



EUROPÄISCHE KOMMISSION

Brüssel, den 24.II.2005
C (2005) 495

Betrifft: Staatliche Beihilfe Nr. N 2/2005 – Deutschland
F&E-Beihilfe zugunsten der Diehl Avionik Systeme GmbH

Sehr geehrter Herr Bundesminister,

die Kommission möchte die Bundesrepublik Deutschland darüber informieren, dass sie auf Grundlage der ihr übermittelten Informationen entschieden hat, gegen die oben genannte Maßnahme keine Einwände zu erheben.

1. VERFAHREN

Mit Schreiben vom 22. Dezember 2004, eingegangen am selben Tage, notifizierte Deutschland gemäß Artikel 88 Absatz 3 EG-Vertrag das Vorhaben einer Einzelbeihilfe im Bereich Forschung und Entwicklung zugunsten der *Diehl Avionik Systeme GmbH*.

2. BESCHREIBUNG DER MAßNAHME

Es handelt sich um eine Beihilfe der Bundesrepublik Deutschland zugunsten des Unternehmens *Diehl Avionik Systeme GmbH*. Rechtsgrundlage der Beihilfe ist das Haushaltsgesetz 2002 in Verbindung mit dem Haushaltsplan 2002 sowie das ERP-Verwaltungsgesetz¹.

¹ ERP-Verwaltungsgesetz vom 31.8.1953, BGBl. I, S.1312, zuletzt geändert am 11.12.2001, BGBl. I, S. 3519.

Seiner Exzellenz Herrn Joschka FISCHER
Bundesminister des Auswärtigen
Werderscher Markt 1
D - 11017 BERLIN

2.1. Der Beihilfeempfänger

Die *Diehl Avionik Systeme GmbH* entstand aus der Fusion des Geschäftsfeldes Regelung und Navigation der *Bodenseewerk Gerätetechnik* und dem *VDO Luftfahrtgeräte Werk* und ist heute einer der bedeutendsten Avionikhersteller in Deutschland. An den beiden Standorten Überlingen und Frankfurt am Main entwickeln und produzieren 850 Mitarbeiter Avioniksysteme zur Ausrüstung von zivilen und militärischen Luftfahrzeugen. Die Schwerpunkte bilden hierbei die Bereiche Cockpit- und Displaysysteme, Flugsteuerung, Kabinen- und Versorgungssysteme sowie Triebwerksregelung.

Das Unternehmen betreibt Kundendienstzentren in Deutschland, Frankreich, Nordamerika und Asien und ist in allen großen europäischen Luftfahrzeugprogrammen wie Airbus, Eurofighter, NH90, Tiger und Tornado involviert.

Anteilseigner des Unternehmens sind die *Diehl Gruppe* (51%) und *Thales Avionics* (49%). Die *Diehl Gruppe* mit Hauptsitz in Nürnberg ist ein international tätiges Technologieunternehmen im Familienbesitz. *Thales* (ehemals *Thomson-CSF*) ist ein global operierendes Elektronik-Unternehmen, das Produkte für Luft- und Raumfahrt, Verteidigung und Informationstechnologie produziert und vertreibt.

Im Geschäftsjahr 2003 erwirtschaftete das Unternehmen einen Jahresumsatz von ca. 131 Mill. €

2.2. Das F&E-Projekt

Die vorliegende Maßnahme sieht die folgenden beiden F&E-Projekte im Zusammenhang mit dem Airbus A380 vor:

- Projekt 1: Integrierte Modulare Avionik (IMA)

Im Airbus A380 wird im Bereich der Systemsteuerung erstmals das Prinzip der Standardisierung und Mehrfachnutzung von Rechnermodulen eingesetzt. Dies gilt sowohl für die Hardware als auch für die verschiedenen Software-Schnittstellen des Systems. Die Rechnerplattformen werden die verschiedenen Avionikfunktionen aufnehmen. Dies wird Kosten reduzieren sowie die Entwicklung von Anwendungssoftware vereinfachen.

- Projekt 2: Door Controller, Notstromversorgung und DSMS Central Management Computer

Anders als bisherige Airbus-Flugzeuge, bei denen die Türen per Hand geöffnet und geschlossen werden, erhält der A380 erstmals eine elektrische Steuerung zum Öffnen und Schließen der Passagier- und Notfalltüren. Das elektrisch gesteuerte Verschließen und Öffnen der Türen stellt einen zusätzlichen Sicherheitsvorteil für den A380 dar. Hierdurch kann ein missbräuchliches oder unbeabsichtigtes Öffnen der Türen vermieden werden. Außerdem können die Türen und Notrutschen durch dieses System insbesondere in Notfallsituationen sicher und schnell aktiviert werden. Die Geräteebene des DSMS umfasst dabei die Entwicklung der Türcont-

roller, der Notstromversorgung und des zentralen Überwachungsrechners des Systems.

2.3. Finanzielle Aspekte der Maßnahme

Die Gesamtentwicklungsaufwendungen des Beihilfeempfängers für die beiden F&E Projekte stellen sich nach derzeitigen Kostenschätzungen im Hinblick auf die in Anhang II des Gemeinschaftsrahmens für staatliche Beihilfen zur Forschung und Entwicklung² genannten förderfähige Kosten wie folgt dar:

| KOSTENKATEGORIE | Projekt 1 | Projekt 2 |
|--|---------------------|--------------------|
| Personalkosten (Forscher, Techniker und ausschließlich in der Forschung beschäftigtes Hilfspersonal) | 24,21 Mio. € | 11,45 Mio. € |
| Kosten für Instrumente, Ausrüstung, Grundstücke und Gebäude, die ausschließlich und ständig (außer bei Überlassung auf kommerzieller Basis) für die Forschungstätigkeit genutzt werden | 3,07 Mio. € | 3,33 Mio. € |
| Kosten für Beratungs- und gleichartige Dienstleistungen, die ausschließlich der Forschungstätigkeit dienen, einschließlich fremdbezogene Forschung, technische Kenntnisse, Patente usw. | 1,98 Mio. € | 9,27 Mio. € |
| Zusätzliche Gemeinkosten, die unmittelbar durch die Forschungstätigkeit entstehen | 5,2 Mio. € | 3,25 Mio. € |
| Gesamtkosten | 34,46 Mio. € | 27,3 Mio. € |

2.4. Die staatliche Beihilfe

Die Beihilfe wird in Form zweier Darlehen in Höhe von maximal 11,4 Mio. € für Projekt 1 und 9 Mio. € für Projekt 2 wird bis 2006 bewilligt und in jährlichen Tranchen bis 2008 gewährt. Dabei handelt es sich um ein verzinsliches, verkaufsabhängig rückzahlbares Darlehen aus Mitteln des ERP (European Recovery Program)-Sondervermögens, das durch eine Verwaltungsvereinbarung mit dem Bund gegen Ausfallrisiken abgesichert ist. Es gelten folgende Zinssätze:

- für 25/33stel des Betrages: entsprechend den Refinanzierungskosten der deutschen Regierung für den betreffenden Zeitraum zusätzlich 0,5 Prozentpunkten p.a. und
- für 8/33stel des Betrages: entsprechend den Refinanzierungskosten der deutschen Regierung zusätzlich 1 Prozentpunkt p.a..

² ABl. C 45, 17.2.1996, S. 5.

Die Rückzahlung der Darlehen wird von der Anzahl der ausgelieferten Flugzeuge abhängen. Nach einer konservativen Markteinschätzung haben die deutschen Behörden die Auslieferung von 500 Flugzeugen zwischen 2006 und 2018 als Grundlage gewählt, womit sie eine vorsichtigere Annahme als Airbus S.A.S. machen. Die Darlehen sind daher als im Fall des Erfolgs der Forschungstätigkeiten zurückzuzahlende Darlehen anzusehen.

3. WÜRDIGUNG

Die Kommission hat das Vorhaben gemäß Artikel 87 ff. EG-Vertrag und Artikel 61 ff. EWR-Abkommen geprüft und vor dem Hintergrund ihrer Politik betreffend staatlicher Beihilfen zugunsten von Forschung und Entwicklung beschlossen, gegen seine Durchführung keine Einwände zu erheben.

3.1. Vorliegen einer staatlichen Beihilfe gemäß Artikel 87 Absatz 1 EG-Vertrag

Die Förderung der *Diehl Avionik Systeme GmbH* erfolgt in Form zweier staatlicher Darlehen, die im Falle des Erfolgs der Forschungstätigkeiten zurückgezahlt werden müssen.

Die Kommission hat in der Vergangenheit die Ansicht vertreten, dass derartige Darlehen unter Artikel 87 Absatz 1 EG-Vertrag fallen, soweit sie den Handel zwischen den Mitgliedstaaten beeinträchtigen oder beeinträchtigen könnten³.

Der Beihilfeempfänger ist Zulieferer für Avioniksysteme und konkurriert mit mehreren anderen Unternehmen der Europäischen Union. Die Beihilfe könnte folglich den gemeinschaftsweiten Handel beeinträchtigen. Daher fällt die Maßnahme in den Anwendungsbereich von Artikel 87 Absatz 1 EG-Vertrag.

3.2. Rechtmäßigkeit der Beihilfe

Die deutschen Behörden sind ihrer Verpflichtung nach Artikel 88 Absatz 3 EG-Vertrag nachgekommen.

3.3. Vereinbarkeit der Beihilfe mit dem Gemeinsamen Markt

Die Kommission hat die angemeldete Maßnahme nach dem Gemeinschaftsrahmen für staatliche Beihilfen für Forschung und Entwicklung (hiernach: F&E-Gemeinschaftsrahmen) auf Grundlage der von den deutschen Behörden übermittelten Unterlagen untersucht. Die Prüfung der Kommission kommt zu folgendem Ergebnis:

³ Derartige Darlehen wurden in mehreren gleich gelagerten Fällen als staatliche Beihilfe eingestuft (siehe z.B. staatliche Beihilfe Nr. N 234/2001 – Frankreich (ABl. C 133, 5.6.2002, S. 10) und staatliche Beihilfe Nr. N 120/2001 – Vereinigtes Königreich (ABl. C 67, 16.3.2002, S. 33).

3.3.1. Förderbare Kosten

Die förderbaren Kosten wurden im Einklang mit Anlage II des F&E-Gemeinschaftsrahmens bestimmt und betragen 34,46 Mio. € für Projekt 1 und 27,3 Mio. € für Projekt 2.

3.3.2. Forschungsstufen

Die Kommission ist der Auffassung, dass die förderbaren Kosten als F&E-bezogene Kosten im Sinne des F&E-Gemeinschaftsrahmens anzusehen sind.

Das Projekt stellt wenigstens ein Vorhaben der vorwettbewerblichen Entwicklung dar. Diese F&E-Kategorie wird in Anhang I des Gemeinschaftsrahmens für staatliche Forschungs- und Entwicklungsbeihilfen wie folgt definiert:

„Vorwettbewerbliche Entwicklung umfasst nach Auffassung der Kommission die Umsetzung von Erkenntnissen der industriellen Forschung in einen Plan, ein Schema oder einen Entwurf für neue, geänderte oder verbesserte Produkte, Verfahren oder Dienstleistungen, unabhängig davon, ob sie zum Verkauf oder zur Verwendung bestimmt sind, einschließlich der Schaffung eines ersten, nicht zur kommerziellen Verwendung geeigneten Prototyps. Außerdem kann sie die konzeptuelle Planung und den Entwurf von alternativen Produkten, Verfahren oder Dienstleistungen wie auch erste Demonstrations- oder Pilotprojekte umfassen, sofern diese Projekte nicht für industrielle Anwendungen oder eine kommerzielle Nutzung umgewandelt oder verwendet werden können. Sie umfasst keine routinemäßige oder regelmäßige Änderungen an bestehenden Produkten, Produktionslinien, Herstellungsverfahren, Dienstleistungen und anderen laufenden betrieblichen Prozessen, selbst wenn diese Änderungen Verbesserungen darstellen können.“

Entwicklungstätigkeiten in der Luftfahrtindustrie müssen typischerweise eine große Bandbreite von Spitzentechnologie (Materialien, Strukturen, Datenverarbeitung, Design und Verarbeitung) angemessen berücksichtigen, um zu einem neuen oder substantiell verbesserten Produkt zu führen, das höhere Anforderungen an Sicherheit, Umweltschutz und Betriebskosten erfüllt. Das betreffende Vorhaben schließt die Lösung zahlreicher technologischer Herausforderungen ein, die im einzelnen oben beschrieben sind. Das Vorhaben stellt keine „routinemäßige oder regelmäßige Änderung[en]“ dar.

Auf der Grundlage der von den deutschen Behörden übermittelten Projektbeschreibung ist die Kommission der Auffassung, dass Entwicklungsarbeiten, die den vorgenannten Kosten entsprechen, als vorwettbewerbliche Entwicklung eingestuft werden können.

3.3.3. Beihilfeintensität

Der Höchstbetrag der Darlehen ist mit der ständigen Entscheidungspraxis⁴ der Kommission hinsichtlich der Gewährung von nur im Fall des Erfolges der Forschungstätigkeit zurückzuzahlende Darlehen. Danach dürfen die Beihilfebeträge 60% der beihilfefähigen Kosten betreffend industrielle Forschung und 40% der beihilfefähigen Kosten betreffend vorwettbewerbliche Entwicklung nicht überschreiten. Im gegenwärtigen Fall notifizierten die deutschen Behörden lediglich eine Beihilfeintensität von 33% der beihilfefähigen Kosten.

Die Kommission stellt fest, dass die Rückzahlungsvereinbarung des Darlehens zugunsten von *Diehl Avionik Systeme GmbH* eindeutig für die Anwendung der oben genannten Regel in Frage kommt, da nachgewiesen werden konnte, dass sogar bei Unterstellung einer konservativen Marktentwicklung der Beihilfeempfänger das Darlehen komplett zurückzahlen wird.

Vor diesem Hintergrund kann die Höhe des von Deutschland zugunsten der *Diehl Avionik Systeme GmbH* gewährten Darlehens 33% von 34,46 Mio. € für Projekt 1 und von 27,3 Mio. € für Projekt 2 erreichen. Die Höhe der von Deutschland gewährten Darlehen in Höhe von 11,4 Mio. € für Projekt 1 und 9 Mio. € für Projekt 2 sind daher mit dem F&E-Gemeinschaftsrahmen vereinbar.

3.3.4. Anreizeffekt

Die Kommission stellt weiter fest, dass die Beihilfe als Anreiz für den Begünstigten dienen wird, die F&E-Tätigkeit durchzuführen. *Diehl Avionik Systeme GmbH* ist kein kleines und mittleres Unternehmen im Sinne der Gemeinschaftsdefinition. Daher ist es erforderlich zu demonstrieren, dass die staatliche Unterstützung das Unternehmen veranlaßt „mehr Forschungsarbeiten durchzuführen, als es ohne Beihilfe getan hätte“ oder „zur Verwirklichung eines Forschungsvorhabens beiträgt, das ohne die Beihilfe weniger ambitioniert ausgefallen wäre oder nicht in derselben Zeit hätte durchgeführt werden können“ (Ziffer 6.2 des F&E-Gemeinschaftsrahmens). Ziffer 6.2 des F&E-Gemeinschaftsrahmens besagt, dass die Kommission insbesondere quantifizierbare Faktoren, Marktversagen, zusätzliche Kosten bei grenzüberschreitender Zusammenarbeit und andere wichtige Faktoren berücksichtigen wird. Gemäß Ziffer 6.5 zweiter Spiegelstrich des F&E-Gemeinschaftsrahmens muss die Kommission außerdem überprüfen, dass die Durchführung des Projekts nicht vor der Beantragung der Beihilfe erfolgte.

Die Kommission stellt fest, dass die staatliche Beihilfe aus den folgenden Gründen einen eindeutigen Anreizeffekt hat.

Das Projekt ist ambitioniert und geht über das übliche Tagesgeschäft des Unternehmens hinaus. Die Entwicklung von Bauteilen für den Airbus A380 ist nicht nur für Airbus selbst, sondern auch für sämtliche am Programm beteiligten Zulieferunternehmen eine erhebliche technologische Herausforderung. Aufgrund der bei Projektbeginn unbekanntem Größe und der geplanten Leistungsmerkmale des

⁴ Siehe z.B. staatliche Beihilfen Nr. N 120/01 – Vereinigtes Königreich (ABl. C 67, 16.3.2002, S. 33); staatliche Beihilfe Nr. N 234/01 – Frankreich (ABl. C 133, 5.6.2002, S. 10); staatliche Beihilfe Nr. N 533/2002 – Deutschland (ABl. C 106, 3.5.2003, S. 13); staatliche Beihilfe Nr. N 583/2002 - Deutschland (ABl. C 186, 6.8.2003, S. 19).

A380 müssen alle Zulieferunternehmen in weiten Bereichen neue Technologien entwickeln, um den besonderen Anforderungen beim Bau eines derart großen und komplexen Flugzeugs gerecht zu werden. Die Beteiligung am Bau des A380 bedeutet dementsprechend ein hohes technisches und wirtschaftliches Risiko auch für die Zulieferunternehmen.

Weiterhin muss angemerkt werden, dass die Zeitrahmen der geförderten Forschungstätigkeiten von den Zeitvorgaben für das Flugzeugprogramm vorgegeben werden. Damit das Flugzeugprogramm fristgerecht ausgeführt werden kann ist es notwendig, dass die Bauteile innerhalb eines strikten Zeitplans geliefert werden. Die Einhaltung des Zeitplans ist dabei eine unabdingbare Voraussetzung. Im vorliegenden Fall ist die beantragte Höhe an staatlicher Unterstützung notwendig, um eine ausreichende Geschwindigkeit der Programmschritte zu gewährleisten und damit die Zeitvorgaben einzuhalten.

Schließlich werden die Forschungsprojekte die Schaffung bzw. die Sicherung von 286 Stellen im Bereich der F&E-Tätigkeiten bewirken.

Die Kommission zieht daher den Schluß, dass der Anreizeffekt im Sinne von Ziffer 6 des F&E-Gemeinschaftsrahmens gegeben ist. Obwohl die Präsentation des A380 bereits stattfand, können neue Technologien wie die oben beschriebenen auch zu einem späteren Zeitpunkt als Produktverbesserung eingeführt werden.

3.4. Schlussfolgerung

Die Prüfung der Kommission kommt daher zu dem Ergebnis, dass die Voraussetzungen des F&E-Gemeinschaftsrahmens vorliegend erfüllt sind. Wenngleich die Kommission zu dem Schluss gelangt ist, dass die angemeldete Maßnahme eine staatliche Beihilfe im Sinne von Artikel 87 Absatz 1 EG-Vertrag darstellt, hat sie entschieden, dass sie gemäß Artikel 87 Absatz 3 Buchstabe c) EG-Vertrag vereinbar erklärt werden kann, da die Handelsbeeinträchtigungen nicht in einem Maße beeinträchtigt werden, das dem gemeinsamen Interesse zuwiderläuft. Die Kommission stellt fest, dass sie Beihilfen zur Förderung wichtiger Vorhaben von gemeinsamen europäischem Interesse gemäß Artikel 87 Absatz 3 Buchstabe b) EG-Vertrag für mit dem Gemeinsamen Markt vereinbar erklären kann. Da die vorliegende Beihilfe aber bereits mit Artikel 87 Absatz 3 Buchstabe c) EG-Vertrag vereinbar ist, erübrigt sich eine Prüfung gemäß Artikel 87 Absatz 3 Buchstabe b) EG-Vertrag.

4. ENTSCHEIDUNG

Daher vertritt die Kommission die Auffassung, dass die Beihilfe mit dem EG-Vertrag vereinbar ist.

Die Kommission möchte die deutschen Behörden daran erinnern, dass in Übereinstimmung mit Artikel 88 Absatz 3 EG-Vertrag sämtliche Pläne zur Neubewilligung von Mitteln oder Änderungen an dieser Maßnahme der Kommission zu melden sind.

Die deutschen Behörden werden ersucht, Jahresberichte über die Anwendung dieser Maßnahme gemäß Artikel 88 EG-Vertrag vorzulegen, damit die Kommission überprüfen kann, ob sämtliche Voraussetzungen dieses Schreibens erfüllt sind.

Falls dieses Schreiben vertrauliche Angaben enthält, die nicht veröffentlicht werden sollen, werden Sie gebeten, die Kommission hiervon innerhalb von fünfzehn Arbeitstagen nach dessen Eingang unter Angabe von Gründen in Kenntnis zu setzen. Erhält die Kommission keinen derart begründeten Antrag innerhalb der vorerwähnten Frist, so geht sie davon aus, dass Sie mit der Veröffentlichung des gesamten Wortlauts dieses Schreibens in der verbindlichen Sprachfassung im Internet einverstanden sind: http://europa.eu.int/comm/secretariat-general/sgb/state_aids/ . Ihr Antrag ist per Einschreiben oder Telefax an folgende Anschrift zu richten:

Kommission der Europäischen Gemeinschaften
GD Wettbewerb
Registratur Staatliche Beihilfen
B-1000 Brüssel
Fax-Nr.: +32-2-296 12 42

Mit vorzüglicher Hochachtung
Für die Kommission

Neelie Kroes
Mitglied der Kommission