

**POMOC PAŃSTWA — SZWECJA****Pomoc państwa C 33/08 (ex N 732/07) — Wysoka kwota pomocy na badania i rozwój dla Volvo Aero – GENx****Zaproszenie do zgłaszania uwag zgodnie z art. 88 ust. 2 Traktatu WE****(Tekst mający znaczenie dla EOG)**

(2008/C 253/10)

Pismem z dnia 16 lipca 2008 r., zamieszczonym w języku oryginału na stronach następujących po niniejszym streszczeniu, Komisja powiadomiła Szwecję o swojej decyzji w sprawie wszczęcia postępowania określonego w art. 88 ust. 2 Traktatu WE dotyczącego wyżej wspomnianego środka pomocy.

Zainteresowane strony mogą zgłaszać uwagi na temat środka pomocy, w odniesieniu do którego Komisja wszczyna postępowanie, w terminie jednego miesiąca od daty publikacji niniejszego streszczenia i następującego po nim pisma na następujący adres lub numer faksu:

Commission européenne  
Direction générale de la concurrence  
Grefe des aides d'État  
B-1049 Brussels  
Faks: (32-2) 296 12 42

Otrzymane uwagi zostaną przekazane władzom szwedzkim. Zainteresowane strony zgłaszające uwagi mogą wystąpić z odpowiednio uzasadnionym pisemnym wnioskiem o objęcie ich tożsamości klauzulą poufności.

**TEKST STRESZCZENIA****PROCEDURA**

W listopadzie 2007 r. Szwecja poinformowała o zamiarze przyznania pożyczki przedsiębiorstwu Volvo Aero Corporation, podmiotowi zależnemu Volvo Group, na cele uczestnictwa w GENx. W pismach z dnia 28 stycznia 2008 r. oraz z dnia 21 kwietnia 2008 r. Komisja wystąpiła z prośbą o dostarczenie dodatkowych informacji. W odpowiedzi, pismami z dnia 18 marca 2008 r., 2 czerwca 2008 r., i 19 czerwca 2008 r. Szwecja przesłała wymagane informacje.

**OPIS ŚRODKA POMOCY, WZGLĘDEM KTÓREGO KOMISJA WSZCZYNA POSTĘPOWANIE**

Decyzją szwedzkiego rządu z dnia 14 czerwca 2007r., stanowiącą krajową podstawę prawną, szwedzkie Biuro Długu Narodowego zostało upoważnione do zawarcia umowy pożyczki z Volvo Aero Corporation.

Projekt obejmuje stworzenie przez Volvo Aero szeregu komponentów dla silnika GENx, zbudowanego przez General Electric (zwany dalej GE) w dwóch różnych wersjach: dla Boeinga 787 oraz dla Boeinga 747-800. Pismem z dnia 7 grudnia 2004 r., przed rozpoczęciem projektu, przedsiębiorstwo Volvo Aero zwróciło się do rządu szwedzkiego z wnioskiem o przyznanie pomocy państwa.

Szwecja zamierza przyznać przedsiębiorstwu Volvo Aero pomoc w formie zaliczki zwrotnej, w wysokości 362 mln SEK (w przybliżeniu 39 mln EUR), odpowiadających 40 % całkowitych kosztów kwalifikowalnych. Spłata zaliczki ustalona jest na podstawie wpływów Volvo Aero pochodzących z projektu (w zakresie płatności ze strony GE dla Volvo Aero). Według szacunków władz szwedzkich odpowiada to 23 mld SEK, przy założeniu produkcji 4 937 silników do 2028 r.

**OCENA ŚRODKA LUB POMOCY**

Szwecja zgłosiła przedmiotową pomoc jako że stanowi ona pomoc państwa w rozumieniu art. 87 ust. 1 Traktatu WE. Komisja oceniła zgodność środka pomocy z zasadami wspólnego rynku na podstawie wspólnotowych zasad ramowych dotyczących pomocy państwa na działalność badawczą, rozwojową i innowacyjną (Dz.U. C 323 z 30.12.2006, s. 1).

Komisja ma szereg wątpliwości dotyczących omawianej pomocy państwa.

Po pierwsze, Komisja ma wątpliwości czy rzeczywiście występuje zawodność rynku. Komisja ma wątpliwości co do niezależności finansowej Volvo Aero względem spółki dominującej, która wydaje się być w stanie na bieżąco finansować swoje przepływy pieniężne; nie wydaje się również nie mieć dostępu do rynków finansowych. Ponadto wydaje się, że spółka dominująca nalega, aby jej podmioty zależne ubiegały się o fundusze UE oraz fundusze państwowe przed rozstrzygnięciem czy planowaną inwestycję można zdefiniować jako przypadek zawodności rynku.

Po drugie, Komisja ma wątpliwości odnośnie efektu zachęty wywołanego przez dany środek pomocy, a w szczególności odnośnie konieczności przyznania powyższego środka. Decyzja rządu o przyznaniu pomocy państwa została podjęta dopiero w czerwcu 2007 r. W tym momencie sam projekt został już w dużej mierze zrealizowany, przynajmniej w zakresie GENx dla B787. Rozmowy pomiędzy rządem a przedsiębiorstwem, które miały miejsce, nie mogą zastąpić formalnego procesu ubiegania się o pomoc państwa. Ocena znaczenia momentu wydania formalnej decyzji wydaje się więc bardzo istotna. Mimo że zasady ramowe dotyczące pomocy państwa na działalność badawczą, rozwojową i innowacyjną nie określają szczegółowo kiedy rząd powinien podjąć decyzję i w jasny sposób dopuszczają możliwość rozpoczęcia projektów przed podjęciem formalnej decyzji, nie można jednak uznać, że nie istnieją żadne ograniczenie czasowe odnośnie podejmowania rzeczonych decyzji.

Hipoteza, że nie istnieją ograniczenia czasowe dopuszczałaby w istocie możliwość przyjęcia przez rząd decyzji o przyznaniu pomocy państwa dla projektu w fazie finalnej lub, w skrajnym przypadku, nawet dla projektów już zakończonych. Nie ulega jednak wątpliwości, że w przypadku zakończonego projektu, decyzja o przyznaniu pomocy nie miałaby efektu zachęty dla danego przedsiębiorstwa, gdyż przyznana pomoc nie wpłynęłaby w żaden istotny sposób na ewentualną modyfikację zakresu lub rozmiaru projektu. Jedyny efekt powyższej pomocy państwa to obniżenie kosztów przedsiębiorstwa (np. pomoc operacyjna), bez wpływu na zwiększenie działań badawczo-rozwojowych lub na sam projekt.

Podsumowując powyższą kwestię wydaje się, że decyzja rządu o przyznaniu pomocy państwa, która ma wywołać efekt zachęty dla przedsiębiorstwa, powinna zostać podjęta na wystarczająco wczesnym etapie projektu, aby dać gwarancje, że pomoc faktycznie wpłynie w sposób pozytywny na podmiot realizujący projekt.

Po trzecie, Komisja ma wątpliwości co do proporcjonalności pomocy, a w szczególności do wykorzystanego instrumentu, który przerzuca na rząd ryzyko kursowe powyższego projektu.

Na obecnym etapie Komisja uważa wreszcie, że wpływ przedmiotowej pomocy państwa na konkurencję jest ograniczony, zważywszy na znikomy udział beneficjenta w rynku. Komisja wyraża gotowość oceny wszelkich materiałów dowodowych wniesionych przez konkurentów oraz inne strony trzecie w trakcie trwania postępowania.

#### TEKST PISMA

„Kommissionen önskar underrätta Er om att den har beslutat inledda ett förfarande enligt artikel 88.2 i EG-fördraget i ovannämnda ärende av de skäl som anges nedan.

#### 1. FÖRFARANDE

- (1) De svenska myndigheterna anmälde den ovannämnda stödåtgärden den 10 december 2007. Kommissionen begärde ytterligare upplysningar genom en skrivelse av den 28 januari 2008. De svenska myndigheterna lämnade ofullständiga svar på denna begäran genom en skrivelse av den 18 mars 2008.
- (2) Den 15 april 2008 ägde ett möte rum mellan de svenska myndigheterna och kommissionens avdelningar, varefter kommissionen skickade ytterligare en skrivelse med begäran om ytterligare upplysningar den 21 april 2008.
- (3) De svenska myndigheterna besvarade den skrivelserna genom att lämna synpunkter i en skrivelse av den 2 juni 2008. I den skrivelserna hänvisade de svenska myndigheterna till ytterligare upplysningar, bland annat intern utväxling av e-postmeddelanden mellan företrädare för det stödmottagande företagets ledning. Dessa kompletterande upplysningar lämnades den 19 juni 2008. Ytterligare upplysningar över-sändes i skrivelser av den 27 juni 2008 och den 30 juni 2008.

#### 2. BESKRIVNING AV ÅTGÄRDEN

##### 2.1 Rättslig grund

- (4) De svenska myndigheterna har uppgett att den rättsliga grund enligt vilken de avser att bevilja stödet är regeringens beslut av den 14 juni 2007 om att ge Riksgäldskontoret i uppdrag att ingå ett låneavtal med Volvo Aero Corporation. Regeringens beslut grundar sig i sin tur på ett godkännande från Riksdagen som, när den diskuterade budgetpropositionen för 2001/2002, godkände att regeringen stöder viss utveckling av den svenska flygindustrin inom en budgetram på högst 960 miljoner SEK <sup>(1)</sup>.

<sup>(1)</sup> Den svenska regeringen har utnyttjat dessa medel i ett tidigare ärende rörande Volvo Aero, som anmäldes 2003 (ärende N 301/03) och som godkändes av kommissionen den 8 juni 2005 (se EUT C 138, 7.6.2005, s. 2).

## 2.2 Stödmottagaren

- (5) Stödmottagare är Volvo Aero Corporation (nedan kallat *Volvo Aero*), ett stort företag som är verksamt inom flygsektorn<sup>(2)</sup>. Volvo Aero utvecklar och tillverkar komponenter till flygplans-, raket- och gasturbinmotorer med högt teknikinnehåll. Volvo Aeros huvudkontor ligger i Trollhättan. År 2007 hade företaget en nettoförsäljning på 7,6 miljarder SEK (cirka 800 miljoner EUR) och ett rörelseresultat på 529 miljoner SEK (cirka 56 miljoner EUR). Volvo Aero har sammanlagt 3 550 anställda.
- (6) Volvo Aero är ett helägt dotterbolag till Volvokoncernen. År 2007 hade Volvokoncernen omkring 100 000 anställda och en omsättning på 285,4 miljarder SEK<sup>(3)</sup> (cirka 30 miljarder EUR).

## 2.3 Projektet

- (7) Syftet med FoU-projektet är att Volvo Aero ska utveckla ett antal komponenter för GENx-motorn, som tagits fram av General Electric (nedan kallat *GE*) i två olika versioner, en för Boeing 787 och en för 747-800.
- (8) GENx utvecklas av GE tillsammans med olika partner. De viktigaste partnerföretagen i Europa förutom Volvo Aero är Avio (Italien), med [...] (\*)<sup>(\*)</sup>, som ansvarar för konstruktion och tillverkning av växelhus för tillbehör, och Techspace Aero (Belgien) med [...], som ansvarar för lågtryckskompressorer. GE har andra partner i Japan (IHI och MHI med [...]) och i Förenta staterna.
- (9) Volvo Aero ingick i december 2004 ett [...] partneravtal om riskdelning med GE för utveckling av komponenter till ett belopp på [...] % av de totala investeringskostnaderna för motorn. Tack vare avtalet kunde Volvo Aeros andel ökas till [...] %. I december 2005 lades ytterligare två komponenter till och den totala andel av GENx som Volvo Aero ansvarar för uppgick till [...] %.
- (10) Två ändringar i avtalet gjordes i december 2005 för att beakta två kompletterande komponenter (AFC och HPTRS, se nästa punkt) och den version av grundkonceptet GENx som vidareutvecklats för flygplanstypen B747-800.
- (11) De komponenter som Volvo Aero utvecklat är följande:
- *Fan Hub Frame* (FHF), kompressorstruktur; en kritisk struktur mellan lågtryckskompressorn och högtryckskompressorn,
  - *Booster Spool* (BS), lågtryckskompressor-rotor; en roterande komponent som sitter i kompressorn och utgör fäste för kompressorbladen i lågtryckskompressorn,
  - *Turbine Rear Frame* (TRF), bakre turbinstruktur; förenar turbinhuset med de bakre lagren i motorn,
  - *Aft Fan Case* (AFC), fläkthus; utgör fäste för olika kontroll- och tillsatskomponenter,
  - *High Pressure Turbine Rotor Seal* (HPT Seal), turbintättningsring; utgör tätning mellan turbinskivan och luftflödet i turbinens inlopp samtidigt som den leder kylluft upp till bladen från tillförseln i den inre diametern.
- (12) GENx utvecklas i riktning mot mycket ambitiösa mål när det gäller låg bränsleförbrukning, låg bullernivå, låga utsläpp och låg vikt.
- (13) Diskussioner mellan GE och Volvo Aero fördes också om den vidareutvecklade motorn för [...].
- (14) Den GENx-motor som är avsedd för B787 skulle ursprungligen certifieras [...]. Certifieringen har försenats och skjutits upp men ägde slutligen rum den 31 mars 2008<sup>(4)</sup>. Volvo Aero hänvisar i ett pressmeddelande daterat den 9 juli 2007 till ett framgångsrikt test för två komponenter som företaget utvecklat<sup>(5)</sup>. I den projektplan som lades fram av de svenska myndigheterna hänvisas det till den kontroll av komponenternas förutsättningar att bli godkända som ursprungligen skulle ha ägt rum i [...], några månader [...].
- (15) Den GENx-motor som är avsedd för B747-8 skulle ursprungligen certifieras i [...]. Enligt själva planen ska motorn certifieras i [...].

<sup>(2)</sup> NACE-kod: DM353 – Tillverkning av luftfartyg och rymdfarkoster.

<sup>(3)</sup> Uppgifterna om Volvokoncernen och Volvo Aero är tagna ur Volvokoncernens årsredovisning för 2007 på koncernens webbplats: [www.volvo.com](http://www.volvo.com)

<sup>(\*)</sup> Affärshemlighet.

<sup>(4)</sup> Se det pressmeddelande som GE utfärdade samma dag och som finns på GE:s webbplats: <http://www.geaviation.com/engines/commercial/genx/index.html>

<sup>(5)</sup> I pressmeddelandet citeras chefen för Volvo Aero: 'Vi är mycket nöjda med testet, som kan ses som ett examinationsprov på vår förmåga att utveckla tekniska lösningar för lättviktsstrukturer till flygmotorer.'

## 2.4 FoU-kategorier och stödberättigande kostnader

- (16) De stödberättigande kostnaderna för projekten redovisas i nedanstående tabeller. Den första tabellen anger de totala kostnaderna. I den andra och tredje tabellen anges kostnaderna per motorversion.

Tabell 1

### Totala stödberättigande kostnader

Kostnadssammansättning miljoner SEK	Industriell forskning	Experimentell utveckling	FoU-kostnader totalt
Personalkostnader	[...]	[...]	[...]
Fan Booster Spool (huvudsaklig verksamhet)	[...]	[...]	[...]
Fan Hub Frame (huvudsaklig verksamhet)	[...]	[...]	[...]
Turbine Rear Frame (huvudsaklig verksamhet)	[...]	[...]	[...]
HPT Seal	[...]	[...]	[...]
Aft Fan Case	[...]	[...]	[...]
Projektledning	[...]	[...]	[...]
Övriga	[...]	[...]	[...]
Kostnader för instrument och utrustning	[...]	[...]	[...]
Andra allmänna omkostnader	[...]	[...]	[...]
Övriga driftskostnader	[...]	[...]	[...]
Totalt	357	570	927

Tabell 2

### Stödberättigande kostnader för GENx för B787

Kostnadssammansättning miljoner SEK	Industriell forskning	Experimentell utveckling	FoU-kostnader totalt
Personalkostnader	[...]	[...]	[...]
Fan Booster Spool (huvudsaklig verksamhet)	[...]	[...]	[...]
Fan Hub Frame (huvudsaklig verksamhet)	[...]	[...]	[...]
Turbine Rear Frame (huvudsaklig verksamhet)	[...]	[...]	[...]
HPT Seal	[...]	[...]	[...]
Aft Fan Case	[...]	[...]	[...]
Projektledning	[...]	[...]	[...]
Övriga	[...]	[...]	[...]
Kostnader för instrument och utrustning	[...]	[...]	[...]
Andra allmänna omkostnader	[...]	[...]	[...]
Övriga driftskostnader	[...]	[...]	[...]
Totalt	[...]	[...]	[...]

Tabell 3

**Stödberättigande kostnader för GENx för B747-8**

Kostnadssammansättning miljoner SEK	Industriell forskning	Experimentell utveckling	FoU-kostnader totalt
Personalkostnader	[...]	[...]	[...]
Fan Booster Spool (huvudsaklig verksamhet)	[...]	[...]	[...]
Fan Hub Frame (huvudsaklig verksamhet)	[...]	[...]	[...]
Turbine Rear Frame (huvudsaklig verksamhet)	[...]	[...]	[...]
HPT Seal	[...]	[...]	[...]
Aft Fan Case	[...]	[...]	[...]
Projektledning	[...]	[...]	[...]
Övriga	[...]	[...]	[...]
Kostnader för instrument och utrustning	[...]	[...]	[...]
Andra allmänna omkostnader	[...]	[...]	[...]
Övriga driftskostnader	[...]	[...]	[...]
Totalt	[...]	[...]	[...]

**2.5 Tillämpningsdatum och beslut**

- (17) Volvo Aero begärde stöd i en skrivelse till den svenska regeringen den 7 december 2004, innan projektet inleddes <sup>(6)</sup>.
- (18) Företaget fick dock ingen skriftlig bekräftelse från regeringen som svar på sin begäran. Regeringen meddelade endast informellt genom ett telefonsamtal från Näringsdepartementet till Volvo Aero att den förhöll sig positivt till stödet.
- (19) På kommissionens begäran har de svenska myndigheterna lämnat närmare uppgifter om beslutsprocessen och om sina kontakter med företaget från 2005 till 2007.
- (20) Det var dock först den 14 juni 2007 som den svenska regeringen gav Riksgäldskontoret instruktioner om att förhandla fram de närmare villkoren i låneavtalet med Volvo Aero <sup>(7)</sup>. Enligt de svenska myndigheterna rörde sig förhandlingarna endast om de närmare villkoren för lånet, som t.ex. försäljningen av eventuella motorer som vidareutvecklats utifrån grundkonceptet (*derivative engines*).
- (21) Avtalet omfattas, fram till det beslut som fattas senare, av en s.k. standstill-klausul som avser anmälan till kommissionen.

**2.6 Stödinstrumentet**

- (22) De svenska myndigheterna avser att bevilja ett förskott med återbetalningsskyldighet på 362 miljoner SEK (cirka 39 miljoner EUR) som skulle motsvara 40 % av de totala stödberättigande kostnaderna.
- (23) Lånet kommer att betalas ut i delar när Volvo Aero lagt fram styrkt dokumentation över de stödberättigande kostnaderna, dock senast den [...].
- (24) Återbetalningen av förskottet fastställs på grundval av de inkomster projektet ger Volvo Aero (när det gäller betalningar från GE till Volvo Aero). De svenska myndigheterna använder prognosen [...] SEK, som grundar sig på en försäljningsprognos på [...] motorer till 2028.

<sup>(6)</sup> Därmed uppfyllde företaget ett av villkoren för stödets nödvändighet enligt andra stycket i kapitel 6 i rambestämmelserna.  
<sup>(7)</sup> Som nämns i punkt 4 ovan hänvisar de svenska myndigheterna till denna instruktion som den rättsliga grunden för åtgärden.

- (25) Till dess att ovannämnda mängd har uppnåtts väntas Volvo Aero betala [...] % av betalningarna från GE till staten, vilket inkluderar betalningar för andra vidareutvecklingar av GENx-motorn.
- (26) När försäljningen överstiger [...] SEK kommer Volvo Aero att fortsätta betala en royalty som motsvarar [...] % av den årliga omsättningen från GENx-motorn (exklusive vidareutvecklade motorer), utan tidsbegränsning.
- (27) Enligt de svenska myndigheterna skulle denna ersättningsmekanism garantera en avkastning på 7,32 % på lånet, vilket är högre än den nuvarande referensräntan för Sverige (5,49 % 2007).

### 3. BEDÖMNING

#### 3.1 Förekomst av stöd

- (28) Den anmälda åtgärden avser ett lån som Riksgäldskontoret beviljat Volvo Aero. Det är fråga om statliga medel eftersom de ställdes till förfogande av Riksdagen och eftersom instruktionerna för hur de ska användas har utfärdats av Sveriges regering. Åtgärden är selektiv eftersom den riktar sig till ett enda företag, Volvo Aero, som är ett stort företag som bedriver handel med andra medlemsstater. Åtgärden ger Volvo Aero en fördel eftersom den ger företaget tillgång till medel på sådana villkor som marknaden inte kan erbjuda. Åtgärden utgör därför statligt stöd i enlighet med artikel 87.1 i EG-fördraget.

#### 3.2 Stödets laglighet

- (29) De svenska myndigheterna har anmält åtgärden på grundval av artikel 88.3 i EG-fördraget. Åtgärden kräver kommissionens godkännande (standstill-klausul).

#### 3.3 Stödets förenlighet med den gemensamma marknaden

- (30) Kommissionen har bedömt åtgärden mot bakgrund av den rättsakt som är tillämplig på statligt stöd för FoU-verksamhet, det vill säga gemenskapens rambestämmelser för statligt stöd till forskning, utveckling och innovation <sup>(8)</sup> (nedan kallade *rambestämmelserna*).

##### 3.3.1 Marknadssmisslyckande

- (31) För det första har kommissionen undersökt om stödet från de svenska myndigheterna avhjälpert ett marknadssmisslyckande. Enligt rambestämmelserna <sup>(9)</sup> kan marknadssmisslyckanden hindra marknaden från att nå ett optimalt resultat, och statligt stöd kan bli nödvändigt för att öka FoU enbart i den utsträckning där marknaden inte lyckas prestera optimala resultat.
- (32) De svenska myndigheterna hävdar att det marknadssmisslyckande de avser att angripa i det här fallet är asymmetrisk information, enligt definitionen i avsnitt 1.3.2 i rambestämmelserna.
- (33) Projektet kännetecknas av stora inledande investeringar, och det kan dröja mycket länge innan det börjar ge avkastning.
- (34) Riskerna är stora både i tekniskt och kommersiellt hänseende. De svenska myndigheterna uppger exempelvis att den senaste tidens prishöjningar på råvaror som används i projektet, t.ex. titanium och nickel, påverkar kostnaderna för projektet och därmed dess lönsamhet.
- (35) Enligt de svenska myndigheterna är det på grund av programmets storlek och de risker det är förbundet med inte möjligt för Volvo Aero att finansiera deltagandet i programmet med privata lån.
- (36) Argumenten förefaller relevanta och har beaktats av kommissionen också i andra beslut <sup>(10)</sup>, men i det aktuella fallet föreföll Volvo Aero ha tillgång till finansieringskällor. Eftersom staten fattade det formella beslutet att bevilja lånet i ett mycket sent skede av programmet har kommissionen frågat de svenska myndigheterna hur Volvo Aero har finansierat sina kostnader hittills. De svenska myndigheterna lämnade information om ett kortfristigt lån som Volvo Aero fått av sitt moderbolag, Volvokoncernen, [...].

<sup>(8)</sup> EUT C 323, 30.12.2006, s. 1.

<sup>(9)</sup> Se punkterna 1.3.2 och 7.3.1 i rambestämmelserna.

<sup>(10)</sup> Se t.ex. kommissionens beslut i ärendena N 447/07 – Turbomeca (EUT C 94, 2008) och N 195/07 – Rolls-Royce Deutschland (EUT C 118, 2008).

- (37) Ett sådant lån skulle utgöra en [...], genom vilken Volvokoncernen kan bevilja sina dotterbolag [...] finansiering. [...].
- (38) De svenska myndigheterna kunde inte lämna information om lånevillkoren eller lånets löptid. De påpekar att Volvokoncernen inte ger lån till sina dotterbolag för [...] utan endast på grundval av [...].
- (39) För det första konstaterar kommissionen att villkoren för finansiering från Volvokoncernen till dotterbolagen inte behöver vara begränsade till [...]. Om en [...] kan ha vissa [...] kännetecken, [...], förefaller det inte finnas någon tidsbegränsning när det gäller den finansiering Volvokoncernen ger sina dotterbolag. Det likviditetsstöd som moderbolaget tillhandahåller skulle med andra ord kunna stå till dotterbolagets förfogande under [...] och därmed i praktiken användas till att finansiera [...] projekt.
- (40) För det andra konstaterar kommissionen att det verkar framgå av intern dokumentation att dotterbolagen till Volvokoncernen, t.ex. Volvo Aero, inte har [...] som behövs [...]. Därför torde det vara mer korrekt att undersöka om Volvokoncernen faktiskt saknar möjlighet att hitta privat finansiering för investeringar i Genx-motorn.
- (41) För det tredje konstaterar kommissionen att det i det interna dokumentet rörande Volvokoncernens policy på området finansiella tillgångar och skulder uttryckligen anges att [...]. Volvokoncernens policy verkar vända upp och ner på den ekonomiska logiken, [...].
- (42) På grundval av dessa omständigheter är kommissionen i det här skedet inte övertygad om att det föreligger något marknadsmisslyckande i samband med det aktuella projektet.

### 3.3.2 Stimulansseffekt

- (43) Stimulansseffekten är en viktig faktor vid bedömningen av om ett stöd till ett FoU-projekt är förenligt med den gemensamma marknaden. Rambestämmelserna är tydliga på den punkten: 'Statliga stöd till FoUI måste leda till att stödmottagaren ändrar sitt agerande på ett sätt som ökar FoUI-verksamheten, vilket i sin tur leder till att sådana verksamheter och projekt kommer igång som annars inte hade blivit aktuella eller endast genomförts delvis' <sup>(11)</sup>.
- (44) I detta ärende måste två omständigheter framhållas: huruvida stödet var nödvändigt, det vill säga om FoU-projektet faktiskt äger rum tack vare stödet, och huruvida stödet föranledde ett förändrat agerande.
- (45) När det gäller stödets nödvändighet föreskriver rambestämmelserna för det första ett nödvändigt villkor, det vill säga att stödet inte har någon stimulansseffekt för mottagaren i de fall när FoUI-verksamheten redan har inletts när stödmottagaren ansöker om stöd hos de nationella myndigheterna <sup>(12)</sup>.
- (46) Såsom nämns ovan i punkt 17 ansökte Volvo Aero om stöd innan projektet inleddes.
- (47) I det här fallet ställs dock stödmottagaren inför en situation där det formella stödbeslutet fattades av de svenska myndigheterna nästan tre år efter det att ansökan om stöd lämnades in, vid en tidpunkt när projektet var i stort sett slutfört, åtminstone när det gäller motorn till B787. Den rättsliga grund som Sverige anger i anmälan daterar sig till juni 2007, medan certifieringen av motorn planerades äga rum i [...].
- (48) Två omständigheter förefaller viktiga i det här avseendet: För det första frågan om värdet av den ursprungliga muntliga bekräftelse som Volvo Aero fick när företaget konfronterades med själva det beslut att förhandla om och bevilja stöd som regeringen fattade senare. Den andra omständigheten är vilken betydelse det har vid vilken tidpunkt regeringen fattar beslutet om att bevilja stödet.
- (49) Den dokumentation som de svenska myndigheterna lagt fram i det här ärendet visar att företaget mycket väl visste att det behövde få skriftlig bekräftelse om regeringens avsikt att bevilja stödet <sup>(13)</sup>.
- (50) De svenska myndigheterna uppger också att de inte hade någon avsikt att lämna sådan information, även om de är mindre tydliga när det gäller orsaken till detta. De påpekar rentav att ett skriftligt meddelande vid den aktuella tidpunkten skulle ha uppfattats som liktydigt med att ingå ett formellt låneavtal med Volvo Aero. De uppger också att det känns nödvändigt med ytterligare bilaterala diskussioner mellan de berörda parterna innan sådana formaliserade meddelanden skickas ut och att sådana diskussioner faktiskt ägde rum i början av 2005 <sup>(14)</sup>.

<sup>(11)</sup> Se punkt 1.3.4 i rambestämmelserna.

<sup>(12)</sup> Se det andra stycket i kapitel 6 i rambestämmelserna.

<sup>(13)</sup> (...).

<sup>(14)</sup> I de svenska myndigheternas skrivelse av den 29 maj 2008 till kommissionen.

- (51) Kommissionen uppfattar det så att de bilaterala förhandlingarna ska ses som förhandlingar mellan de svenska myndigheterna, genom Riksgäldskontoret, och Volvo Aero. Själva förhandlingarna ägde rum sommaren och hösten 2007.
- (52) De svenska myndigheterna själva angav i anmälan av åtgärden att den rättsliga grunden är regeringens beslut av den 14 juni 2007 (som nämns ovan i punkt 4). Därför uppfattar kommissionen det så att den svenska regeringen fattade det formella beslutet att bevilja stöd tidigast 2007.
- (53) Det är således viktigt att bedöma hur relevant tidpunkten för beslutet är. I rambestämmelserna anges inte närmare när regeringen måste fatta sitt beslut och de tillåter entydigt att projekt får inledas innan ett sådant formellt beslut fattas. På andra sidan måste regeringens beslut komma tillräckligt tidigt om det ska ha någon inverkan på företagets agerande. I detta sammanhang förefaller det svårt att acceptera att det inte finns någon tidsgräns när det gäller regeringens beslut.
- (54) I den tänkta situationen att det inte finns någon tidsfrist för beslutet skulle regeringen kunna besluta att bevilja stöd för ett projekt först när detta är nästan slutfört eller i extremfallet till och med efter slutförandet. Det är dock klart att beslutet i ett sådant fall inte skulle kunna ha någon som helst stimulanseffekt på företaget, eftersom projektets omfattning, storlek eller varaktighet inte skulle kunna ändras i någon väsentlig utsträckning med hjälp av stödet om det redan har slutförts (eller nästan slutförts). I det fallet skulle stödet endast ha till effekt att minska företagets kostnader (t.ex. i form av driftstöd), utan effekt på själva projektet och utan att öka FoU-verksamheten.
- (55) Avslutningsvis kan sägas att regeringens stödbeslut bör komma i ett tillräckligt tidigt skede av projektet för att ha en stimulanseffekt och för att garantera att själva stödet faktiskt har en positiv effekt på det företag som genomför projektet.
- (56) På samma sätt krävs det i riktlinjerna för statligt regionalstöd 2007–2013 <sup>(15)</sup> som bevis för stödets stimulanseffekt att ansökan om stöd lämnas in innan investeringen görs och att regeringen skriftligen bekräftar sin avsikt att bevilja stöd för projektet. När det gäller regionalstöd är det helt säkert lämpligare att kräva att den skriftliga bekräftelsen från regeringen kommer innan projektet inleds, men i samband med forskning och utveckling, där projekten är långvarigare och påverkan på konkurrensen mer avlägsen, vore det troligen mer logiskt att se till att en sådan skriftlig bekräftelse kommer tillräckligt tidigt under projektets livstid.
- (57) Beträffande de indikatorer på en stimulanseffekt som anges i kapitel 6 i rambestämmelserna har de svenska myndigheterna gett viss information om den stimulanseffekt stödet skulle ha på Volvo Aero.
- (58) De konstaterar för det första att stödet skulle ge Volvo Aero en möjlighet att göra en mycket stor investering. Investeringen i GEnx-motorn vore [...] större än den senaste stora investering företaget gjorde 2001 i samband med projektet Trent 900 (för vilket det också fick stöd).
- (59) För det andra påpekar de svenska myndigheterna att stödet för första gången skulle göra det möjligt för Volvo Aero att ansvara för konstruktionen av viktiga komponenter till en motor, inklusive den aerodynamiska utformningen <sup>(16)</sup>.
- (60) Enligt de svenska myndigheterna skulle stödet göra det möjligt för Volvo Aero att öka sina FoU-utgifter från [...] SEK i genomsnitt 2003 och 2004 till [...] SEK 2005, [...] SEK 2006 och [...] SEK 2007. I en tabell som översändes i en skrivelse av den 27 juni 2008 <sup>(17)</sup> lämnade de svenska myndigheterna andra uppgifter med uppdaterade FoU-investeringar som företaget hade gjort 2003–2007, och beräkningar för 2008, 2010 och 2012, samtidigt som man angav att de tidigare lämnade uppgifterna var delvis felaktiga. Den nya tabellen återfinns nedan:

Miljoner svenska kronor	2003	2004	2005	2006	2007	2008 beräkn.	2010 beräkn.	2012 beräkn.
FoU-investeringar	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

- (61) Sverige har också uppgett att internräntan för projektet ursprungligen var [...] %. Sverige medger också att internräntan skulle uppnås även utan det statliga lånet. Den svenska regeringen påpekar dock också att på grund av betydande höjningar av marknadspriset på råvaror skulle den prognostiserade internräntan idag bli [...].

<sup>(15)</sup> EUT C 54, 2006, s. 13–45, särskilt punkt 38.

<sup>(16)</sup> Volvo Aero har hand om den aerodynamiska utformningen av FHF och TRF.

<sup>(17)</sup> Ändrad genom en skrivelse av den 30 juni 2008.



- (62) Ovanstående argument visar dock inte nödvändigtvis att stödet har en stimulansseffekt, utan snarare hur viktigt själva projektet är. Eftersom Volvo Aero till stor del har kunnat genomföra projektet med egna (och moderbolagets) resurser kan det sägas att företaget har klarat av att göra en stor investering och ansvarat för att konstruera viktiga komponenter utan att behöva något statligt stöd.
- (63) Enligt de svenska myndigheterna själva är huvudsyftet med lånet faktiskt att minska de risker som projektet är förknippat med och att förbättra företagets kassaflöde.
- (64) Vad riskerna beträffar pekar Sverige ut tre olika risktyper: risker som är relaterade till produktionskostnader, teknisk aspekter respektive försäljning.
- (65) Sverige nämner kostnaderna för tillverkning av komponenterna, särskilt avseende de metaller som används i motorn. Det är tydligt att den senaste tidens prisökningar på vissa metaller har varit betydande, men mindre uppenbart varför denna risk delvis bör föras över på staten via ett lån. Dessutom har dessa risker inget med FoU-projektet att göra utan sammanhänger med produktionsfasen.
- (66) Sverige har inte kunnat kvantifiera de tekniska riskerna. Den svenska regeringen säger att de tekniska riskerna är betydande så länge som motorn är ocertifierad, och en del risker kvarstår ännu efter certifieringen. Det bör dock noteras att stödbeslutet fattades när motorn var nära certifiering, det vill säga i en stund då de tekniska riskerna var avsevärt mindre, särskilt jämfört med början av projektet.
- (67) Sverige sade också att det är svårt att bedöma de kommersiella riskerna. Det är dock klart att sådana risker oundvikligen är större i ett tidigare projektskede, och tenderar att minska när projektet närmar sig slutförandet. Det kan för övrigt nämnas att B787 varit en av de mest lyckade flygplanstyperna i den kommersiella luftfartens historia <sup>(18)</sup>.
- (68) Sammanfattningsvis kan sägas att stödet endast skulle ha en effekt på företagets finansiella situation och bidra till att minska de risker som inte sammanhänger med FoU-projektet.
- (69) De svenska myndigheterna framhåller också att de inte vet vilka konsekvenserna skulle bli om stödet inte fanns. De uppger att Volvo Aero kan tvingas anhålla om utökad finansiering [...]. Dessutom skulle Volvo Aero tvingas banta ned annan planerad FoU-verksamhet. De svenska myndigheterna har inte preciserat vilka andra FoU-projekt som skulle bli lidande, men de har gjort gällande att eftersom de totala FoU-utgifterna för andra projekt ligger på omkring [...] SEK per år i genomsnitt, skulle en nedbantning inte vara tillräcklig för att frigöra medel för GENx-projektet.
- (70) Kort sagt tvivlar kommissionen på att stödet är nödvändigt och stimulerar företaget att investera i projektet, eftersom det formellt beviljades först när projektet i stort sett var slutfört och då stödet enbart har till syfte att minska risker som inte sammanhänger med projektets FoU-innehåll, exempelvis de växelkursrisker som redovisas nedan i punkt 80.

### 3.3.3 Proportionalitet

- (71) Bedömningen av stödets proportionalitet börjar med att åtgärdens räckvidd fastställs (t.ex. de stödberättigande kostnaderna för projektet) och därefter tittar man på stödinstrumentet.

#### 3.3.3.1 Stödberättigande kostnader

- (72) Beträffande de stödberättigande kostnaderna konstaterar kommissionen för det första att projektet omfattar verksamheter som klassificeras både som industriell forskning och experimentell utveckling (den senare dominerar). De svenska myndigheterna har också lämnat information om hur de stödberättigande kostnaderna fördelar sig mellan de båda motorerna B787 och B747-8.
- (73) Kostnader som sammanhänger med hårdvara för teknisk validering har Sverige betraktat som industriell forskning. Kostnader som sammanhänger med annan experimentell hårdvara har betraktats som experimentell utveckling. Sverige medger dock att detta inte nödvändigtvis är den mest korrekta klassificeringen. På andra sidan påpekar Sverige att eftersom lånebeloppet har begränsats till 40 % av de totala kostnaderna <sup>(19)</sup> är fördelningen mellan de olika FoU-kategorierna inte särskilt relevant.

<sup>(18)</sup> Se Boeings pressmeddelande (på bolagets webbplats [http://www.boeing.com/commercial/787family/news/2008/q2/080620b\\_nr.html](http://www.boeing.com/commercial/787family/news/2008/q2/080620b_nr.html)), daterat den 20 juni 2008: 'Femtioåtta kunder världen över har beställt nästan 900 flygplan av modellen Boeing 787 sedan programmet inleddes i april 2004, vilket gör Dreamliner till det snabbast säljande nya trafikflygplanet någonsin.'

<sup>(19)</sup> På grundval av punkt 5.1.5 i rambestämmelserna.

- (74) Kommissionen noterar också att största delen av kostnaderna består av personalkostnader. De svenska myndigheterna hävdar att orsaken till detta är Volvo Aeros policy att utveckla instrument och utrustning för tillverkning så tidigt som möjligt för att minimera kostnaderna för forskning och utveckling.
- (75) Slutligen, vad gäller den tidsgräns som föreskrivits när det gäller de stödberättigande kostnaderna, förefaller det på grundval av informationen från Sverige som om de skulle ha avsett certifieringen av motorn. Sverige säger till exempel att endast kostnader som avskrivits fram till certifieringen har ansetts vara stödberättigande när det gäller verktyg, anordningar och utrustning av permanent karaktär.

#### 3.3.3.2 Stödinstrument

- (76) Sverige har uppgett att det stödinstrument man avser att använda är ett förskott med återbetalningskyldighet i enlighet med punkt 5.1.5 i rambestämmelserna.
- (77) På grundval av informationen från Sverige förefaller förskottet garantera att återbetalningarna från företaget, om projektet har framgång, inkluderar en ränta som är högre än den tillämpliga referensräntan (7,32 % jämfört med 4,75 % från och med den 1 juli 2008).
- (78) Vidare kommer de svenska myndigheterna att se till att stödmottagaren, om försäljningen överstiger den beräknade nivån, betalar en avgift för att projektet lyckats. Avgiften utgör [...] % av den omsättning som härrör från försäljningen av GENx.
- (79) Kommissionen noterar att förskottet i stort sett förefaller ha sådana egenskaper som uppfyller de krav som ställs i rambestämmelserna, även om avgiftens storlek är mindre viktig än i andra fall <sup>(20)</sup>. Kommissionen konstaterar också att återbetalningen har beräknats utifrån ett antal sålda motorer som motsvarar marknadsprognoserna.
- (80) Kommissionen konstaterar dock också att förskottet återbetalas på grundval av Volvo Aeros försäljning till GE, som beräknas i kronor och inte i US-dollar, som är den valuta som används vid försäljningen. Det betyder att staten bär hela växelkursrisken. Enligt Sverige används kronor av flera orsaker: därför att stödet ges i kronor, därför att om prognosen grundade sig på antalet motorer skulle inkomsterna från reservdelar inte ingå och därför att syftet med åtgärden är att dela riskerna. Det är dock svårt att godta att växelkursrisken i sig är ett inslag av risk i FoU-projektet.
- (81) Därför är kommissionen i det här skedet inte helt övertygad om att det stödinstrument som Sverige använder i det här ärendet har alla de nödvändiga kännetecken som garanterar att stödet har en korrekt proportionalitet.

#### 3.3.4 Påverkan på konkurrensen

- (82) När det gäller påverkan på konkurrensen inriktas den bedömning som föreskrivs i rambestämmelserna på tre olika aspekter: snedvridning av dynamiska incitament, marknadsinflytande och bevarande av ineffektiva marknadsstrukturer.
- (83) För att kunna bedöma dessa aspekter måste man definiera den relevanta marknaden, som i det här ärendet är marknaden för stora trafikflygplan. Sverige uppger att Volvo Aero har en mycket liten andel av världsmarknaden (2 %). Dessutom påpekar de svenska myndigheterna att marknaden präglas av tre stora tillverkare av originalutrustning (OEM-tillverkare), med andrahands- och trehandspartner och -leverantörer. Volvo Aero kännetecknas av att det är ett självständigt företag som arbetar på projektbasis med olika OEM-tillverkare, främst [...].
- (84) Sverige säger vidare att det aktuella projektet inte skulle ändra Volvos marknadsandel i någon väsentlig utsträckning, eftersom investeringarna i fråga är begränsade jämfört med de investeringar som behövs för en hel motor, som ofta kan uppgå till cirka [...] EUR.
- (85) De svenska myndigheterna har dock lämnat föga information om snedvridningen av dynamiska incitament, marknadsinflytande och bevarande av ineffektiva marknadsstrukturer. De har påpekat att den mycket begränsade marknadsandelen och marknadsstruktur är sådan att det är mycket osannolikt att stödet får någon effekt på marknaden, till exempel genom att minska konkurrenternas intresse för att investera i framtida marknader.

<sup>(20)</sup> Se t.ex. Turbomeca-ärendet, som nämns i fotnot 10.

- (86) Kommissionen noterar de argument som framförts av de svenska myndigheterna. Det förefaller dock möjligt i det här skedet att utifrån den begränsade information som står till förfogande dra slutsatsen att stödet har en begränsad påverkan på konkurrensen.
- (87) Om konkurrenter, eller andra tredje parter som ingriper i förfarandena, ändå skulle lägga fram för bevis för att stödet kan påverka konkurrensen märkbart, måste kommissionen noggrant undersöka om stödet snedvrider dynamiska incitament på den berörda marknaden, om det påverkar marknadsinflytandet eller om det bidrar till att bevara ineffektiva marknadsstrukturer.

#### 4. TVIVEL

- (88) Såsom anges ovan hyser kommissionen en del tvivel om stödet i fråga.
- (89) För det första hyser kommissionen tvivel (se punkterna 31–42) när det gäller marknadsmisslyckandet. Volvo Aero är [...] i förhållande till sitt moderbolag, [...]. Dessutom förefaller det vara moderbolagets policy att försöka få sina dotterbolag att söka finansiering från EU eller staten innan det överväger om de investeringar som ska göras faktiskt lider av ett marknadsmisslyckande.
- (90) För det andra, såsom anges ovan i punkterna 43–70, tvivlar kommissionen på stimulanseffekten särskilt när det gäller stödets nödvändighet, eftersom stödet formellt beviljades först när själva projektet redan var i stort sett slutfört, åtminstone vad beträffar GENx-motorn till B787. De diskussioner som ägde rum mellan regeringen och företaget kan inte ersätta det formella förfarandet för beviljande av stöd. I annat fall skulle ett statligt ingripande kunna vara berättigat till och med när själva projektet har upphört.
- (91) För det tredje, såsom nämns i punkterna 76–81, tvivlar kommissionen på att stödet är proportionerligt, särskilt när det gäller det stödinstrument som används, som innebär att staten skulle få bära växelkursriskerna i samband med projektet.
- (92) Slutligen, såsom nämns i punkterna 82–87, anser kommissionen i det här skedet att stödet har en begränsad påverkan på konkurrensen eftersom stödmottagaren har en mycket liten marknadsandel. Kommissionen är dock beredd att beakta alla synpunkter som konkurrenter eller andra tredje parter kan tänkas lämna om detta under förfarandet.

#### 5. SLUTSATS

- (93) Av ovan anförda skäl uppmanar kommissionen, i enlighet med det förfarande som anges i artikel 88.2 i EG-fördraget, Sverige att inom en månad för mottagandet av denna skrivelse inkomma med synpunkter och tillhandahålla alla upplysningar som kan bidra till bedömningen av åtgärden.
- (94) Kommissionen påminner Sverige om att artikel 88.3 i EG-fördraget har uppskjutande verkan och hänvisar till artikel 14 i rådets förordning (EG) nr 659/1999, som föreskriver att allt olagligt stöd kan återkrävas från mottagaren.
- (95) Kommissionen meddelar Sverige att den kommer att underrätta alla berörda parter genom att offentliggöra denna skrivelse och en sammanfattning av den i *Europeiska unionens officiella tidning*. Kommissionen kommer även att underrätta berörda parter i de Eftaländer som är avtalslutande parter i EES-avtalet genom att offentliggöra ett tillkännagivande i EES-supplementet till *Europeiska unionens officiella tidning*, samt Eftas övervakningsmyndighet genom att skicka en kopia av denna skrivelse. De berörda parterna kommer att uppmanas att inkomma med synpunkter inom en månad från dagen för offentliggörandet.”
-