II

(Nicht veröffentlichungsbedürftige Rechtsakte, die in Anwendung des EG-Vertrags/Euratom-Vertrags erlassen wurden)

ENTSCHEIDUNGEN UND BESCHLÜSSE

KOMMISSION

ENTSCHEIDUNG DER KOMMISSION

vom 21. Oktober 2008

über die staatliche Beihilfe C 9/07 (ex N 608/06) Spaniens zugunsten von Industria de Turbo Propulsores

(Bekannt gegeben unter Aktenzeichen K(2008) 6011)

(Nur der spanische Text ist verbindlich)

(Text von Bedeutung für den EWR)

(2009/179/EG)

DIE KOMMISSION DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN —

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft, insbesondere auf Artikel 88 Absatz 2 Unterabsatz 1,

gestützt auf das Abkommen über den Europäischen Wirtschaftsraum, insbesondere auf Artikel 62 Absatz 1 Buchstabe a,

nach Aufforderung der Beteiligten zur Stellungnahme gemäß den genannten Bestimmungen [1] und unter Berücksichtigung ihrer Stellungnahmen,

in Erwägung nachstehender Gründe:

1. VERFAHREN

(1) Mit Schreiben vom 11. September 2006 meldete Spanien bei der Kommission die geplante staatliche Beihilfe für Industria de Turbo Propulsores an.

(2) Mit Schreiben vom 21. März 2007 setzte die Kommission Spanien von ihrer Entscheidung in Kenntnis, wegen dieser Beihilfe das Verfahren nach Artikel 88 Absatz 2 EG-Vertrag einzuleiten.

(3) Die Entscheidung der Kommission über die Einleitung des Verfahrens wurde im *Amtsblatt der Europäischen Union* [2] veröffentlicht. Die Kommission forderte alle Beteiligten auf, in der Sache Stellung zu nehmen.

(4) Spanien übermittelte seine Stellungnahme am 4. Juni 2007.

(5) Mit Schreiben von 13. Juni 2007 übermittelte der Beihilfeempfänger Industria de Turbo Propulsores (im Folgenden „ITP“) seine Stellungnahme.

(6) Mit Schreiben vom 13. Juni 2007 übermittelte der Beteiligte Rolls-Royce (im Folgenden „RR“), der in der Entscheidung über die Einleitung des Prüfverfahrens als möglicher indirekt Begünstigter genannt wurde, seine Stellungnahme.

(7) Mit Schreiben vom 19. Juni 2007 wurden diese Stellungnahmen von der Kommission an Spanien weitergeleitet, das sich dazu am 12. Juli 2007 äußerte.

[1] ABl. C 108 vom 12.5.2007, S. 18.

[2] Siehe Fußnote 1.

(8) Mit an Spanien sowie an ITP und RR gerichteten Schreiben vom 19. Dezember 2007 verlangte die Kommission von den Beteiligten dieses Verfahrens weitere Auskünfte.

(9) ITP antwortete mit Schreiben vom 25. Februar 2008.

(10) Spanien antwortete mit Schreiben vom 29. Februar 2008.

(11) RR antwortete mit Schreiben vom 5. März 2008.

(12) Am 12. März 2008 leitete die Kommission die von ITP und RR erteilten Auskünfte an Spanien weiter. Spanien übermittelte seine Stellungnahme am 9. April 2008.

(13) Mit Schreiben vom 26. Juni 2008 verlangte die Kommission von Spanien weitere Auskünfte.

(14) Spanien antwortete mit Schreiben vom 17. Juli 2008. Danach, am 7. August 2008, übermittelte Spanien noch eine überarbeitete Fassung dieses Schreibens.

(15) Schließlich übermittelte Spanien mit Schreiben vom 18. September 2008 noch eine endgültige Berechnung des Beihilfebetrages sowie die überarbeiteten Zahlungs- und Rückzahlungspläne.

2. ZWECK DER BEIHILFE

(16) Spanien plant, ITP eine Beihilfe für die Mitwirkung des Unternehmens am Triebwerk Trent 1000, das von RR für die Boeing B787 entwickelt wird, zu gewähren. Das Vorhaben wurde 2005 in Angriff genommen und soll 2009 abgeschlossen sein.

(17) Beihilfeempfänger ist ITP, ein spanisches Unternehmen, das Flugzeugtriebwerke herstellt. Der Hauptsitz des Unternehmens befindet sich in einem Fördergebiet des Baskenlandes. Die sonstigen Standorte, die das Unternehmen in der Umgebung von Madrid hat, liegen ebenfalls in einem Fördergebiet (Artikel 87 Absatz 3 Buchstabe c EG-Vertrag).

(18) ITP ist ein Großunternehmen. Im Jahr 2006 verzeichnete es einen Gesamtumsatz von ca. 439 Mio. EUR. Bei ITP selbst und seinen Tochterunternehmen sind etwa 2 400 Personen beschäftigt. Die Aktien befinden sich im Besitz von Sener Aeronáutica (53,125 %) und Rolls-Royce (46,875 %).

(19) ITP stellt Triebwerke für die Luft- und Raumfahrt her. Die Schwerpunkte der Tätigkeit des Unternehmens liegen im Bereich Konstruktion, FuE, Herstellung, Montage und Erprobung von Flugzeugtriebwerken und Gasturbinen. Das Unternehmen, das 1991 gegründet wurde, hat an der Entwicklung anderer Triebwerke mitgewirkt, und zwar sowohl im militärischen Bereich, z. B. beim EJ200 für den Eurofighter Typhoon, als auch im zivilen, z. B. beim Trent 500 und beim Trent 900. Für die beiden letztgenannten Programme hat es Beihilfen erhalten [3].

(20) Bei der angemeldeten Maßnahme handelt es sich um eine Beihilfe für Forschung und Entwicklung (im Folgenden „FuE“) von ITP im Zusammenhang mit der Entwicklung des Triebwerks Trent 1000. Abgesehen vom Trent 1000 wird das Flugzeug B787 noch über ein weiteres Triebwerk verfügen, das sogenannte GenX, das von General Electric gemeinsam mit anderen Partnern entwickelt wird.

(21) Das Triebwerk Trent 1000 wird von RR und seinen Risk and Revenue Sharing Partnern (im Folgenden „RRSP“) entwickelt. Dazu gehören abgesehen von ITP folgende Unternehmen: Mitsubishi Heavy Industries, Kawasaki Heavy Industries, Goodrich, Hamilton Sundstrand und Carlton Forge. Das Triebwerk Trent 1000 wurde am 7. August 2007 für den Flugverkehr zugelassen. Dennoch wurde seine Indienststellung infolge der beträchtlichen Verzögerungen gegenüber dem ursprünglichen Zeitplan, die beim Flugzeug selbst aufgetreten sind, verschoben.

(22) ITP ist am Projekt Trent 1000 als RRSP mit einem Anteil von 11 % beteiligt. Am 28. September 2004 wurde ein Memorandum of Understanding mit RR unterzeichnet. Die endgültige Risk/Revenue-Sharing-Vereinbarung (im Folgenden „RRSA“) wurde von den beiden Unternehmen am 15. Juli 2005 unterzeichnet.

(23) Die Gesamtinvestition von ITP in das Vorhaben beträgt […] (*) EUR; davon entfallen auf: FuE-Kosten […] EUR; industrielle Investitionen für die Herstellung der Turbine mehr als […] EUR und sonstige Ausgaben (IT, Zulassungen, Transportkosten usw.) […] EUR.

(24) ITP wurde damit beauftragt, die Niederdruckturbine für das neue Triebwerk zu entwickeln. Von RR wurden für die Entwicklung der Niederdruckturbine ehrgeizige technische Ziele vorgegeben: Verringerung der Anschaffungskosten um […] %; Verkürzung der Entwicklungszeit um […] %; Verringerung des Gewichts um […] %; Verringerung des Lärmpegels auf […] dB.

[3] Beihilfen C 38/01 bzw. N 165/03.
(*) Betriebsgeheimnis.

(25) Aus diesen Vorgaben ergeben sich mehrere Herausforderungen für die FuE-Tätigkeiten von ITP:

— Neue Materialien und Verfahren: Für einige Komponenten werden neue Materialien erstmals verwendet, was neue Verfahren erforderlich macht;

— Maschinentechnik: ITP wird ein neues Versiegelungssystem entwickeln, den Einbau optimieren und die Struktur verbessern;

— Aerodynamik: Neugestaltung der Profile;

— Technologie und Methoden: Die Entwicklungszeit dieses Triebwerks ist um ein Jahr kürzer als im Fall seiner Vorläufer; damit RR diese Anforderung erfüllen kann, muss ITP entsprechende Tools für die iterativen Berechnungen einführen.

3. GRÜNDE FÜR DIE EINLEITUNG DES FÖRMLICHEN PRÜFVERFAHRENS

(26) Die Kommission hat die Einleitung des Prüfverfahrens vor allem deshalb beschlossen, weil sie nicht über ausreichende Informationen im Zusammenhang mit der Entscheidung zur Gewährung der Beihilfe verfügte. (Nur die zweite Tranche war von Spanien angemeldet worden.) Sogar nach zwei Auskunftsanforderungen erwies sich die Faktenlage ([4]) zur gewährten Beihilfe als nicht ausreichend.

(27) Zweitens bestanden bei der Kommission Zweifel und/oder Informationsbedarf zu mehreren Fragen:

— Das Marktversagen musste nachgewiesen werden;

— der Anreizeffekt war nicht erwiesen;

— es bestanden verschiedene Zweifel bezüglich der Zuordnung der Tätigkeiten zu den FuE-Kategorien und bezüglich der förderfähigen Kosten;

— es bestanden Zweifel bezüglich des Beihilfeinstruments und der Beihilfeintensität;

— es bestanden Zweifel bezüglich der Anwendung des Regionalaufschlags;

— es bestanden Zweifel bezüglich der Anwendung des Aufschlags für internationale Zusammenarbeit;

— es lag eine mögliche indirekte Beihilfe für RR vor;

— es bestanden Zweifel bezüglich des Referenzmarktes und der Auswirkung auf den Wettbewerb.

(28) In Anbetracht der Unklarheiten bezüglich des Sachverhalts und der zahlreichen aufgetretenen Zweifel wird in der Entscheidung zunächst deren Geltungsbereich definiert werden müssen, insbesondere was den Entscheidungsprozess (und das von Spanien gewählte Herangehen in zwei Phasen) betrifft. Danach wird das Vorliegen einer Beihilfe geprüft und geklärt werden müssen, welche Bestimmungen herangezogen werden, um die Vereinbarkeit der Maßnahme zu würdigen. Schließlich wird die Entscheidung auf alle in der Einleitungsentscheidung genannten Zweifel eingehen.

(29) Zur Vermeidung von Wiederholungen und im Sinne der besseren Lesbarkeit werden die im Zuge des Verfahrens gesammelten Entscheidungselemente, einschließlich der Stellungnahmen Spaniens und der Beteiligten, für die einzelnen Fragen dargestellt.

4. EINE EINZIGE BEIHILFE IN ZWEI TRANCHEN

(30) Erstens äußerte die Kommission in der Entscheidung über die Einleitung des Verfahrens Zweifel am Umfang der angemeldeten Maßnahme, insbesondere daran, ob sich die zu würdigende Beihilfe auf die angemeldete Beihilfe beschränkt oder ob sie auch ein Darlehen umfasst, das Spanien ITP bereits zuvor im Rahmen einer existierenden Beihilferegelung für dasselbe Vorhaben gewährt hatte.

(31) ITP ersuchte im Juni 2004 mit einem ersten an das Ministerium für Industrie, Fremdenverkehr und Handel (*Ministerio de Industria, Turismo y Comercio* — im Folgenden „das Ministerium“) ganz allgemein um eine Beihilfe. Am 29. September 2004 stellte ITP einem förmlichen Antrag auf Beihilfe für seine Mitwirkung am Programm Trent 1000 in Höhe von voraussichtlich 40 Mio. EUR.

(32) Spanien hat das Projekt in zwei Tranchen unterstützt, so dass das Centro de Desarrollo Tecnológico Industrial (im Folgenden „CDTI“), eine staatliche Stelle, ITP ein Darlehen gewähren konnte.

([4]) Schreiben der Kommission vom 10. Oktober 2006 und vom 30. November 2006.

(33) Die Entscheidung über die erste Tranche wurde vom CDTI am 30. November 2005 getroffen und deckte die Kosten für das Jahr 2005. Bei der ersten Tranche handelte es sich um ein zinsloses Darlehen in Höhe von 9 Mio. EUR auf der Grundlage einer vorhandenen Beihilferegelung ([5]).

(34) Die Entscheidung über die zweite Tranche wurde vom CDTI am 26. Juni 2006 getroffen und deckte die restlichen Kosten ab. Auch bei der zweiten Tranche handelte es sich um ein zinsloses Darlehen, doch sollte seine Rückzahlung anscheinend von der Anzahl der verkauften Triebwerke abhängen. Diese Tranche entspricht der Beihilfe, die Spanien am 11. September 2006 bei der Kommission mit einem Betrag in Höhe von zunächst 27 850 000 EUR angemeldet hat.

(35) Spanien erklärte dieses Herangehen in zwei Phasen damit, dass es in diesem Zeitraum Änderungen bei der Zuständigkeit für die Bearbeitung hoher FuE-Beihilfen im Bereich Luftfahrt gegeben hatte. Tatsächlich sind, wie von Spanien angegeben und unter anderem durch Vorlage mehrerer Sitzungsprotokolle belegt, diese Kompetenzen vom Ministerium auf das CDTI übergegangen, wobei sich diese Kompetenzübergabe über einen längeren Zeitraum hinzog.

(36) Spanien erklärte, dass deshalb im Jahr 2005 das CDTI nur ein erstes Darlehen in geringer Höhe gewähren konnte. Als die Kompetenzübergabe abgeschlossen war, beschloss das CDTI die Gewährung des zweiten Teils des Darlehens und das (d.h. diese Maßnahme) wurde von Spanien angemeldet.

(37) Es gibt zwar keine internen Unterlagen des Ministeriums oder des CGTI vor der angemeldeten Maßnahme, die klar und deutlich die Absicht der Regierung, dieses Projekt zu unterstützen, belegen würden, doch finden sich in den von Spanien zur Verfügung gestellten Unterlagen zahlreiche Hinweise auf das Vorhaben und seine Bedeutung für die spanische Wirtschaft.

(38) Des Weiteren ist festzustellen, dass es kein Schreiben der Regierung an ITP gibt, in dem die Absicht, die Beihilfe zu gewähren, bestätigt wird. Es gibt nur einige indirekte Hinweise auf eine Beihilferegelung für Flugzeugtriebwerke ([6]), wobei die B787 ausdrücklich erwähnt wird. Eine solche Beihilferegelung würde demnach auf bereits früher von der Kommission genehmigten Fällen beruhen ([7]). Spanien zufolge ist zu bedenken, dass die vom CDTI im Jahr 2005 getroffene Entscheidung von ITP als Bestätigung der Absicht der spanischen Regierung, das gesamte Vorhaben zu überstützen, angesehen wurde.

(39) Schließlich macht Spanien geltend, dass ITP berechtigte Erwartungen auf Erhalt der Beihilfe hegte, weil ihm in der Zwischenzeit vom CDTI eine Beihilfe gewährt wurde, welche die Kosten des Vorhabens für 2005 deckte. Diese Beihilfe wurde bei der Kommission nicht angemeldet, weil sie auf einer genehmigten Beihilferegelung beruhte und unter den Meldeschwellen für Einzelbeihilfen lag.

(40) Auf der Grundlage der zur Verfügung gestellten Unterlagen, und insbesondere in Anbetracht der Veränderungen bei den behördlichen Zuständigkeiten, kommt die Kommission zu der Schlussfolgerung, dass die beiden Darlehen zwei Tranchen derselben Beihilfe sind.

(41) Die Kommission stellt fest, dass Spanien zugibt, einen Fehler begangen zu haben, als es nur das zweite Darlehen anmeldete, und dass demnach der Gesamtbetrag der beiden Darlehen von der Kommission gewürdigt werden muss.

(42) Einzelbeihilfen für FuE-Vorhaben können *ad hoc* oder auf der Grundlage einer genehmigten Beihilferegelung gewährt werden. In Abschnitt 7 des FuEuI-Rahmens werden die Kriterien für die Einzelfallbewertung behandelt.

(43) Demnach ist es nicht zulässig, dass ein Mitgliedstaat die Beihilfe künstlich in mehrere Teile zerlegt, denn auf diese Weise könnten die Meldeschwellen und die Bestimmungen über die ausführliche Einzelfallbewertung leicht umgangen werden. Zu akzeptieren, dass die Mitgliedstaaten die Vorhaben zerlegen, wäre gleichbedeutend mit einem Verzicht auf das Prinzip, dass sich die Kontrolle der Kommission auf die Fälle mit dem größten Verfälschungspotential konzentrieren soll.

(44) Keinesfalls kann die Kommission anerkennen, dass ITP berechtigte Erwartungen auf Erhalt einer Beihilfe hatte. In Anbetracht der geringen Kompetenzen des CDTI konnte eine von dieser Stelle gewährte Beihilfe nicht als Zusage seitens des Staates auf Gewährung einer höheren Beihilfe angesehen werden. Die Verhandlungen, die es zwischen dem CDTI und ITP vor der Entscheidung über die Gewährung der endgültigen Beihilfe gegeben hat, sprechen dafür, dass Spanien sich zwar für eine Unterstützung des Vorhabens ausgesprochen hatte, ITP jedoch keine berechtigten Erwartungen auf Erhalt eines bestimmten Beihilfebetrages hatte. Schließlich war ITP auch nicht berechtigt, den Gesamtbetrag der Beihilfe in Empfang zu nehmen, bevor die Entscheidung über die zweite Tranche tatsächlich gefallen war.

(45) Vor dem Hintergrund der während des Genehmigungsverfahren durch die Veränderungen in der spanischen Verwaltung entstandene Ausnahmesituation kann die Kommission den Schluss ziehen, dass es sich bei den beiden Darlehen um Tranchen einer einzigen Beihilfe handelt und Spanien diese gleichzeitig hätte anmelden müssen. Folglich wird die Einscheidung den Gesamtbetrag der beiden Darlehen betreffen.

([5]) Nach Auskunft Spaniens war die vom CDTI verwaltete Beihilferegelung schon vor dem Beitritt Spaniens zur Europäischen Gemeinschaft im Jahr 1986 in Kraft.

([6]) Hier muss auch gesagt werden, dass ITP der einzige spanische Hersteller auf diesem Gebiet ist.

([7]) Beihilfen C 38/01 bzw. N 165/03.

(46) Die Kommission stellt auch fest, dass es die Würdigung des Genehmigungsverfahrens erleichtert hätte, wenn Spanien ITP von Anfang an seine Absicht, die Beihilfe zu gewähren, bestätigt hätte. Dabei wäre es nicht unbedingt notwendig gewesen, gleich den genauen Betrag und die Konditionen anzugeben. Eine solche Absichtserklärung, die aufgrund der Verpflichtung zur Anmeldung notwendigerweise unter dem Vorbehalt der Genehmigung der Beihilfe durch die Kommission hätte erfolgen müssen, hätte zur Würdigung des Falles beigetragen, insbesondere was den Anreizeffekt der Beihilfe betrifft ([8]).

5. VORLIEGEN EINER BEIHILFE

(47) Wie in der Entscheidung zur Einleitung des Verwahrens erwähnt, fällt die zu würdigende Maßnahme in den Geltungsbereich von Artikel 87 Absatz 1 EG-Vertrag. Diese Schlussfolgerung wurde von keinem der Beteiligten in Zweifel gezogen.

(48) Spanien hat die Maßnahme als staatliche Beihilfe angemeldet. Die Maßnahme wird aus öffentlichen Mitteln finanziert, die im vorliegenden Fall von einer staatlichen Stelle im Rahmen einer Beihilferegelung verwaltet werden. Wie auf seiner Homepage angegeben ([9]), ist das CDTI eine staatliche Stelle Spaniens, die dem Ministerium für Industrie, Fremdenverkehr und Handel untersteht und deren Aufgabe es ist, zur Verbesserung des technologischen Niveaus der spanischen Unternehmen beizutragen. Bei der Maßnahme gibt es einen Beihilfeempfänger, die Gruppe ITP, dem dadurch ein Vorteil erwächst. Der Schwerpunkt der Tätigkeit von ITP liegt in einem Sektor, in dem es einen intensiven Handel zwischen den Mitgliedstaaten gibt, und das Vorhaben bezieht sich auf ein Erzeugnis, an dem verschiedene internationale Partner beteiligt sind. Somit kann als bestätigt gelten, dass die Maßnahme Auswirkung auf den Handel hat, und sie muss daher als staatliche Beihilfe im Sinne von Artikel 87 Absatz 1 EG-Vertrag angesehen werden.

6. VEREINBARKEIT

(49) Die Kommission hat die Maßnahme gemäß Artikel 87 Absatz 3 Buchstabe c EG-Vertrag und insbesondere auf der Grundlage der Bestimmungen über FuE-Beihilfen, die seit 1. Januar 2007 im Gemeinschaftsrahmen für staatliche Beihilfen für Forschung, Entwicklung und Innovation ([10]) (im Folgenden „FuEuI-Rahmen“) zusammengefasst sind, geprüft.

(50) Wie in der Einleitungsentscheidung angegeben, hat die Kommission die Beihilfe nach dem FuEuI-Rahmen gewürdigt, weil aus dessen Abschnitt 10.3 eindeutig hervorgeht: „Die Kommission wird diesen Gemeinschaftsrahmen auf sämtliche angemeldeten Vorhaben anwenden, zu denen sie nach der Veröffentlichung des Gemeinschaftsrahmens im *Amtsblatt der Europäischen Union* eine Entscheidung zu treffen hat, auch wenn die Vorhaben vor der Veröffentlichung angemeldet worden sind.“

(51) Im Zuge ihrer Würdigung der Anmeldung sandte die Kommission zwei Schreiben ([11]), in denen sie Auskunft zu mehreren Fragen verlangte. In diesen Schreiben stellte die Kommission eindeutig fest, dass sie nach der *consecutio-legis*-Bestimmung des FuEuI-Rahmens (dem zuvor erwähnten Abschnitt 10.3) den Fall auf der Grundlage der zum Zeitpunkt der Entscheidung geltenden Bestimmungen würdigen müsse.

(52) Des Weiteren wies die Kommission in ihrem zweiten Schreiben vom 28. November 2006 darauf hin, dass im vorliegenden Fall die Einleitung des Verfahrens nach Artikel 88 Absatz 2 EG-Vertrag erforderlich sein könnte.

(53) Spanien beantragte bei der Kommission, sie möge den Fall gemäß dem FuE-Rahmen von 1996, der zum Zeitpunkt der Anmeldung in Kraft war, würdigen, da die Maßnahme am 11. September 2006 angemeldet wurde und ITP die Beihilfe im Jahr 2004 beantragt hatte.

(54) Unter Berufung auf die Rechtsprechung in Sachen Graphischer Maschinenbau ([12]) wird von Spanien geltend gemacht, dass auf die Beihilfe, falls sie von Spanien unerlaubterweise gewährt worden wäre, der FuE-Rahmen von 1996 anzuwenden wäre. Nach Ansicht Spaniens ist nämlich der seit 1. Januar 2007 geltende FuEuI-Rahmen strenger als der FuE-Rahmen von 1996, so dass bei Anwendung der neuen Bestimmungen durch die Kommission der Mitgliedstaat, der die Beihilfe angemeldet hat, schlechter gestellt wäre.

(55) Die Kommission stellt fest, dass ihrer Ansicht nach das Argument Spaniens nicht relevant und die zitierte Rechtsprechung im vorliegenden Fall nicht anwendbar ist, weil in Abschnitt 10.3 des FuEuI-Rahmens eindeutig angegeben ist, welche Bestimmungen die Kommission bei der Würdigung der Fälle anzuwenden hat.

(56) Andererseits ist nach Ansicht der Kommission auch das Argument Spaniens, der FuEuI-Rahmen sei restriktiver, nicht zutreffend. Die Bestimmungen betreffend die Würdigung von Einzelfällen, bei denen es um hohe Beihilfenbeträge geht, verlangen nur einen genauen Nachweis der verschiedenen Aspekte der Beihilfe, darunter auch ihrer positiven Auswirkungen. Man könne diesen Rahmen nicht als restriktiver ansehen, nur weil genauere Angaben verlangt werden. Im Gegenteil: Die Kommission ist der Ansicht, dass es bei den wesentlichen Aspekten der Bestimmungen — Definition der FuE-Tätigkeiten, förderfähige Kosten, Beihilfeintensitäten usw. — keine oder nur geringfügige Änderungen gegeben hat.

(57) In seiner Stellungnahme erklärt Spanien auch, die Kommission hätte das Prüfverfahren sofort einleiten müssen, zumal sie in ihrem Schreiben schon darauf hinwiesen hatte, dass sie Zweifel hegen könnte.

([8]) Eine ähnliche Bestimmung ist in Punkt 38 der Leitlinien für staatliche Beihilfen mit regionaler Zielsetzung (ABl. C 54 vom 4.3.2006, S. 13) enthalten. Sie verpflichtet die Mitgliedstaaten dazu, dem Beihilfeempfänger die beabsichtigte Gewährung der Beihilfe in Form einer schriftlichen Absichtserklärung mitzuteilen.

([9]) www.cdti.es.

([10]) ABl. C 323 vom 30.12.2006, S. 1.

([11]) Vgl. Abschnitt 1 der Einscheidung über die Einleitung des Prüfverfahrens.

([12]) Urteil des Gerichtes erster Instanz vom 14.5.2002 in der Rechtssache T-126/99, Graphischer Maschinenbau GmbH gegen Kommission der Europäischen Gemeinschaften. Sammlung der Rechtsprechung 2002, S. II-02427.

(58) Die Kommission stellt jedoch fest, dass auch eine frühere Entscheidung über die Einleitung des Prüfverfahren nichts an den bei der endgültigen Entscheidung anzuwendenden Bestimmungen geändert hätte, da dies in jedem Fall die zum Zeitpunkt der endgültigen Entscheidung geltenden Bestimmungen gewesen wären.

(59) Jedenfalls hat Spanien alle nach Abschnitt 7 des FuEuI-Rahmens für die eingehende Einzelfallbewertung von Großvorhaben erforderlichen Auskünfte erteilt. Dank dieser Auskünfte kann sich die Kommission ein vollständiges Bild von dem Fall machen.

7. MARKTVERSAGEN

(60) Um die Beihilfe für ein FuE-Großvorhaben richtig würdigen zu können, müssen die Ziele der Maßnahme geprüft und geklärt werden, welche Arten von Marktversagen behoben werden sollen.

(61) Erstens hat Spanien in der Anmeldung angeben, dass mit der Maßnahme unvollständige und asymmetrische Information, insbesondere im Zusammenhang mit langfristigen Vorhaben, und fehlende private Finanzierung in einem spezifischen Sektor, der von hohen technologischen Risiken und einer nur sehr langfristigen Rentabilität geprägt ist, ausgeglichen werden sollen. Die Kommission hat in früheren Entscheidungen ([13]) anerkannt, dass es dieses Marktversagen bei der Finanzierung von Großprogrammen in der Luft- und Raumfahrt gibt.

(62) Zweitens war Spanien der Ansicht, bei der Würdigung des Marktversagens müsse die Tatsache berücksichtigt werden, dass die FuE-Tätigkeiten in Fördergebieten durchgeführt werden. FuE-Tätigkeiten in weniger entwickelten Gebieten zeichnen sich nicht nur durch stärker positive externe Effekte und Wissens-Spillover aus, sondern auch durch unvollständige und asymmetrische Information.

(63) Jedoch hat nach Abschnitt 7.3.1 des FuEuI-Rahmens die Kommission Folgendes zu berücksichtigen: „i) Nachteile, die durch die Randlage oder sonstige regionale Besonderheiten entstehen, ii) spezifische lokale Wirtschaftsdaten, soziale und/oder historische Gründe für die geringe FuEuI-Tätigkeit im Vergleich zum entsprechenden Durchschnitt und/oder zur Situation im betreffenden Land und/oder in der Gemeinschaft sowie iii) sonstige einschlägige Indikatoren, die auf erhöhtes Marktversagen hinweisen.“ Ohne einen Beweis auf der Grundlage dieser Elemente war die Kommission nicht in der Lage, das Vorliegen einer regionalen Benachteiligung im vorliegenden Fall zu bestätigen.

([13]) Vgl. z. B. die Entscheidungen der Kommission zu folgenden Beihilfen: N 165/03 (Spanien, Beihilfe für ITP für den Trent 900), N 372/05 (Frankreich, Beihilfe für Snecma für das Triebwerk SaM 146), N 120/01 (Vereinigtes Königreich, Beihilfe für Rolls-Royce für die Entwicklung der Triebwerke Trent 600 und Trent 900) sowie in jüngerer Zeit N 195/07 (Deutschland, Beihilfe für Rolls-Royce Deutschland) und N 447/07 (Frankreich, Beihilfe für Turbomeca).

7.1. Asymmetrische Information

(64) Spanien lieferte zusätzliche Argumente, um das Vorliegen eines Marktversagens aufgrund asymmetrischer Information zu untermauern.

(65) Erstens hat Spanien daran erinnert, wie das spezifische Geschäftsmodell bei der Entwicklung von Flugzeugtriebwerken aussieht. Spanien hat dargelegt, dass die Anfangsinvestition sehr hoch ist und sich Gewinne erst nach sehr langer Zeit einstellen (der Cashflow des Vorhabens pendelt sich erst nach [> 10] Jahren im positiven Bereich ein; in Summe wird er erst nach [> 15] Jahren positiv); daher werden Vorhaben unter mehreren Partnern aufgeteilt, um die allgemeinen Risiken zu verringern.

(66) Zweitens ist nach Ansicht Spaniens für die Unternehmen des Sektors die Finanzierungsquelle der Cashflow aus früheren Projekten. In Anbetracht dessen, dass sich Erträge aus einem Projekt erst nach einem Jahrzehnt einstellen, da sie mehr aus dem Verkauf von Ersatzteilen stammen als aus dem ursprünglichen Verkauf des Triebwerks, können nur solche Unternehmen, die bereits eine lange Reihe früherer Programme aufzuweisen haben, neue Investitionen finanzieren.

(67) Spanien zufolge ist ITP ein relativ junges Unternehmen, denn es wurde erst 1989 gegründet. Aufgrund dessen ist ITP noch nicht in den Genuss des positiven Cashflows aus früheren Investitionen gekommen.

(68) Drittens hat ITP Auskunft über die Schwierigkeiten gegeben, mit denen es bei der Beschaffung von Mitteln zur Finanzierung seiner Investition in das Vorhaben konfrontiert war. ITP hat zwar kein konkretes Schreiben einer Bank, in dem ein von ITP gestellter Finanzierungsantrag abgelehnt wird, vorgelegt, wohl aber elektronische Korrespondenz zwischen Finanzmittlern und Branchenvertretungen ([14]), aus der hervorgeht, dass solche Vorhaben von den Banken nicht finanziert werden.

(69) Wie in Erwägungsgrund 61 und in Fußnote 13 erwähnt, hat die Kommission bei mehreren Gelegenheiten anerkannt, dass das spezifische Geschäftsmodell der Entwicklung von Flugzeugtriebwerken von asymmetrischer Information geprägt ist. Diese Schlussfolgerung bedeutet nicht, dass jedes Vorhaben in diesem Sektor mit einem Marktversagen konfrontiert ist. Selbstverständlich ist es immer wieder Unternehmen des Sektors gelungen, neue Projekte zu finanzieren, entweder durch ihre eigenen Mittel oder indem sie sich an den Finanzmarkt wandten. Die Kommission muss also im konkreten zu würdigenden Fall prüfen, ob ein Marktversagen vorliegt.

([14]) Insbesondere HEGAN, der baskischen Plattform des Luftfahrtsektors.

(70) Im vorliegenden Fall wurden, wie bereits in der Entscheidung über die Einleitung des Verfahrens festgestellt, die von Spanien vorgebrachten Argumente über das Vorliegen eines Marktversagens für ausreichend erachtet, so dass die Kommission keine konkreten Zweifel äußerte.

(71) Vor dem Hintergrund der neuen Entscheidungselemente, einschließlich der von ITP erteilten Auskünfte, kann die Kommission die Schlussfolgerung ziehen, dass der vorliegende Fall von asymmetrischer Information geprägt ist. Die Kommission stellt fest, dass im Fall von ITP die Asymmetrie zum Teil darauf zurückzuführen ist, dass sich das Unternehmen in einer Aufbauphase befindet, jedoch bald eine Phase erreichen wird, in der es neue Vorhaben aus den Erträgen früherer Projekte finanzieren kann. Mit anderen Worten, ITP kommt allmählich in die Lage, in der das Geschäftsmodell eines Unternehmens, das Flugzeugtriebwerke herstellt, normal funktionieren kann.

(72) Daher kann die Kommission die Schlussfolgerung ziehen, dass im vorliegenden Fall ein Marktversagen vorliegt. Wie in der Einleitungsentscheidung angegeben, muss die Kommission daher prüfen, ob das Marktversagen durch eine regionale Benachteiligung erhöht wird.

7.2. **Regionale Benachteiligung**

(73) In seinen Schreiben brachte Spanien eine Reihe von Argumenten vor, die für das Vorliegen einer das Ausmaß des Marktversagens erhöhenden regionalen Benachteiligung sprechen.

(74) Erstens erinnerte Spanien daran, dass FuE zur Erreichung der Lissabon-Ziele beiträgt und Spanien anlässlich der Beschlussfassung zur Finanziellen Vorausschau 2007-2013 ([15]) zusätzliche zwei Milliarden EUR an Strukturmitteln für die Erhöhung der FuEuI-Ausgaben erhalten hat. Nach Ansicht Spaniens zeigen diese zusätzlichen Mittel ganz klar, dass das Land im Bereich der FuEuI-Tätigkeiten einen Aufholbedarf hat.

(75) Zweitens erinnert Spanien daran, dass die FuE-Tätigkeiten des zu würdigenden Vorhabens in Fördergebieten im Sinne von Artikel 87 Absatz 3 Buchstabe c EG-Vertrag durchgeführt würden ([16]).

(76) Spanien hat auch betont, die Entwicklung von ITP im Baskenland würde zur regionalen Entwicklung eines von der industriellen Umstrukturierung (Schließung der Schwerindustrie) betroffenen Gebiets beitragen.

([15]) Punkt 54*bis* des Dokuments 15931/05 des Europäischen Rates über die Finanzielle Vorausschau 2007-2013.

([16]) Vgl. die Entscheidung der Kommission vom 20.12.2006 zu Beihilfe N 626/06 betreffend die spanischen Fördergebiete.

(77) Des Weiteren trägt das Projekt nach Ansicht Spanien zur Entwicklung einer Infrastruktur im Bereich Wissenschaft (Forschungseinrichtungen), Technologie (Testzentren) und Ausbildung (Ingenieurschule) in der Region bei.

(78) Schließlich meint Spanien, das Projekt werde zur Entwicklung eines Netzes von Zulieferern führen, die imstande sind, in einem sehr hoch entwickelten Bereich zu arbeiten. Derzeit kann ITP nur [< 50] % seines Betriebsmitteleinsatzes in Spanien erwerben, es möchte diesen Anteil jedoch deutlich erhöhen.

(79) Kurz gesagt, Spanien macht geltend, dass die regionale Benachteiligung und der positive Effekt des Vorhabens auf regionaler Ebene zum Marktversagen hinzukommen und als solche von der Kommission gewürdigt werden sollten.

(80) Ergänzend fügt Spanien hinzu, dass eine Nichtanerkennung dieser Benachteiligung durch die Kommission dem Ansatz des FuE-Rahmens von 1996 widersprechen würde, der einen automatischen Aufschlag von 5 % für Projekte vorsah, die in Fördergebieten im Sinne von Artikel 87 Absatz 3 Buchstabe c EG-Vertrag durchgeführt werden. (Dieser Aufschlag beträgt für Gebiete im Sinne von Artikel 87 Absatz 3 Buchstabe a EG-Vertrag 10 %.)

(81) Richtig ist, dass laut Statistik Spanien bei den FuE-Ausgaben unter dem EU-Durchschnitt liegt. Die Kommission stellt jedoch fest, dass dies *per se* kein ausreichendes Argument ist, um eine Einzelbeihilfe zu rechtfertigen, sondern eher ein Argument, das für einen stärker horizontalen Ansatz bei der Förderung von FuE-Tätigkeiten sprechen würde ([17]).

(82) Zweitens stellt die Kommission fest, dass das FuE-Vorhaben in Fördergebieten durchgeführt wird. Die Kommission stellt auch fest, dass die Nichtaufnahme der Regionalaufschläge in den FuEuI-Rahmen dazu beigetragen hat, die staatliche Beihilfe stärker zielgerichtet zu solchen Vorhaben zu lenken, die zur wirtschaftlichen Effizienz beitragen. Die Kommission hat erkannt, dass staatliche Beihilfen entweder einen Beitrag zu Gerechtigkeitszielen, wie z. B. zur regionalen Entwicklung, leisten können oder aber zu Effizienzzielen, was z. B. dann der Fall sein kann, wenn auf ein Marktversagen reagiert wird ([18]). Folglich hat die Kommission die verschiedenen Bestimmungen über staatliche Beihilfen in kohärenter Form überarbeitet und die Vereinbarkeitskriterien mit der Zielsetzung der von den Mitgliedstaaten getroffenen Maßnahmen in Einklang gebracht ([19]).

([17]) In den Jahren 2007 und 2008 hat die Kommission mehrere von Spanien angemeldete Beihilferegelungen für FuE-Tätigkeiten genehmigt.

([18]) Vgl. z. B. den von der Kommission am 7. Juni 2005 beschlossenen Aktionsplan staatliche Beihilfen — Weniger und besser ausgerichtete staatliche Beihilfen — Roadmap zur Reform des Beihilferechts 2005-2009, KOM/2005/0107 endg.

([19]) Daher ist der Regionalaufschlag in der kürzlich beschlossenen Verordnung (EG) Nr. 800/2008 der Kommission vom 6. August 2008 zur Erklärung der Vereinbarkeit bestimmter Gruppen von Beihilfen mit dem Gemeinsamen Markt in Anwendung der Artikel 87 und 88 EG-Vertrag (allgemeine Gruppenfreistellungsverordnung) (ABl. L 214 vom 9.8.2008, S. 3) nicht vorgesehen.

(83) Drittens nimmt die Kommission auf das von Spanien vorgebrachte Argument über die Notwendigkeit der Schaffung der erforderlichen Infrastruktur im Bereich Forschung, Technologie und Ausbildung Bezug. Im vorliegenden Fall konnte Spanien nicht nachgewiesen, dass die einem bestimmten Unternehmen, nämlich ITP, gewährte Beihilfe für die Entwicklung der Wissens-Infrastruktur notwendig ist. Des Weiteren stellt die Kommission fest, dass es sich bei der zu würdigenden Maßnahme um eine Einzelbeihilfe für einen einzigen Begünstigten handelt. Ihre Auswirkung auf die zuvor genannte Infrastruktur kann also nur sehr indirekt sein.

(84) Schließlich stellt die die Kommission fest, dass die Beihilfe zur Entwicklung eines Netzes von Zulieferern beitragen soll. Vom Standpunkte der Regionalentwicklung aus betrachtet ist das sicher ein wichtiges Ziel, von einer weiteren europäischen Perspektive aus gesehen ist aber nicht sicher, dass es zu einer Vermehrung der Infrastrukturen kommen und um jedes Großunternehmen herum ein Zuliefererernetz entstehen wird, insbesondere in einem so sehr integrierten Sektor wie der Luftfahrt. In einem so entwickelten und technologisch spezialisierten Sektor, in dem viele Partner aus ganz Europa und der ganzen Welt in die Programme einbezogen sind, liegt nicht auf der Hand, welche Vorteile die Schaffung eines Netzes von Zulieferern in Fördergebieten haben soll. Richtig ist hingegen, dass es ein Zeichen großer Abhängigkeit von internationalen Partnern ist, wenn [> 50] % des Betriebsmitteleinsatzes aus dem Ausland bezogen werden müssen. Und das ist ein Risikofaktor.

(85) Die Kommission ist daher der Ansicht, dass die spezifische Situation in dem Fördergebiet, in dem das Projekt durchgeführt wird, ein geringfügig erhöhtes Marktversagen aufweist, insbesondere was das Vorhandensein von technologisch entwickelten Zulieferern betrifft, die als Partner auch Risiken mittragen könnten.

7.3. **Schlussfolgerung über das Marktversagen**

(86) Gestützt auf diese Argumente kann die Kommission die Schlussfolgerung ziehen, dass im zu würdigenden Fall ein Marktversagen vorliegt.

8. **ANREIZEFFEKT**

(87) In Anbetracht der ihr zum damaligen Zeitpunkt zur Verfügung stehenden Entscheidungselemente äußerte die Kommission in der Einleitungsentscheidung Zweifel am Anreizeffekt der Beihilfe.

8.1. **Notwendigkeit der Beihilfe**

(88) Gemäß Abschnitt 6 des FuEuI-Rahmens muss die Kommission vor allem überprüfen, ob der Begünstigte den Beihilfeantrag vor Beginn des FuE-Vorhabens eingereicht hat.

(89) Wie schon in den Erwägungsgründen 31 ff. erwähnt, wurde die Beihilfe von ITP nach Angaben Spaniens vor Beginn des Vorhabens beantragt, womit Abschnitt 6 zweiter Absatz erfüllt wäre.

(90) Wie ebenfalls erwähnt, hegte die Kommission Zweifel bezüglich des Entscheidungsprozesses und der verspäteten Mitteilung. Aus den Auskünften Spaniens kann der Schluss gezogen werden, dass die angemeldete Maßnahme sich auf eine einzige Beihilfe bezieht, die in zwei Tranchen gewährt wurde. Folglich muss die Würdigung des Anreizeffekts für die gesamte Beihilfe erfolgen.

(91) Bezüglich des Entscheidungsprozesses möchte die Kommission betonen, dass aufgrund der konkreten Umstände im vorliegenden Fall (Änderung der Zuständigkeiten, Herangehen in zwei Phasen und Einführung neuer Bestimmungen über staatliche Beihilfen) auch ihre Würdigung eine besondere ist.

(92) Die Kommission stellt erstens fest, dass sie im Allgemeinen den Anreizeffekt einer Maßnahme in Zweifel ziehen wird, wenn im Zusammenhang mit einem einzigen Vorhaben mehrere Beihilfeentscheidungen ergangen sind. Sie wird den Anreizeffekt ebenfalls bezweifeln, wenn die förmliche Entscheidung des Staates über die Gewährung der Beihilfe erst zu einem Zeitpunkt ergeht, zu dem das Vorhaben bereits ziemlich fortgeschritten ist. Im Fall von FuE-Tätigkeiten ist wesentlich, dass die Beihilfe das Verhalten des Unternehmens beeinflusst und dieses zu einer höheren oder rascheren Investition in ein Vorhaben veranlasst. Ohne einen solchen Einfluss hätte die Beihilfe weder einen Anreizeffekt noch wäre sie notwendig.

(93) Um einen solchen Einfluss ausüben zu können, muss die Gewährung der Beihilfe vom Mitgliedstaat beschlossen werden. Dabei kann es sich entweder um eine förmliche Entscheidung handeln, die ausgesetzt wird, bis die Kommission die Vereinbarkeit der Beihilfe auf der Grundlage von Artikel 88 Absatz 3 EG-Vertrag bestätigt hat, oder um eine schriftliche Absichtserklärung ([20]), die zwar keine berechtigten Erwartungen begründet, aber ausreichend verbindlich ist, um den Willen des Staates zur Unterstützung eines Vorhabens zu bekunden.

(94) Die Kommission stellt ebenfalls fest, dass eine vorherige Anmeldung gemäß Artikel 88 Absatz 3 EG-Vertrag eine notwendige Voraussetzung für die Vereinbarkeit eines FuE-Vorhabens ist. Wird die gewährte Beihilfe erst angemeldet, wenn das Vorhaben, für das sie gewährt wurde, kurz vor dem Abschluss steht, bedeutet dies, dass der Mitgliedstaat entweder von der geplanten Beihilfe nicht überzeugt ist oder dass er nicht imstande ist, dafür Garantien abzugeben. Wenn das Unternehmen angesichts dieser Ungewissheit imstande ist, das Vorhaben in Angriff zu nehmen und sogar zum Abschluss zu führen, dann ist wahrscheinlich die Beihilfe für das Unternehmen selbst nicht unbedingt notwendig.

([20]) Vgl. auch Erwägungsgrund 31.

8.2. **Basisindikatoren**

(95) Gemäß Abschnitt 6 des FuEuI-Rahmens muss die Kommission im Fall von Einzelbeihilfen den Anreizeffekt anhand einer Reihe von Kriterien würdigen. Indikatoren für das Vorliegen eines Anreizeffekts wären eine Erhöhung des Projektumfangs oder der Projektreichweite, die Beschleunigung des Vorhabens oder eine Aufstockung der vom Begünstigten für FuEuI getätigten Gesamtaufwendungen.

(96) In seiner Stellungnahme hat Spanien eine Reihe von Sachverhaltselementen zur Verfügung gestellt, um zu belegen, dass die zuvor erwähnten Basiskriterien erfüllt wurden.

(97) Erstens wäre nach Angaben Spanien die Beihilfe für ITP notwendig gewesen, um eine Investition in Höhe von 12 % des Vorhabens vornehmen zu können, was eine Erhöhung des Umfangs und der Reichweite bedeutet. Ohne die Beihilfe hätte ITP keine so hohe Investition vornehmen können ([21]).

(98) Zweitens ist Spanien der Ansicht, dass die Beihilfe das Vorhaben beschleunigt hat. Spanien macht geltend, dass die Entwicklung des Triebwerks Trent 1000 viel weniger Zeit in Anspruch nehmen wird als die seiner Vorläufer.

(99) Drittens stellt Spanien fest, dass bei ITP die durchschnittlichen Personalaufwendungen für FuE (24 %) über dem Durchschnitt des Sektors (19 %) liegen. Andererseits hat ITP in den letzten Jahren viel in FuE investiert, denn das Verhältnis von FuE und Umsatz betrug 16 % im Jahr 2005, 26 % im Jahr 2006 und 22 % im Jahr 2007. Spanien vergleicht diese Zahlen mit dem europäischen Durchschnitt für diesen Sektor, der in den Jahren 2005 und 2006 11 % betrug. Nach Angabe Spaniens wäre ohne die Beihilfe für das Triebwerk Trent 1000 das FuE/-Umsatz-Verhältnis im Jahr 2006 auf […] % und 2007 auf […] % gesunken.

(100) ITP hat genaue Auskünfte über seine Belegschaft erteilt. Demnach hätte man — angenommen das Vorhaben wäre ohne die Beihilfe nicht durchführbar gewesen — Schwierigkeiten gehabt, die […] beim Vorhaben eingesetzten Vollzeitbeschäftigten wieder unterzubringen. ITP erklärt, nur ganz wenige könnten im Bereich Forschung und Technologie weiterbeschäftigt werden und es wäre kaum möglich, die übrigen Forscher im Unternehmen zu behalten. Laut ITP würde schon allein die Aufrechterhaltung der hohen FuE-Aufwendungen zeigen, dass die Beihilfe einen Anreizeffekt hatte.

(101) Die Kommission stellt fest, dass die Würdigung dieser Indikatoren von der Gegenanalyse des hypothetischen Falls, der ohne die Beihilfe eingetreten wäre, abhängt. Falls die Beihilfe wirklich ermöglicht hat, dass ITP ein ehrgeizigeres Vorhaben in Angriff nimmt, wäre ein Anreizeffekt bezüglich Reichweite und Umfang des Projekts gegeben.

(102) Die Kommission ist hingegen der Ansicht, dass die Zahlen betreffend die FuE-Aufwendungen nicht aussagekräftig sind. Es sei zwar richtig, dass ITP im Vergleich zu seinen Mitbewerbern im Sektor hohe FuE-Aufwendungen aufweise, doch sei dies möglicherweise mehr auf mangelnde Erträge aus früheren Programmen — auf die bereits hingewiesen wurde ([22]) — als auf eine intensive FuE-Tätigkeit des Unternehmens zurückzuführen. Andererseits könne die Kommission auch die Aufrechterhaltung konstant hoher FuE- und Personalaufwendungen nicht als Beweis für den Anreizeffekt einer Beihilfe werten. Im Gegenteil, wenn die Beihilfe keine Auswirkungen auf die FuE-Aufwendungen und die Personalaufwendungen in diesem Bereich hat, entsteht unter normalen Umständen der Eindruck, dass der Effekt der Beihilfe eher in der Unterstützung eines Vorhabens besteht, das abgeschlossene Vorhaben ersetzt, als in der Förderung neuer Initiativen des Begünstigten.

(103) Jedenfalls muss die Kommission bei der Würdigung einer Einzelbeihilfe eine über die zuvor genannten Basisindikatoren hinausgehende, eingehende Prüfung der vom Mitgliedstaat und vom Begünstigten erteilten Auskünfte vornehmen.

8.3. **Alternativen**

(104) Die eingehende Würdigung des Anreizeffekts durch die Kommission erfolgte gestützt auf Abschnitt 7.3.3 des FuEuI-Rahmens.

(105) ITP hat die Präsentation übermittelt, die dem Verwaltungsrat vorgeführt wurde, als er den Beschluss über die Investition in dieses Vorhaben fasste. Aus der Präsentation geht hervor, dass das Unternehmen mehrere Alternativen erwogen hatte, bevor es die Verhandlungen mit RR aufnahm, wobei für alle Alternativen Geschäftspläne mit und ohne Beihilfe vorhanden waren:

— […] % des Triebwerks (komplette Niederdruckturbine),

— […] % (Niederdruckturbine ohne Leitschaufeln [Noozle Guide Vanes — NGV]),

— […] % (Niederdruckturbine ohne NGV und Dichtungen),

— […] % (Heckleitwerksverkleidung [Tail Bearing Housing — TBH] und Turbinenlaufscheibe) In diesem Fall wäre ITP einfacher Zulieferer gewesen.

([21]) Auf dieses Argument wird im nächsten Abschnitt näher eingegangen [vgl. Abschnitt 8.3 der Entscheidung, Erwägungsgründe 104 ff.].

([22]) Trent 500 und Trent 900, Beihilfen C 38/01 bzw. N 165/03.

(106) Zu bedenken ist, dass es sich bei dem Vorhaben um das Endergebnis von Verhandlungen zwischen ITP und RR handelt. Es lässt sich daher nur sehr schwer sagen, zu welchem Ergebnis diese Verhandlungen ohne Beihilfe geführt hätten.

(107) Tatsächlich gab es für ITP zwar Alternativen, doch handelte es sich insofern nicht um echte kontrafaktische Vorhaben, als die Entscheidung auch vom anderen Verhandlungspartner abhing. Andererseits gewinnt man auf der Basis der von RR vorgebrachten Argumente den Eindruck, dass man dort nicht an einer kleinen Beteiligung von ITP (in der Größenordnung von […] %) interessiert war, weil sonst RR mehr Risiken übernehmen, einige Tätigkeiten selbst ausführen oder andere Partner finden hätte müssen.

(108) Des Weiteren wurden dem Verwaltungsrat von ITP zwar die Kalkulationen mit und ohne Beihilfe vorgelegt, doch scheint es, dass die Aussicht auf eine Beihilfe bei der von ITP getroffenen Entscheidung für die Durchführung des Vorhabens eine Rolle spielte ([23]).

(109) Schließlich gewinnt man auf der Basis der verschiedenen von ITP angestellten Analysen alternativer Beteiligungsmöglichkeiten den Eindruck, dass die Entscheidung hauptsächlich aufgrund einiger qualitativer Faktoren (die in SWOT-Diagrammen zusammengefasst sind) getroffen wurde und weniger aufgrund quantitativer Faktoren (wie zum Beispiel des internen Zinsfußes [Internal Rate of Return — im Folgenden „IRR"]), die ebenfalls bei der Verwaltungsratssitzung zur Sprache kamen. Es muss festgestellt werden, dass der IRR im Verhältnis zu den durchschnittlichen Kapitalkosten von […] % keineswegs hoch ist. Wahrscheinlich würde eine Berechnung des IRR auf 25 und 50 Jahre zeigen, dass das Vorhaben ohne Beihilfe nicht rentabel genug wäre, um eine Investition des Unternehmens zu rechtfertigen. Der letztlich selbst mit Beihilfe niedrige IRR bestätigt, dass das eigentliche Ziel von ITP bei seiner Entscheidung für eine Investition mit einer so geringen voraussichtlichen Rentabilität der Ausbau der Marktstellung war.

(110) Daher stellt die Kommission fest, dass ITP zweifellos von der Gewährung der Beihilfe dazu veranlasst wurde, in ein größeres Vorhaben mit ehrgeizigeren Zielen zu investieren.

(111) Die Kommission stellt auch fest, dass nur schwer ein genau kontrafaktisches Vorhaben angegeben werden kann, weil es ursprünglich mehrere Alternativen gab, über die man in jedem Fall mit dem Leitunternehmen des Vorhabens, mit RR, hätte verhandeln müssen.

(112) Die Kommission stellt fest, dass das Vorhaben, wie üblich bei Projekten zur Herstellung von Flugzeugtriebwerken, doch rentabel ist, denn eine Investition in ein Vorhaben mit negativer Rentabilität würde jeder unternehmerischen Logik widersprechen. Die Kommission stellt fest, dass Unternehmen bei solchen Vorhaben als wichtigste Entscheidungshilfe für ihre Investition den IRR heranziehen. Auf diesen wirkt sich die Beihilfe positiv aus und ermöglicht so, über die durchschnittlichen Kapitalkosten des Sektors hinauszugehen.

(113) Die Kommission erklärt, dass — wie auch bei anderen Projekten von Flugzeugtriebwerken — der Betrag der Anfangsinvestition besonders hoch und der Zeithorizont der Rückflüsse durch einen negativen kumulierten Cashflow geprägt ist, und zwar im vorliegenden Fall während der ersten 19 Jahre.

(114) Schließlich hat die Kommission das Ausmaß des mit einem Forschungsvorhaben verbundenen Risikos gewürdigt. ITP hat Folgendes als die wichtigsten Risiken des Vorhabens angegeben:

— Technische Risiken bei der Erreichung der Spezifizierungen für die Erstzulassung, angesichts des im Vergleich zu früheren Vorhaben kürzeren Zeitraums;

— technische Risiken, die sich aus der Notwendigkeit von Änderungen in der Vorlaufphase der Produktion ergeben;

— kaufmännische Risiken, die sich aus der Preispolitik ergeben (außerhalb des Einflussbereiches von ITP);

— Wechselkursrisiken (da die Verkäufe in Dollar erfolgen); und

— Risiken im Zusammenhang mit den Herstellungskosten pro Stück, die nach Vorgabe von Boeing […] % unter denen früherer Triebwerke liegen müssen. Diese Kosten werden vor allem von der neuartigen Bauweise und den Rohstoffkosten beeinflusst.

(115) ITP hat Berechnungen über die Veränderung des Nettogegenwartswerts (NET Present Value — im Folgenden „NPV") auf der Basis von Änderungen bei einigen Parametern angestellt. Diese Berechnungen zeigen, dass der NPV deutlich negativ werden kann, falls der Absatz nicht den Erwartungen entspricht, der Wechselkurs ungünstiger ist oder die Rohstoffkosten steigen.

([23]) Ebenso muss auch gesagt werden, dass in dieser Präsentation mögliche Schwierigkeiten bei den Verhandlungen mit der Kommission erwähnt wurden, allerdings nur in dem Sinne, dass es schlimmstenfalls einige Anpassungen bei den Beträgen und den Konditionen geben würde; die Möglichkeit, dass die Beihilfe überhaupt abgelehnt wird, wurde nicht erwähnt. Dennoch begründet eine solche Bezugnahme keine berechtigte Erwartung seitens des Unternehmens auf Erhalt der Beihilfe selbst. Sie drückt vielmehr die Erfahrungen des Unternehmens mit Beihilfen in zwei früheren Fällen aus.

(116) Die Kommission stellt fest, dass die Risiken des Projekts beträchtlich sind und nicht alle von ITP angegebenen Risiken für die Würdigung die gleiche Relevanz haben, wie zum Beispiel das Wechselkursrisiko. Die Kommission stellt auch fest, dass ITP detaillierte Kalkulationen der Finanzierungsaspekte, auch unter Berücksichtigung von deren Anfälligkeit für Risikofaktoren, vorlegen konnte. Diese Berechnungen zeigen erstens, dass das Vorhaben im Vergleich zu den durchschnittlichen Kapitalkosten des Unternehmens nur mäßig rentabel ist. Zweitens belegen sie, dass die technischen und kaufmännischen Risiken beträchtlich sind, insbesondere wenn man sie mit dem Investitionsbetrag und dem voraussichtlichen Cashflow vergleicht.

(117) Auf der Grundlage dieser Elemente kann die Kommission anerkennen, dass die Beihilfe einen Anreizeffekt hat, denn sie ermöglicht es ITP, sich an einem Vorhaben in einem Ausmaß zu beteiligen, wie es ohne Beihilfe nicht möglich wäre.

9. **VERHÄLTNISMÄSSIGKEIT**

(118) Um die Verhältnismäßigkeit der Maßnahme zu würdigen, muss die Kommission zunächst die förderfähigen Kosten prüfen, insbesondere im Hinblick darauf, ob die in der Entscheidung über die Einleitung des Verfahrens angesprochenen Zweifel ausgeräumt wurden. Danach muss die Kommission das Beihilfeinstrument prüfen und auch hier klären, ob die aufgetretenen Zweifel ausgeräumt sind. Drittens muss die Kommission prüfen, ob der Regionalaufschlag und der Aufschlag für internationale Zusammenarbeit auf das Vorhaben anwendbar sind. Schließlich muss die Kommission die Beihilfeintensität feststellen und überprüfen, ob sie den Kriterien des FuEuI-Rahmens entspricht.

9.1. **Förderfähige Kosten**

(119) In der Entscheidung über die Einleitung des Verfahrens äußerte die Kommission in viererlei Hinsicht Zweifel betreffend die förderfähigen Kosten des Vorhabens:

a) Die Zuordnung der Ausgaben zu den Forschungskategorien erfolgte auf der Grundlage eines theoretischen Models, aus dem die realen Kosten (ja nicht einmal die voraussichtlichen Kosten) des Beihilfeempfängers nicht zu entnehmen sind;

b) bei der Zuordnung der Ausgaben war der Anteil der Vorarbeiten im Bereich experimentelle Entwicklung im Verhältnis zu den übrigen Ausgabenkategorien außergewöhnlich hoch, insbesondere im Vergleich zu anderen Entwicklungsprojekten von Treibwerken;

c) verschiedene spezifische Aspekte waren zu hinterfragen: der Betrag für technisches Management im ersten Jahr des Vorhabens und die Ausgaben für Ausrüstungsgegenstände (insbesondere wenn diese Ausrüstungsgegenstände ausschließlich für das Vorhaben verwendet wurden); und

d) die Aufnahme einiger Ausgaben von ITP in den Jahren 2008 — 2009, also nach der Zulassung des Triebwerks.

(120) Die Kommission äußerte Zweifel im Zusammenhang mit der Zuordnung der Tätigkeiten auf der Grundlage der Begriffsdefinitionen von „industrieller Forschung“ und „experimenteller Entwicklung“ im Sinne von Abschnitt 2.2 Buchstaben f und g des FuEuI-Rahmens. Sie begründete dies des Weiteren mit ihrer eigenen Erfahrung im Bereich FuE ([24]).

(121) Auf der Grundlage von Abschnitt 5.1.4 des FuEuI-Rahmens äußerte die Kommission einen Zweifel an den förderfähigen Kosten, insbesondere betreffend die Ausgaben für Ausrüstungen.

(122) Spanien hat in Beantwortung der Einleitungsentscheidung eine neue Kostenaufschlüsselung übermittelt, aus der die tatsächlich durchgeführten bzw. geplanten Tätigkeiten mit der sich hieraus ergebenden Zuordnung nach FuE-Kategorien zu entnehmen sind. Dank der neuen von Spanien erteilten Auskünfte konnte die Kommission die einzelnen Arbeitspakete genau analysieren und feststellen, dass die Zuordnung der FuE-Tätigkeiten korrekt erfolgt ist.

(123) Andererseits hat Spanien zugestimmt, dass förderfähige Kosten nur bis zur Zulassung des Flugzeuges berücksichtigt werden können. Da die Ausgaben nach dieser Zulassung nur sehr gering wären, hat dies keine wesentlichen Auswirkungen auf den Gesamtbetrag der den FuE-Kategorien zugeordneten Kosten.

(124) Spanien hat auch zugestimmt, die zwischen der Zulassung des Triebwerks und der des Flugzeugs durchgeführten Arbeiten als experimentelle Entwicklung und nicht als industrielle Forschung zu betrachten, da diese Arbeiten an Prototypen des Turbinen-Moduls durchgeführt werden.

(125) Spanien war auch bereit, 100 % der Arbeiten im Zusammenhang mit der Erprobung der Komponenten ([…] EUR) der Kategorie experimentelle Entwicklung zuzuordnen. Dies steht sowohl mit der erfolgten Zuordnung anderer Arbeiten als auch mit der von ITP selbst vorgeschlagenen Definition im Einklang, der zufolge Tests zur Gesamtbetriebszeit (dazu gehören Ermüdungsfestigkeitsversuche) als experimentelle Entwicklung zu anzusehen sind.

([24]) Insbesondere in Zusammenhang mit den nach dem FuE-Rahmenprogramm finanzierten Vorhaben; vgl. Entscheidung Nr. 1982/2006/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 18. Dezember 2006 über das Siebte Rahmenprogramm der Europäischen Gemeinschaft für Forschung, technologische Entwicklung und Demonstration (2007 bis 2013) (ABl. L 412 vom 30.12.2006, S. 1), sowie ihre Erfahrungen bei der Würdigung von Fällen staatlicher Beihilfen im Sektor Flugzeugtriebwerke.

(126) In seiner Stellungnahme hat ITP nicht nur die von Spanien vorgebrachten Argumente unterstützt, sondern auch zugegeben, dass es mit seinem internen Buchhaltungssystem nicht möglich war, die FuE-Aufwendungen nach den verschiedenen Kategorien aufzuschlüsseln. Das erklärt, weshalb die Zuordnung zu den Kategorien mit Hilfe eines scheinbar theoretischen Modells vorgenommen wurde. ITP versicherte auch, man habe begonnen, das Buchhaltungssystem so umzustellen, dass es diese Kategorien unterscheiden kann, zumal dies auch von den internationalen Finanzberichterstattungsnormen (IFRS) verlangt wird ([25]).

(127) Spanien stellte eine korrigierte und endgültige Aufstellung der förderfähigen Kosten zur Verfügung, die in der folgenden Tabelle wiedergegeben wird. Demnach betragen die förderfähigen Kosten des Vorhabens für den gesamten Zeitraum 2005-2008 insgesamt 73 567 000 EUR. Auf Tätigkeiten, die als industrielle Forschung eingestuft werden, entfallen EUR (39,8 % der gesamten förderfähigen Kosten). Die Kosten für experimentelle Entwicklung betragen 44 212 000 EUR (60,1 %). Zum Vorhaben gehören auch Vorstudien mit Kosten in Höhe von 59 000 EUR.

Tabelle — Förderfähige Kosten

(in Mio. EUR)

FuE-Kategorie	2005	2006	2007	2008	Insgesamt
Industrielle Forschung	[…]	[…]	[…]	[…]	29,296
Durchführbarkeitsstudien	[…]	[…]	[…]	[…]	0,059
Experimentelle Entwicklung	[…]	[…]	[…]	[…]	44,212
Insgesamt	[…]	[…]	[…]	[…]	73,567

(128) Da Spanien genaue Auskünfte erteilt und die Anmerkungen zu einigen spezifischen Aspekten der zeitlichen Abgrenzung des Projekts und der Einstufung bestimmter Arten von Ausgaben akzeptiert hat, verfügt die Kommission nun über einen vollständigen Überblick über die förderfähigen Kosten und deren Zuordnung zu den Kategorien.

(129) Kurz gesagt, es werden nur solche Kosten als förderfähig berücksichtigt, die auf Tätigkeiten entfallen, die nach Abschnitt 5.1.4 des FuEuI-Rahmens beihilfefähig sind und die den jeweiligen Kategorien „industrielle Forschung“ und „experimentelle Entwicklung“ entsprechend den Definitionen von Abschnitt 2.2 des FuEuI-Rahmens korrekt zugeordnet wurden.

9.2. **Beihilfeinstrument**

(130) Bei der ursprünglichen Anmeldung hatte Spanien die Absicht, ein Beihilfeinstrument zu verwenden, das die Merkmale eines rückzahlbaren Vorschusses — wobei sich die Kapitalrückzahlung nach dem Erfolg des Vorhabens richten sollte — und die eines Darlehens zu Vorzugskonditionen, das für den Begünstigten zinslos gewesen wäre, in sich vereinte. In der Entscheidung über die Einleitung des Verfahrens äußerte die Kommission Zweifel an diesem hybriden Instrument, das dem Begünstigten einen doppelten Vorteil gebracht hätte, indem es das beim Vorschuss gegebene Beihilfeelement der Risikoteilung mit einem garantierten Vorteil aufgrund der erlassenen Zinsen vereint hätte. Durch die Kombination dieser beiden Vorteile wäre die Beihilfe zu großzügig für den Empfänger ausgefallen.

(131) In Abschnitt 2.2 Buchstabe h des FuEuI-Rahmens wird der rückzahlbare Vorschuss definiert. Die Kriterien für seine Vereinbarkeit werden in Abschnitt 5.1.5 des FuEuI-Rahmens definiert.

(132) Ein Darlehen zu Vorzugskonditionen ist ein Darlehen mit einem niedrigeren Zinssatz (im vorliegenden Fall wäre der Zinssatz null gewesen). Das Beihilfeelement ist der Zinsbetrag, den sich der Begünstigte erspart, berechnet als Differenz zwischen dem marktüblichen Zinssatz des Darlehens und den tatsächlich bezahlten Zinsen. Im vorliegenden Fall war der marktübliche Zinssatz der Referenzzinssatz ohne zusätzliche Basispunkte und es wurden keinerlei Zinsen bezahlt. In der Einleitungsentscheidung äußerte die Kommission auch Zweifel über die Höhe des Zinssatzes, der bei der Berechnung des Beihilfeelements des Darlehens angewandt werden muss. Wie im Folgenden dargelegt, ist dieser Aspekt nicht mehr relevant.

(133) In seiner Stellungnahme stimmte Spanien zunächst zu, dass hier ein doppelter Vorteils vorliegt, und erklärte sich bereit, das Beihilfeinstrument zu korrigieren. Des Weiteren wollte Spanien den Vorschlag machen, die Beihilfe in Form eines Darlehens zu Vorzugskonditionen zu gewähren. Spanien zufolge spricht für ein Darlehen zu Vorzugskonditionen einfach die Überlegung, dass ein solches von der Kommission vermutlich leichter genehmigt werden würde.

(134) Denselben Standpunkt vertrat ITP in seiner Stellungnahme. Das Unternehmen fügte jedoch hinzu, von seinem Standpunkt aus wäre auch ein rückzahlbarer Vorschuss als Beihilfeinstrument akzeptabel ([26]).

(135) In ihrem Schreiben vom 19. Dezember 2007 erwähnte die Kommission, dass im vorliegenden Fall die Verhältnismäßigkeit vermutlich durch einen rückzahlbaren Vorschuss besser gewährleistet würde.

(136) Wie die Kommission feststellte, hätte im Jahr 2007 eine Umwandlung des Beihilfeinstruments entsprechend dem Vorschlag Spaniens in ein zinsloses Darlehen für den Begünstigten einen Vorteil bedeutet, da sich zu diesem Zeitpunkt die kaufmännischen Risiken bereits etwas verringert hatten, weil der Absatz der Triebwerke schon im Steigen begriffen war.

([25]) Diese Normen ermöglichen eine neue Verbuchung der Aufwendungen für industrielle Forschung auf der Sollseite und der Aufwendungen für experimentelle Entwicklung auf der Habenseite.

([26]) In seinem Schreiben vom 25.2.2008 erklärt ITP, es habe „ein im Fall des Erfolgs des Vorhaben rückzahlbares Darlehen“ beantragt.

(137) Im vorliegenden Fall hätte die Beihilfe zunächst die Rolle eines Vorschusses gespielt und ITP ausreichende Mittel für die Vornahme der Investitionen garantiert, während sie es dann ITP ermöglicht hätte, die Zinsen zu sparen. ITP hätte also nicht nur ausschließlich das Kapital ohne Zinsen zurückzahlen müssen, sondern sich auch die Zahlung eines Zuschlages im Erfolgsfall erspart. Die Kommission war der Ansicht, dass dies ein zu großer Vorteil für das Unternehmen wäre, und forderte Spanien auf, Vorschläge zu machen, um diesen Vorteil entweder durch eine Änderung des Beihilfeinstruments oder durch die Einführung von Klauseln und Konditionen, die das Instrument zum Risiko in Bezug setzen, zu verringern.

(138) Die Kommission legte ebenfalls dar, dass rückzahlbare Vorschüsse Instrumente der Risikobeteiligung sind, so dass bei einem guten Erfolg des Vorhabens auch eine höhere als nur anteilsmäßige Rückzahlung durch den Begünstigten möglich ist; wenn sich die Absatzprognosen erfüllen, ist die Beihilfe einschließlich Zinsen voll zurückzuzahlen. Sollte der Absatz unter den Erwartungen bleiben, verringert sich die Rückzahlung anteilsmäßig ([27]). Falls der Absatz die Erwartungen übertrifft, ist die Rückzahlung höher als der erhaltene Vorschuss.

(139) Bei der Würdigung des Falles kamen die Kommission und Spanien zu der Schlussfolgerung, dass für Beihilfen dieser Art ein rückzahlbarer Vorschuss mit den genannten besonderen Merkmalen das geeignete Instrument ist.

(140) Das Beihilfeinstrument wurde entsprechend den von Spanien vertretenen Überlegungen gestaltet, wonach es sich bei den beiden Entscheidungen über die Beihilfegewährung im vorliegenden Fall um zwei Tranchen ein und derselben Beihilfe, für die auch nur ein Antrag gestellt wurde, handelt.

(141) Der geänderte Zeitplan der Beihilfe beruht auf den im Folgenden dargelegten Elementen.

(142) Die Auszahlung der Beihilfe folgt dem für die beiden Tranchen vorgesehenen Zeitplan.

(143) Für die Berechnung der Rückzahlung wird die gesamte Beihilfe, die ITP erhalten hat, herangezogen und mit dem Referenzzinssatz für 2005 (4,08 %) aktualisiert.

(144) Im Jahr […] sollte auf der Basis der genannten Prognosen die Rückzahlung des aktualisierten Gesamtbetrages abgeschlossen sein.

(145) Einer vorsichtigen Absatzprognose zufolge wäre mit […] Triebwerken (für […] Flugzeuge) zu rechnen; Austauschtriebwerke sind dabei nicht berücksichtigt. Diese Zahl wurde im internen Geschäftsplan von ITP, der dem Verwaltungsrat anlässlich der Beschlussfassung über die Investition in das Vorhaben vorgelegt wurde, angegeben.

(146) Die Rückzahlungsbeträge sind in Euro pro verkauftes Triebwerk angegeben; der Betrag pro Triebwerk ändert sich wie folgt: Bei bis zu […] verkauften Triebwerken (40 % der letzten Prognose) zahlt ITP […] EUR pro Triebwerk; bei […] bis […] Triebwerken (bis zu 85 % der letzten Prognose) zahlt ITP […] EUR pro Triebwerk; bei […] bis […] Triebwerken (der letzten Prognose) zahlt ITP […] EUR.

(147) Bei der Festlegung dieser Beträge wurde von Spanien den Umstand bedacht, dass die ersten Triebwerke mit einem höheren Rabatt verkauft werden. Des Weiteren wurde der Cashflow des Vorhabens berücksichtigt, denn dieser ist in den ersten Jahren negativ, da die Anfangsinvestition sehr hoch ist und die Verkäufe über mindestens zwanzig Jahre gestaffelt erfolgen.

(148) Sobald das erwartete Ziel von […] Triebwerken erreicht wurde, zahlt ITP bis zum Jahr 2043 ([28]) einen Erfolgszuschlag in Höhe von 1 % des Umsatzes aus dem Verkauf eines jeden Triebwerks.

9.3. **Regionalaufschlag**

(149) Spanien erkennt an, dass gemäß dem seit dem 1. Januar 2007 geltenden FuEuI-Rahmen für Vorhaben, die in Fördergebieten durchgeführt werden, keine Regionalaufschläge mehr gewährt werden können. Dennoch möchte man diesen Aufschlag zumindest für die förderfähigen Kosten des Jahres 2006 gewähren.

(150) Die Kommission kann sich bei ihrer Würdigung nur auf die von ihr erlassenen Bestimmungen stützen, die im FuEuI-Rahmen enthalten sind. Demnach müssen Erwägungen über mögliche Nachteile für das Vorhaben, die sich aus der Tatsache ergeben, dass es in einem Fördergebiet durchführt wird, bewiesen und im Zuge der Würdigung des Marktversagens und des Anreizeffekts berücksichtigt werden.

(151) Wie oben erwähnt, muss die Beihilfe als Ganze im Sinne der geltenden Bestimmungen, d. h. des FuEuI-Rahmens gewürdigt werden. Der FuEuI-Rahmen sieht die Möglichkeit eines Aufschlags zur Erhöhung der Beihilfeintensität für in Fördergebieten durchgeführte Vorhaben nicht mehr vor. Daher kann die Kommission nicht zustimmen, dass dieser Aufschlag bei der Berechnung der Beihilfeintensität berücksichtigt wird.

([27]) Und die Wettbewerbsverfälschung wäre geringer, da das Erzeugnis ja kein Erfolg war.

([28]) Für den Fall, dass der Erfolg die im Voraus definierte Erfolgserwartung übertreffen sollte, sieht der FuEuI-Rahmen ausdrücklich vor, dass der betreffende Mitgliedstaat die Möglichkeit hat, Zahlungen zu verlangen, die über die Rückzahlung des Vorschussbetrages hinausgehen (vgl. Abschnitt 5.1.5 sechster Absatz).

9.4. **Aufschlag für internationale Zusammenarbeit**

(152) Nach Ansicht Spaniens sollte das angemeldete Vorhaben Anspruch auf Erhalt eines Aufschlags für internationale Zusammenarbeit haben. Spanien argumentiert, dass ITP an einem internationalen Vorhaben zur Entwicklung des Triebwerks Trent 1000 ([29]) beteiligt ist.

(153) In Abschnitt 5.1.3 Buchstabe b des FuEuI-Rahmens wird sehr genau angegeben, unter welchen Voraussetzungen ein Vorhaben Aufschläge für internationale Zusammenarbeit in Anspruch nehmen kann. Diese wären, dass „das Vorhaben die Zusammenarbeit zwischen wenigstens zwei eigenständigen Unternehmen betrifft und folgende Voraussetzungen erfüllt sind: […] das Vorhaben muss […] grenzübergreifend sein, d. h. die Forschungs- und Entwicklungstätigkeiten müssen in mindestens zwei Mitgliedstaaten ausgeführt werden".

(154) In der Einleitungsentscheidung äußerte die Kommission Zweifel in zweierlei Hinsicht: a) Die Kommission bezweifelte, ob man ITP und RR als eigenständige Unternehmen bezeichnen kann, denn RR ist Aktionär von ITP und hält eine Beteiligung von fast 47 %; und b) die FuE-Tätigkeiten des angemeldeten Projekts könnten nicht zur Gänze außerhalb Spaniens durchgeführt werden.

9.4.1. *ITP und RR sind keine eigenständigen Unternehmen*

(155) Spanien bringt mehrere Argumente vor, um die Eigenständigkeit der beiden Unternehmen zu belegen.

(156) Seiner Ansicht nach beteiligt sich ITP an dem Vorhaben als Partner, der unter ähnlichen Bedingungen wie andere Partner Risiken übernimmt: Die Tatsache, dass die Vertragsbedingungen die gleichen wie für die übrigen RRSP sind, zeige, dass ITP auf einer Ebene mit anderen RRSP, an deren Aktienkapital RR nicht beteiligt ist, steht.

(157) Zweitens ist Spanien der Ansicht, dass ITP, wäre es nicht eigenständig, nicht für Mitbewerber von RR wie General Electric und Honeywell arbeiten könnte.

(158) Drittens besitzt RR nur 47 % der Aktien, was keine Kontrolle bedeutet, da 53 % von einem anderen Aktionär, nämlich Sener Aeronáutica, gehalten werden. Die von RR bestellten Verwaltungsratsmitglieder sind in der Minderheit (vier von insgesamt neun), während die anderen vom Mehrheitsaktionär bestellt werden.

(159) Schließlich wird nach Ansicht Spaniens die Eigenständigkeit durch die Dauer der Verhandlungen zwischen ITP und RR über das Vorhaben belegt. Diese hatten sich über zwei Jahre hinzogen, bis eine Einigung erzielt werden konnte.

([29]) Spanien macht auch geltend, dass Aufschläge dieser Art schon in den bisherigen ITP betreffenden Fällen genehmigt wurden.

(160) Diese Argumente werden auch in der Stellungnahme von ITP angeführt. Des Weiteren ist ITP zufolge die Eigenständigkeit des Unternehmens gegenüber RR offensichtlich, da die Verkäufe an RR im Jahr 2008 nur 25 % des Umsatzes von ITP ausmachten, und das bei fallender Tendenz.

(161) Mit Schreiben vom 19. Dezember 2007 verlangte die Kommission auch eine Stellungnahme von RR zu der Frage, ob ITP und RR als eigenständige Unternehmen gelten können. Nach Ansicht von RR ist „ITP rechtlich und finanziell gesehen ein eigenständiges Unternehmen und […] wird nicht von RR kontrolliert. […] ITP ist jedoch ein wichtiger Kooperationspartner von RR bei bestimmten zivilen Programmen, insbesondere bei den Triebwerken Trent 500 und 900, und RR hält seine Beteiligung an ITP teilweise deshalb, um seine Interessen bei diesen Kooperationsprogrammen zu schützen und um ITP dabei zu helfen, zu einem eigenständigen Wirtschaftbeteiligten (und Partner) im Luftfahrtsektor zu werden."

(162) RR erklärt auch, „die Herstellung von Beziehungen zu langfristig unabhängigen strategischen Partnern, die Risiken übernehmen, Designkapazitäten anbieten und finanzielle Mittel mobilisieren können," sei „ein logischer und keineswegs ungewöhnlicher Schritt für Erstausrüster (Original Equipment Manufacturer — OEM), die sich mit Design und Herstellung von Gasturbinen befassen".

(163) Die Kommission hat die Beziehung zwischen ITP und RR eingehend gewürdigt. RR ist ein wichtiger Aktionär (47 %) mit mehreren Verwaltungsratsmitgliedern. Die von RR bestellten Verwaltungsratsmitglieder enthalten sich der Stimme, wenn RR-Vorhaben zur Diskussion stehen, sind aber anwesend, wenn strategische Beschlüsse gefasst werden.

(164) Zweitens stellt die Kommission fest, dass ITP an anderen Vorhaben von RR beteiligt war. (Trent 1000 ist das dritte wichtige Triebwerk, an dem ITP mitwirkt.)

(165) Die Bestimmung des FuEuI-Rahmens betreffend die „Eigenständigkeit" kann nicht einfach im Sinne von „nicht kontrolliert" interpretiert werden. Oder anders ausgedrückt: Wenn ein Unternehmen von einem anderen nicht kontrolliert wird, heißt noch nicht, dass es in Bezug auf dieses andere Unternehmens als eigenständig angesehen werden kann.

(166) In sinngemäßer Anwendung der Definition von kleinen und mittleren Unternehmen (KMU) ([30]), sind Unternehmen dann als verbundene Unternehmen anzusehen, wenn zwischen ihnen Kapitalbeziehungen bestehen (im vorliegenden Fall eine Beteiligung von 47 %). Im Hinblick auf die Kontrolle von Unternehmenszusammenschlüssen ([31]) könnten sie noch als eigenständig gelten, ebenso vom Standpunkt der Buchführungsbestimmungen aus gesehen, da ITP nicht in der Konzernbilanz von RR erfasst ist.

(167) Das Entscheidende in diesem Fall ist aber, dass es für zwei verbundene Unternehmen desselben Sektors keine Schwierigkeiten bei der Zusammenarbeit gibt. Dies bestätigt sich, wenn wir die Frage vom wesentlichen Gesichtspunkt her betrachten, d. h. ob für ITP und RR die Zusammenarbeit bei FuE-Vorhaben schwierig ist oder nicht.

(168) RR hat gerade deshalb bei ITP investiert, um eine langfristige stabile Partnerschaft zu entwickeln ([32]), wie sie in diesem Sektor im Verhältnis zwischen OEM und ihren wichtigsten Partnern üblich ist. RR nennt als Beispiele Snecma und MTU, die langfristigen Partner von General Electric bzw. Pratt&Whitney.

(169) Im vorliegenden Fall besteht zwischen ITP und RR eine stabile Zusammenarbeit auf dem Gebiet der Flugzeugtriebwerke. Bei dem zu würdigenden Vorhaben handelt es sich um das dritte von RR entwickelte große Triebwerk, bei dem ITP eine wesentliche Rolle spielt (diese betraf stets dieselbe Komponente, nämlich die Niederdruckgasturbine). RR selbst räumt ein, dass die früheren Beteiligungen die weitere Zusammenarbeit erleichtern und vereinfachen.

(170) In ihrer Würdigung der Beihilfe, die ITP für seine Mitwirkung am Trent 500 ([33]) gewährt wurde, stellte die Kommission zwar fest, dass es sich bei dieser ersten signifikanten Beteiligung von ITP an einem Triebwerk von RR um eine internationale Zusammenarbeit handle, doch wurde kein spezifischer Aufschlag erwogen. Wie RR einräumt, führt eine solche Zusammenarbeit bei einer Reihe von Projekten zu einem besseren gegenseitigen Kennenlernen, so dass die Schwierigkeiten, die möglicherweise im Zuge der Zusammenarbeit auftreten, zunehmend geringer werden.

(171) Für zwei verbundene Unternehmen mit einer langfristigen stabilen Partnerschaft gibt es keinerlei Schwierigkeiten bei der Zusammenarbeit. Daher ist die Kommission zu der Schlussfolgerung gelangt, dass ITP und RR nicht als jeweils eigenständig in dem Sinne angesehen werden können, wie dies für den Zusammenarbeitsaufschlag bei FuE-Vorhaben erforderlich wäre.

([30]) Empfehlung der Kommission (2003/361/EG) (ABl. L 124 vom 20.5.2003, S. 36).

([31]) Verordnung (EG) Nr. 139/2004 des Rates vom 20. Januar 2004 über die Kontrolle von Unternehmenszusammenschlüssen („EG-Fusionskontrollverordnung") (ABl. L 24 vom 29.1.2004, S. 1).

([32]) Mit den Worten von RR: „RR hat eine produktive Arbeitsbeziehung zu ITP entwickelt und ITP hat tief greifendes Verständnis für die Arbeitsweisen, Verfahren, Tools und Methoden von RR gewonnen."

([33]) Beihilfe C 38/01 (ABl. L 61 vom 27.2.2004, S. 87).

9.4.2. *Die FuE-Tätigkeiten des angemeldeten Vorhabens werden zur Gänze in Spanien durchgeführt*

(172) Abgesehen davon wird auch die zweite Voraussetzung, der grenzübergreifende Charakter des Vorhabens, nicht erfüllt.

(173) Spanien argumentiert, die Kommission müsse das Triebwerksprojekt in seiner Gesamtheit würdigen und nicht nur den Teil, den ITP entwickeln wird.

(174) In Abschnitt 5.1.3 Buchstabe b Ziffer i des FuEuI-Rahmens wird unter Punkt zwei verlangt, dass die FuE-Tätigkeiten in mindestens zwei verschiedenen Mitgliedstaaten ausgeführt werden. Im vorliegenden Fall ist das zu würdigende Vorhaben die von ITP entwickelte Niederdruckturbine. Die FuE-Tätigkeiten, die zu dem Vorhaben gehören, werden größtenteils in Spanien durchgeführt und die förderfähigen Kosten entstehen ITP an seinen Produktionsstandorten.

(175) Die Kommission zieht daraus die Schlussfolgerung, dass der Aufschlag für internationale Zusammenarbeit auf diese Beihilfe nicht anwendbar ist, weil ITP und RR nicht als eigenständige Unternehmen angesehen werden können und weil die FuE-Tätigkeiten größtenteils in Spanien durchgeführt werden.

(176) Dennoch stellt die Kommission ebenso wie zuvor im Fall des Regionalaufschlages ([34]) fest, dass die Nichtanwendung des Aufschlags für internationale Zusammenarbeit keine praktischen Konsequenzen hat, da die Beihilfeintensität noch immer unter der vom FuEuI-Rahmen festgelegten Niveau liegt.

9.5. **Beihilfeintensität**

(177) Gemäß Abschnitt 5.1.5 des FuEuI-Rahmens beträgt die Beihilfeintensität für in Form von rückzahlbaren Vorschüssen finanzierte FuE-Vorhaben 60 %, wenn es sich um industrielle Forschung bzw. 40 % wenn es sich um experimentelle Entwicklung handelt. Wie oben dargelegt, können beim zu würdigenden Vorhaben keine Aufschläge gewährt werden.

(178) Wie bereits erwähnt, ist das Projekt zu 39,82 % als industrielle Forschung und zu rund 60,18 % als experimentelle Entwicklung zu werten. Daher beträgt die Höchstbeihilfeintensität 47,93 % ([35]).

(179) Da sich die förderfähigen Kosten auf insgesamt 73 567 000 EUR belaufen und die Beihilfe, die Spanien ursprünglich gewähren wollte, 36 850 000 EUR (die Summe beider Entscheidungen über die Gewährung der Beihilfe) betrug, hätte die sich hieraus ergebende Beihilfenintensität von 50 % die zulässige Höchstgrenze überschritten.

([34]) Vgl. Erwägungsgründe 149, 150 und 151.

([35]) 60,1 × 40 % + 39,82 × 60 % = 47,93 %

(180) Daher stimmte Spanien zu, den Beihilfebetrag infolge der bereits in den Erwägungsgründen 119 bis 129 behandelten Neuzuordnung der förderfähigen Kosten herabzusetzen, um die Beihilfehöchstintensität einzuhalten. In seinem Schreiben vom 18. September 2008 gab Spanien den endgültigen Betrag der Beihilfe mit 35 262 400 EUR an. Spanien legte auch einen entsprechend den in den Erwägungsgründen 141 bis 148 genannten Kriterien überarbeiteten Zahlungs- und Rückzahlungsplan vor.

(181) Somit bleibt die Beihilfe unter der nach dem FuEuI-Rahmen zulässigen Beihilfehöchstintensität.

9.6. **Schlussfolgerung über die Verhältnismäßigkeit**

(182) Die Kommission kann die Schlussfolgerung ziehen, dass durch Zuordnung der förderfähigen Kosten, das geänderte Beihilfeinstrument und die Anpassung des Beihilfebetrages sichergestellt wird, dass die Beihilfe verhältnismäßig bleibt und das notwendige Minimum nicht übersteigt. Abgesehen davon garantieren diese Konditionen, die jenen ähnlich sind, die in vergleichbaren Fällen angewandt wurden ([36]), dass die Beihilfe zu marktüblichen Bedingungen voll, einschließlich Zinssatz, zurückgezahlt wird, ja dass sogar ein höherer Betrag bezahlt wird, falls der Absatz die Erwartungen übertrifft.

10. **AUSWIRKUNG AUF DEN WETTBEWERB**

(183) In der Einleitungsentscheidung hat die Kommission vorgeschlagen, als Referenzmarkt den Flugzeugtriebwerke-Markt, einen Weltmarkt, heranzuziehen, und sie hat betroffene Dritte aufgefordert, sich zum Verfahren zu äußern.

(184) Die Kommission ruft in Erinnerung, dass es im Sektor Flugzeugtriebwerke drei große OEM — RR, General Electric (GE) und Pratt&Whitney (PW) — gibt, welche die Leitunternehmen von Triebswerksprogrammen sind. Sie werden unterstützt von einer Reihe erstrangiger Partner (Snecma, MTU und Avio in Europa sowie MHI, IHI und KHI in Japan usw.), die oft langfristige Beziehungen zu einem einzigen OEM pflegen (wie z. B. Snecma mit GE) oder bei jedem Vorhaben mit mehreren OEM zusammenarbeiten (wie Volvo). ITP ist der kleinste dieser erstrangigen Partner.

(185) Nach Angabe Spaniens ist ITP auf dem Weltmarkt für Komponenten von Flugzeugtriebwerken ein kleiner Akteur im Vergleich zu seinen Mitbewerbern (in Europa: Rolls Royce, Snecma, Avio, Volvo, MTU usw.). Die Beihilfe hätte nur geringe Auswirkungen, da ITP ein kleines Unternehmen ist, das nur [5-10] % Marktanteil bei Gasturbinen besitzt, die wiederum nur ein kleines Segment innerhalb des Triebwerkmarktes ausmachen. Wie in der Einleitungsentscheidung erwähnt, sind Niederdruckturbinen essentielle Komponenten von Triebwerken, doch kann man nicht sagen, sie würden einen gesonderten Teilmarkt bilden, u. a. weil sie sowohl von den OEM als auch von den erstrangigen Partnern hergestellt werden können.

(186) Abgesehen von RR hat sich kein anderer Beteiligter während des Verfahrens zu Wort gemeldet. Da die Entscheidung über die Einleitung des Verfahrens veröffentlicht wurde, die Anzahl der Betroffenen in diesem Sektor sehr klein ist, diese jedoch sehr groß (durchwegs Großunternehmen) sind, schließt die Kommission aus dem Fehlen von Wortmeldungen, dass kein Mitbewerber besorgt war, die Beihilfe könnte zu einer Verfälschung der dynamischen Anreize führen, Marktmacht schaffen oder ineffiziente Marktstrukturen aufrechterhalten.

(187) Da sich keine Mitbewerber oder andere Beteiligte zu Wort gemeldet haben und vor dem Hintergrund des geringen Marktanteils von ITP kann die Kommission somit den Schluss ziehen, dass die Auswirkung auf den Wettbewerb sehr gering ist.

11. **INDIREKTE BEIHILFE FÜR RR**

(188) In der Einleitungsentscheidung äußerte die Kommission Zweifel, ob die angemeldete Maßnahme möglicherweise eine indirekte Beihilfe für den Triebwerkhersteller RR beinhalten könnte. Die Kommission stellte fest, dass RR ein potentieller Begünstigter der Beihilfe sein könnte, da RR das Leitunternehmen des Vorhabens Trent 1000 und der Hauptaktionär von ITP ist. Die Kommission stellte ebenfalls fest, dass diese Würdigung von den spezifischen Konditionen der Zusammenarbeit, auf die sich die Beihilfe möglicherweise ausgewirkt hat, beeinflusst sein kann.

(189) Schon in seiner Stellungnahme während der Anmeldungsphase hatte Spanien erklärt, dass seiner Ansicht nach keine indirekte Beihilfe vorliegt, da die Aufnahmegebühr ([37]), die ITP an RR entrichtet hat, aus den Eigenmitteln von ITP bezahlt wurde und nichts mit den förderfähigen Kosten des Vorhabens zu tun hatte.

(190) Wie von der Kommission in der Einleitungsentscheidung verlangt, hat Spanien des Weiteren alle sachdienlichen Unterlagen über die Zusammenarbeit zwischen ITP und RR vorgelegt, insbesondere das Memorandum of Understanding aus dem Jahr 2003 und die endgültige Risk/Revenue-Sharing-Vereinbarung (RRSA).

(191) Spanien und ITP haben festgestellt, dass aus dem Vertrag zwischen CDTI und ITP deutlich hervorgeht, dass als förderfähig nur solche Kosten gelten, die bei der Durchführung des Vorhabens anfallen, was die von ITP an RR bezahlten Gebühren ausschließt.

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

([37]) Es ist in der Branche eine üblich, dass die RRSP dem OEM eine Aufnahmegebühr bezahlen.

(192) Zweitens wird nach Angaben Spaniens das CDTI die Erfüllung des Vertrags genau prüfen und die Beihilfe an ITP erst auszahlen, wenn die Ausgaben belegt sind.

(193) Schließlich machte Spanien geltend, dass die in der Geschäftsbeziehung zwischen RR und ITP geltenden Preise die gleichen sind, die in den Vereinbarungen mit den RRSP zur Anwendung kamen.

(194) In seiner Stellungnahme beschrieb RR zunächst, wie Verhandlungen zwischen OEM und potentiellen RRSP ablaufen und dass auch parallele Verhandlungen mit mehreren Partnern sowohl in Europa als auch in Übersee dazugehören. Diese Verhandlungen werden nicht Komponente für Komponente durchgeführt — obwohl es einige technologische Bereiche gibt, in denen die OEM gar keine Partner suchen —, sondern es geht um verschiedene Ebenen der Diskussion und der möglichen Einbeziehung der Partner. RR wies des Weiteren darauf hin, dass über die Beiträge der Partner zu den Programmen — die Barmittel, Ingenieurarbeiten, die Erbringung von Dienstleistungen oder die Bereitstellung von Komponenten durch den RRSP umfassen können — verhandelt wird und die Beiträge zu Beginn des Programms festgelegt werden.

(195) RR erklärte, dass die Verhandlungen ohne Bevorzugung, zu rein kaufmännischen Konditionen, in gleicher Weise geführt wurden, wie man es bei anderen RRSP machen würde. Das Unternehmen beschrieb die Vereinbarung mit ITP als auf einer Linie mit den Vereinbarungen liegend, die mit anderen RRSP beim Trent 1000 getroffen wurden ([38]). RR belegte, dass aus dem Gesamtbeitrag von ITP kein finanzieller Vorteil für RR erwächst.

(196) Schließlich erklärte RR, es wäre nicht von der von Spanien für ITP gewährten Beihilfe begünstigt, da diese nur in Spanien und für die Tätigkeiten von ITP im Zusammenhang mit der Niederdruckgasturbine verwendet wird. Einen Vorteil daraus wird RR nur über die Dividenden ziehen, auf die RR als Aktionär des Unternehmens Anspruch hat.

(197) Die Kommission merkt hier an, dass auch durch diese Argumente die Nichtanwendbarkeit des Aufschlags für internationale Zusammenarbeit (siehe Erwägungsgründe 172 bis 176) bestätigt wird. Da nur ITP von der Beihilfe begünstigt ist, trägt es auch sämtliche förderfähigen Kosten. In Abschnitt 5.1.3 Buchstabe b Ziffer i des FuEuI-Rahmens wird unter Punkt eins festgelegt, dass kein Unternehmen mehr als 70 % der förderfähigen Kosten bestreiten darf, was im vorliegenden Fall eindeutig nicht erfüllt wird.

(198) In ihrer Würdigung dieser Argumente stellt die Kommission erstens fest, dass aus den von Spanien übermittelten Unterlagen und den von den Beteiligten erteilten Auskünfte hervorgeht, dass die RRSP-Vereinbarung zwischen ITP und RR zweifellos zu kaufmännischen Konditionen verhandelt wurde.

(199) Zweitens verweist die Kommission darauf, dass die förderfähigen Kosten nur in Spanien entstanden sind und in dem beihilfefähigen Vorhaben keine Kosten enthalten sind, welche die Tätigkeiten von RR oder bei RR durchgeführte Tätigkeiten betreffen.

(200) Drittens stimmt die Kommission zu, dass RR allein aufgrund seiner Aktionärsstellung noch kein Vorteil aus der ITP gewährten Beihilfe erwächst, abgesehen vielleicht von dem, der sich aus dem Aufbau einer langfristigen Zusammenarbeit ergibt.

(201) Die Kommission stellt auch fest, man könne durchaus sagen, dass es für OEM von Vorteil ist, wenn ihre RRSP in den Genuss einer Beihilfe kommen, da diese dadurch beträchtliche Investitionen in große Triebwerkbauprogramme tätigen und so die OEM die mit solchen Programmen verbundenen Risiken teilen können.

(202) Andererseits jedoch stellt die Kommission fest, dass ein solcher Vorteil im Vergleich zu den Gesamtinvestitionen der OEM in diese Programme zwangsläufig ziemlich klein ist. Der Vorteil wäre noch kleiner, wenn man ihn mit der gesamten Größe des Triebwerkmarktes und dem Gesamtumsatz der OEM vergleicht.

(203) Jedenfalls lässt sich dieser Vorteil nicht quantifizieren, denn angesichts des komplexen Charakters der RRSP-Verhandlungen müsste man ihn mit hypothetischen alternativen Szenarien für die Organisation der Programme vergleichen.

(204) Jedenfalls stellt die Kommission fest, dass dieser Vorteil keinen Transfer öffentlicher Mittel zum OEM impliziert, insbesondere nicht im vorliegenden Fall, in dem alle förderfähigen Kosten in Spanien entstanden sind.

(205) Da es keinen Transfer öffentlicher Mittel gibt und der Vorteil klein und nicht quantifizierbar ist, kann die Kommission somit die Schlussfolgerung ziehen, dass bei der von Spanien für ITP gewährten Beihilfe keine indirekte Beihilfe für RR vorliegt.

12. **ABWÄGUNGSPRÜFUNG**

(206) Entsprechend Abschnitt 7.5 des FuEuI-Rahmens und anhand der positiven und negativen Elemente trifft die Kommission eine Abwägung zwischen den Auswirkungen der Maßnahme, um festzustellen, ob die Wettbewerbsverfälschungen die Handelsbedingungen in einem dem gemeinsamen Interesse zuwiderlaufenden Maße beeinträchtigen.

([38]) RR hält keine Aktienbeteiligung an diesen Unternehmen.

(207) Im vorliegenden Fall kommt die Kommission zu dem Schluss, dass die Beihilfe positive Auswirkungen hat, insofern sie ein Marktversagen zu kompensieren versucht, einen Anreizeffekt für den Beihilfeempfänger hat und in Form eines angemessenen Instruments gewährt wird, das die Verhältnismäßigkeit der Beihilfe garantiert.

(208) Die Kommission kommt auch zu dem Schluss, dass die negativen Auswirkungen der Maßnahme gering sind und die durch die Beihilfe hervorgerufene Wettbewerbsverfälschung unwesentlich ist, weil sie keine abschreckende Wirkung für Investitionen von Mitbewerbern hat, keine Machtmacht verleiht und keine ineffizienten Marktstrukturen aufrecht erhält.

(209) In Abwägung dieser Elemente stellt die Kommission auch fest, dass Spanien bereit war, den Betrag der förderfähigen Kosten zu reduzieren, die Zuordnung zu überprüfen, das Beihilfeinstrument anzupassen und den Gesamtbetrag zu verringern.

(210) Spanien wird einen jährlichen Bericht über die Durchführung der Beihilfe vorlegen, der es der Kommission ermöglicht, die Maßnahme zu überwachen.

(211) Zusammenfassend kann die Kommission daher erklären, dass die Abwägungsprüfung betreffend die zu würdigende Maßnahme zu einem positiven Ergebnis geführt hat.

13. **SCHLUSSFOLGERUNGEN**

(212) Auf der Grundlage dieser Erwägungen kommt die Kommission zu dem Schluss, dass es keine Einwände gegen die Beihilfe in Höhe von 35 262 400 EUR gibt, die Spanien ITP für die Entwicklung der Niederdruckturbine des Triebwerks Trent 1000, das von RR für die Boeing 787 entwickelt wird, zu gewähren plant.

(213) Letztlich ist die Kommission auch der Ansicht, dass die von Spanien gewährte Beihilfe keine indirekte Beihilfe für RR impliziert —

HAT FOLGENDE ENTSCHEIDUNG ERLASSEN:

Artikel 1

Die geplante staatliche Beihilfe Spaniens zugunsten von ITP in Höhe von 35 262 400 EUR ist mit dem Gemeinsamen Markt vereinbar.

Die Durchführung dieser Beihilfe wird folglich genehmigt.

Artikel 2

Diese Entscheidung ist an das Königreich Spanien gerichtet.

Brüssel, den 21. Oktober 2008

Für die Kommission

Neelie KROES

Mitglied der Kommission