II

(Retsakter vedtaget i henhold til traktaterne om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab/Euratom, hvis offentliggørelse ikke er obligatorisk)

AFGØRELSER OG BESLUTNINGER

KOMMISSIONEN

KOMMISSIONENS BESLUTNING

af 21. oktober 2008

om statsstøtte C 9/07 (ex N 608/06), som Spanien påtænker at yde til Industria de Turbo Propulsores

(meddelt under nummer K(2008) 6011)

(Kun den spanske udgave er autentisk)

(EØS-relevant tekst)

(2009/179/EF)

KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER HAR —

under henvisning til traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab, særlig artikel 88, stk. 2, første afsnit,

under henvisning til aftalen om Det Europæiske Økonomiske Samarbejdsområde, særlig artikel 62, stk. 1, litra a),

efter at have opfordret interesserede parter til at fremsætte deres bemærkninger i overensstemmelse med disse bestemmelser ([1]),

under hensyn til disse bemærkninger, og

ud fra følgende betragtninger:

1. SAGSFORLØB

(1) Ved brev af 11. september 2006 anmeldte Spanien over for Kommissionen foranstaltningen om statsstøtte, som den påtænker at yde til Industria de Turbo Propulsores.

(2) Ved brev af 21. marts 2007 underrettede Kommissionen Spanien om sin beslutning om at indlede proceduren efter EF-traktatens artikel 88, stk. 2, vedrørende nævnte foranstaltning.

(3) Kommissionens beslutning om at indlede proceduren blev offentliggjort i *Den Europæiske Unions Tidende* ([2]). Kommissionen opfordrede her interesserede parter til at fremsætte bemærkninger til den pågældende foranstaltning.

(4) De spanske myndigheder fremsendte deres bemærkninger den 4. juni 2007.

(5) Ved brev af 13. juni 2007 fremsendte støttemodtageren, Industria de Turbo Propulsores (i det følgende benævnt »ITP«), sine bemærkninger.

(6) Ved brev af 13. juni 2007 fremsendte Rolls-Royce (i det følgende benævnt »RR«), der i beslutningen om at indlede proceduren fremstod som mulig modtager af indirekte støtte, sine bemærkninger.

(7) Ved brev af 19. juni 2007 videresendte Kommissionen disse bemærkninger til Spanien, som fremsendte sine kommentarer den 12. juli 2007.

([1]) EUT C 108 af 12.5.2007, s. 18.

([2]) Jf. fodnote 1.

(8) Kommissionen anmodede parterne om supplerende oplysninger om den omhandlede sag ved breve afsendt den 19. december 2007 til henholdsvis Spanien, ITP og RR.

(9) ITP svarede ved brev af 25. februar 2008.

(10) De spanske myndigheder svarede ved brev af 29. februar 2008.

(11) RR svarede ved brev af 5. marts 2008.

(12) Den 12. marts 2008 tilsendte Kommissionen Spanien de oplysninger, den havde modtaget fra ITP og RR. De spanske myndigheder fremsendte deres bemærkninger den 9. april 2008.

(13) Kommissionen anmodede Spanien om yderligere oplysninger ved brev af 26. juni 2008.

(14) De spanske myndigheder svarede ved brev af 17. juli 2008. Den 7. august 2008 fremsendte Spanien en revideret udgave af dette brev.

(15) Ved brev af 18. september 2008 fremlagde de spanske myndigheder en endelig opgørelse af støttebeløbet sammen med de ændrede tidsplaner for betalinger og tilbagebetalinger.

2. FORMÅLET MED STØTTEFORANSTALTNINGEN

(16) De spanske myndigheder ønsker at yde støtte til virksomheden ITP i forbindelse med dens deltagelse i fremstillingen af Trent 1000-motoren, som RR er ved at udvikle til Boeing B 787-flyet. Projektet blev indledt i 2005 og afsluttes i 2009.

(17) Støttemodtageren er ITP, en virksomhed med sæde i Spanien, der fremstiller flymotorer. Den har hovedsæde i et område i Baskerlandet, der modtager regionalstøtte. De øvrige faciliteter, den råder over i nærheden af Madrid, ligger også i et område, der modtager regionalstøtte (i henhold til EF-traktatens artikel 87, stk. 3, litra c)).

(18) ITP er en stor virksomhed. Dens samlede salg beløb sig i 2006 til ca. 439 mio. EUR, og med datterselskaber beskæftiger den omkring 2 400 medarbejdere. Virksomhedens aktier ejes af Sener Aeronáutica (53,125 %) og Rolls-Royce (46,875 %).

(19) ITP fremstiller motorer til luftfartsindustrien. Dens aktiviteter er koncentreret omkring konstruktion, F&U, fremstilling, samling og afprøvning af flymotorer og gasturbiner. Virksomheden, som blev oprettet i 1991, har deltaget i udvikling af andre motorer, f.eks. EJ200 til militær brug i jagerflyet Eurofighter Typhoon og Trent 500 og Trent 900 til civil brug. Den har modtaget støtte til disse to sidste motorprogrammer ([3]).

(20) Den anmeldte foranstaltning vedrører støtte til F&U-aktiviteter, der er gennemført af ITP med henblik på udvikling af Trent 1000-motoren. Ud over Trent 1000 bliver B787-flyet forsynet med en anden motor med betegnelsen GenX, som General Electric er ved at udvikle med andre partnere.

(21) Trent 1000 er under udvikling af RR og dens RRSP-partnere (RRSP — Risk and Revenue Sharing Partner), som ud over ITP blandt andet omfatter følgende virksomheder: Mitsubishi Heavy Industries, Kawasaki Heavy Industries, Goodrich, Hamilton Sundstrand og Carlton Forge. Der blev udstedt et luftdygtighedsbevis for Trent 1000 den 7. august 2007. Ibrugtagningen af motoren er imidlertid blevet udskudt, fordi der i forhold til den oprindelige tidsplan er opstået betydelige forsinkelser med selve flyet.

(22) ITP deltager i Trent 1000-projektet som RRSP-partner med en deltagelse på 11 %. Den 28. september 2004 blev der undertegnet et aftalememorandum med RR. Den endelige RRSA-aftale (RRSA — Risk and Revenue Sharing Agreement) blev undertegnet af de to virksomheder den 15. juli 2005.

(23) ITP's samlede investering i projektet beløber sig til […] (*) EUR fordelt på følgende måde: […] EUR til F&U-omkostninger; […] EUR til industrielle investeringer med sigte på fremstilling af turbinen og […] EUR til andre omkostninger (it, godkendelser, transport m.m.).

(24) ITP har til opgave at udvikle lavtrykturbinen til den nye motor. De ambitiøse teknologiske mål, som RR har opstillet i forbindelse med udviklingen af lavtrykturbinen, er: reduktion af udgifterne til anskaffelse med […] %; reduktion af konstruktionstiden med […] %; reduktion af vægten med […] %; sænkning af støjniveauet til […] dB.

([3]) Henholdsvis sag C 38/01 og N 165/03.
(*) Forretningshemmelighed.

(25) For at nå disse mål vil ITP gennemføre F&U-aktiviteter på flere områder:

— nye materialer og processer: til visse komponenter anvendes visse materialer for første gang, hvilket vil kræve nye processer

— mekanisk teknologi: ITP vil udvikle et nyt system til forsegling, forbedret indkapsling og struktur

— ny aerodynamisk udformning af profiler

— teknologi og metoder: konstruktionsperioden for denne motor er et år kortere end for de tidligere motorer; for at RR kan opfylde dette krav, er ITP nødt til at anvende passende værktøjer til iterative beregninger.

3. SPØRGSMÅL REJST I BESLUTNINGEN OM AT INDLEDE PROCEDUREN

(26) Kommissionen besluttede for det første at indlede proceduren, fordi den ikke rådede over tilstrækkelige oplysninger i forbindelse med beslutningen om støtte (kun anden tranche var blevet meddelt af de spanske myndigheder). Selv efter to anmodninger var oplysningerne ([4]) om den ydede støtte utilstrækkelige.

(27) For det andet nærede Kommissionen tvivl eller manglede information — eller begge dele — angående forskellige spørgsmål:

— det var nødvendigt at godtgøre, at der forelå markedssvigt

— tilskyndelsesvirkningen var ikke påvist

— der herskede tvivl om klassificeringen af F&U-aktiviteter og omkostningernes støtteberettigelse

— der herskede tvivl om støtteinstrumentet og støtteintensiteten

— der herskede tvivl om anvendelsen af en regional bonus

— der herskede tvivl om anvendelsen af en bonus for internationalt samarbejde

— der var muligvis tale om indirekte støtte til RR

— der herskede tvivl om referencemarkedet og indvirkningen på konkurrencen.

(28) På grund af usikkerheden om de faktiske forhold og omfanget af de betænkeligheder, der er givet udtryk for, fastsætter beslutningen i første række, i hvilket omfang den finder anvendelse, navnlig i forbindelse med beslutningstagningsprocessen (og den totrinsstrategi, der er vedtaget af de spanske myndigheder). Efterfølgende undersøges det i beslutningen, i hvilket omfang der foreligger støtte, og det vil blive klarlagt, hvilke kriterier der er lagt til grund for at evaluere foranstaltningens forenelighed. Derefter foretages der en afklaring af alle de spørgsmål, der er rejst i beslutningen om at indlede proceduren.

(29) For at undgå gentagelser og lette læsningen fremlægges for hvert spørgsmål de oplysninger, der er indsamlet under undersøgelsen, herunder bemærkninger, der er fremsat af de spanske myndigheder og de berørte parter.

4. ÉN STØTTE FORDELT PÅ TO TRANCHER

(30) Kommissionen gav i sin beslutning om at indlede proceduren udtryk for tvivl om rækkevidden af den anmeldte foranstaltning og navnlig om, hvorvidt den støtte, der var genstand for undersøgelsen, begrænsede sig til den anmeldte støtte, eller om den også omfattede et lån, som Spanien allerede havde ydet ITP til det samme projekt under en eksisterende støtteordning.

(31) ITP anmodede om generel støtte i juni 2004 ved et første brev til ministeriet for industri, turisme og handel (i det følgende benævnt »ministeriet«). Den 29. september 2004 indgav ITP en formel ansøgning om støtte til sin deltagelse i Trent 1000-programmet til en skønsmæssig værdi af 40 mio. EUR.

(32) De spanske myndigheder gav tilsagn om projektstøtte fordelt på to trancher, som gjorde det muligt for det offentlige organ CDTI at yde et lån til ITP.

([4]) Kommissionens breve af 10.10.2006 og 30.11.2006.

(33) CDTI vedtog beslutningen om den første tranche den 30. november 2005, og den dækkede omkostningerne for dette år. Den første tranche var et rentefrit lån på 9 mio. EUR ydet under en allerede eksisterende ordning ([5]).

(34) CDTI vedtog beslutningen om den anden tranche den 26. juni 2006, og den dækkede de resterende omkostninger. Den anden tranche var også et rentefrit lån, men dets tilbagebetaling var tilsyneladende afhængig af salget af motoren. Denne tranche, som i første omgang blev fastsat til 27,85 mio. EUR, blev anmeldt til Kommissionen af de spanske myndigheder den 11. september 2006.

(35) De spanske myndigheder forklarede, at denne totrinsstrategi skyldtes de ændringer, der i løbet af denne periode var blevet foretaget i administrationen for den organisme, der havde kompetence til at behandle den omfattende F&U-støtte inden for luftfarten. De spanske myndigheder har således oplyst, at der bl.a. i forbindelse med mødereferater blev overført kompetence fra ministeriet til CDTI, og denne overførsel af kompetence fandt sted over en temmelig lang periode.

(36) De spanske myndigheder forklarede, at CDTI i 2005 derfor kun kunne yde et begrænset lån. Efter overførslen af kompetence vedtog CDTI beslutningen om at yde den anden del af kreditten, hvilket blev anmeldt af Spanien.

(37) Der findes ingen intern dokumentation hos ministeriet eller CDTI, der ligger forud for anmeldelsen af foranstaltningen, og som klart og tydeligt bekræfter, at den spanske regering havde til hensigt at støtte projektet. I den dokumentation, der er fremlagt af de spanske myndigheder, findes der imidlertid mange henvisninger til projektet og til dets betydning for den spanske økonomi.

(38) Det skal desuden påpeges, at der ikke findes breve fra regeringen til ITP, som bekræfter hensigten om at yde støtte, bortset fra nogle indirekte henvisninger til en støtteordning for flymotorer ([6]), hvor B787-flyet nævnes udtrykkeligt. En sådan ordning skulle være baseret på Kommissionens tidligere godkendelser ([7]). Ifølge de spanske myndigheder er den beslutning, der blev vedtaget af CDTI i 2005, at betragte som bekræftelsen for ITP på, at den spanske stat har til hensigt at yde hele projektet støtte.

(39) De spanske myndigheder gør endelig gældende, at ITP havde legitime forventninger om at modtage støtte, fordi CDTI i mellemtiden havde ydet støtte til ITP, som dækkede projektomkostningerne for 2005. Denne støtte blev ikke anmeldt til Kommissionen, fordi den blev ydet under en godkendt støtteordning og lå under tærsklen for individuel anmeldelse.

(40) På grundlag af de fremlagte oplysninger og under hensyn navnlig til de administrative ændringer når Kommissionen frem til den konklusion, at lånene bør betragtes som to trancher af den samme støtte.

(41) Kommissionen bemærker, at de spanske myndigheder anerkender at have begået en fejl ved kun at anmelde det andet lån, og at Kommissionen derfor bør evaluere det samlede lån.

(42) Individuel støtte til F&U-projekter kan ydes som ad hoc-støtte eller under en godkendt støtteordning. Kapitel 7 i F&U&I-rammebestemmelserne omhandler kriterier til individuel evaluering af sagerne.

(43) I henhold til disse tillades det ikke, at en medlemsstat kunstigt opdeler støtten i flere trancher, eftersom man derigennem nemt undgår anmeldelsestærsklerne og kriterierne vedrørende detaljeret evaluering af komplekse sager. Godkendelse af medlemsstaternes opsplitning af projekter ville svare til at fravige princippet om, at Kommissionens kontrol skal koncentreres om de sager, der kan give anledning til de største konkurrencefordrejninger.

(44) Kommissionen kan under ingen omstændigheder godkende, at ITP havde en legitim forventning om at modtage støtte. På grund af CDTI's begrænsede kompetence kunne man ikke anse al støtte, der var godkendt af dette organ, for at være et løfte fra staten om at yde højere støtte. Forhandlingerne mellem CDTI og ITP, som fandt sted inden der blev truffet endelig beslutning om at yde støtte, indikerer, at selv om de spanske myndigheder havde vist velvilje over for støtte til projektet, havde ITP ikke legitime forventninger om at modtage et bestemt støttebeløb. ITP havde endelig ikke tilladelse til at modtage hele støtten inden den faktiske vedtagelse af beslutningen om den anden tranche.

(45) I betragtning af den usædvanlige situation, som var skabt ved de ændringer, der havde fundet sted i den spanske administration, mens støtten blev ydet, kan Kommissionen konkludere, at de to lån er trancher af samme støtte, og at de burde have været anmeldt samtidigt af de spanske myndigheder. Beslutningen træffes derfor for det samlede lån.

([5]) Ifølge de spanske myndigheder eksisterede den ordning, som CDTI forvaltede, inden Spaniens tiltrædelse af Det Europæiske Fællesskab i 1986.

([6]) Det bør også nævnes, at ITP er den eneste spanske producent i denne sektor.

([7]) Sag C 38/01 og N 165/03.

(46) Kommissionen påpeger også, at det ville have lettet evalueringen af långivningsprocessen, hvis de spanske myndigheder indledningsvist over for ITP havde bekræftet, at de havde til hensigt at yde støtten, uden nødvendigvis i første omgang at detaljere beløbet og vilkårene. En sådan hensigtsskrivelse med den nødvendige henvisning til suspensionsklausulen i tilknytning til forpligtelsen til at anmelde støtten til Kommissionen ville have bidraget til evalueringen af sagen, navnlig for så vidt angår støttens tilskyndelsesvirkning ([8]).

5. **STATSSTØTTE**

(47) Som angivet i beslutningen om at indlede proceduren, er den foranstaltning, der er genstand for evalueringen, omfattet af EF-traktatens artikel 87, stk. 1. Ingen af parterne har sat spørgsmålstegn ved denne konklusion.

(48) De spanske myndigheder anmeldte foranstaltningen som statsstøtte. Foranstaltningen omfatter offentlige midler, som i det foreliggende tilfælde forvaltes af et offentligt organ inden for rammerne af en støtteordning. CDTI er, som det oplyser på sin hjemmeside ([9]), et offentligt spansk organ under ministeriet for industri, turisme og handel, hvis formål er at bidrage til at højne de spanske virksomheders teknologiske niveau. Foranstaltningen tager sigte på én støttemodtager, ITP-koncernen, som indrømmes en fordel. ITP's aktiviteter er koncentreret i en sektor, hvor der findes en omfattende samhandel mellem medlemsstaterne, og projektet vedrører et produkt, som flere forskellige internationale partnere er gået sammen om at fremstille. Det er derfor bekræftet, at foranstaltningen har indvirkning på samhandelen, og foranstaltningen bør betragtes som statsstøtte efter traktatens artikel 87, stk. 1.

6. **FORENELIGHED**

(49) Kommissionen har evalueret foranstaltningen i henhold til traktatens artikel 87, stk. 3, litra c), navnlig bestemmelserne om F&U-støtte, som siden 1. januar 2007 har været omfattet af fællesskabsrammebestemmelserne for statsstøtte til F&U&I ([10]) (i det følgende benævnt »F&U&I-rammebestemmelserne«).

(50) Som angivet i beslutningen om at indlede proceduren, har Kommissionen evalueret støtten i overensstemmelse med F&U&I-rammebestemmelserne, fordi der heri i punkt 10.3 tydeligt angives følgende: »Fra tidspunktet for offentliggørelsen i *Den Europæiske Unions Tidende* anvender Kommissionen disse rammebestemmelser på alle anmeldte påtænkte støtteforanstaltninger, hvorom den skal træffe afgørelse, uanset om de påtænkte foranstaltninger måtte være anmeldt inden offentliggørelsen«.

(51) Kommissionen afsendte i forbindelse med sin evaluering af anmeldelsen to anmodninger om oplysninger ([11]) med en række spørgsmål. I disse breve anførte Kommissionen udtrykkeligt, at bestemmelsen om consecutio legis i F&U&I-rammebestemmelserne (i ovenfor nævnte punkt 10.3) fastsætter, at Kommissionen skal evaluere spørgsmålet på grundlag af de regler, der er gældende, når beslutningen træffes.

(52) I det andet brev af 28. november 2006 oplyste Kommissionen, at sagen kunne kræve iværksættelse af den procedure, der er omhandlet i traktatens artikel 88, stk. 2.

(53) De spanske myndigheder anmodede Kommissionen om at evaluere spørgsmålet i henhold til F&U-rammebestemmelserne fra 1996, som var gældende på tidspunktet for anmeldelsen, eftersom foranstaltningen var blevet anmeldt den 11. september 2006, og ITP havde ansøgt om støtten i 2004.

(54) Med henvisning til sagen vedrørende Graphischer Maschinenbau ([12]) gør de spanske myndigheder gældende, at hvis de havde ydet støtten ulovligt, ville F&U-rammebestemmelserne fra 1996 skulle finde anvendelse. Da de F&U&I-rammebestemmelser, der har været gældende siden 1. januar 2007, efter de spanske myndigheders opfattelse er mere restriktive end F&U-rammebestemmelserne fra 1996, ville Kommissionen ved at anvende de nye regler straffe den medlemsstat, der har anmeldt støtten.

(55) Kommissionen mener ikke, at de spanske myndigheders argument er relevant, og at den nævnte retspraksis ikke kan anvendes i det foreliggende tilfælde, fordi F&U&I-rammebestemmelserne i punkt 10.3 klart fastsætter, hvilke regler Kommissionen anvender ved evaluering af sagerne.

(56) Kommissionen mener desuden ikke, at de spanske myndigheder har ret i, at F&U&I-rammebestemmelserne er mere restriktive. Ifølge bestemmelserne om evaluering af enkeltsager, som vedrører store støttebeløb, kræves der blot detaljeret redegørelse for de forskellige støtteaspekter, herunder af støttens positive effekt. Det forhold, at der kræves flere detaljer, kan ikke anses for at være mere restriktivt. Kommissionen vurderer tværtimod, at de vigtigste aspekter ved reglerne ikke er ændret eller kun er ændret ganske lidt: definition af F&U-aktiviteter, støtteberettigede omkostninger, støtteintensitet m.m.

(57) De spanske myndigheder gør i deres bemærkninger også gældende, at eftersom Kommissionen erklærede at kunne nære en vis tvivl, burde den have indledt proceduren med det samme.

([8]) Der findes en tilsvarende bestemmelse i punkt 38 i Retningslinjerne for statsstøtte med regionalt sigte (EUT C 54 af 4.3.2006, s. 13). Ifølge denne forpligter medlemsstaterne sig til at meddele støttemodtageren deres hensigt ved hjælp af en hensigtsskrivelse.

([9]) www.cdti.es

([10]) EUT C 323 af 30.12.2006, s. 1.

([11]) Jf. første punkt i beslutningen om at indlede proceduren.

([12]) Dom afsagt af Retten i Første Instans den 14.5.2002 i sag T-126/99, Graphischer Maschinenbau Gmbh mod Kommissionen. Sml. 2002 II, s. 02427.

(58) Ifølge Kommissionen ville en beslutning om at indlede proceduren tidligere imidlertid ikke have ændret de regler, der er gældende for den endelige beslutning, eftersom disse under alle omstændigheder ville have været gældende, da den endelige beslutning blev truffet.

(59) Hvorom alting er, har de spanske myndigheder indsendt alle de nødvendige oplysninger, jf. kapitel 7 i F&U&I-rammebestemmelserne, til evaluering af de store individuelle projekter. Disse oplysninger gør det muligt for Kommissionen at danne sig et fuldstændigt overblik over sagen.

7. **MARKEDSSVIGT**

(60) For at foretage en korrekt evaluering af et stort F&U-projekt er det nødvendigt at undersøge målene med foranstaltningen, navnlig hvilke markedssvigt der skal afhjælpes.

(61) De spanske myndigheder oplyste i anmeldelsen for det første, at foranstaltningen har til formål at korrigere mangelfuld og asymmetrisk information, navnlig med hensyn til langsigtede projekter og manglende privat finansiering i en specifik sektor, der er karakteriseret ved store teknologiske risici og meget langsigtet rentabilitet. Kommissionen har anerkendt eksistensen af dette markedssvigt med hensyn til finansieringen af store programmer i luftfartssektoren i tidligere beslutninger ([13]).

(62) De spanske myndigheder fremhævede for det andet, at det forhold, at F&U-aktiviteterne fandt sted i områder med regionalstøtte, skulle tages i betragtning ved evalueringen af markedssvigt. F&U-aktiviteterne i mindre udviklede områder er — ud over mere positive eksterne virkninger og videreformidling af viden — karakteriseret ved mangelfuld og asymmetrisk information.

(63) Punkt 7.3.1 i F&U&I-rammebestemmelserne fastsætter imidlertid, at Kommissionen bør tage følgende i betragtning: »i) ulemper forårsaget af afsides beliggenhed eller andre regionale særpræg, ii) specifikke lokaløkonomiske data, sociale og/eller historiske grunde til det lave niveau for F&U&I-aktivitet sammenlignet med de relevante gennemsnitlige data og/eller situationen på nationalt og/eller fællesskabsniveau, alt efter omstændighederne, og iii) eventuelle andre relevante indikatorer, der viser en øget grad af markedssvigt.« Uden påvisning af disse faktorer var Kommissionen ikke i stand til at bekræfte, at der var regionale ulemper i det foreliggende tilfælde.

([13]) Jf. f.eks. Kommissionens beslutninger i sag N 165/03 (Spanien, støtte til ITP til Trent 900), N 372/05 (Frankrig, støtte til Snecma til motoren SaM 146), N 120/01 (Det Forenede Kongerige, støtte til Rolls-Royce til udvikling af motorerne Trent 600 og Trent 900) og senest i sagerne N 195/07 (Tyskland, støtte til Rolls-Royce Deutschland) og N 447/07 (Frankrig, støtte til Turbomeca).

7.1. **Asymmetrisk information**

(64) De spanske myndigheder fremlagde yderligere argumenter for, at der skulle være tale om markedssvigt på grund af asymmetrisk information.

(65) De spanske myndigheder har for det første gjort opmærksom på de særlige erhvervsvilkår, der er gældende for udvikling af flymotorer. Spanien har påpeget, at eftersom der er tale om meget betydelige indledende investeringer, og fortjenesten først høstes efter en meget lang periode (likviditeten i forbindelse med projektet begynder først at blive positivt og stabil efter en periode på op til [> 10] år; akkumuleret begynder likviditeten at blive positiv fra op til [> 15] år), har projekterne deltagelse af flere partnere for at begrænse de generelle risici.

(66) Efter de spanske myndigheders opfattelse hidrører finansieringsmidlerne for sektorens virksomheder for det andet fra likviditeten i forbindelse med tidligere projekter. I betragtning af, at indtægterne fra et projekt først modtages efter ca. 10 år, da de i større omfang hidrører fra salg af reservedele end af det indledende salg af motorer, er det kun virksomheder med flere på hinanden følgende produktionsprogrammer, som kan finansiere nye investeringer.

(67) ITP er ifølge de spanske myndigheder en relativt ung virksomhed, da den blev startet i 1989. Da ITP ikke er ældre, kan den endnu ikke nyde godt af positiv likviditet fra tidligere investeringer.

(68) For det tredje har ITP fremlagt oplysninger om de problemer, den stod over for, da der skulle rejses midler til finansiering af projektet. ITP fremlagde ingen specifikke breve fra banker med afslag på en finansieringsanmodning fra virksomheden, men har fremlagt e-mail-korrespondance mellem finansieringsformidlere og sektorielle organisationer ([14]), hvoraf det fremgår, at bankerne ikke har finansieret denne type projekter.

(69) Som det er nævnt i betragtning 61 og i fodnoten på side 13, har Kommissionen i forskellige situationer anerkendt, at de særlige erhvervsvilkår for udvikling af flymotorer er karakteriseret ved asymmetrisk information. Denne konklusion betyder imidlertid ikke, at ethvert projekt i sektoren stod over for markedssvigt. Det er indlysende, at forskellige virksomheder på forskellige tidspunkter har kunnet finansiere nye projekter, enten med egne midler eller via finansieringsmarkedet. Kommissionen skal evaluere, om der er tale om markedssvigt i det specifikke foreliggende tilfælde.

([14]) Navnlig HEGAN, den baskiske platform i luftfartssektoren.

(70) Som allerede påpeget i beslutningen om at indlede proceduren, ansås de argumenter, der i den foreliggende sag blev fremført af de spanske myndigheder om eksistensen af markedssvigt, for at være tilstrækkelige, og Kommissionen formulerede ikke nogen specifik tvivl.

(71) På grundlag af de nye oplysninger, herunder dem, der er fremlagt af ITP, kan Kommissionen konkludere, at den foreliggende sag er karakteriseret ved asymmetrisk information. Ifølge Kommissionen skyldes asymmetrien i ITP's tilfælde til dels virksomhedens udviklingsfase, som imidlertid nærmer sig et tidspunkt, hvor den kan finansiere nye projekter med indtægterne fra tidligere projekter. Det vil sige, at ITP er ved at nå frem til en situation, hvor den kan fungere på de erhvervsvilkår, som er normale for en virksomhed, der fremstiller flymotorer.

(72) Kommissionen kan derfor konkludere, at der i det foreliggende tilfælde er tale om markedssvigt. Som angivet i beslutningen om at indlede proceduren skal Kommissionen derfor evaluere, om en regional ulempe forstærker dette markedssvigt.

7.2. **Regional ulempe**

(73) Spanien fremlagde i sine breve en række argumenter for, at der forelå en regional ulempe, som skulle forstærke markedssvigtet.

(74) De spanske myndigheder erindrede for det første om, at F&U bidrager til virkeliggørelse af Lissabon-målsætningen, og at Spanien i forbindelse med de finansielle overslag for perioden 2007-2013 ([15]) modtog en supplerende tildeling på 2 mia. EUR i strukturfondsstøtte til afholdelse af øgede F&U&I-udgifter. Denne tildeling viser efter de spanske myndigheders opfattelse tydeligt, at landet halter bagefter på F&U-området.

(75) De spanske myndigheder påpeger for det andet, at F&U-aktiviteterne under det projekt, der evalueres, gennemføres i områder, der modtager støtte i henhold til traktatens artikel 87, stk. 3, litra c) ([16]).

(76) Spanien har også understreget, at udviklingen af ITP i Baskerlandet ville bidrage til udvikling af en region, der er berørt af industriel omstrukturering (virksomhedslukninger inden for sværindustrien).

(77) Ifølge de spanske myndigheder bidrager projektet endvidere til at udvikle den videnskabelige infrastruktur (forskningsorganer), teknologi (afprøvningscentre) og uddannelse (ingeniøruddannelse) i regionen.

(78) De spanske myndigheder mener endelig, at projektet bidrager til at udvikle et net af underleverandører, som er i stand til at arbejde på et meget højt niveau. På nuværende tidspunkt kan ITP kun erhverve op til [< 50] % af de nødvendige materialer til produktionen i Spanien, og denne procentandel ses gerne øget betydeligt.

(79) De spanske myndigheder konkluderer, at den regionale ulempe og projektets positive effekt på regionalt niveau bidrager til markedssvigtet og derfor bør tages i betragtning af Kommissionen.

(80) Spanien tilføjer også, at hvis Kommissionen ikke anerkender denne ulempe, ville det være i modstrid med F&U-rammebestemmelserne fra 1996, som omfattede en automatisk bonus på 5 % for projekter, der gennemføres i områder, hvor der ydes regionalstøtte i henhold til traktatens artikel 87, stk. 3, litra c) (for områder, der falder ind under traktatens artikel 87, stk. 3, litra a), er bonussen på 10 %).

(81) Hvad angår udgifterne til F&U, viser statistikkerne tydeligt, at Spanien halter bagefter i forhold til gennemsnittet i EU. Kommissionen gør imidlertid opmærksom på, at dette ikke i sig selv er et tilstrækkeligt argument til at berettige til individuel støtte, men derimod et argument for at anvende en mere horisontal strategi til fremme af F&U-aktiviteterne ([17]).

(82) Kommissionen gør for det andet opmærksom på, at F&U-projektet gennemføres i områder, der modtager regionalstøtte. Kommissionen påpeger også, at den ved ikke at have inddraget den regionale støttepræmie i F&U&I-rammebestemmelserne har medvirket til at sikre bedre fordeling af statsstøtte til de projekter, som bidrager til økonomisk effektivitet. Kommissionen har anerkendt, at statsstøtte kan bidrage til at nå ligestillingsmål, f.eks. med hensyn til regional udvikling, eller til at nå effektivitetsmål, dvs. ved at afhjælpe markedsmangler ([18]). Kommissionen har derfor foretaget en kohærent revision af de forskellige regler for statsstøtte og tilpasset betingelserne for overensstemmelse med målet for de foranstaltninger, der er vedtaget af medlemsstaterne ([19]).

([15]) Punkt 54a) i Rådets dokument 15931/05 om de finansielle overslag for 2007-2013.

([16]) Jf. Kommissionens beslutning i sag N 626/06 om det spanske regionalstøttekort, der blev vedtaget den 20.12.2006.

([17]) Kommissionen godkendte i 2007 og 2008 forskellige ordninger til støtte for F&U-aktiviteter, som var anmeldt af de spanske myndigheder.

([18]) Jf. f.eks. »Handlingsplan på statsstøtteområdet — Mindre og bedre målrettet statsstøtte: en reformplan 2005-2009« (KOM(2005) 107 endelig) vedtaget af Kommissionen den 7.6.2005.

([19]) Kommissionens nyligt vedtagne forordning (EF) nr. 800/2008 af 6.8.2008 om visse former for støttes forenelighed med fællesmarkedet i henhold til traktatens artikel 87 og 88 (generel gruppefritagelsesforordning, offentliggjort i EUT L 214 af 9.8.2008, s. 3) omhandler derfor ingen regional bonus.

(83) Kommissionen gør for det tredje opmærksom på det argument, som Spanien har gjort gældende, med hensyn til behovet for at etablere den nødvendige infrastruktur inden for forskning, teknologi og uddannelse. I det foreliggende tilfælde har de spanske myndigheder imidlertid ikke godtgjort, at den støtte, der er ydet til en bestemt virksomhed, ITP, er nødvendig for at udvikle vidensinfrastrukturen. Kommissionen bemærker desuden, at den foranstaltning, der er ved at blive evalueret, er en individuel støtte til en enkelt støttemodtager. Dens indvirkning på den tidligere nævnte infrastruktur kan kun være meget indirekte.

(84) Kommissionen bemærker endelig, at støtten har til formål at bidrage til udvikling af et netværk af underleverandører. Selv om disse mål uden tvivl kunne være relevante med hensyn til regional udvikling, er det i et bredere europæisk perspektiv ikke sikkert, at det vil øge infrastrukturerne, eller at der vil opstå et netværk af underleverandører omkring hver stor virksomhed, navnlig ikke i en integreret sektor som luftfartsindustrien. I en sektor, som er så avanceret og teknologisk specialiseret, og hvor programmerne samler mange partnere fra hele Europa og hele verden, er det — selv om det ikke er indlysende at se fordelene ved at skabe et netværk af underleverandører i områder, der modtager regional støtte — også klart, at behovet for at importere op til [> 50] % af materialerne fra udlandet er udtryk for en stor afhængighed af de internationale partnere, og at dette udgør en risikofaktor.

(85) Kommissionen vurderer derfor, at den særlige situation i det støttede område, hvor projektet gennemføres, er præget af et svagt øget markedssvigt, navnlig hvad angår adgangen til teknologisk avancerede underleverandører, der som partnere kunne være med til at dele risici.

7.3. **Konklusion angående markedssvigt**

(86) Kommissionen kan på grundlag af de ovenstående argumenter konkludere, at der foreligger markedssvigt i den foreliggende sag, som evalueres.

8. **TILSKYNDELSESVIRKNING**

(87) Under hensyn til de oplysninger, som forelå i undersøgelsesfasen, udtrykte Kommissionen i sin beslutning om at indlede proceduren tvivl med hensyn til støttens tilskyndelsesvirkning.

8.1. **Støttens nødvendighed**

(88) Kommissionen bør i henhold til kapitel 6 i F&U&I-rammebestemmelserne for det første kontrollere, om støttemodtageren indgav støtteansøgningen inden F&U-projektet blev iværksat.

(89) Som det også er nævnt i betragtning 31 ff., har de spanske myndigheder oplyst, at ITP ansøgte om støtten, inden projektet gik i gang, hvorfor ansøgningen er i overensstemmelse med kapitel 6, stk. 2, i F&U&I-rammebestemmelserne.

(90) Som nævnt tidligere, nærede Kommissionen tvivl angående beslutningstagningen og den sene anmeldelse. Det kan på baggrund af de oplysninger, som Spanien har fremlagt, konkluderes, at den anmeldte foranstaltning vedrører én enkelt støtte, der blev ydet i to trancher. Der skal derfor foretages en evaluering af tilskyndelsesvirkningen for hele støttens vedkommende.

(91) Hvad angår beslutningstagningsprocessen, vil Kommissionen gerne understrege, at de særlige betingelser i det foreliggende tilfælde (kompetenceændring, totrinsstrategi og overgang til nye statsstøtteregler) gør, at der er tale om en usædvanlig evaluering.

(92) Kommissionen påpeger for det første, at den generelt vil sætte spørgsmålstegn ved tilskyndelsesvirkningen for en foranstaltning, når der træffes flere støttebeslutninger om et enkelt projekt. Den vil også sætte spørgsmålstegn ved tilskyndelsesvirkningen, når den formelle beslutning om at yde støtten vedtages af medlemsstaten på et tidspunkt, hvor gennemførelsen af projektet er temmelig langt fremme. I forbindelse med F&U-aktiviteter er det afgørende, at støtten har indflydelse på virksomhedens adfærd og tilskynder til større eller hurtigere investering i et projekt. Uden en sådan virkning har støtten ikke nogen tilskyndelsesvirkning og er ikke nødvendig.

(93) For at kunne få en sådan virkning skal staten træffe beslutning om støtten, enten formelt — om end med en suspensionsklausul med henvisning til Kommissionens nødvendige godkendelse af støttens forenelighed i henhold til traktatens artikel 88, stk. 3 — eller ved en hensigtsskrivelse ([20]), som ikke giver anledning til legitime forventninger, men tilstrækkeligt tydeligt angiver medlemsstatens vilje til at yde støtte til et projekt.

(94) Kommissionen gør også opmærksom på, at en nødvendig forudsætning for foreneligheden af en støtte til et F&U-projekt er, at den anmeldes betids, jf. traktatens artikel 88, stk. 3. Hvis den ydede støtte anmeldes, når projektet, som den ydes til, er tæt ved sin afslutning, betyder det, at medlemsstaten ikke er overbevist om den støtte, den har til hensigt at yde, eller at den ikke er i stand til at yde garantier for denne. Hvis virksomheden, stillet over for denne usikkerhed, er i stand til at udvikle projektet og endog afslutte det, er det sandsynligt, at støtten ikke er afgørende nødvendig for virksomheden.

([20]) Jf. også betragtning 31.

8.2. **Grundlæggende indikatorer**

(95) Når der er tale om individuel støtte, skal Kommissionen i henhold til kapitel 6 i F&U&I-rammebestemmelserne evaluere en række kriterier, som angiver støttens tilskyndelsesvirkning og vedrører forøgelsen af projektets omfang, rækkevidde eller gennemførelseshastighed eller vedrører stigningen i støttemodtagerens samlede F&U-omkostninger.

(96) De spanske myndigheder har i deres bemærkninger fremlagt en række faktiske oplysninger for at godtgøre, at de ovenfor nævnte grundlæggende kriterier er opfyldt.

(97) For det første skulle støtten ifølge de spanske myndigheder have været nødvendig for at ITP kunne foretage en investering svarende til 12 % af projektomkostningerne, hvilket udgjorde en forøgelse af omfang og rækkevidde. Uden støtten ville ITP ikke have kunnet foretage en så stor investering ([21]).

(98) De spanske myndigheder mener for det andet, at støtten skulle have fremskyndet projektet. Spanien gør gældende, at udviklingen af Trent 1000 kræver meget mindre tid end andre tidligere motorer.

(99) Spanien gør for det tredje opmærksom på, at ITP's gennemsnitlige F&U-personaleudgifter (24 %) ligger over gennemsnittet i sektoren (19 %). ITP har desuden i de senere år investeret meget i F&U, eftersom forholdet mellem F&U og omsætningen var på 16 % i 2005, 26 % i 2006 og 22 % i 2007. Spanien sammenligner disse tal med det europæiske gennemsnit for sektoren på 11 % i 2005 og 2006. De spanske myndigheder oplyser, at uden støtten til Trent 1000 ville tallene for F&U/omsætning være faldet til […] % og […] % i henholdsvis 2006 og 2007.

(100) ITP har fremlagt detaljerede oplysninger om sit personale. Virksomheden oplyser, at den uden støtten ikke ville have kunnet gennemføre projektet og ville have haft svært ved at genansætte de […] fuldtidsbeskæftigede, som havde deltaget i projektet. ITP oplyser, at en meget lille del af dem på ny ville kunne indplaceres i forsknings- og teknologistillinger, men at den ville have svært ved at holde på de øvrige forskere. Ifølge ITP viser det forhold, at man opretholdt de høje F&U-omkostninger, at støtten har haft tilskyndelsesvirkning.

([21]) Dette argument behandles mere indgående i det følgende afsnit (jf. følgende afsnit i beslutningen, betragtning 104 ff.).

(101) Ifølge Kommissionen afhænger evalueringen af disse indikatorer af, hvordan situationen ville have været uden støtten. Hvis støtten reelt har gjort det muligt for ITP at iværksætte et mere ambitiøst projekt, har den haft tilskyndelsesvirkning i forhold til projektets rækkevidde og omfang.

(102) Kommissionen gør dog opmærksom på, at tallene vedrørende F&U-udgifterne ikke er entydige. Det er korrekt, at ITP har høje F&U-udgifter i forhold til sine konkurrenter i sektoren, men det skyldes muligvis primært manglende indtægter fra tidligere programmer som tidligere beskrevet ([22]) snarere end en stor grad af F&U. Kommissionen godtager desuden ikke, at et konstant niveau for udgifter til F&U og personale er udtryk for, at støtten har haft en tilskyndelsesvirkning. Under normale omstændigheder får man tværtimod det indtryk, at hvis støtten hverken har indvirkning på F&U-omkostningerne eller F&U-personaleomkostningerne, betyder det, at støtten snarere udgør støtte til et projekt, der erstatter andre allerede afsluttede projekter, end støtte til nye initiativer fra støttemodtagerens side.

(103) Ved evaluering af individuel støtte skal Kommissionen under alle omstændigheder foretage en detaljeret evaluering af de oplysninger, medlemsstaten og støttemodtageren fremlægger, og af de tidligere nævnte grundlæggende indikatorer.

8.3. **Alternative løsninger**

(104) Kommissionen har ved sin detaljerede evaluering af tilskyndelsesvirkningen taget udgangspunkt i punkt 7.3.3 i F&U&I-rammebestemmelserne.

(105) ITP har fremlagt den samme redegørelse, som den fremlagde for sin bestyrelse, da den træf beslutning om at investere i projektet. Der gøres heri opmærksom på, at virksomheden havde overvejet flere alternativer inden den forhandlede med RR med strategier for hvert alternativ, med eller uden støtte:

— […] % af motoren (hele lavtrykturbinen)

— […] % (lavtrykturbine ekskl. ledeskovle)

— […] % (lavtrykturbine ekskl. ledeskovle og pakninger)

— […] % (halelejehus og disk); i dette tilfælde ville ITP blot have været underleverandør.

([22]) Trent 500 og Trent 900, omhandlet i henholdsvis sag C 38/01 og sag N 165/03.

(106) Det skal erindres, at projektet er det endelige resultat af forhandlinger mellem ITP og RR. Det er meget svært at forestille sig, hvad resultatet af disse forhandlinger ville have været uden støtte.

(107) ITP havde således forskellige muligheder, og der var ikke tale om kontrafaktiske projekter, da de også afhang af den anden part i forhandlingerne. De argumenter, RR har gjort gældende, giver desuden det indtryk, at denne virksomhed ikke var interesseret i en lille deltagelse fra ITP's side (omkring […] %), fordi det ville have tvunget RR til at tage flere risici, til selv at gennemføre nogle aktiviteter eller til at finde andre partnere.

(108) Selv om ITP's bestyrelse blev forelagt de finansielle projektberegninger med og uden støtte, forekommer det desuden, at der blev taget hensyn til støttens tilgængelighed i ITP's beslutning om at gennemføre projektet ([23]).

(109) De analyser, ITP har foretaget af de forskellige alternative deltagelser, efterlader endelig det indtryk, at beslutningen navnlig blev taget på grundlag af en række kvalitative faktorer (sammenfattet i nogle SWOT-diagrammer) — snarere end på grundlag af kvantitative faktorer (f.eks. den forventede interne rente) — som også blev meddelt bestyrelsen. Det skal anføres, at den interne rente ikke er høj sammenlignet med de gennemsnitlige kapitalomkostninger på […] %. Det er muligt, at den interne rente beregnet over 25 og 50 år viser, at projektet uden støtte ikke ville være tilstrækkeligt rentabelt for virksomheden til at investere i det. Den endelige interne rente, som også med støtte er lav, bekræfter også, at ITP's egentlige mål med at acceptere at gennemføre investeringen med et forventet ringe afkast var at styrke sin markedsposition.

(110) Ifølge Kommissionen er der derfor ikke tvivl om, at tildelingen af støtte fik ITP til at investere i et større projekt med et mere ambitiøst sigte.

(111) Efter Kommissionens opfattelse er det også vanskeligt at udvikle et helt kontrafaktisk projekt, da der indledningsvis var forskellige alternativer, som man under alle omstændigheder ville have skullet forhandle efterfølgende med projektlederen, RR.

([23]) Det skal ligeledes påpeges, at der i den samme redegørelse blev henvist til de mulige vanskeligheder i forhandlingerne med Kommissionen, om end der i værste fald blot ville være tale om nogle justeringer af beløbene og betingelserne, og risikoen for et totalt forbud mod støtten blev ikke nævnt. Denne henvisning giver imidlertid ikke virksomheden nogen legitim forventning om at modtage støtten. Den afspejler blot virksomhedens erfaringer fra to tidligere tilfælde med statsstøtte.

(112) Kommissionen påpeger, at projektet er rentabelt, således som det normalt er tilfældet i forbindelse med produktionen af flymotorer, eftersom det ville være i modstrid med enhver virksomhedslogik at investere i et tabsgivende projekt. Kommissionen bemærker, at i denne type projekter er den mest relevante indikator, der anvendes af virksomheden, når den træffer beslutning om at investere, den interne rente, som støtten har en positiv indvirkning på, da den tillader virksomheden at overskride de gennemsnitlige kapitalomkostninger for sektoren.

(113) Kommissionen bekræfter, at ligesom det er tilfældet i forbindelse med andre flymotorprojekter, er den indledende investering særligt vigtig, og likviditetens udvikling over tid er karakteriseret ved en samlet negativ likviditet; i det foreliggende tilfælde over de første 19 år.

(114) Kommission har endelig evalueret omfanget af risikoen i forskningsprojektet. ITP har sammenfattet de vigtigste projektrisici:

— de tekniske risici, der er forbundet med erhvervelsen af specifikationerne til den første certificering inden for en begrænset periode, sammenlignet med tidligere programmer

— de tekniske risici, der er forbundet med en nykonstruktion i de indledende produktionsfaser

— de forretningsmæssige risici i forbindelse med prispolitikken (ligger uden for ITP's kontrol)

— risici i forbindelse med valutakurser (salgspriserne er udtrykt i dollars), og

— risici i forbindelse med produktionsomkostninger pr. enhed, som Boeing fastsatte […] % lavere end for de foregående motorer. Denne omkostning påvirkes navnlig af, om der er tale om en nykonstruktion, og råvarepriserne.

(115) ITP har foretaget skøn over udsvinget i nettonutidsværdien for projektet på grundlag af ændringer af nogle af disse parametre. Disse skøn viser, at nutidsværdien kan blive klart negativ, hvis salget ikke bliver det forventede, hvis vekselkursen er mindre gunstig, eller hvis råvarepriserne stiger.

(116) Kommissionen påpeger, at projektet indebærer betydelige risici, og at ikke alle de risici, som ITP har anført, har samme relevans, når de bliver evalueret, hvilket f.eks. gælder risikoen for kursudsving. Kommissionen bemærker endvidere, at ITP har kunnet fremlægge detaljerede beregninger over projektets finansielle aspekter, herunder vedrørende dets følsomhed over for risikofaktorer. Disse beregninger viser for det første, at projektet har en begrænset rentabilitet sammenholdt med virksomhedens gennemsnitlige kapitalomkostninger. De viser for det andet, at de tekniske og forretningsmæssige risici er betydelige, navnlig sammenholdt med investeringens omfang og den forventede likviditet.

(117) Kommissionen kan på grundlag af disse forhold godtage, at støtten har en tilskyndelsesvirkning, da den gør det muligt for ITP at deltage i et projekt af et omfang, som ikke ville være muligt uden støtten.

9. **PROPORTIONALITET**

(118) For at vurdere foranstaltningens proportionalitet skal Kommissionen for det første evaluere de støtteberettigede omkostninger og navnlig om den tvivl, der var givet udtryk for i forbindelse med beslutningen om at indlede proceduren, var fjernet. Kommissionen skal efterfølgende undersøge støtteinstrumentet og også i dette tilfælde vurdere, om den tvivl, der er rejst, er fjernet. Kommissionen skal for det tredje undersøge, om bonusserne for regional ulempe og samarbejde finder anvendelse på projektet. Kommissionen skal endelig definere støtteintensiteten og kontrollere, om den opfylder de betingelser, der er fastsat i F&U&I-rammebestemmelserne.

9.1. **Støtteberettigede omkostninger**

(119) Kommissionen udtrykte i sin beslutning om at indlede proceduren tvivl på fire områder, hvad angår de støtteberettigede omkostninger for det støttede projekt:

a) klassificeringen af omkostninger i forskningskategorier blev foretaget under anvendelse af en teoretisk model og afspejlede ikke støttemodtagerens reelle (eller forventede) omkostninger

b) ved klassificeringen af omkostningerne tegnede undersøgelserne forud for den eksperimentelle udvikling sig for en særligt stor andel sammenholdt med de øvrige omkostningskategorier, navnlig hvis der sammenlignes med andre motorudviklingsprojekter

c) der blev sat spørgsmålstegn ved flere forskellige specifikke aspekter: det beløb, der er afsat til teknisk forvaltning det første projektår, og omkostningerne til udstyr (navnlig hvis det pågældende udstyr udelukkende blev anvendt til projektet) og

d) medregningen af visse af ITP's omkostninger i årene 2008-2009 — efter certificeringen af motoren.

(120) Kommissionen udtrykte tvivl med hensyn til klassificeringen af aktiviteterne ud fra dels de definitioner af industriel forskning og eksperimentel udvikling, der er omhandlet i punkt 2.2, litra f) og g), i F&U&I-rammebestemmelserne, dels dens egne erfaringer med hensyn til F&U ([24]).

(121) Kommissionen udtrykte tvivl om de støtteberettigede omkostninger — navnlig med hensyn til omkostningerne til udstyr — på grundlag af punkt 5.1.4 i F&U&I-rammebestemmelserne.

(122) Som følge af beslutningen om at indlede proceduren foretog de spanske myndigheder en ny klassificering af omkostningerne for de reelt gennemførte eller planlagte aktiviteter med en klassificering efter F&U-kategorier. De nye oplysninger, som Spanien fremlagde, gjorde det muligt for Kommissionen at foretage en detaljeret analyse af hver arbejdspakke og at undersøge, om klassificeringen af F&U-aktiviteterne var korrekt.

(123) De spanske myndigheder har endvidere accepteret, at fristen for at tage hensyn til støtteberettigede omkostninger kun løber frem til certificeringen af flyet. I betragtning af, at de afholdte omkostninger efter certificeringen var meget begrænsede, har dette ingen signifikant indvirkning på fordelingen af de samlede omkostninger på F&U-kategorier.

(124) Spanien har også accepteret at betragte det arbejde, der er gennemført i tidsrummet mellem certificeringen af motoren og af flyet, som eksperimentel udvikling i stedet for industriel forskning, eftersom dette arbejde gennemføres med prototyper af turbinemodulet.

(125) De spanske myndigheder har også accepteret, at alt det arbejde, der er gennemført i forbindelse med afprøvning af komponenter ([…] EUR), medregnes i kategorien eksperimentel udvikling. Dette er i overensstemmelse med både den klassificering, der anvendes for andre opgaver, og med den definition, ITP har foreslået, og ifølge hvilken afprøvning i forhold til akkumuleret driftstid (afprøvning vedrørende materialetræthed) er at betragte som eksperimentel udvikling.

([24]) Navnlig de projekter, der er finansieret under F&U-rammeprogrammet, jf. Europa-Parlamentet og Rådets afgørelse 1982/2006 af 18.12.2006 om Det Europæiske Fællesskabs syvende rammeprogram for forskning, teknologisk udvikling og demonstration (2007-2013) (EUT L 412 af 30.12.2006, s. 1) og egne erfaringer med evaluering af statsstøtte i sektoren for flymotorer.

(126) I sine bemærkninger, hvor ITP tilsluttede sig de argumenter, der var gjort gældende af de spanske myndigheder, anerkendte virksomheden også, at dens interne regnskabssystem ikke gjorde det muligt at adskille F&U-omkostningerne i de forskellige kategorier. Dette forklarede, at opdelingen i kategorier skete efter, hvad der forekom at være en teoretisk model. ITP anførte også, at virksomheden var begyndt at tilpasse sit regnskabssystem med henblik på at indføre denne inddeling i kategorier, eftersom det også kræves i henhold til de internationale regnskabsregler (International Financial Reporting Standards (IFRS)) ([25]).

(127) De spanske myndigheder indsendte en korrigeret og endelig opgørelse over de støtteberettigede omkostninger, som angives i det følgende. De samlede støtteberettigede projektomkostninger for hele perioden 2005-2008 beløber sig til 73 567 000 EUR. Heraf udgør omkostninger i forbindelse med aktiviteter, der er klassificeret som industriel forskning, 29 296 000 EUR (39,8 % af de samlede støtteberettigede omkostninger). Omkostningerne i forbindelse med eksperimentel udvikling er på 44 212 000 EUR (60,1 %). I projektet indgår der også indledende undersøgelser, som beløber sig til 59 000 EUR.

Tabel — Støtteberettigede omkostninger

(mio. EUR)

F&U-kategori	2005	2006	2007	2008	I alt
Industriel forskning	(…)	(…)	(…)	(…)	29,296
Gennemførlig hedsundersøgelser	(…)	(…)	(…)	(…)	0,059
Eksperimentel udvikling	(…)	(…)	(…)	(…)	44,212
I alt	(…)	(…)	(…)	(…)	73,567

(128) Takket være de detaljerede oplysninger, som de spanske myndigheder har fremlagt, deres accept af bemærkningerne om de specifikke aspekter vedrørende projektperioden og klassificeringen af bestemte omkostningstyper har Kommissionen et fuldstændigt overblik over de støtteberettigede omkostninger og deres fordeling på kategorier.

(129) Det konkluderes, at der under støtteberettigede omkostninger kun henregnes aktiviteter, hvortil der kan ydes støtte under punkt 5.1.4 i F&U&I-rammebestemmelserne, og som er fordelt korrekt på de forskellige kategorier af industriel forskning og eksperimentel udvikling som defineret i nævnte rammebestemmelsers punkt 2.2.

9.2. **Støtteinstrument**

(130) I den oprindelige anmeldelse havde de spanske myndigheder til hensigt at anvende et instrument, der kombinerede kendetegnene ved et tilbagebetalingspligtigt forskud — med tilbagebetaling af lånets hovedstol proportionelt i forhold til projektets succes — og et rentefrit lån til støttemodtageren. I sin beslutning om at indlede proceduren rejste Kommissionen tvivl om dette blandede instrument, som gav støttemodtageren en dobbelt fordel ved at kombinere risikodeling med sikkerhed for rentefrihed. Kombinationen af disse to fordele ville have gjort støtten for generøs for støttemodtageren.

(131) Punkt 2.2, litra h), i F&U&I-rammebestemmelserne definerer tilbagebetalingspligtigt forskud. Betingelserne for deres forenelighed fastsættes i punkt 5.1.5 i F&U&I-rammebestemmelserne.

(132) Et lån på lempelige vilkår er et lån med en lav rente (i dette tilfælde et rentefrit lån). Støtteelementet består i rentebesparelsen for støttemodtageren, der beregnes som forskellen mellem den gældende markedsrente for lånet og den reelt betalte rente. I det foreliggende tilfælde var markedsrenten referencerenten uden tilføjelse af basispoint, og der blev ikke betalt rente. I beslutningen om at indlede proceduren rejste Kommissionen også tvivl om, hvilken rentesats der skal anvendes ved beregning af støtteelementet i forbindelse med lånet. Som beskrevet i det følgende er dette aspekt ikke længere relevant.

(133) De spanske myndigheder anerkendte i deres bemærkninger for det første, at der var en sådan dobbelt fordel og accepterede at revidere støtteinstrumentet. De foreslog ligeledes at yde støtten i form af et lån på lempelige vilkår. Ifølge Spanien anvendte man et lån på lempelige vilkår ud fra den overbevisning, at det ville være nemmere at få det godkendt af Kommissionen.

(134) ITP gav udtryk for samme holdning i sine bemærkninger. Virksomheden tilføjede imidlertid også, at den kunne acceptere, at støtten bestod i et tilbagebetalingspligtigt forskud ([26]).

(135) Kommissionen nævnte i sit brev af 19. december 2007, at et tilbagebetalingspligtigt forskud sandsynligvis ville sikre en større proportionalitet i det foreliggende tilfælde.

(136) Kommissionen anførte, at hvis man, som de spanske myndigheder foreslog, i 2007 havde omdannet støtten til et rentefrit lån, ville det have givet støttemodtageren en fordel på et tidspunkt, hvor den økonomiske risiko var reduceret, da salget af motorerne var stigende.

([25]) Disse regler åbner mulighed for en ny regnskabsklassificering af omkostninger vedrørende dels industriel forskning, der opføres som udgifter, dels eksperimentel udvikling, der opføres som aktiver.

([26]) ITP oplyste i sit brev af 25.2.2008, at den havde anmodet om et lån, der skulle tilbagebetales, hvis projektet blev en succes.

(137) I det foreliggende tilfælde ville støtten kunne have fungeret som et forskud, da den ville garantere ITP at kunne råde over tilstrækkelige midler til at foretage investeringerne, mens virksomheden samtidigt ville have opnået en rentebesparelse. ITP ville ikke kun udelukkende have tilbagebetalt hovedstolen, men også være sluppet for at betale et tillægsgebyr i tilfælde af, at projektet blev en succes. Kommissionen vurderede, at der var tale om en for stor fordel for virksomheden og opfordrede de spanske myndigheder til at foreslå måder, hvorpå den kunne begrænses, enten ved at ændre instrumentet eller ved at indføre klausuler og betingelser, som sikrede overensstemmelse mellem instrumentet og risikoen.

(138) Kommissionen anførte desuden, at de tilbagebetalingspligtige forskud er et risikodelingsinstrument, som i tilfælde af projektsucces muliggør en mere end proportionel tilbagebetaling fra støttemodtagerens side. Hvis salget lever op til forventningerne, tilbagebetales støtten fuldt ud — med rente. Hvis salget ikke lever op til forventningerne, reduceres tilbagebetalingen proportionelt ([27]). Hvis salget overstiger forventningerne, tilbagebetales der et beløb, som er større end det forskud, der er modtaget.

(139) Ved evalueringen af sagen nåede Kommissionen og de spanske myndigheder frem til den konklusion, at det rette instrument til denne type støtte er et tilbagebetalingspligtigt forskud som beskrevet i det foregående.

(140) Støtteinstrumentet er baseret på det ræsonnement, de spanske myndigheder har formuleret, og ifølge hvilket de to støttebeslutninger, der er truffet i det foreliggende tilfælde, er to trancher af samme støtte ydet på grundlag af én ansøgning om støtte.

(141) Den ændrede tidsplan for støtten er baseret på de nedenstående oplysninger.

(142) Udbetalingen af støtten sker efter den tidsplan, der er fastlagt for de to trancher.

(143) Tilbagebetalingen beregnes ud fra den samlede støtte, som ITP har modtaget, justeret i forhold til referencesatsen for 2005 (4,08 %).

(144) På grundlag af de tidligere skøn forventes det, at tilbagebetalingen af det samlede justerede beløb vil være gennemført i året […].

([27]) Og konkurrenceforvridningen er mindre, eftersom produktet ikke har været en succes.

(145) En forsigtigt skøn over salget ligger på […] motorer (til […] fly), og det indeholder ikke erstatninger. Dette tal er angivet i ITP's interne forretningsplan, der blev fremlagt for bestyrelsen med henblik på, at den skulle træffe beslutning om at investere i projektet.

(146) Tilbagebetalingerne er angivet i euro for hver solgt motor; beløbet pr. motor varierer som angivet: op til […] solgte motorer (40 % af det seneste skøn) betaler ITP […] EUR for hver enkelt motor; fra […] til […] motorer (op til 85 % af det seneste skøn) betaler ITP […] EUR for hver enkelt motor; fra […] til […] motorer (det seneste skøn) betaler ITP […] EUR.

(147) De spanske myndigheder har ved fastsættelsen af disse beløb taget hensyn til det forhold, at de første motorer sælges med en højere rabat. De har ligeledes taget hensyn til projektlikviditeten, som er negativ de første år, eftersom den indledende investering er meget stor, og salget strækker sig over mindst 20 år.

(148) Når målet på […] motorer er nået, betaler ITP et tillæg for virkeliggørelse af målene på 1 % af omsætningen ved salget af hver motor frem til år 2043 ([28]).

9.3. **Regional bonus**

(149) De spanske myndigheder anerkender, at der i henhold til F&U&I-rammebestemmelserne, som har været gældende siden 1. januar 2007, ikke kan ydes regional bonus til projekter, der gennemføres i områder, der modtager regional støtte. De oplyste imidlertid, at de ønskede at yde en sådan bonus som minimum for de omkostninger, der var støtteberettigede for 2006.

(150) Kommissionen kan i sin evaluering kun basere sig på de bestemmelser, den har fastsat, og som findes i F&U&I-rammebestemmelserne. I henhold til disse skal der redegøres for overvejelserne omkring de mulige ulemper ved projektet som følge af, at det gennemføres i et område, der modtager regional støtte, og tages hensyn til disse ved evaluering af markedssvigt og tilskyndelsesvirkning.

(151) Som tidligere nævnt skal støtten vurderes under ét i henhold til de gældende normer, dvs. F&U&I-rammebestemmelserne. Disse bestemmelser gør det ikke længere muligt at tilføje en bonus for at øge støtteintensiteten for projekter, der gennemføres i støttede områder. Kommissionen kan derfor ikke godkende, at støtteintensiteten omfatter denne bonus.

([28]) F&U&I-rammebestemmelserne fastsætter udtrykkeligt, at hvis projektets resultater overgår definitionen på et vellykket resultat, bør den pågældende medlemsstat have ret til at kræve betalinger ud over tilbagebetalingen af forskudsbeløbet (jf. stk. 6 i punkt 5.1.5).

9.4. **Bonus for samarbejde**

(152) Ifølge de spanske myndigheder burde det anmeldte projekt være berettiget til en bonus for internationalt samarbejde. De gør gældende, at ITP deltager i et internationalt projekt vedrørende udvikling af Trent 1000-motoren ([29]).

(153) Punkt 5.1.3, litra b), i F&U&I-rammebestemmelserne fastsætter meget præcise betingelser for, hvornår der til et projekt kan ydes bonus for internationalt samarbejde: »projektet vedrører et reelt samarbejde mellem mindst to af hinanden uafhængige virksomheder, og følgende betingelser er opfyldt: […] projektet […] skal være grænseoverskridende, dvs. forsknings- og udviklingsaktiviteterne gennemføres i mindst to forskellige medlemsstater.«.

(154) I beslutningen om at indlede proceduren rejste Kommissionen tvivl om to forhold: a) Kommissionen nærede tvivl om, hvorvidt ITP og RR kunne betragtes som uafhængige virksomheder, eftersom RR ejer næsten 47 % af aktierne i ITP, og b) F&U-aktiviteterne under det anmeldte projekt ikke fuldt ud kunne gennemføres uden for Spanien.

9.4.1. *ITP og RR er ikke uafhængige virksomheder*

(155) De spanske myndigheder fremførte forskellige argumenter til støtte for, at virksomhederne skulle være uafhængige.

(156) Ifølge Spanien deltager ITP i projektet som en partner, der deler risici på lige fod med andre partnere: det forhold, at kontraktbetingelserne er de samme som for de øvrige RRSP-partnere, ville sige, at ITP befinder sig på samme niveau som de øvrige RRSP-partner, som RR ikke ejer aktier i.

(157) De spanske myndigheder vurderer for det andet, at hvis ITP ikke var uafhængig, kunne virksomheden ikke arbejde for konkurrenter til RR som General Electric og Honeywell.

(158) For det tredje ejer RR kun 47 % af aktierne, hvilket ikke giver nogen kontrolmulighed, mens dens anden aktionær, Sener Aeronáutica, ejer 53 % af aktierne. De fire bestyrelsesmedlemmer, der er udpeget af RR, udgør et mindretal i bestyrelsen (fire ud af i alt ni), og de resterende fem er udpeget af hovedaktionæren.

(159) Endelig mener de spanske myndigheder, at uafhængigheden godtgøres ved varigheden af forhandlingerne mellem ITP og RR om projektet, som strakte sig over to år, inden der blev indgået en aftale.

(160) Disse argumenter gjorde ITP også gældende i sine bemærkninger. Ifølge ITP fremgår virksomhedens uafhængighed af RR tydeligt af, at ITP's salg til RR kun udgjorde 25 % af dens omsætning i 2008 med, og tendensen var nedadgående.

(161) I sit brev af 19. december 2007 udbad Kommissionen sig også RR's vurdering af, hvorvidt ITP og RR kunne anses for at være uafhængige. Ifølge RR er »ITP en uafhængig virksomhed set fra et juridisk og finansielt synspunkt og […] kontrolleres ikke af RR. […] ITP er imidlertid en vigtig samarbejdspartner for RR i visse civile programmer, navnlig i forbindelse med Trent 500- og 900-motorerne, og RR opretholder dels sin andel i ITP for at beskytte sine interesser i disse samarbejdsprogrammer dels for at bistå ITP med at blive en uafhængig operatør (og partner) i luftfartssektoren.«.

(162) RR fremhæver også, at »etablering af langsigtede forbindelser med uafhængige strategiske partnere, som kan dele risici, tilbyde konstruktionskapacitet og tilvejebringe finansielle midler er en logisk og ikke usædvanlig fremgangsmåde mellem producenter af originalt udstyr, der deltager i konstruktion og fremstilling af gasturbiner.«.

(163) Kommissionen har foretaget en detaljeret evaluering af forholdet mellem ITP og RR. RR er en vigtig aktionær (47 %) med flere bestyrelsesmedlemmer. De bestyrelsesmedlemmer, som er udnævnt af RR, deltager ikke i møderne, når der drøftes projekter vedrørende denne virksomhed, men er til stede, når strategierne fastlægges.

(164) Kommissionen gør for det andet opmærksom på, at ITP har deltaget i andre RR-projekter (Trent 1000 er det tredje omfattende motorprojekt, som ITP deltager i).

(165) Bestemmelsen i F&U&I-rammebestemmelserne vedrørende »uafhængighed« skal fortolkes på en anden måde end »ikke kontrolleret«. Sagt anderledes er det ikke nok ikke at være kontrolleret af en anden virksomhed for at kunne betragtes som uafhængig af denne.

([29]) De spanske myndigheder gør også gældende, at denne type forhøjelser har været godkendt i tidligere tilfælde vedrørende ITP.

(166) Analogt med definitionen af små og mellemstore virksomheder (SMV) ([30]) bør virksomheder, der har indbyrdes kapitalforbindelser, betragtes som forbundne virksomheder (i det foreliggende tilfælde en deltagelse på 47 %). De kan betragtes som uafhængige, hvad angår kontrol med fusioner ([31]) eller ud fra regnskabsmæssige normer, eftersom ITP ikke indgår i RR's regnskaber.

(167) Det, der er relevant i dette tilfælde er, at to forbundne virksomheder i samme sektor ikke har problemer med at samarbejde. Det bekræftes, hvis der foretages en grundlæggende vurdering af spørgsmålet, dvs. af, om ITP og RR har problemer med at samarbejde i F&U-projekter.

(168) RR har netop investeret i ITP for at udvikle et stabilt forhold på lang sigt ([32]), hvilket er et fælles træk i sektoren for producenter af originalt udstyr og deres vigtigste partnere. RR nævner som eksempel Snecma og MTU, som er langsigtede partnere for henholdsvis General Electric og Pratt&Whitney.

(169) I det foreliggende tilfælde har ITP og RR et veletableret samarbejde om flymotorer. Det projekt, der evalueres, vedrører den tredje store motor, som RR har udviklet, og i forbindelse med hvilken ITP spiller en vigtig rolle (hele tiden vedrørende den samme komponent, lavtrykksturbinen). RR erkender selv, at det tidligere samarbejde letter og forenkler kommende samarbejde.

(170) I sin evaluering af støtten til ITP i forbindelse med virksomhedens deltagelse i Trent 500-projektet ([33]) påpegede Kommissionen, at ITP's første betydelige deltagelse i fremstillingen af en RR-motor fandt sted inden for rammerne af internationalt samarbejde, men der var ikke tale om nogen specifik bonus. RR erkender imidlertid, at deltagelsen i flere på hinanden følgende projekter sikrer et større gensidigt kendskab, som gradvist begrænser de vanskeligheder, som kan opstå under samarbejdet.

(171) To forbundne virksomheder med et stabilt langsigtet forhold støder ikke på samarbejdsproblemer. Kommissionen er derfor nået frem til den konklusion, at ITP og RR ikke kan betragtes som indbyrdes uafhængige i den forstand som det kræves i forbindelse med betaling af bonus for samarbejde om F&U-projekter.

9.4.2. *F&U-aktiviteterne under det anmeldte projekt gennemføres udelukkende i Spanien*

(172) Hvorom alting er, opfylder projektet heller ikke den anden betingelse med hensyn til projektets grænseoverskridende karakter.

(173) De spanske myndigheder gør gældende, at Kommissionen burde evaluere motorprojektet i sin helhed og ikke kun den del, som ITP skal stå for.

(174) I henhold til andet led i punkt 5.1.3, litra b), i F&U&I-rammebestemmelserne skal F&U-aktiviteterne gennemføres i mindst to forskellige medlemsstater. I det foreliggende tilfælde evalueres lavtryksturbineprojektet, der gennemføres af ITP. Projektets F&U-aktiviteter gennemføres for størstedelens vedkommende i Spanien, og ITP afholder støtteberettigede omkostninger i sine produktionsanlæg.

(175) Kommissionen konkluderer, at det ikke er muligt at anvende samarbejdsbonussen på den foreliggende støtte, eftersom ITP og RR ikke kan anses for at være uafhængige, og F&U-aktiviteterne hovedsageligt gennemføres i Spanien.

(176) Som den tidligere har gjort i forbindelse med den regionale bonus ([34]), understreger Kommissionen imidlertid, at den manglende anvendelse af samarbejdsbonussen ikke har praktiske konsekvenser, eftersom støtteintensiteten fortsat ligger under det niveau, der er fastlagt i F&U&I-rammebestemmelserne

9.5. **Støtteintensitet**

(177) I henhold til punkt 5.1.5 i F&U&I-rammebestemmelserne er støtteintensiteten for F&U-projekter, der finansieres med tilbagebetalingspligtige forskud, 60 % for industriel forskning og 40 % for eksperimentel udvikling. Som anført tidligere kan der ikke anvendes bonusser i forbindelse med det projekt, der evalueres.

(178) Som nævnt tidligere omfatter projektet 39,82 % industriel forskning og omkring 60,18 % eksperimentel udvikling. Den maksimale støtteintensitet er derfor 47,93 % ([35]).

(179) I betragtning af, at de støtteberettigede omkostninger beløber sig til 73 567 000 EUR, og at det støttebeløb, som de spanske myndigheder oprindeligt havde til hensigt at yde, var på 36 850 000 EUR (summen af beløbene i de to beslutninger), ville støtten have været 50 % højere end det tilladte maksimum.

([30]) Kommissionens henstilling 2003/361/EF EUT L 124 af 20.5.2003, s. 36.
([31]) Rådets forordning (EF) nr. 139/2004 af 20.1.2004 om kontrol med fusioner og virksomhedsovertagelser (fusionsforordningen) (EUT L 24 af 29.1.2004, s. 1).
([32]) RR formulerer det således: »RR har udviklet et produktivt arbejdsforhold med ITP, som til gengæld har opnået et indgående kendskab til RR's praksis, fremgangsmåder, værktøjer og metoder«.
([33]) Sag C 38/01 (EUT L 61 af 27.2.2004, s. 87).
([34]) Jf. betragtning 149, 150 og 151.
([35]) 60,1 × 40 % + 39,82 × 60 % = 47,93 %

(180) De spanske myndigheder anerkendte derfor, at de som følge af omklassificeringen af de støtteberettigede omkostninger, som er omhandlet i betragtning (119)-(129), var nødt til at reducere støttebeløbet for at tilpasse sig den maksimale støtteintensitet. De spanske myndigheder meddelte ved brev af 18. september 2008, at det endelige støttebeløb ville være på 35 262 000 EUR. Spanien fremlagde også en revideret tidsplan for udbetaling og tilbagebetaling i overensstemmelse med de retningslinjer, der er omhandlet i betragtning 141-148.

(181) Støtten ligger således fortsat under den maksimale støtteintensitet, der er fastsat i F&U&I-rammebestemmelserne.

9.6. **Konklusion vedrørende proportionalitet**

(182) Kommissionen kan konkludere, at klassificeringen af støtteberettigede omkostninger, det ændrede støtteinstrument og tilpasningen af støttebeløbet garanterer, at støtten fortsat er proportionel og ikke overstiger det nødvendige minimum. Disse betingelser, som svarer til dem, der er anvendt i sammenlignelige situationer ([36]), garanterer desuden også, at støtten tilbagebetales fuldt ud på normale markedsvilkår, med rente, hvis salget overstiger forventningerne.

10. **INDVIRKNING PÅ KONKURRENCEN**

(183) I beslutningen om at indlede proceduren foreslog Kommissionen, at referencemarkedet for denne sag skulle være markedet for flymotorer, et globalt marked, og efterlyste interesserede parters holdning hertil.

(184) Kommissionen erindrer om, at der i sektoren for flymotorer er tre store producenter af originalt udstyr (OEM) — RR, General Electric (GE) og Pratt&Whitney (PW), som står i spidsen for motorprogrammer. I anden række findes der flere vigtige partnere (Snecma, MTU og Avio i Europa og MHI, IHI og KHI i Japan etc.), som i mange tilfælde har langvarige forbindelser med kun én OEM (som f.eks. Snecma med GE), eller de samarbejder i forbindelse med hvert projekt med flere forskellige OEM'er (som f.eks. Volvo). ITP er den mindste af de vigtige partnere.

(185) De spanske myndigheder oplyste, at ITP på verdensmarkedet for komponenter til flymotorer er en lille virksomhed i sammenligning med sine konkurrenter (i Europa: Rolls Royce, Snecma, Avio, Volvo, MTU m.fl.). Støtten ville have begrænset betydning på grund af størrelsen af ITP, som kun tegner sig for [5-10] % af det mere begrænsede marked for gasturbiner, der udgør et lille segment af motormarkedet. Som det blev nævnt i beslutningen om at indlede proceduren, er lavtrykstrubinerne en vigtig del af motoren, men det kan ikke siges, at de udgør et særskilt delmarked, bl.a. fordi de både kan fremstilles af OEM'erne og af de vigtige partnere.

(186) Bortset fra RR var der ingen andre interesserede parter, der intervenerede i proceduren. I betragtning af offentliggørelsen af beslutningen om at indlede proceduren og det begrænsede antal aktører i sektoren og deres størrelse (alle store virksomheder) og af, at der ikke er indsendt bemærkninger, konkluderer Kommissionen, at ingen konkurrent var bekymret for, at støtten kunne fordreje den dynamiske tilskyndelse, styrke markedsstillingen eller opretholde ineffektive markedsstrukturer.

(187) Da der ikke er konkurrenter eller andre interesserede parter, som har interveneret, og i betragtning af ITP's meget lille markedsandel, kan Kommissionen derfor konkludere, at indvirkningen på konkurrencen er meget begrænset.

11. **INDIREKTE STØTTE TIL RR**

(188) I sin beslutning om at indlede proceduren rejste Kommissionen tvivl om mulig indirekte støtte, som kunne være resultatet af den anmeldte foranstaltning for motorfabrikanten RR. Kommissionen påpegede, at RR muligvis har nydt godt af støtten, eftersom virksomheden står i spidsen for Trent 1000-projektet og er hovedaktionær i ITP. Kommissionen bemærkede også, at denne evaluering kan påvirkes af de specifikke samarbejdsbetingelser, som støtten kan have haft indflydelse på.

(189) Allerede i anmeldelsesfasen havde de spanske myndigheder oplyst, at der efter deres mening ikke var tale om indirekte støtte, eftersom det beløb, som ITP havde betalt til RR for deltagelse ([37]), hidrørte fra egne midler og ikke var knyttet til projektets støtteberettigede omkostninger.

(190) Som efterlyst af Kommissionen i beslutningen om at indlede proceduren, indsendte de spanske myndigheder ligeledes alle relevante dokumenter vedrørende samarbejdet mellem ITP og RR, navnlig aftalememorandummet af 2003 og den endelige aftale om risiko- og indtægtsdeling (RRSA — Risk and Revenue Sharing Agreement).

(191) Spanien og ITP har oplyst, at det i kontrakten mellem CDTI og ITP tydeligt er anført, at kun udgifter, der er afholdt under gennemførelsen af projektet, er støtteberettigede, hvilket også udelukker ITP's betaling af gebyrer til RR.

([36]) Sagerne Eurocopter N 186/06, Turbomeca N 447/07 og Rolls-Royce Deutschland N 195/07.

([37]) Det er normal praksis i sektoren, at RRSP'erne betaler OEM'erne et deltagelsesgebyr.

(192) De spanske myndigheder oplyste for det andet, at CDTI nøje overvåger gennemførelsen af kontrakten og ikke betaler støtten til ITP, før omkostningerne er dokumenteret.

(193) De spanske myndigheder gjorde slutteligt gældende, at de priser, der er opgivet på det forretningsmæssige plan mellem RR og ITP, er identiske med dem, der er opgivet i RRSP-aftalerne.

(194) RR beskrev i sine bemærkninger for det første forhandlingsprocesserne mellem de mulige OEM'er og RRSP'er, som indebærer gennemførelse af parallelle forhandlinger med flere partnere, både i og uden for Europa. Disse forhandlinger gennemføres ikke komponent for komponent, selv om der er visse teknologiske områder, hvor OEM'erne ikke søger partnere, men omfatter forskellige niveauer for drøftelser og mulig deltagelse af partnere. RR oplyste også, at partnernes bidrag til programmerne, som kan omfatte økonomiske midler, ingeniørarbejde og udviklingsarbejde fra RRSP'ens side, forhandles og fastlægges ved programmets start.

(195) RR hævdede, at forhandlingerne blev gennemført uden fortrinsbehandling, på rent forretningsmæssigt plan, således som det ville være sket med andre RRSP'er. Virksomheden beskrev ITP-aftalen, som er i overensstemmelse med de aftaler, der er indgået med andre RRSP'er om Trent 1000-motoren ([38]). RR godtgjorde, at ITP's samlede bidrag ikke giver virksomheden nogen finansiel fordel.

(196) RR erklærede endelig, at virksomheden ikke vil nyde godt af den støtte, de spanske myndigheder har ydet til ITP, da den kun ydes i Spanien og til ITP's aktiviteter i tilknytning til lavtryksturbinen. Den eneste fordel for RR er, er at den på grund af sine ITP-aktier har adgang til dividender.

(197) Kommissionen bemærker i den forbindelse, at disse argumenter også bekræfter, at der ikke kan anvendes en samarbejdsbonus (se også betragtning (172)-(176). ITP er den eneste støttemodtager og afholder derfor også alle støtteberettigede omkostninger. Punkt 5.1.3, nr. i), litra b), første led, i F&U&I-rammebestemmelserne fastsætter, at ingen virksomhed må afholde mere end 70 % af de støtteberettigede omkostninger, hvilket helt klart ikke overholdes i den foreliggende sag.

(198) I sin evaluering af disse argumenter påpeger Kommissionen for det første, at de dokumenter, der blev indsendt af de spanske myndigheder, og de oplysninger, der blev lagt frem af parterne, indikerede, at RRSP-aftalen mellem ITP og RR uden tvivl var blevet forhandlet på forretningsmæssige vilkår.

(199) Kommissionen understreger for det andet, at de støtteberettigede omkostninger kun er afholdt i Spanien, og at det projekt, der kan støttes, ikke omfatter omkostninger i tilknytning til RR's aktiviteter eller aktiviteter, der er gennemført i denne virksomheds anlæg.

(200) Kommissionen anerkender for det tredje, at RR's aktionærstilling ikke giver virksomheden fordel af den støtte, der er ydet ITP, bortset fra fordelen ved et langsigtet samarbejde.

(201) Kommissionen bemærker også, at man kan sige, at OEM'erne har en fordel, hvis deres RRSP'er nyder godt af støtten, fordi de herved kan foretage betydelige investeringer i store motorkonstruktionsprogrammer og får mulighed for at dele de risici, der er forbundet med sådanne programmer.

(202) Kommissionen fastslår imidlertid også, at en sådan fordel nødvendigvis er begrænset, hvis man sammenligner den med OEM'ernes samlede investeringer i disse programmer. Fordelen ville være endnu mere begrænset, hvis man sammenligner den med motormarkedets samlede størrelse og med OEM'ernes samlede omsætning.

(203) Det forekommer under alle omstændigheder ikke muligt at kvantificere denne fordel, fordi det på grund af kompleksiteten af RRSP-forhandlingerne ville være nødvendigt at sammenligne den med eventuelle alternative programscenarier.

(204) Kommissionen gør under alle omstændigheder opmærksom på, at denne fordel ikke indebærer overførsel af offentlige midler til OEM'en, navnlig ikke i dette tilfælde, hvor alle støtteberettigede omkostninger er afholdt i Spanien.

(205) Da der ikke er tale om overførsel af offentlige midler, og eftersom fordelen er begrænset og ikke kvantificerbar, kan Kommissionen derfor konkludere, at der ikke er tale om nogen indirekte støtte til RR i den støtte, de spanske myndigheder har ydet til ITP.

12. **AFVEJNING**

(206) I henhold til punkt 7.5 i F&U&I-rammebestemmelserne og i lyset af alle disse aspekter — både positive og negative — afvejer Kommissionen virkningerne af foranstaltningen og afgør, om de heraf følgende fordrejninger påvirker samhandelsvilkårene negativt i et omfang, der strider mod den fælles interesse.

([38]) RR er ikke aktionær i disse virksomheder.

(207) Kommissionen konkluderer i det foreliggende tilfælde, at støtten har positive virkninger, idet den har til formål at afhjælpe et markedssvigt, har en tilskyndelsesvirkning for støttemodtageren og ydes ved hjælp af et passende instrument, der sikrer, at støtten er i overensstemmelse med proportionalitetsprincippet.

(208) Kommissionen konkluderer også, at foranstaltningen kun har begrænsede negative virkninger, eftersom støttens konkurrencefordrejende effekt er ubetydelig, da den ikke bremser konkurrenternes investeringer, ikke skaber en styrket markedsstilling og ikke understøtter en ineffektiv markedsstruktur.

(209) Ved afvejningen af disse elementer gør Kommissionen også opmærksom på, at de spanske myndigheder har indvilliget i at nedsætte de støtteberettigede omkostninger, revidere klassificeringen af dem, tilpasse støtteinstrumentet og reducere den samlede støtte.

(210) De spanske myndigheder fremlægger en årsberetning om gennemførelsen af støtteforanstaltningen, som gør det muligt for Kommissionen at overvåge den.

(211) Kommissionen kan konkludere, at afvejningen af den støtte, der er genstand for evaluering, falder positivt ud.

13. **KONKLUSION**

(212) På baggrund af ovenstående konkluderer Kommissionen, at den ikke gør indsigelse mod støtten på 35,2624 mio. EUR, som Spanien har til hensigt at yde ITP til udvikling af lavtrysturbinemotoren Trent 1000, der er udviklet af RR til Boeing 787.

(213) Kommissionen vurderer endelig, at den støtte, der er ydet af Spanien, ikke indebærer indirekte støtte til RR —

VEDTAGET FØLGENDE BESLUTNING:

Artikel 1

Den statsstøtte på 352 624 mio. EUR, som Spanien har til hensigt at yde til ITP, er forenelig med Fællesmarkedet.

Der gives hermed tilladelse til at yde denne støtte.

Artikel 2

Denne beslutning er rettet til Kongeriget Spanien.

Udfærdiget i Bruxelles, den 21. oktober 2008.

På Kommissionens vegne

Neelie KROES

Medlem af Kommissionen