

KOMMISSIONENS BESLUT

av den 23 juli 2003

om de stöd till forskning och utveckling inom flygplansindustrin som Spanien planerar att genomföra till förmån för företaget Gamesa

[delgivet med nr K(2003) 2518]

(Endast den spanska texten är giltig)

(Text av betydelse för EES)

(2004/286/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 artikel ha gett berörda parter tillfälle att yttra sig, och

av följande skäl:

1. FÖRFARANDE

- (1) Genom en skrivelse av den 28 juni 2001, som registrerades den 2 juli 2001, anmälde Spaniens ständiga representation enligt artikel 88.3 i EG-fördraget ett förslag till FoU-stöd inom flygplansindustrin till företaget Gamesa. Kompletterande uppgifter lämnades i en skrivelse av den 3 oktober 2001, registrerad den 5 oktober 2001, och en skrivelse av den 11 januari 2002, registrerad den 15 januari 2002.
- (2) Kommissionen har låtit en oberoende vetenskaplig expert analysera ärendet. Ett avtal avseende expertutlåtandet ingicks den 14 december 2001.
- (3) Genom en skrivelse av den 12 mars 2002 underrättade kommissionen Spanien om sitt beslut ⁽²⁾ att inleda det förfarande som anges i artikel 88.2 i EG-fördraget avseende stödet ifråga.
- (4) Genom en skrivelse av den 26 april 2002, som registrerades den 29 april 2002, översände de spanska myndigheterna sina synpunkter till kommissionen.
- (5) Kommissionens beslut om att inleda förfarandet (nedan kallat "beslutet av den 12 mars 2002" eller "beslutet om att inleda det formella granskningsförfarandet") offentliggjordes i *Europeiska gemenskapernas officiella tidning* den 27 april 2002. Kommissionen har uppmanat berörda parter att inkomma med sina synpunkter på stödet i fråga. Kommissionen har inte mottagit några synpunkter från berörda parter.

- (6) Genom en skrivelse av den 24 februari 2003, begärde kommissionen kompletterande upplysningar från de spanska myndigheterna. De spanska myndigheterna översände kompletterande upplysningar i en skrivelse av den 25 mars 2003, som registrerades den 26 mars 2003.

2. BESKRIVNING

- (7) Stödmottagare är företaget Gamesa. Det tillverkar och tillhandahåller tekniskt avancerade produkter, utrustning och tjänster på områdena flygteknik och förnybara energikällor. Både antalet anställda vid Gamesa och företagets omsättning överstiger trösklarna i definitionen av små och medelstora företag 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 ⁽³⁾.
- (8) Gamesa deltar för närvarande i ett projekt för utveckling av två nya regionala flygplanstyper: ERJ-170 och ERJ-190. Projektet startades av det brasilianska företaget Embraer. Gamesa ansvarar för att leverera den bakre flygplanskroppen, stjärtpartiet och rodret till de två flygplanstyperna.
- (9) Som ett led i detta arbete har Gamesa startat ett FoU-projekt i Baskien som syftar till att företaget skall förvärva det tekniska kunnande som det behöver för att kunna utveckla de bakre sektionerna hos flygplan av kommersiell typ. Detta kunnande kan användas både för ERJ-170/190-projektet och framtida program. Projektet löper under fyra år, 2000–2003.
- (10) Projektets totalkostnad är [...] ^(*), dvs. [...].
- (11) För att stödja projektet avser den baskiska regeringen (den regionala förvaltningen) att bevilja ett stöd i form av ett räntefritt lån på ett totalbelopp av 4 621 000 000 spanska pesetas, dvs. 27 772 769,34 euro.

⁽³⁾ EGT L 10, 13.1.2001, s. 33.^(*) Delar av denna text har utformats så att konfidentiella uppgifter inte skall röjas. Dessa delar omges av en hakparentes och är markerade med en asterisk.⁽¹⁾ EGT L 83, 27.3.1999, s. 1.⁽²⁾ EGT C 153, 27.6.2002, s. 14.

- (12) Projektet inbegriper enligt de spanska myndigheterna följande verksamhet:

a) *Genomförbarhetsstudier*

I denna verksamhet ingår undersökning av projektets tekniska aspekter och undersökning av huruvida projektet är hållbart ur teknisk och ekonomisk synvinkel.

b) *Industriell forskning*

Det är fråga om förvärv av den teknik som krävs för projektet, som till exempel följande aspekter:

- Allmän mekanik
 - Framkanter: optimal utformning, metall/kompositmaterial, påverkan genom att fåglar krockar mot flygplanskroppen, frost, simulering, försök.
 - Tryckväggar: stabilitet, tryckbelastning av delvis understödda spanter, tryckväggar i kompositmaterial.
 - Utbytbara bakkroppar: särskilda verktyg, lokal fräsning.
 - Studier av hur blixtnedslag påverkar.
 - Installation av antenner på bakkropparna.
 - Analys av problem rörande specifika zoner: installation av aktuatorer.
 - Dräneringssystem.
- Materialteknik, processer och tillverkning
 - Kompositmaterial och plast: utprovning av nya material, teknik för formsprutning av plast, utprovning av komponenter, framställning av framkanter.
 - Mekaniskt material: användning av stål som härdats genom utskiljningshärdning, analys av hur värmebehandling påverkar.
 - Stora smidda ringar, framställningsmetoder.
 - Formgivning med hjälp av s.k. peen-forming.
 - Utarbetande av särskild skärteknik.
- Besiktning-, underhålls- och reparationsteknik
 - Teknik för testning av den strukturella hållbarheten.
 - Korrosionsskydd: galvanisk korrosion, nya komponenter som motverkar korrosion, mobil anodisering.
 - Reparation av kompositmaterial.
 - Reparation av lagerhus.
 - Avancerade besiktningstekniker.
- Projektteknik
- Databehandling
 - Simulering och utarbetande av modeller.

- Tvärspanning.
- Fly by Wire-system.
- Beräkningsmetoder.

c) *Utvecklingsverksamhet före det konkurrensutsatta stadiet*

Programmet rör den nödvändiga tekniska verksamheten för konstruktion, utveckling, integrering, försök, kontroller, certifiering och driftstöd för bakpartiet och rodret till flygplanstyperna ERJ-170/190.

Detta gäller särskilt följande:

- Grundläggande geometri: strukturens grundlinjer.
- Fastställande av normer: framställningsmetoderna måste vara likadana.
- Belastning: beräkning av intern och extern belastning.
- Utformning: definition, fastställande av produktens struktur, detaljutformning av strukturen, definition av hur systemen skall installeras, digitala modeller, dokumentation för kontroll av de strukturella gränssnitten och systemen, definition och utformning av markutrustning, etc.
- Strukturdesign: beräkning och analys beträffande strukturerna (statik, belastning, skadetolerans), etc.
- Systemteknik: systemintegration, analys av hur ett eventuellt islager fördelas, analys av hur eventuella blixtar påverkar, analys av problem rörande specifika zoner (problem med motorturbinen, fåglar som flyger emot), etc.
- Certifieringsförsök: definition av vilka tester som krävs för certifieringen.
- Underhållsundersökningar: utveckling av underhållsprogram (tillträde, standardiserade delar, utbytbarhet, tekniker för att förebygga och täta sprickor, etc.)
- Utveckling av verktyg: utveckling av särskilda monteringsverktyg och kalibreringsverktyg.
- Definition av produktionsmetoder.

3. SKÄL TILL ATT FÖRFARANDET INLEDDES

- (13) I sitt beslut av den 12 mars 2002 uttrycker kommissionen tvivel avseende följande aspekter av det planerade stödet:
- Klassificeringen av arbetsmomenten enligt de olika forskningsstadier som anges i bilaga I till gemenskapsramarna för statligt stöd till forskning och utveckling (nedan kallade "FoU-ramarna")⁽¹⁾ är oklar, särskilt avseende huruvida certifieringsarbetet och underhållsundersökningarna är FoU-verksamhet.

⁽¹⁾ EGT C 45, 17.2.1996, s. 5.

- Eventuell stimulanseffekt enligt punkt 6 i FoU-ramarna kan inte bedömas. De sifferuppgifter som de spanska myndigheterna lämnat och som är avsedda att visa att företaget anställt personal och ökat sin budget för FoU är svåra att använda för bedömningen av stimulanseffekterna. De spanska myndigheterna har dessutom inte angivit några kostnader för ett eventuellt samarbete över gränserna och inte heller några uppgifter som tydligt visar på ett marknadsmisslyckande. Slutligen har utvecklingen av de flygplan på vilka projektets resultat i första hand skall tillämpas, ERJ-170/190, redan framskridit mycket långt eftersom ett färdigbyggt plan visades upp för första gången den 29 oktober 2001, den första flygningen var planerad till början av 2002 och den första leveransen till slutet av 2002, vilket tyder på att det inte skulle föreligga någon större risk för att det inte skulle gå att hitta någon annan finansieringskälla än en statlig för projektet.

4. SYNTPUNKTER FRÅN DE SPANSKA MYNDIGHETERNA

- (14) För det första anser de spanska myndigheterna att stödnivån gott och väl ligger inom de gränser som anges i FoU-ramarna till och med om all verksamhet inom ramen för projektet vore att betrakta som utvecklingsverksamhet före det konkurrensutsatta stadiet. Myndigheternas första beräkningar, som gjordes i april 2001, byggde på den första preliminära tidsplanen och i den angavs att stöd skulle betalas ut till Gamesa under 2000, 2001, 2002 och 2003 och att företaget skulle komma att betala tillbaka under perioden 2007–2013.
- (15) När det gäller frågan om selektivitet och komparativa fördelar påpekar de spanska myndigheterna att stöden ingår i en allmän industripolitisk strategi som definierats i en interinstitutionell plan för ekonomisk utveckling i Baskien. Stöden till Gamesa ingår i ett program med strategiska projekt. De spanska myndigheterna menar att det inte är fråga om selektiva åtgärder, eftersom båda de två företag i flygplansbranschen som är verksamma i Baskien, dvs. Gamesa och ITP, även om de tillhör olika undersektorer, blivit erbjudna stöd av samma slag inom ramen för de aktuella programmet med strategiska projekt. Vidare anges att det är allmänt känt att den genomsnittliga nivån för statligt stöd till forskning och utveckling till flygsektorn i Europa ligger över 50 %. Det planerade stödet till Gamesa ligger därför inom ramarna och stödnivån är till och med lägre än för de stöd som andra europeiska företag får för forskning och utveckling. Om Gamesa inte skulle få stöd skulle företaget drabbas av denna ojämlikhet.
- (16) Angående eventuella stimulanseffekter påpekar de spanska myndigheterna att kommissionen i sitt ramprogram för forskning, teknisk utveckling och demonstration under 2000–2006 (nedan kallat "sjätte ramprogrammet") som syftar till att integrera och stärka det europeiska området för forskningsverksamhet anger att den avser att särskilt gynna stöd till forskning på internationell nivå på särskilt prioriterade områden som skapar ett mervärde och är av särskilt intresse för EU. Flygteknik är ett sådant område. Bland de prioriterade forskningsområden som ingår i sjätte ramprogrammet finns forskning som stärker konkurrenskraften för den del av industrin som producerar flygplanskroppar, genom att kostnaderna för utveckling och försäljning av flygplanstyperna reduceras tack vare att forskningen inriktas på integrerade system och processer för utformningen, bättre produktionsteknik, konfigurering, aerodynamik, material och strukturer, mekaniska, elektriska och hydrauliska system, etc. Enligt de spanska myndigheterna är det planerade stödet till Gamesa i enlighet med riktlinjerna för ramprogrammet.
- (17) Enligt de spanska myndigheterna är stöd av detta slag nödvändigt och stimulanseffekten är uppenbar i Gamesas fall med tanke på de tekniska och finansiella risker som föreligger och med tanke på företagets storlek och omständigheterna kring projektet. De spanska myndigheterna påpekar också att flygplansindustrin är nära kopplad till forsknings- och utvecklingssektorn, men att verksamheten i företag av det aktuella slaget är cyklisk till sin natur och avhängig av produktens livslängd och särskilt intensiv i den förberedande fasen och under utvecklingsfasen. Därför är det endast möjligt för större företag att ha en permanent forskningsstruktur, och för medelstora företag som Gamesa är det endast möjligt att ha en tillfällig forskningsstruktur på medellång sikt.
- (18) De spanska myndigheterna hänvisar till den stora ökning av forskningsverksamheten som krävs för projektet, både när det gäller utgifter och personal. Som en direkt följd av projektet och den erfarenhet och det tekniska kunnande som företaget förvärvat kan företaget idag konkurrera med andra producenter om olika projekt på mindre riskabla villkor.
- (19) Angående de tvivel som kommissionen uttryckt angående fluktuationerna i forskningsbudgeten förklarar de spanska myndigheterna att 109 personer arbetade med forskning under 1999, dvs. innan projektet startade, och budgeten för detta var 2 490 miljoner pesetas. I och med att projektet inleds förväntas kostnaderna stiga till mellan 4 000 miljoner pesetas och 4 500 miljoner pesetas, och antalet anställda öka till 300 personer. I enlighet med vad som anges ovan är kostnaderna för forskning och utveckling cykliska till sin karaktär och således höga i de inledande faserna av produktutvecklingen, varefter de snabbt sjunker. I det aktuella fallet planerar Gamesa att investera [...] under fyra år varav mer än halva summan under det första året. Företagets mål är att skapa en stabil FoU-struktur som är tänkt att ligga på samma nivå som den nivå som uppnåtts i slutet av projektet genom att andra projekt i framtiden införlivas i strukturen, vilket skulle innebära att företaget skulle kunna ha kvar personalen och behålla den potential till teknisk utveckling som uppnåtts.

- (20) Dessutom skulle projektet ERJ-170/190 kräva omfattande samarbete över gränserna under utvecklingsfasen. Den andel av de samlade personalkostnaderna inom forskning som utgörs av kostnader för samarbete över gränserna kan uppskattas till mellan 30 % och 50 % när det gäller samarbetspartner inom EU och mellan 10 % och 20 % utanför EU beroende på hur projektet utvecklas och de resultat som nås.
- (21) När det gäller frågan om ett eventuellt marknadsmisslyckande minskar de spanska myndigheterna om att flygplansmarknaden är cyklisk till sin natur, vilket framgår av de rapporter om leveranser och beställningar från år till år som publiceras av de stora internationella producenterna (Airbus, Boeing, Bombardier och Embraer). Utvecklingen följer vanligtvis utvecklingen för BNP för hela världen. Lufttrafikföretag reagerar oftast omedelbart på utvecklingen genom att öka eller minska sina beställningar, vilket ger återverkningar inom hela sektorn och i alla marknadsled. Detta innebär att en investering kan förlora sin lönsamhet, vilket gör att statligt stöd får en viktigare roll som medel att skapa stimulanseffekter.
- (22) De spanska myndigheterna säger sig även ha konstaterat att utvecklingscyklerna för ett program inom flygplanssektorn blivit avsevärt kortare, vilket kräver större investeringar och vilket gör att riskerna ökar, särskilt när det gäller forskningsprogram vars resultat är tänkta att leda vidare till andra program inom flygplansindustrin. De spanska myndigheterna menar att utvecklingscykelns längd under de senaste åren minskat från tio till fem år, först tolv månader för utarbetande av de flygplanskonceptet, åtta månader för de preliminära ritningarna, sjutton månader för detaljerade ritningar, elva månader för arbetet fram till den första flygningen och tolv månader fram till det att flygplanen certifierats. På grund av den konkurrens som råder inom sektorn har arbetshastigheten i de förberedande faserna, både när det gäller de preliminära ritningarna och de detaljerade ritningarna, ökat kraftigt, vilket ökar riskerna och kräver större investeringar.
- (23) De spanska myndigheterna anser att ett stöd som avser att motverka detta kan få avsevärda stimulanseffekter.
- (24) När det gäller frågan att projektet verkar ha framskridit långt menar de spanska myndigheterna att det faktum att ett färdigbyggt plan visats upp och att det gjorts en provflygning snarare är att betrakta som marknadsföring än som bevis på att produktutvecklingen avslutats. Vidare är produktutveckling inte det enda målet med projektet, det syftar även till utarbetande av teknik som kan användas på andra flygplansmodeller. Den dag då ett flygplan gör sin första provflygning är enligt de spanska myndigheterna ett viktigt led i utvecklingsprocessen, särskilt då det är då som det är möjligt att beräkna de reella areodynamiska egenskaperna och göra belastningsberäkningar för certifieringen. Provflygningen är dessutom viktig ur kommersiell synvinkel eftersom försäljningen beror på marknadsföringen och denna börjar långt innan produktionen inleds. På provflygningsstadiet är det ofta många tekniska problem som fortfarande måste lösas, som viktoptimering och bedömning av hur flygplanet beter sig vid tekniska fel och liknande. Dessutom påpekar de spanska myndigheterna att modellen ERJ-190 inte hade gjort sin första provflygning den dag då beslutet om inledande av förfarandet fattades och att modellen är avsedd att transportera 108 passagerare mot 70 passagerare för modellen ERJ-170, vilket innebär en 50-procentig ökning av den maximala startvikten, vilket i sin tur innebär att flygplanskroppens inre struktur måste omdefinieras.
- (25) Beträffande kommissionens tvivel om huruvida certifieringsarbetet och underhållsundersökningarna är FoU-verksamhet hävdar de spanska myndigheterna att samtliga försök som ingår i projektet är direkt kopplade till produktutvecklingen och att det inte ingår några certifieringsförsök som är kopplade till kommersialiseringen eller ens den industriella produktionen. De spanska myndigheterna menar att kostnaderna och tidsramarna för ett flygplansprojekt är sådana att varje fas i arbetet som kan påverka projektets livskraft måste genomföras snabbt. Detta gäller för utvecklingsförsök, då syftet med dessa är att förutse och förebygga risker vid framtida certifieringsförsök, något som även bidrar till produktutvecklingen. Genom försöken kan Gamesa se om de tekniker företaget utvecklat fungerar. Försöken kan därför anses ingå i samma FoU-fas som själva arbetet med att ta fram tekniken (industriell forskning). Försöken skall naturligtvis göras på modeller som när det gäller material och egenskaper liknar de verkliga prototyper som tekniken avser, men inte nödvändigtvis på en version av produkten som ligger mycket nära den färdiga produkten.
- (26) De spanska myndigheterna säger att de delar kommissionens åsikt att försöksverksamhet på en redan godkänd prototyp inte kan betraktas som FoU-verksamhet enligt riktlinjerna om försöken avser försäljningstillstånd. Trots detta menar de spanska myndigheterna att produktutveckling alltid innebär försök, test och certifiering i flera omgångar avseende material, egenskaper och ritningar, vilket kan påverka hur projektet fortlöper och kräva ändringar av produkten. Man menar att försök av detta slag är en del av produktutvecklingen av en ny produkt och ingår naturligt i alla FoU-projekt i alla sektorer.
- (27) Detsamma gäller för underhållsundersökningar enligt de spanska myndigheterna då dessa måste inledas i samband med de första utvecklingsfaserna eftersom de påverkar projektets direkta driftskostnader och därför även projektets förutsättningar för framgång. De direkta

driftskostnaderna är summan av de olika kostnaderna för flygning och underhåll, dvs. ägandekostnader (amorteringar och räntor på det investerade kapitalet), försäkringar, flygkostnader (besättning, bränsle och olja, avgifter för start och landning) och underhållskostnader. De sammanlagda underhållskostnaderna påverkas därför av motorkostnaderna, kostnaderna för underhållsstrukturen och underhållsintervallen; vidare påverkas kostnaderna av hur flygplanet är konstruerat, då detta har betydelse för valet av material och standardprocesser och redskap och även för tillgänglighet, tillförlitlighet, kontrollintervall, livslängd för olika delar, möjlighet att byta ut delar, etc. Detta innebär att man redan i de preliminära faserna arbetar för att hålla underhållskostnaderna nere, eftersom just underhållskostnaderna har så stor betydelse i arbetet med att utveckla flygplan.

reparationsteknik) och projekt- och bedömningsteknik (avseende IT, analys- och simulationsteknik och försöksteknik).

- (31) All annan forskningsverksamhet som är närmare kopplad till produktutvecklingen har kategoriserats som forskning före det konkurrensutsatta stadiet. De spanska myndigheterna anser att klassificeringen är preliminär eftersom man i anmälan av det planerade stödet betraktar all verksamhet inom projektet som utveckling före det konkurrensutsatta stadiet.

5. BEDÖMNING

- (28) Vidare påpekar de spanska myndigheterna att kommissionen i sjätte ramprogrammet när det gäller flygforskning prioriterar reduktion av kostnaderna för utveckling av flygplansmodeller. De spanska myndigheterna har svårt att se hur en verksamhet kan ses som en prioritet för forskningen i Europa på det allmänna planet, medan samma verksamhet kan ifrågasättas på det sätt som kommissionen gör i det aktuella fallet.

- (29) När det gäller de tvivel som kommissionen uttryckt angående klassificeringen av arbetet enligt de forskningsfaser som anges i bilaga I till FoU-ramarna anger de spanska myndigheterna att definitionerna av de olika faserna är så allmänt hållna att det då dessa tillämpas på ett konkret och komplext projekt lätt kan uppstå meningsskiljaktigheter. De spanska myndigheterna anger att de anser att de redan har angivit skäl till fördelningen av kostnader på de olika faserna. Enligt myndigheterna är det svårt att tänka sig att ett så omfattande projekt skulle kunna genomföras utan en fas med industriell forskning, särskilt inte när det är fråga om ett företag som för första gången börjar arbeta med sådan avancerad teknik som krävs för den typ av komplexa strukturer som ingår i projektet.

- (30) I det aktuella fallet har det uppskattats att ett belopp av [...] (*) av totalt [...] skulle vara tillräckligt för att täcka kostnaderna, särskilt kostnaderna för förvärv av det nya kunnande som Gamesa behöver för att utveckla strukturer som företaget aldrig tidigare utvecklat. Det nya kunnandet innebär mer konkret följande: mekanik (avseende framkanter, tryckväggar, drifts- och kontrollsystem, elektriska kablar, specialspanter, roder, avdrift/stabilisatorer, flygkroppens bakre sektion), produktionsteknik (avseende kompositer, skärnings- och fogningsteknik), kontroll-, underhålls- och reparationsteknik (avseende icke-destruktiva inspektioner, underhållsplaner, rost,

- (32) De åtgärder som de spanska myndigheterna planerar gynnar det stödmottagande företaget genom att det befrias från den del av kostnaderna för FoU-verksamhet som företaget i princip skall stå för. Den förmån som företaget ges blir selektiv till sin karaktär i förhållande till andra företag i gemenskapen som önskar genomföra liknande forskningsprojekt. Det finns även risk för att handeln inom gemenskapen påverkas, eftersom Gamesa konkurrerar med andra företag inom EU som GKN (Förenade kungariket), Hurel-Dubois (Frankrike och Förenade kungariket) och Latecoère (Frankrike). Vidare är det Baskiens regering som beviljar de räntefria lånen, varför det finns anledning att anta att det är fråga om statliga medel. Åtgärderna utgör därmed statligt stöd i den mening som avse i artikel 87.1 i EG-fördraget.

- (33) Som anges i skäl 13 till det här beslutet har kommissionen uttryckt tvivel angående projektet. Nedan följer en bedömning av de aktuella frågorna.

FoU-stadium enligt bilaga I till FoU-ramarna för vissa typer av verksamhet

- (34) Inledningsvis noterar kommissionen att de spanska myndigheterna inte tillför några nya uppgifter som skulle kunna berättiga det faktum att viss verksamhet i forskningsprogrammet är att betrakta som industriell forskning enligt bilaga I till FoU-ramarna. Kommissionen anser därför att det inte är möjligt att skingra tvivlen i frågan och att verksamheten måste anses ligga lika nära marknaden som utveckling före det konkurrensutsatta stadiet.

- (35) När det gäller bedömningen av de olika formerna av certifiering konstaterar kommissionen att de spanska myndigheterna förefaller göra åtskillnad mellan certifiering i samband med den färdiga produkten och annan mer preliminär certifieringsverksamhet i tidigare stadier. De spanska myndigheterna delar kommissionens åsikt att certifiering inte är FoU-verksamhet när det gäller den första formen, men inte när det gäller den andra formen. Kommissionen kan förstå att det under arbetet med att

(*) 24 % av de godkända kostnaderna som anmälts av de spanska myndigheterna.

utveckla ett flygplan krävs vissa tekniska försök av preliminärt slag, medan andra försök hör till produktcertifieringen. Kommissionen konstaterar emellertid att de spanska myndigheterna inte anger några närmare uppgifter om den verksamhet som kommissionen ifrågasätter eller om de delar av verksamheten som skulle kunna ses som preliminära försök istället för certifiering.

(36) Då det inte finns några närmare uppgifter att tillgå anser kommissionen således att den certifieringsverksamhet som ingår i programmet inte är FoU-verksamhet enligt FoU-ramarna och att kostnaderna för verksamheten inte kan anses vara stödberättigande enligt ramarna. Det aktuella beloppet, dvs. [...], måste således dras av från de sammanlagda stödberättigande kostnader som anmälts av de spanska myndigheterna.

(37) När det gäller underhållsundersökningarna anger de spanska myndigheterna att undersökningarna gjordes samtidigt som arbetet med att utveckla flygplanet fortskred. Myndigheterna anger dessutom att undersökningarna bidrar till att sänka kostnaderna för utveckling av flygplan och att kostnadsreduktion skulle vara ett prioriterat mål inom ramen för sjätte ramprogrammet, vilket skulle bevisa att underhållsundersökningarna är FoU-verksamhet. Kommissionen anser att det faktum att en viss verksamhet löper parallellt med flygplansutvecklingen och att undersökningarna bygger på uppgifter från utvecklingsarbetet endast leder till slutsatsen att undersökningarna avser det aktuella flygplanet, men inte att de är ett led i forskningsarbetet. Kommissionen konstaterar att det är fråga om verksamhet som per definition avser en färdig produkt i ett kommersiellt skede. Kommissionen påpekar slutligen att även om det i sjätte ramprogrammet anges att reduktion av kostnaderna för flygplansutveckling är ett mål innebär detta inte att all verksamhet som syftar till kostnadsreduktion med nödvändighet är forskning. Kostnadsreduktion är något som alla företag på en konkurrensutsatt marknad önskar uppnå. Verksamheten kan endast betraktas som forskning om kostnadsreduktionen beror på nya metoder eller nya tekniska koncept, något som i aktuella fallet inte kunnat beläggas utifrån de uppgifter som lämnats av de spanska myndigheterna. Kommissionen anser därför att det inte har varit möjligt att skingra de tvivel som uttryckts angående huruvida certifieringsverksamheten är FoU i enlighet med ramarna eller inte.

(38) Kommissionen anser således att de underhållsundersökningar som ingår i programmet inte är FoU-verksamhet enligt FoU-ramarna och att kostnaderna för verksamheten inte kan anses vara stödberättigande kostnader enligt ramarna. Det aktuella beloppet, dvs. [...], måste således dras av från de sammanlagda stödberättigande kostnader som anmälts av de spanska myndigheterna.

(39) Det sammanlagda beloppet för stödberättigande kostnader skall således sänkas till 8 206 miljoner pesetas, dvs. 49 319 053,29 euro.

Stimulanseffekt

(40) Kommissionen noterar att de spanska myndigheterna lämnar kompletterande uppgifter i form av kvantitativa uppgifter om stödets stimulanseffekt. Kommissionen anser att uppgifterna nu är tillräckliga för bedömningen av stödets stimulanseffekt.

(41) Kommissionen noterar vidare att vissa av de uppgifter som gjorde att tvivel uttrycktes angående hur långt projektet egentligen hade framskridit i verkligheten inte visade hur långt arbetet hade gått. Det gäller särskilt det tillfälle då flygplanet visades upp första gången, vilket snarare var marknadsföring gentemot kunderna än en faktisk teknisk etapp.

(42) Slutligen konstaterar kommissionen att företaget hade ansökt om stöd hos de lokala myndigheterna innan programmet inleddes.

(43) Mot bakgrund av ovanstående anser kommissionen att stödet i det aktuella fallet får stimulanseffekter i den mening som avses i avsnitt 6 i FoU-ramarna.

Slutsats

(44) Mot bakgrund av ovanstående konstaterar kommissionen att den största delen av de åtgärder som anmälts av de spanska myndigheterna kan betraktas som stöd som är förenligt med villkoren i FoU-ramarna. Detta gäller stödberättigande kostnader till ett belopp av 8 206 miljoner pesetas, dvs. 49 319 053,29 euro, för utvecklingsverksamhet före det konkurrensutsatta stadiet enligt bilaga I till FoU-ramarna.

(45) Den högsta tillåtna stödnivån är 25 % enligt punkt 5.5 i FoU-ramarna med en eventuell ökning med 5 procentenheter i enlighet med punkt 5.10.2 andra stycket i ramarna eftersom forskningsprojektet genomförs i en sådan region som avses i artikel 87.3 c i EG-fördraget.

(46) Kommissionen anser därför att stödet kan godkännas i enlighet med FoU-ramarna, på villkor att bruttobidragsekvivalenten inte överskrider 30 % av 49 319 053,29 euro, dvs. 14 795 715,99 euro.

(47) Bruttobidragsekvivalenten skall beräknas med hjälp av den referensränta och den diskonteringsränta som kommissionen offentliggör, och till detta skall läggas 400 räntepunkter, eftersom lånet beviljas av medlemsstaten och det inte ställs någon säkerhet ⁽¹⁾. För beräkningen av bruttobidragsekvivalenten kan de spanska myndigheterna ta hjälp av avsnitt 3 i bilaga I till riktlinjerna för statligt stöd för regionala ändamål ⁽²⁾.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

Det statliga stöd som Spanien planerar att genomföra till förmån för företaget Gamesa i form av ett räntefritt lån på totalt 27 772 769,34 euro är förenligt med den gemensamma marknaden enligt artikel 87.3 c i EG-fördraget på villkor att bruttobidragsekvivalenten inte överstiger 14 795 715,99 euro.

Bruttobidragsekvivalenten skall beräknas med hjälp av den referensränta och diskonteringsränta som kommissionen offentliggör, och till detta skall läggas 400 räntepunkter.

Artikel 2

Spanien skall inom två månader från det att detta beslut mottas meddela kommissionen vilka åtgärder som landet vidtagit för att följa artikel 1.

Artikel 3

Detta beslut riktar sig till Konungariket Spanien.

Utfärdat i Bryssel den 23 juli 2003.

På kommissionens vägnar

Mario MONTI

Ledamot av kommissionen

⁽¹⁾ EGT C 273, 9.9.1997, s. 3.

⁽²⁾ EGT C 74, 10.3.1998, s. 7.