdrag.

(46) De Commissie meent dus dat de steun toegestaan kan worden ingevolge de kaderregeling, op voorwaarde dat het brutosubsidie-equivalent niet meer bedraagt dan 30 % van 49 319 053,29 EUR, ofwel 14 795 715,99 EUR.

(47) De Commissie merkt hierbij op dat het brutosubsidie-equivalent van de steun moet worden berekend met gebruikmaking van het referentie- en disconteringspercentage dat zij gepubliceerd heeft, waaraan 400 basispunten toegevoegd moeten worden, omdat aan de lening die door de staat wordt toegekend geen enkele zekerheid verbonden is [1]. Voor de berekening van het brutosubsidie-equivalent van de steun kunnen de Spaanse autoriteiten afdeling 3 van bijlage I van de richtsnoeren inzake regionale steunmaatregelen [2] raadplegen,

HEEFT DE VOLGENDE BESCHIKKING GEGEVEN:

Artikel 1

De staatssteun die het Koninkrijk Spanje overweegt ten uitvoer te brengen ten gunste van de onderneming Gamesa, bestaande uit een renteloze lening voor een totaalbedrag van 27 772 769,34 EUR, is ingevolge artikel 87, lid 3, onder c), van het EG-Verdrag verenigbaar met de gemeenschappelijke markt, mits het brutosubsidie-equivalent van de steun niet meer bedraagt dan 14 795 715,99 EUR.

Het brutosubsidie-equivalent van de steun wordt berekend door gebruik te maken van het door de Commissie gepubliceerde referentie- en disconteringspercentage, waaraan 400 basispunten worden toegevoegd.

Artikel 2

Het Koninkrijk Spanje brengt de Commissie, binnen twee maanden na de ontvangst van deze beschikking, in kennis van de maatregelen die het genomen heeft om aan artikel 1 te voldoen.

Artikel 3

Deze beschikking is gericht tot het Koninkrijk Spanje.

Gedaan te Brussel, 23 juli 2003.

Voor de Commissie

Mario MONTI

Lid van de Commissie

[1] PB C 273 van 9.9.1997, blz. 3.
[2] PB C 74 van 10.3.1998, blz. 7.