

II

(Rättsakter som antagits i enlighet med EG- och Euratomfördragen och vars offentliggörande inte är obligatoriskt)

BESLUT

KOMMISSIONEN

KOMMISSIONENS BESLUT

av den 21 oktober 2008

om det statliga stöd C 9/07 (ex N 608/06) som Spanien planerar att bevilja Industria de Turbo Propulsores

[delgivet med nr K(2008) 6011]

(Endast den spanska texten är giltig)

(Text av betydelse för EES)

(2009/179/EG)

EUROPEISKA GEMENSKAPERNA KOMMISSION HAR ANTAGIT
DETTA BESLUT

med beaktande av fördraget om upprättandet av Europeiska
gemenskapen, särskilt artikel 88.2 första stycket,

med beaktande av avtalet om Europeiska ekonomiska samar-
betsområdet, särskilt artikel 62.1 a,

efter att i enlighet med nämnda artiklar ha gett berörda parter
tillfälle att yttra sig ⁽¹⁾

med beaktande av dessa synpunkter, och

av följande skäl:

1. FÖRFARANDE

(1) Genom en skrivelse av den 11 september 2006 anmälde
Spanien till kommissionen ett stöd som Spanien plane-
rade att genomföra till förmån för Industria de Turbo
Propulsores.

(2) Genom en skrivelse av den 21 mars 2007 underrättade
kommissionen Spanien om sitt beslut att inleda det för-
farande som anges i artikel 88.2 i EG-fördraget avseende
detta stöd.

(3) Kommissionens beslut om att inleda förfarandet har of-
fentliggjorts i *Europeiska unionens officiella tidning* ⁽²⁾. Kom-
missionen har uppmanat berörda parter att lämna sina
synpunkter på stödet i fråga.

(4) Spanien lämnade sina synpunkter den 4 juni 2007.

(5) Genom en skrivelse av den 13 juni 2007 lämnade stöd-
mottagaren, företaget Industria de Turbo Propulsores (ne-
dan kallat ITP), sina synpunkter.

(6) Genom en skrivelse av den 13 juni 2007 lämnade före-
taget Rolls-Royce (nedan kallat RR), som i beslutet om att
inleda förfarandet utpekades som en potentiell mottagare
av indirekt stöd, sina synpunkter.

(7) Genom en skrivelse av den 19 juni 2007 översände
kommissionen dessa synpunkter till Spanien, som läm-
nade sina kommentarer den 12 juli 2007.

⁽¹⁾ EUT C 108, 12.5.2007, s. 18.

⁽²⁾ Se fotnot 1.

- (8) Genom skrivelser av den 19 december 2007 begärde kommissionen kompletterande upplysningar av Spanien, ITP och RR.
- (9) ITP svarade genom en skrivelse av den 25 februari 2008.
- (10) Spanien svarade genom en skrivelse av den 29 februari 2008.
- (11) RR svarade genom en skrivelse av den 5 mars 2008.
- (12) Den 12 mars 2008 översände kommissionen uppgifterna från ITP och RR till Spanien. Spanien lämnade sina kommentarer på dessa uppgifter den 9 april 2008.
- (13) Genom en skrivelse av den 26 juni 2008 begärde kommissionen ytterligare uppgifter av Spanien.
- (14) Spanien svarade genom en skrivelse av den 17 juli 2008. Spanien lämnade senare, den 7 augusti 2008, en reviderad version av denna skrivelse.
- (15) Genom en skrivelse av den 18 september 2008 lämnade Spanien en slutlig beräkning av stödbeloppet, tillsammans med korrigerade utbetalnings- och återbetalningsplaner.
- (16) De spanska myndigheterna vill bevilja stöd till ITP för dess deltagande i utvecklingen av motorn Trent 1000, som RR utvecklar för flygplanet Boeing B 787. Projektet inleddes 2005 och ska slutföras 2009.
- (17) Stödmottagaren ITP är ett företag som tillverkar flygplansmotorer i Spanien. Företagets huvudsäte är beläget i ett stödområde i Baskien. Företagets övriga anläggningar kring Madrid är också belägna i stödområden i den mening som avses i artikel 87.3 c i EG-fördraget.
- (18) ITP är ett stort företag vars totala omsättning 2006 uppgick till cirka 439 miljoner euro. ITP och dess dotterbolag har cirka 2 400 anställda. Företaget ägs av Sener Aeronáutica (53,125 %) och Rolls-Royce (46,875 %).
- (19) ITP tillverkar motorer inom flygplanssektorn. Företaget är verksamt inom utformning, FoU, tillverkning, montering och testning av flygplansmotorer och gasturbiner. Företaget grundades 1991. Det har deltagit i utvecklingen av andra motorer, dels inom den militära sektorn (EJ200 för Eurofighter Typhoon), dels inom den civila sektorn (Trent 500 och Trent 900). Företaget har mottagit stöd för dessa två program ⁽³⁾.
- (20) Den anmälda åtgärden gäller stöd till forsknings- och utvecklingsverksamhet (FoU) som ITP genomför för Trent 1000. Utöver Trent 1000-motorn kommer flygplanet B787 också att ha en annan motor som kallas GenX och som utvecklas av General Electric tillsammans med ett antal avtalspartner.
- (21) Trent 1000 utvecklas av RR och ett antal partner med vilka RR har risk- och intäktsdelningsavtal (Risk and Revenue Sharing Partners, RRSP). Dessa består utöver ITP av följande företag: Mitsubishi Heavy Industries, Kawasaki Heavy Industries, Goodrich, Hamilton Sundstrand och Carlton Forge. Trent 1000 certifierades den 7 augusti 2007. Idrifttagningen av motorn är dock försenad eftersom utvecklingen av själva flygplanet ligger kraftigt efter i tidtabellen.
- (22) ITP deltar som risk- och intäktspartner i Trent 1000-projektet med en andel på 11 %. Ett samförståndsavtal tecknades med RR den 28 september 2004. Det slutliga partneravtalet om risk- och intäktsdelning mellan RR och ITP tecknades den 15 juli 2005.
- (23) ITP:s totala investering i projektet uppgår till [...] (*) euro, uppdelat enligt följande: [...] euro för FoU-kostnader, över [...] euro för industriella investeringar för tillverkning av turbinen och [...] euro för övriga kostnader (IT, certifiering, transport osv.).
- (24) ITP har ansvaret för att utveckla lågtrycksturbinen för den nya motorn. De tekniska ambitionerna som RR har fastställt för utvecklandet av den nya lågtrycksturbinen är följande: reduktion av anskaffningskostnaden med [...] %, förkortning av utformningstiden med [...] %, reduktion av vikten med [...] % och reduktion av bullernivån med [...] dB.

2. STÖDETS SYFTE

- (16) De spanska myndigheterna vill bevilja stöd till ITP för dess deltagande i utvecklingen av motorn Trent 1000, som RR utvecklar för flygplanet Boeing B 787. Projektet inleddes 2005 och ska slutföras 2009.
- (17) Stödmottagaren ITP är ett företag som tillverkar flygplansmotorer i Spanien. Företagets huvudsäte är beläget i ett stödområde i Baskien. Företagets övriga anläggningar kring Madrid är också belägna i stödområden i den mening som avses i artikel 87.3 c i EG-fördraget.
- (18) ITP är ett stort företag vars totala omsättning 2006 uppgick till cirka 439 miljoner euro. ITP och dess dotterbolag har cirka 2 400 anställda. Företaget ägs av Sener Aeronáutica (53,125 %) och Rolls-Royce (46,875 %).
- (19) ITP tillverkar motorer inom flygplanssektorn. Företaget är verksamt inom utformning, FoU, tillverkning, montering och testning av flygplansmotorer och gasturbiner. Företaget grundades 1991. Det har deltagit i utvecklingen av andra motorer, dels inom den militära sektorn (EJ200 för Eurofighter Typhoon), dels inom den civila sektorn (Trent 500 och Trent 900). Företaget har mottagit stöd för dessa två program ⁽³⁾.
- (20) Den anmälda åtgärden gäller stöd till forsknings- och utvecklingsverksamhet (FoU) som ITP genomför för Trent 1000. Utöver Trent 1000-motorn kommer flygplanet B787 också att ha en annan motor som kallas GenX och som utvecklas av General Electric tillsammans med ett antal avtalspartner.
- (21) Trent 1000 utvecklas av RR och ett antal partner med vilka RR har risk- och intäktsdelningsavtal (Risk and Revenue Sharing Partners, RRSP). Dessa består utöver ITP av följande företag: Mitsubishi Heavy Industries, Kawasaki Heavy Industries, Goodrich, Hamilton Sundstrand och Carlton Forge. Trent 1000 certifierades den 7 augusti 2007. Idrifttagningen av motorn är dock försenad eftersom utvecklingen av själva flygplanet ligger kraftigt efter i tidtabellen.
- (22) ITP deltar som risk- och intäktspartner i Trent 1000-projektet med en andel på 11 %. Ett samförståndsavtal tecknades med RR den 28 september 2004. Det slutliga partneravtalet om risk- och intäktsdelning mellan RR och ITP tecknades den 15 juli 2005.
- (23) ITP:s totala investering i projektet uppgår till [...] (*) euro, uppdelat enligt följande: [...] euro för FoU-kostnader, över [...] euro för industriella investeringar för tillverkning av turbinen och [...] euro för övriga kostnader (IT, certifiering, transport osv.).
- (24) ITP har ansvaret för att utveckla lågtrycksturbinen för den nya motorn. De tekniska ambitionerna som RR har fastställt för utvecklandet av den nya lågtrycksturbinen är följande: reduktion av anskaffningskostnaden med [...] %, förkortning av utformningstiden med [...] %, reduktion av vikten med [...] % och reduktion av bullernivån med [...] dB.

⁽³⁾ Fall C 38/01 respektive N 165/03.

(*) Affärshemlighet.

(25) Dessa mål betyder att ITP:s FoU-verksamhet står inför flera utmaningar:

— Nya material och processer – för vissa komponenter används nya material för första gången och för detta krävs nya processer.

— Mekanik – ITP ska utveckla ett nytt tätningssystem som ger optimerad inneslutning och bättre struktur.

— Aerodynamik – ny utformning av profiler.

— Teknik och metoder – tidsramen för utformningen av motorn är ett år kortare än för tidigare motorer. För att RR ska klara detta krav måste ITP införa lämpliga verktyg för iterativa beräkningar.

3. TVIVEL SOM UTTRYCKTES I BESLUTET OM ATT INLEDA FÖRFARANDET

(26) Kommissionens beslut om att inleda förfarandet grundade sig för det första på att kommissionen inte hade tillgång till alla nödvändiga uppgifter rörande stödbeslutet (Spanien hade enbart anmält den andra delen av stödet). Kommissionen hade sänt två detaljerade begäranden om upplysningar⁽⁴⁾ men ändå inte fått in tillräckliga faktauppgifter om det beviljade stödet.

(27) För det andra hyste kommissionen tvivel och/eller saknade uppgifter rörande flera frågor:

— Marknadsmislyckandet måste påvisas.

— Det fanns inte belägg för stimulanseffekten.

— Det förekom ett antal betänkligheter beträffande verksamhetens fördelning i FoU-kategorier och beträffande kostnadernas stödberättigande.

— Det förekom tvivel rörande stödformen och stödnivån.

— Det förekom tvivel rörande tillämpningen av regiontillägg.

— Det förekom tvivel rörande tillämpningen av tillägget för internationellt samarbete.

— Det förekom eventuellt ett indirekt stöd till RR.

— Det förekom tvivel rörande den relevanta marknaden och inverkan på konkurrensen.

(28) Mot bakgrund av osäkerheterna kring faktauppgifterna och antalet betänkligheter ska kommissionen först definiera beslutets räckvidd, särskilt rörande beslutsprocessen (och den indelning i två delar som de spanska myndigheterna har gjort). Därefter undersöker kommissionen förekomsten av stöd och redogör för de regler som tillämpas för att bedöma stödets förenlighet. Sedan klargör kommissionen alla tvivel som anges i beslutet om att inleda förfarandet.

(29) För att undvika upprepningar och underlätta förståelsen kommer de uppgifter som har samlats in under undersökningen, inbegripet Spaniens och parternas synpunkter, att redogöras för i samband med behandlingen av varje enskild frågeställning.

4. TVÅ DELAR AV ETT ENSKILT STÖD

(30) I sitt beslut om att inleda förfarandet hyste kommissionen för det första tvivel om den anmälda åtgärdens räckvidd, särskilt huruvida den också inbegrep ett lån som Spanien redan hade beviljat till ITP för samma projekt inom ramen för en befintlig stödordning.

(31) ITP lämnade i juni 2004 en allmän ansökan om stöd genom en första skrivelse till ministeriet för industri, turism och handel (nedan kallat *ministeriet*). Den 29 september 2004 lämnade ITP en formell ansökan rörande sitt deltagande i Trent 1000-projektet, för ett uppskattat belopp på 40 miljoner euro.

(32) De spanska myndigheterna beviljade stöd till projektet i två omgångar, genom att låta det offentliga organet CDTI bevilja ITP ett lån.

⁽⁴⁾ Kommissionens skrivelser av den 10 oktober 2006 och den 30 november 2006.

- (33) CDTI fattade beslutet om den första delen den 30 november 2005. Den första delen täckte kostnaderna för 2005 och bestod av ett räntefritt lån som baserade sig på en befintlig ordning ⁽⁵⁾, till ett belopp på 9 miljoner euro.
- (34) CDTI fattade beslutet om den andra delen den 26 juni 2006, och denna täckte återstoden av kostnaderna. Även den andra delen bestod av ett räntefritt lån, men återbetalningen såg ut att bero på antalet sålda motorer. Denna del motsvarar det stöd som Spanien anmälde till kommissionen den 11 september 2006, till ett belopp som ursprungligen fastställdes till 27,85 miljoner euro.
- (35) De spanska myndigheterna förklarade att uppdelningen i två delar berodde på att det under perioden i fråga hade skett förändringar inom förvaltningen rörande vilket organ som hade behörighet att hantera det betydande FoU-stödet till luftfartsindustrin. De spanska myndigheterna har visat, bl.a. genom att tillhandahålla protokollen från flera möten, att behörigheterna faktiskt överfördes från ministeriet till CDTI och att denna överföring genomfördes under en tämligen lång tidsperiod.
- (36) Spanien förklarade att CDTI år 2005 därför endast kunde bevilja ett första lån till ett begränsat belopp. När överföringen av behörigheter var slutförd fattade CDTI beslut om att bevilja den andra delen av lånet, och detta var den åtgärd som Spanien anmälde.
- (37) Varken ministeriet eller CDTI har intern dokumentation från tiden före den anmälda åtgärden som klart och slutgiltigt skulle bekräfta regeringens avsikter att ge stöd till projektet. I dokumentationen från Spanien kan man dock finna flera hänvisningar till projektet och dess betydelse för den spanska ekonomin.
- (38) Det bör också noteras att det inte finns någon skrivelse från regeringen till ITP med bekräftelse av avsikten att bevilja stödet, men däremot vissa indirekta hänvisningar till en stödordning för luftfartsmotorer ⁽⁶⁾ med uttryckligt omnämnande av B787. Denna ordning ska ha varit baserad på de tidigare ärenden som kommissionen hade godkänt ⁽⁷⁾. Enligt Spanien ska CDTI:s beslut från 2005 ses som en bekräftelse till ITP på den spanska regeringens avsikter att bevilja stöd för hela projektet.
- (39) Spanien hävdar slutligen att ITP:s förväntningar om att få stöd var berättigade, eftersom CDTI under tiden hade beviljat ITP stöd som täckte projektets kostnader år 2005. Detta stöd anmälades inte till kommissionen efter-
- som det var grundat på en godkänd stödordning och beloppet låg under tröskeln för individuell anmälan.
- (40) På grundval av den inkomna dokumentationen och särskilt med beaktande av överföringen av behörigheter inom förvaltningen, kan kommissionen sluta sig till att de två lånen ska anses utgöra två delar av samma stöd.
- (41) Kommissionen noterar att Spanien medger att det var ett misstag att bara anmäla det andra lånet, och att kommissionen i detta fall bör bedöma det totala beloppet för de två lånen.
- (42) Enskilt stöd till FoU-projekt kan beviljas på särskild grund eller på grund av en godkänd stödordning. Kriterierna för bedömning av individuellt stöd fastställs i kapitel 7 i rambestämmelserna för statligt stöd till forskning, utveckling och innovation.
- (43) Enligt dessa kriterier är det inte godtagbart att en medlemsstat artificiellt delar upp stödet till stora projekt, eftersom detta kan leda till ett mycket enkelt kringgående av anmälningströsklarna och de regler som gäller för detaljbedömningen av omfattande stöd. Att låta medlemsstaterna göra en sådan uppdelning innebär att man överger principen om att kommissionens kontroll ska koncentreras på de stöd som potentiellt är mer snedvridande.
- (44) Kommissionen kan hur som helst inte godkänna att ITP:s förväntningar om att få stöd är berättigade. På grund av CDTI:s begränsade behörigheter går det inte att se stöd som beviljats av detta organ som ett löfte från staten om att bevilja ett större stödbelopp. Förhandlingarna mellan CDTI och ITP inför det slutliga beviljandebeslutet tyder på att ITP, trots att de spanska myndigheterna hade uttryckt sin gynnsamma inställning rörande stöd till projektet, inte kunde ha några berättigade förväntningar om att motta något specifikt stödbelopp. Likaså gäller att ITP inte var berättigat att ta emot hela stödet förrän beslutet om den andra delen faktiskt hade fattats.
- (45) Med beaktande av den exceptionella situation som uppstod eftersom förändringar pågick inom den spanska förvaltningen under beviljandeförfarandets gång, kan kommissionen sluta sig till att de två lånen utgör delar av samma stöd och att Spanien borde ha anmält dem gemensamt. Därför fattar kommissionen detta beslut på grundval av det totala beloppet för de två lånen.
- ⁽⁵⁾ Enligt Spanien var den ordning som förvaltades av CDTI i kraft redan före Spaniens anslutning till Europeiska gemenskapen år 1986.
- ⁽⁶⁾ Det bör också noteras att ITP är den enda spanska tillverkaren inom sektorn.
- ⁽⁷⁾ C 38/01 och N 165/03.

- (46) Kommissionen noterar också att bedömningen av beviljandeförfarandet hade varit enklare om de spanska myndigheterna från början hade meddelat ITP om sina avsikter om att bevilja stödet, utan att i det skedet nödvändigtvis gå in på detaljer rörande belopp och villkor. En sådan avsiktsförklaring, inklusive den obligatoriska hänvisningen till en klausul om genomförandeförbud som hör samman med skyldigheten att anmäla stöd till kommissionen, skulle ha förenklat bedömningen av ärendet, särskilt vad gäller stödets stimulanseffekter ⁽⁸⁾.

5. FÖREKOMSTEN AV STÖD

- (47) Som det indikeras i beslutet om att inleda förfarandet omfattas åtgärden av artikel 87.1 i EG-fördraget. Ingen av parterna bestred denna slutsats.
- (48) De spanska myndigheterna anmälde åtgärden som statligt stöd. Åtgärden består av statliga medel, i detta fall förvaldade av ett offentligt organ enligt en stödordning. Såsom anges på CDTI:s webbplats ⁽⁹⁾ är CDTI ett spanskt offentligt organ som lyder under ministeriet för industri, turism och handel och som ska hjälpa spanska företag att höja sin tekniska profil. Det aktuella stödet har en mottagare, ITP-gruppen, som genom stödet får en fördel. ITP är verksamt inom en sektor med intensiv handel mellan medlemsstaterna och projektet gäller en produkt och ett sammanhang med flera internationella deltagare. Inverkan på handeln kan således bekräftas och åtgärden ska betraktas som statligt stöd enligt artikel 87.1 i EG-fördraget.

6. FÖRENLIGHET

- (49) Kommissionen har bedömt åtgärden mot bakgrund av artikel 87.3 i EG-fördraget, särskilt bestämmelserna rörande stöd till FoU. Dessa bestämmelser utgörs sedan den 1 januari 2007 av gemenskapens rambestämmelser för statligt stöd till forskning, utveckling och innovation ⁽¹⁰⁾ (nedan kallade *FoUI-rambestämmelserna*).
- (50) Som det anges i beslutet om att inleda förfarandet har kommissionen bedömt stödet mot bakgrund av dessa rambestämmelser, eftersom det i punkt 10.3 i dem tydligt fastslås följande: "Så snart rambestämmelserna har offentliggjorts i *Europeiska unionens officiella tidning* kommer kommissionen att tillämpa dem på alla de anmälda stödprojekt som den skall fatta beslut om, även i de fall anmälan om projekten har gjorts före offentliggörandet".

- (51) Inom ramen för bedömningen av anmälan begärde kommissionen i två omgångar upplysningar ⁽¹¹⁾ rörande ett antal frågor. I dessa skrivelser påpekade kommissionen tydligt att frågan om vilka regler som är tillämpliga (*consecutio legis*) fastställs i den ovan nämnda punkt 10.3 i FoUI-rambestämmelserna, enligt vilken kommissionen ska bedöma ärendet mot bakgrund av de bestämmelser som är i kraft vid tidpunkten för beslutet.
- (52) Dessutom konstaterade kommissionen i sin andra skrivelse av den 28 november 2006 att fallet kan kräva att man inleder ett förfarande enligt artikel 88.2 i EG-fördraget.
- (53) De spanska myndigheterna begärde att kommissionen skulle bedöma ärendet mot bakgrund av 1996 års FoU-rambestämmelser, som var i kraft vid tidpunkten för anmälan, eftersom åtgärden anmäldes den 11 september 2006 och eftersom ITP ansökte om stödet 2004.
- (54) Spanien hävdar, med hänvisning till målet *Graphischer Maschinenbau* ⁽¹²⁾, att om Spanien hade beviljat stödet olagligen, skulle 1996 års FoU-rambestämmelser vara tillämpliga. Spanien hävdar att FoUI-rambestämmelserna som tillämpas efter den 1 januari 2007 är strängare än 1996 års FoU-rambestämmelser, och att kommissionen genom att tillämpa de nya bestämmelserna bestraffar de medlemsstater som anmäler stöd.
- (55) Kommissionen anser att Spaniens argument är irrelevant och att denna rättspraxis inte gäller för det aktuella ärendet eftersom det i punkt 10.3 i FoUI-rambestämmelserna tydligt anges vilka regler kommissionen ska tillämpa när den bedömer olika fall.
- (56) Dessutom anser kommissionen att Spaniens argument om att FoUI-rambestämmelserna skulle vara mer begränsande inte är korrekt. Enligt bestämmelserna om bedömning av enskilda fall av omfattande stöd är det enda som krävs att redogörelsen för de olika aspekterna kring stödet, inbegripet positiva effekter, görs i större detalj. Ett krav på en högre detaljnivå kan inte anses betyda att bestämmelserna är mer begränsande. Tvärtom, kommissionen anser att reglerna i huvudsak inte har ändrats eller att ändringarna endast är marginella, t.ex. vad gäller definition av FoU-verksamhet, stödberättigande kostnader, stödnivå osv.
- (57) I sina synpunkter konstaterar Spanien också att kommissionen borde ha inlett förfarandet omedelbart, eftersom kommissionen i sin skrivelse uttryckte att det kan förekomma betänkligheter.

⁽⁸⁾ En liknande bestämmelse finns i punkt 38 i riktlinjerna för statligt regionalstöd (EUT C 54, 4.3.2006, s. 13) enligt vilken medlemsstaten genom en avsiktsförklaring måste meddela stödmottagaren om sin avsikt att bevilja stöd.

⁽⁹⁾ www.cdti.es

⁽¹⁰⁾ EUT C 323, 30.12.2006, s. 1.

⁽¹¹⁾ Se första stycket i beslutet om att inleda förfarandet.

⁽¹²⁾ Förstainstansrättens dom av den 14 maj 2002 i mål T-126/99, *Graphischer Maschinenbau GmbH mot kommissionen*, REG 2002, s. II-2427.

- (58) Kommissionen konstaterar dock att ett tidigare beslut om att inleda förfarandet inte skulle ha medfört några ändringar av vilka bestämmelser som ska tillämpas, eftersom de tillämpliga bestämmelserna under alla omständigheter är de som gäller vid tidpunkten för det slutliga beslutet.
- (59) Spanien har dock lämnat alla upplysningar som enligt kapitel 7 i FoUI-rambestämmelserna krävs för bedömning av stora individuella projekt. Denna information ger kommissionen möjlighet att göra en fullständig bedömning av ärendet.

7. MARKNADSMISSLYCKANDE

- (60) För att kunna göra en korrekt bedömning av ett omfattande FoU-projekt är det nödvändigt att bedöma stödåtgärdens syften, särskilt vilka marknadsmisslyckanden åtgärden riktar in sig på.
- (61) För det första konstaterade de spanska myndigheterna i sin anmälan att stödåtgärden är avsedd att korrigera bristfällig och asymmetrisk information, särskilt rörande långtidsprojekt, och bristen på privat finansiering i en särskild sektor som karakteriseras av höga tekniska risker och en räntabilitet som endast uppstår på mycket lång sikt. Kommissionen har i tidigare beslut⁽¹³⁾ erkänt förekomsten av sådant marknadsmisslyckande när det gäller finansieringen av stora program inom luftfartssektorn.
- (62) För det andra ansåg de spanska myndigheterna att det faktum att FoU-verksamhet genomförs i stödområden bör beaktas vid bedömningen av marknadsmisslyckandet. FoU-verksamhet i mindre utvecklade områden karakteriseras av större positiva externa effekter och "spill over"-effekter och dessutom av bristfällig och asymmetrisk information.
- (63) I punkt 7.3.1 i FoUI-rambestämmelserna konstateras att kommissionen kommer att beakta "i) nackdelar som beror på det perifera läget eller andra regionala särdrag, ii) särskilda lokala ekonomiska uppgifter, sociala och historiska anledningar till en lägre nivå FoUI-verksamhet jämfört med genomsnittet eller situationen på nationell nivå eller gemenskapsnivå och iii) eventuella andra relevanta indikatorer på en ökad grad av marknadsmisslyckande". Utan något påvisande med utgångspunkt från dessa kriterier kan kommissionen inte bekräfta förekomsten av regionala nackdelar i det aktuella fallet.

⁽¹³⁾ Se t.ex. kommissionens beslut i ärendena N 165/03 (Spanien, stöd till ITP för Trent 900), N 372/05 (Frankrike, stöd till Snecma för motorn SaM 146), N 120/01 (Förenade Kungariket, stöd till Rolls-Royce för utveckling av motorerna Trent 600 och Trent 900) och nyligen i ärendena N 195/07 (Tyskland, stöd till Rolls-Royce Deutschland) och N 447/07 (Frankrike, stöd till Turbomeca).

7.1 Asymmetrisk information

- (64) Spanien lämnade ytterligare argument för marknadsmisslyckande knutet till förekomsten av asymmetrisk information.
- (65) För det första hänvisade Spanien till den särskilda affärsmodell som gäller när luftfartsmotorer utvecklas. Enligt denna modell är startinvesteringen mycket betydande och avkastningen dröjer mycket länge (projektets kassaflöde blir stadigt positivt först efter [> 10] år, vilket kumulerat betyder att det blir positivt efter [> 15] år). Därför delas dessa projekt mellan flera deltagare i syfte att minska de totala riskerna.
- (66) För det andra anser Spanien att finansieringskällan för företagen inom sektorn består av kassaflöden som härrör från tidigare projekt. Eftersom intäkterna från ett projekt börjar komma in först efter mer än tio år, på grund av att de till större del härrör från försäljningen av reservdelar än från den ursprungliga försäljningen av en motor, kan endast företag med en lång rad projekt bakom sig finansiera nya investeringar.
- (67) Enligt Spanien är ITP ett relativt ungt företag, eftersom det etablerades först 1989. På grund av detta har ITP ännu inte uppnått ett positivt kassaflöde från tidigare investeringar.
- (68) För det tredje har ITP lämnat uppgifter om sina svårigheter med att få medel för att finansiera sina investeringar i projektet. ITP lämnade inte något specifikt dokument från någon bank om att en finansieringsansökan skulle ha förkastats. Däremot har man redovisat utväxling av e-post mellan finansinstitut och företagsorganisationer⁽¹⁴⁾ av vilken det framgår att det inte gick att få bankfinansiering för denna typ av projekt.
- (69) Som det konstateras ovan i punkt 61 och i fotnot 13 har kommissionen i flera fall medgett att den särskilda affärsmodell som gäller inom utveckling av luftfartsmotorer karakteriseras av asymmetrisk information. Denna slutledning betyder dock inte att alla projekt inom sektorn utsätts för marknadsmisslyckande. Det är uppenbart att det finns flera fall där olika företag inom sektorn har lyckats finansiera nya projekt, antingen med egna medel eller med hjälp av finansmarknaden. Kommissionen måste därför bedöma förekomsten av marknadsmisslyckande i detta särskilda fall.

⁽¹⁴⁾ Särskilt HEGAN, som är den baskiska sammanslutningen inom luftfartssektorn.

- (70) Som det konstateras i beslutet om att inleda förfarandet ansåg kommissionen att Spaniens argument om förekomsten av marknadsmisslyckande inte var tillräckliga, även om kommissionen inte uttryckte några direkta tvivel.
- (71) Med beaktande av de nya faktorerna, inbegripet uppgifter från ITP, kan kommissionen sluta sig till att det aktuella ärendet karakteriseras av assymetrisk information. Kommissionen konstaterar att assymetrin i fråga om ITP delvis är knuten till företagets utvecklingsfas, som dock håller på att nå en nivå där företaget kan finansiera nya projekt med intäkterna från äldre program. ITP håller med andra ord på att nå ett läge där det kan fungera normalt enligt den affärsmodell som gäller för företagen inom sektorn.
- (72) Kommissionen kan därför sluta sig till att det i det aktuella fallet förekommer ett marknadsmisslyckande. Som det indikeras i beslutet om att inleda ett förfarande måste kommissionen därefter bedöma huruvida det finns en regional nackdel som innebär att graden av marknadsmisslyckande är högre.
- (77) Dessutom anser Spanien att projektet bidrar till utvecklingen av en infrastruktur för vetenskap (forskningsorganisationer), teknik (testcenter) och utbildning (teknisk högskola) i regionen.
- (78) Likaså anser Spanien att projektet bidrar till utvecklingen av ett nätverk med underleverantörer som har kompetens inom ett mycket avancerat område. För närvarande finns endast [< 50] % av ITP:s underleverantörer i Spanien, medan företaget har som mål att betydligt höja denna andel.
- (79) Slutledningsvis hävdar Spanien att den regionala nackdelen och de positiva effekterna av projektet på regional nivå bidrar till att man kan konstatera förekomsten av ett marknadsmisslyckande och att kommissionen bör erkänna detta.
- (80) Spanien tillägger att om kommissionen inte erkänner denna nackdel, motsäger detta principerna i 1996 års FoU-ram enligt vilken ett tillägg på 5 % automatiskt tilldelas projekt som genomförs i stödområden som omfattas av artikel 87.3 c i fördraget (tillägg på 10 % gäller för områden som omfattas av artikel 87.3 a i fördraget).

7.2 Regional nackdel

- (73) Bland de uppgifter som Spanien lämnade fanns ett antal argument om att det finns en regional nackdel som ökar graden av marknadsmisslyckande.
- (74) Spanien påpekade för det första att FoU-verksamhet bidrar till Lissabonmålen och att Spanien i enlighet med överenskommelsen om budgetplanen 2007–2013⁽¹⁵⁾ tilldelades ett extra Eruf-anslag på 2 miljarder euro för att främja forskning och utveckling. Enligt Spanien är detta ett klart tecken på att landet ligger efter när det gäller FoU-verksamhet.
- (75) För det andra påpekade Spanien att FoU-verksamheten inom det aktuella projektet genomförs i stödområden som omfattas av artikel 87.3 c i fördraget⁽¹⁶⁾.
- (76) Spanien har också betonat att ITP:s utveckling i Baskien kan bidra till den regionala utvecklingen inom ett område som karakteriseras av industriell omstrukturering (nedläggning av tung industri).
- (81) Det stämmer att Spanien enligt statistiken ligger efter EU-genomsnittet när det gäller FoU-utgifter. Kommissionen anser dock att detta i sig inte utgör ett tillräckligt argument för att motivera ett individuellt stöd, utan att detta närmast kan utgöra ett argument på en övergripande nivå för främjande av FoU⁽¹⁷⁾.
- (82) För det andra noterar kommissionen att FoU-projektet genomförs i stödområden. Kommissionen noterar också att den genom att inte ta in regionaltillägg i FoU-rambestämmelserna endast har bidragit till att statligt stöd bättre styrs till sådana projekt som bidrar till ekonomisk effektivitet. Kommissionen har medgett att statligt stöd kan bidra till mål som antingen gäller jämställdhet, såsom regional utveckling, eller effektivitet, bemöta marknadsbrister⁽¹⁸⁾. Kommissionen har därför reviderat de olika reglerna om statligt stöd på ett enhetligt sätt och anpassat förenlighetskriterierna så att de står i harmoni med målen för medlemsstaternas åtgärder⁽¹⁹⁾.

⁽¹⁵⁾ Punkt 54a i dokument 15931/05 från Europeiska rådet om budgetplanen för perioden 2007–2013.

⁽¹⁶⁾ Se kommissionens beslut av den 20 december 2006 i ärende N 626/06 om den spanska regionala kartan.

⁽¹⁷⁾ År 2007 och år 2008 godkände kommissionen flera stödordningar rörande FoU som hade anmälts av Spanien.

⁽¹⁸⁾ Se t.ex. Handlingsplan för statligt stöd – Mindre men bättre riktat statligt stöd: en plan för reform av det statliga stödet 2005–2009, KOM(2005) 107 slutlig, antagen av kommissionen den 7 juni 2005.

⁽¹⁹⁾ Därför anges inget regionaltillägg i kommissionens nyligen antagna förordning (EG) nr 800/2008 av den 6 augusti 2008 genom vilken vissa kategorier av stöd förklaras förenliga med den gemensamma marknaden enligt artiklarna 87 och 88 i fördraget (allmän gruppundantagsförordning), EUT L 214, 9.8.2008, s. 3.

- (83) För det tredje noterar kommissionen att Spanien anser att det behövs infrastruktur inom forskning, teknik och undervisning. I detta fall har Spanien dock inte påvisat att det aktuella stödet, som har beviljats ett enskilt företag (ITP), är nödvändigt för att utveckla kunskapsinfrastrukturen. Vidare noterar kommissionen att åtgärden består av ett enskilt stöd till en enskild mottagare. Stödets effekter på en sådan infrastruktur kan endast vara mycket indirekta.
- (84) Slutligen noterar kommissionen att stödet också har som syfte att bidra till utvecklingen av ett nätverk med underleverantörer. Trots att ett sådant mål utan tvivel kan vara relevant, sett ur ett bredare europeiskt perspektiv, leder det inte med säkerhet till ökad infrastruktur eller ett nätverk av underleverantörer kring varje stort företag, särskilt inte i en integrerad sektor som luftfart. När det gäller en tekniskt specialiserad och avancerad sektor där programmen har flera deltagare runt hela Europa och hela världen, är fördelarna med att utveckla nätverk med underleverantörer i ett stödområde inte uppenbara, samtidigt som det också stämmer att om man för [> 50] % av underleveranserna är beroende av utlandet så tyder detta på ett starkt beroende av internationella partner och därmed en riskfaktor.
- (85) Kommissionen anser därför att den särskilda situationen i det stödområde där projektet genomförs endast i mycket blygsam grad kan motivera ökad grad av marknadsmisslyckande, särskilt vad gäller tillgången till tekniskt avancerade underleverantörer som kan klara av rollen som riskdelningspartner.
- (89) Som det också nämns i punkterna 31 och följande, har de spanska myndigheterna angett att ITP ansökte om stöd före projektstarten, dvs. i enlighet med det som fastställs i kapitel 6 i andra stycket i FoUI-rambestämmelserna.
- (90) Likaså hade kommissionen betänkligheter rörande beslutsprocessen och den sena anmälan. På grundval av uppgifterna från Spanien kan man sluta sig till att den anmälda åtgärden hänför sig till ett enskilt stöd som beviljats i två delar. Bedömningen av stödets stimulanseffekt måste därför göras för stödet som helhet.
- (91) Vad gäller beslutsförfarandet vill kommissionen betona att de särskilda omständigheter som präglar ärendet (överföring av behörigheter, två faser av beviljande och övergången till nya bestämmelser om statligt stöd) gör bedömningen mycket speciell.
- (92) Kommissionen noterar för det första att den i regel hyser tvivel rörande en åtgärds stimulanseffekt om det finns flera stödbeslut rörande ett och samma projekt. Kommissionen hyser också tvivel om stimulanseffekten om det formella beslutet om att bevilja stöd fattas av staten i ett skede då projektet är långt framskridet. I fråga om FoU är den avgörande faktorn att stödet påverkar företagets beteende och leder till att företaget gör en större eller snabbare investering i ett projekt. Utan en sådan inverkan har stödet ingen stimulanseffekt och är inte nödvändigt.

7.3 Slutsats om marknadsmisslyckandet

- (86) På grundval av dessa argument kan kommissionen sluta sig till att det förekommer ett marknadsmisslyckande i det ärende som bedömningen gäller.

8. STIMULANSEFFEKT

- (87) I sitt beslut om att inleda förfarandet uttryckte kommissionen tvivel om stödets stimulanseffekt, mot bakgrund av den information som fanns tillgänglig i det skedet av undersökningen

8.1 Stödets nödvändighet

- (88) Enligt kapitel 6 i FoUI-rambestämmelserna ska kommissionen först undersöka om stödmottagaren har lämnat sin ansökan innan FoU-projektet inleddes.

- (93) För att stödet ska ha en sådan effekt måste staten fatta beslut om stödet, antingen formellt med en klausul om genomförandeförbud enligt artikel 88.3 i fördraget i väntan på att kommissionen godkänner att stödet är förenligt, eller genom en avsiktsförklaring⁽²⁰⁾ som inte utgör grund för berättigade förväntningar men som är tillräckligt stark för att indikera statens vilja att stöda ett projekt.

- (94) Kommissionen noterar också att ett av de nödvändiga villkoren för stödets förenlighet är att stödet har förhandssannmålts enligt artikel 88.3 i fördraget. Om stödet anmäls när projektet är i slutfasen innebär detta att staten inte är övertygad om det planerade stödet eller att staten inte kan ge garantier rörande stödet. Om ett företag som ställs inför en sådan osäkerhet klarar av att genomföra och t.o.m. slutföra projektet, är det sannolikt att stödet inte är helt nödvändigt för företaget.

⁽²⁰⁾ Se också punkt 31.

8.2 Grundläggande indikatorer

- (95) Enligt kapitel 6 i FoUI-rambestämmelserna ska kommissionen för alla enskilda åtgärder utvärdera ett antal kriterier rörande stödets stimulanseffekt (ökad projektstorlek, ökad omfattning, ökad intensitet eller ökning av de totala utgifterna som mottagaren använder för FoUI).
- (96) I sina synpunkter har Spanien lämnat ett antal faktauppgifter som belägg för att de grundläggande kriterierna uppfylls.
- (97) Enligt Spanien var stödet för det första nödvändigt för att ge ITP möjlighet att göra en investering som motsvarar 12 % av projektet och som medför en ökning av projektets storlek och omfattning. Utan stödet hade ITP inte kunnat genomföra en så stor investering ⁽²¹⁾.
- (98) För det andra hävdar Spanien att stödet medför att projektet genomförs snabbare. Spanien hävdar att den tid som krävs för utvecklingen av Trent 1000 är mycket kortare än för tidigare motorer.
- (99) För det tredje konstaterar Spanien att ITP:s genomsnittliga personalkostnader för FoU (24 %) är högre än genomsnittet inom sektorn (19 %). Dessutom har ITP under de senaste åren gjort stora investeringar i FoU – förhållandet mellan FoU och omsättningen var 16 % år 2005, 26 % år 2006 och 22 % år 2007. Spanien jämför dessa siffror med sektorns europeiska genomsnitt på 11 % för 2005 och 2006. Spanien anger att utan stödet till Trent 1000-projektet skulle andelen FoU i förhållande till omsättningen ha sjunkit till [...] % och [...] % för 2006 respektive 2007.
- (100) ITP har lämnat detaljerade uppgifter om sin personal. Utifrån antagandet om att ITP inte kunde ha genomfört projektet utan stöd, skulle företaget svårligen kunna omplacera de [...] heltidsekvivalenter anställda som har arbetat på projektet. ITP konstaterar att en mycket liten andel kunde ha omplacerats till uppdrag högre upp i kedjan (forskning och teknik) men att det skulle vara svårt att behålla de övriga forskarna. ITP anser att det faktum att företaget behåller sin höga nivå av FoU-utgifter visar att stödet har en stimulanseffekt.
- (101) Kommissionen noterar att bedömningen av dessa indikatorer beror på hur situationen skulle ha sett ut utan stödet. Om stödet faktiskt har gjort det möjligt för ITP att delta i ett större projekt, har stödet haft en stimulanseffekt på projektets omfattning och storlek.

⁽²¹⁾ Detta argument diskuteras närmare i följande avsnitt (se punkt 104 och följande).

- (102) Kommissionen noterar dock att det förekommer tvetydigheter kring uppgifterna om FoU-utgifter. Det stämmer att ITP har en högre nivå av FoU-utgifter än konkurrenterna inom sektorn har, men detta kan till större del bero på bristen på intäkter från tidigare program enligt det som beskrivs ovan ⁽²²⁾ än på företagets FoU-nivå. Vidare kan kommissionen inte godta att bibehållandet av konstanta nivåer av FoU-uppgifter och personal skulle bevisa att stödet har en stimulanseffekt. Tvärtom, under normala förhållanden kan man tänka sig att om stödet inte påverkar FoU-utgifterna eller mängden FoU-personal, skulle detta innebära att effekten snarare är att bistå ett projekt som ersätter tidigare projekt som har slutförts, i stället för att bistå helt nya insatser som stödmottagaren genomför.
- (103) Kommissionen måste under alla omständigheter vid bedömning av en enskild stödåtgärd göra en detaljerad utvärdering av de upplysningar som medlemsstaten och stödmottagaren har lämnat, utöver bedömningen av de ovan nämnda grundläggande indikatorerna.

8.3 Alternativa scenarier

- (104) I sin detaljerade bedömning av stimulanseffekten har kommissionen grundat sig på punkt 7.3.3 i FoUI-rambestämmelserna.
- (105) ITP har översänt den presentation som ITP lade fram för företagets styrelse när beslut skulle fattas om att investera i projektet. Dokumentationen visar att företaget före förhandlingarna med RR hade undersökt flera alternativ, med affärsplaner för varje alternativ, både med och utan stöd:
- [...] % av motorn (hela lågtrycksturbinen),
 - [...] % (lågtrycksturbinen utom NGV-komponenten (Nozzle Guide Vanes)),
 - [...] % (lågtrycksturbinen utom NGV-komponenten (Nozzle Guide Vanes) och tätningar),
 - [...] % (TBH-komponenten (Tail Bearing Housing) och disk), i detta fall hade ITP endast haft rollen som underleverantör.

⁽²²⁾ Trent 500 och Trent 900 (ärende C 38/01 respektive N 165/03).

- (106) Det bör också noteras att projektet är resultatet av förhandlingar mellan ITP och RR. Det är mycket svårt att föreställa sig hur resultatet av dessa förhandlingar hade sett ut om inget stöd hade förekommit.
- (107) Även om det fanns alternativa möjligheter för ITP var dessa inte riktiga kontrafaktiska projekt, eftersom de också var beroende av den andra förhandlingsparten. Argumenten från RR tyder också på att företaget inte var intresserat av ett begränsat deltagande från ITP:s sida (t.ex. omkring [...] %), eftersom RR då hade tvingats ta större risker, göra en del av arbetet direkt eller finna andra partner.
- (108) Dessutom gäller att även om projektkalkylerna presenterades för ITP:s styrelse både med och utan stöd, verkar det som om möjligheten till stöd hade en betydelse när ITP fattade beslut om att delta i projektet ⁽²³⁾.
- (109) Slutligen och på grundval av analysen som ITP gjorde rörande de olika alternativen för deltagandet, verkar det som om beslutet i huvudsak var grundat på ett antal kvalitativa faktorer (som sammanfattades i SWOT-diagram) i stället för kvantitativa faktorer (t.ex. förväntad intern avkastningsgrad). Även dessa faktorer lades fram för styrelsen. Det bör noteras att den interna avkastningsgraden inte alls är hög i jämförelse med den genomsnittliga kapitalkostnaden på [...] %. Det är sannolikt att en beräkning av den interna avkastningsgraden på 25 och 50 år visar att projektet utan stöd inte är tillräckligt lönsamt för att företaget skulle investera i det. Den slutliga interna avkastningsgradens låga nivå, även med stöd, bekräftar att ITP:s verkliga syfte med att investera trots förväntad låg avkastning är att stärka företagets ställning på marknaden.
- (110) Kommissionen noterar därför att stödet utan tvivel innebär att ITP investerade i ett projekt som var större och hade en mer ambitiös räckvidd.
- (111) Kommissionen noterar också att det är svårt att fastställa något exakt kontrafaktiskt projekt, eftersom det i början fanns flera alternativ och att dessa under alla omständigheter borde ha förhandlats med projektledaren RR.
- (112) Kommissionen noterar att projektet är lönsamt, vilket i regel gäller för projekt rörande luftfartsmotorer, eftersom
- det vore mot all affärslogik att investera i ett projekt med negativ avkastning. Kommissionen noterar att den huvudsakliga indikatorn som används för investeringsbeslut av detta slag är den interna avkastningsgraden, som påverkas positivt av stödet eftersom det gör det möjligt att överskrida den genomsnittliga kapitalkostnaden inom sektorn.
- (113) Kommissionen noterar att startinvesteringen är synnerligen betydande, vilket är typiskt för projekt rörande luftfartsmotorer, och att kassaflödenas utveckling över tiden karakteriseras av negativt kumulerat kassaflöde, i det aktuella fallet för de första 19 åren.
- (114) Kommissionen bedömde slutligen forskningsprojektets risknivå. ITP har förtecknat projektets främsta risker enligt följande:
- Tekniska risker när det gäller att nå upp till specifikationerna för den första certifieringen, vilket ska ske snabbare än i tidigare program.
 - Tekniska risker förknippade med att någon del måste utformas på nytt i tidiga produktionsfaser.
 - Affärsmässiga risker förknippade med prissättningspolitiken (som ITP inte har kontroll över).
 - Valutarisker (eftersom försäljningen sker i dollar).
 - Risker förknippade med produktionskostnaden per enhet, som Boeing har fastställt på en [...] % lägre nivå än för tidigare motorer. Denna kostnad påverkas mest av den nya typen av utformning och kostnaderna för råmaterial.
- (115) ITP har för projektet sammanställt uppskattningar av netto-nuvärdets variation baserat på ändringar av vissa av dessa parametrar. Dessa uppskattningar visar att netto-nuvärdet kan bli klart negativt om försäljningen inte når upp till förväntningarna, valutakursen är mindre gynnsam eller om kostnaderna för råmaterial stiger.
- ⁽²³⁾ Det bör också noteras att presentationen omfattade en hänvisning till eventuella svårigheter i förhandlingarna med kommissionen, även om man som värsta scenario anger vissa justeringar av belopp och villkor – inte att det finns en risk att stödet förbjuds helt. Denna hänvisning betyder dock inte att företaget kan ha några berättigade förväntningar om att faktiskt få stödet. Den är bara en spegling av företagets erfarenheter från två tidigare fall med statligt stöd.

(116) Kommissionen noterar att projektet är förknippat med betydande risker. Den noterar att inte alla av de risker som ITP har angett har samma relevans när det gäller att bedöma dem och nämner som ett exempel valutarisken. Kommissionen noterar vidare att ITP har lämnat detaljerade beräkningar om projektets finansiella aspekter inbegripet känsligheten för riskfaktorer. Dessa beräkningar visar i främsta hand att projektet har en viss lönsamhet när man jämför med företagets genomsnittliga kapitalkostnad. För det andra visar beräkningarna att de tekniska och affärsmässiga riskerna är betydande, särskilt när man jämför med investeringens belopp och det förväntade kassaflödet.

(117) Mot bakgrund av det ovan anförda kan kommissionen godta att stödet har en stimulanseffekt eftersom stödet gör det möjligt för ITP att delta i ett projekt i en omfattning som företaget inte hade klarat utan stödet.

9. PROPORTIONALITET

(118) För bedömningen av stödåtgärdens proportionalitet måste kommissionen först utvärdera de stödberättigande kostnaderna, och särskilt se om de tvivel som uttrycktes i beslutet om att inleda förfarandet kan skingras. Därefter måste kommissionen undersöka stödinstrumentet och se om tvivlen kan skingras, undersöka om regiontillägget och tillägget för internationellt samarbete kan tillämpas på projektet och slutligen definiera stödnivån och bekräfta att den uppfyller villkoren i FoUI-rambestämmelserna.

9.1 Stödberättigande kostnader

(119) I sitt beslut om att inleda förfarandet uttryckte kommissionen fyra tvivel rörande de stödberättigande kostnaderna för det projekt som stödet gäller:

a) Fördelningen av utgifter enligt forskningskategorier hade gjorts på grundval av en teoretisk modell, inte enligt stödmottagarens faktiska kostnader (eller ens de förutsedda kostnaderna).

b) I fördelningen av utgifter i kategorier var kostnaderna för studier rörande den experimentella utvecklingen särskilt höga i jämförelse med kostnaderna i andra kategorier, särskilt med beaktande av andra projekt för motorutveckling.

c) Det fanns flera särskilda aspekter som föranledde betänkligheter, såsom beloppet som hade avsatts till

teknisk förvaltning under projektets första år och kostnaderna för utrustning (särskilt om utrustningen enbart används för projektet).

d) Införlivandet av vissa av ITP:s kostnader under perioden 2008–2009, efter certifieringen av motorn.

(120) Kommissionen hyste tvivel om det hur verksamheten hade uppdelats i kategorier, med tanke på definitionen av industriell forskning och experimentell utveckling i avsnitt 2.2 f och g i FoUI-rambestämmelserna och mot bakgrund av kommissionens egna erfarenheter rörande FoU ⁽²⁴⁾.

(121) Kommissionen hyste tvivel rörande de stödberättigande kostnaderna, särskilt utgifterna för utrustning, med hänvisning till punkt 5.1.4 i FoUI-rambestämmelserna.

(122) I sitt svar på beslutet om att inleda förfarandet lämnade Spanien en ny fördelning av kostnaderna enligt faktiskt genomförd eller planerad verksamhet och enligt FoU-kategorierna. De nya upplysningarna från Spanien gav kommissionen möjlighet att i detalj analysera varje arbetspaket och se efter att verksamheten är korrekt uppdelad enligt de olika FoU-kategorierna.

(123) De spanska myndigheterna har vidare godtagit att den sista tidsgränsen för stödberättigande kostnader är certifieringen av flygplanet. Eftersom det inte uppstår några höga kostnaderna efter certifieringen har detta inte någon betydande inverkan på totalbeloppet eller fördelningen av kostnader mellan FoU-kategorier.

(124) Spanien har också gått med på att kategorisera verksamhet som genomförs mellan certifieringen av motorn och certifieringen av flygplanet som experimentell utveckling i stället för som industriell forskning, eftersom denna verksamhet berör prototyp av turbinmodulen.

(125) Likaså har de spanska myndigheterna gått med på att införa 100 % av verksamheten rörande testning av komponenter ([...] euro) i kategorin experimentell utveckling. Detta är enhetligt både med den kategorisering som har tillämpats på annan verksamhet och med den definition som ITP har föreslagit, dvs. att testning som gäller ackumulerade driftstimmar (utmattningsprovning hör till denna kategori) ska betraktas som experimentell utveckling.

⁽²⁴⁾ Särskilt i fråga om projekt som finansierats inom FoU-ramarna – se Europaparlamentets och rådets beslut nr 1982/2006/EG av den 18 december 2006 om Europeiska gemenskapens sjunde ramprogram för verksamhet inom området forskning, teknisk utveckling och demonstration (2007–2013) EUT L 412, 30.12.2006, s. 1 – och kommissionens erfarenheter från bedömning av statligt stöd inom området för luftfartsmotorer.

(126) I sina synpunkter uttryckte ITP sitt stöd för Spaniens argument och medgav att företagets interna redovisningssystem inte gjorde det möjligt att skilja åt FoU-kostnader enligt de olika kategorierna. Detta förklarar varför fördelningen på kategorier såg ut att vara gjord enligt en teoretisk modell. ITP konstaterade också att företaget hade inlett en anpassning av redovisningssystemet för att kunna göra denna kategorisering, eftersom den också krävs enligt IFRS-redovisningsnormerna ⁽²⁵⁾.

(127) Spanien lämnade en korrigerad och slutlig version av de stödberättigande kostnaderna som visas i tabellen nedan. De totala stödberättigande kostnaderna för hela perioden 2005–2008 uppgår till 73,567 miljoner euro. Av dessa uppgår kostnaderna för verksamhet som kategoriseras som industriell forskning till 29,296 miljoner euro (39,8 % av de totala stödberättigande kostnaderna). Kostnaderna för verksamhet inom experimentell utveckling uppgår till 44,212 miljoner euro (60,1 %). Projektet omfattar också förberedande studier för 59 000 euro.

Tabell – Stödberättigande kostnader

(miljoner EUR)					
FoU-kategori	2005	2006	2007	2008	Totalt
Industriell forskning	(...)	(...)	(...)	(...)	29,296
Genomförbarhetsstudier	(...)	(...)	(...)	(...)	0,059
Experimentell utveckling	(...)	(...)	(...)	(...)	44,212
Totalt	(...)	(...)	(...)	(...)	73,567

(128) Med beaktande av den detaljerade informationen från Spanien och det att Spanien godtagit synpunkterna om de särskilda aspekterna anknutna till projektets tidsgräns och kategoriseringen av vissa typer av utgifter, kan kommissionen bilda sig en komplett uppfattning om de stödberättigande kostnaderna och kategoriseringen av dem.

(129) Slutsatsen är att de stödberättigande kostnaderna endast inbegriper verksamhet som enligt punkt 5.1.4 i FoUI-rambestämmelserna kan beviljas stöd och att dessa kostnader är korrekt fördelade mellan kategorierna industriell forskning och experimentell utveckling, enligt det som definieras i avsnitt 2.2 i FoUI-rambestämmelserna.

9.2 Stödinstrument

(130) Enligt den ursprungliga anmälan ville de spanska myndigheterna använda ett instrument som kombinerade

egenskaperna hos ett förskott med återbetalningsskyldighet (med återbetalning av lånekapitalet i proportion till projektets framgång) och ett mjukt lån som är räntefritt för stödmottagaren. I sitt beslut om att inleda förfarandet uttryckte kommissionen tvivel rörande detta hybridinstrument som skulle ge stödmottagaren en dubbel fördel genom att riskdelningsinslaget (förskott) kombineras med ett säkert inslag (räntefriheten). Kombinationen av dessa två fördelar skulle ha gjort stödet för generöst för stödmottagaren.

(131) Definitionen på förskott med återbetalningsskyldighet finns i punkt 2.2 h i FoUI-rambestämmelserna. Villkoren för förenligheten hos ett förskott definieras i punkt 5.1.5 i FoUI-rambestämmelserna.

(132) Ett mjukt lån är ett lån med lägre ränta än vanligt (i detta fall ett räntefritt lån). Stödlånet är den ränta som stödmottagaren inte betalar och som beräknas som skillnaden mellan den marknadsränta som normalt skulle tillämpas på lånet och den ränta som faktiskt betalas. I det aktuella fallet bestod marknadsräntan av referensräntan utan tillägg av räntepunkter, och den ränta som gällde för lånet var noll. I sitt beslut om att inleda förfarandet hyste kommissionen också tvivel om den räntesats som skulle användas för beräkning av stödlånet i lånet. Enligt det som beskrivs nedan är denna aspekt är inte längre relevant.

(133) I sina synpunkter medgav de spanska myndigheterna för det första att det förekom en dubbel fördel och de gick med på att korrigera stödinstrumentet. Myndigheterna indikerade att de skulle föreslå att stödet beviljas i formen av ett mjukt lån. Detta berodde enligt de spanska myndigheterna helt enkelt på att de trodde att det är lättare att få kommissionens godkännande för ett mjukt lån.

(134) ITP framförde samma ståndpunkt i sina synpunkter. ITP konstaterade dock också att företaget kunde acceptera att stödinstrumentet tar formen av ett förskott ⁽²⁶⁾.

(135) I sin skrivelse av den 19 december 2007 konstaterade kommissionen att ett förskott med återbetalningsskyldighet i detta fall sannolikt skulle garantera en bättre proportionalitet.

(136) Kommissionen noterade att en ändring av stödinstrumentet år 2007 till ett räntefritt lån enligt Spaniens förslag skulle ha gett mottagaren en fördel eftersom affärsriskerna i det fallet hade varit något lägre då försäljningen av motorn höll på att öka.

⁽²⁵⁾ Enligt dessa normer är det möjligt att kategorisera utgiftskontona som gäller industriell forskning som utgifter och utgiftskontona för experimentell utveckling som en tillgång.

⁽²⁶⁾ I sin skrivelse av den 25 februari 2008 noterar ITP att företaget hade anhängit om ett "lån med återbetalningsskyldighet om projektet har framgång".

- (137) Stödet skulle då ha fungerat som ett förskott eftersom det skulle ha övertygat ITP om att företaget har tillräckligt med pengar för att genomföra investeringarna samtidigt som ITP vid den tidpunkten inte hade behövt betala ränta. Inte bara skulle ITP ha endast återbetalat kapitalet, utan ITP skulle också i fall av framgång ha undgått att betala tillägg. Kommissionen ansåg att detta hade varit en för stor fördel för företaget och begärde att de spanska myndigheterna lägger fram förslag för att minska fördelen, antingen genom att byta instrument eller genom att införa klausuler och villkor som kopplar instrumentet till risken.
- (138) Kommissionen betonade ytterligare att förskott med återbetalningsskyldighet är ett riskdelningsinstrument som gör det möjligt att öka stödmottagarens återbetalning utöver det proportionella beloppet om projektet har framgång. Om prognoserna uppfylls återbetalas hela stödet inklusive räntor. Om försäljningsprognoserna inte uppfylls görs en proportionell minskning av återbetalningens belopp⁽²⁷⁾. Om försäljningen överstiger prognoserna är också återbetalningen högre än förskottsbeloppet.
- (139) I bedömningen av ärendet kom kommissionen och Spanien fram till att det lämpliga stödinstrumentet i detta fall är ett förskott med återbetalningsplikt, med de särskilda egenskaper som anges nedan.
- (140) Stödinstrumentet är strukturerat kring de spanska myndigheternas resonemang om att de två stödbesluten i detta ärende gäller två delar av samma stöd, men med en enda ansökan om stöd.
- (141) Den modifierade tidtabellen för stödet baserar sig på nedan angivna element.
- (142) Utbetalningen av stödet följer den tidtabell som har planerats för de två delarna.
- (143) Återbetalningen beräknas på grundval av det totala stöd som ITP har mottagit med justering enligt referensräntan för 2005 (4,08 %).
- (144) Planerat datum då den aktualiserade återbetalningen ska bedömas vara komplett är [...], baserat på prognosen.
- (145) En försiktig prognos för antalet sålda motorer är [...] (baserat på [...] flygplan). I detta ingår inga reservdelar. Detta antal nämndes i den interna affärsplan som ITP lade fram för styrelsen inför sitt beslut om att investera i projektet.
- (146) Återbetalningarna grundar sig på ett visst belopp i euro per såld motor, och detta belopp varierar enligt följande: fram till att [...] motorer har sålts (40 % av den slutliga prognosen) betalar ITP [...] euro per motor, från [...] till [...] motorer (upp till 85 % av den slutliga prognosen) betalar ITP [...] euro per motor och från [...] till [...] motorer (den totala prognosen) betalar ITP [...] euro per motor.
- (147) Spanien har fastställt dessa belopp med beaktande av det faktum att de första motorerna säljs med en högre affärsrabatt. Spanien har också beaktat projektets kassaflöde, som är negativt för de första åren eftersom startinvesteringen är mycket betydande och att försäljningen sprider sig över minst tjugo år.
- (148) Efter att det planerade målet på [...] motorer har nåtts betalar ITP en extra framgångsavgift på 1 % av den affärsvolym som härrör från försäljningen av motorer fram till år 2043⁽²⁸⁾.

9.3 Regionaltillägg

- (149) De spanska myndigheterna medger att det enligt de FoUI-rambestämmelserna som gäller sedan den 1 januari 2007 inte går att bevilja regionaltillägg för projekt som genomförs i stödområden. Enligt de spanska myndigheterna vill de bevilja regionaltillägg minst för de stödberättigande kostnaderna för år 2006.
- (150) I sin bedömning kan kommissionen endast grunda sig på de regler som den själv har fastställt och som ingår i FoUI-rambestämmelserna. Därför måste överväganden rörande projektets potentiella nackdelar till följd av att det genomförs i ett stödområde demonstreras och beaktas i bedömningen av marknadsmisslyckande och stimulanseffekt.
- (151) Såsom anges ovan måste stödet bedömas i sin helhet enligt de regler som gäller, dvs. FoUI-rambestämmelserna. Enligt FoUI-rambestämmelserna finns det inte längre någon möjlighet att höja stödnivån för projekt som genomförs i stödområden. Kommissionen kan därför inte gå med på att stödnivån inbegriper ett sådant tillägg.

⁽²⁷⁾ Och snedvridningen av konkurrensen är mindre, eftersom produkten inte har haft framgång.

⁽²⁸⁾ I FoUI-rambestämmelserna fastställs uttryckligen att om projektet ger ett resultat som överskrider definitionen av lyckat resultat bör den berörda medlemsstaten ha rätt att kräva återbetalningar som går utöver själva förskottsbeloppet (se punkt 5.1.5 sjätte stycket).

9.4 Tillägg för samarbete

- (152) De spanska myndigheterna anser att det anmälda projektet bör vara berättigat till tillägg för internationellt samarbete. Deras argument är att ITP deltar i ett internationellt projekt för utveckling av motorn Trent 1000 ⁽²⁹⁾.
- (153) I punkt 5.1.3 b i FoUI-rambestämmelserna fastställs mycket detaljerade villkor för när ett projekt kan beviljas tillägg för internationellt samarbete: "[P]rojektet inbegriper ett faktiskt samarbete mellan minst två inbördes oberoende företag och följande villkor uppfylls: [...] projektet [...] är gränsöverskridande, dvs. forsknings- och utvecklingsverksamheten genomförs i minst två olika medlemsstater."
- (154) I sitt beslut om att inleda förfarandet uttryckte kommissionen två tvivel: a) huruvida ITP och RR kan anses vara oberoende företag, eftersom RR är aktieägare i ITP med nästan 47 % av aktierna och b) FoU-verksamheten i det anmälda projektet inte helt och hållet kan genomföras utanför Spanien.
- 9.4.1 ITP och RR är inte oberoende företag*
- (155) Spanien framförde flera olika argument om att de två företagen är oberoende.
- (156) Spanien ansåg att ITP deltar i projektet som riskdelande partner, på samma villkor som de övriga, dvs. det faktum att samma avtalsvillkor gäller för ITP som för övriga partner visar att ITP befinner sig på samma nivå som de övriga som saknar anknytning till aktieinnehav.
- (157) För det andra ansåg Spanien att om ITP inte var oberoende kunde företaget inte arbeta för konkurrenter till RR, som t.ex. General Electric och Honeywell.
- (158) För det tredje har RR endast 47 %, dvs. inte en kontrollerande andel, i jämförelse med 53 % den andra aktieinnehavaren Sener Aeronautica. De styrelsemedlemmar som RR har utsett är i minoritet (fyra av totalt nio) och de övriga har utsetts av den största aktieinnehavaren.
- (159) Slutligen ansåg Spanien att det faktum att ITP och RR förhandlade om projektet under två år innan avtal kunde nås, bevisar att ITP är oberoende.
- (160) Även ITP framförde dessa argument i sina synpunkter. Dessutom ansåg ITP att det är uppenbart att ITP är oberoende av RR eftersom ITP:s försäljning till RR endast utgör 25 % av dess omsättning 2008, med en sjunkande tendens.
- (161) I sin skrivelse av den 19 december 2007 begärde kommissionen också RR:s synpunkter på huruvida ITP och RR kunde anses vara oberoende. Enligt RR är "ITP ett rättsligt och finansiellt oberoende företag och [...] kontrolleras inte av RR. [...] ITP är dock en viktig samarbetspartner för RR i två civila program, nämligen motorerna Trent 500 och 900 Trent, och RR behåller sitt aktieinnehav i ITP dels för att skydda sina intressen i deras samarbetsprogram, dels för att bidra till att utveckla ITP som en oberoende aktör (och partner) inom luftfartssektorn".
- (162) RR konstaterar också att "etablerandet av förhållanden med långvariga strategiska partner som kan dela risk, erbjuda utformningskapacitet och tillhandahålla resurser är ett logiskt och inte ovanligt steg för tillverkare av originalutrustning (OEM) som är verksamma inom utformning och tillverkning av gasturbiner".
- (163) Kommissionen har gjort en detaljerad utvärdering av förhållandet mellan ITP och RR. RR är en stor aktieägare (47 %) och har flera medlemmar i styrelsen. RR:s ledamöter avstår när RR-projekt diskuteras men är å andra sidan närvarande när beslut fattas om strategier.
- (164) För det andra noterar kommissionen att ITP har deltagit i flera andra RR-projekt (Trent 1000 är den tredje motorn av stor betydelse som ITP deltar i utvecklingen av).
- (165) Den regel i FoUI-rambestämmelserna som handlar om "oberoende" måste tolkas som att det inte gäller samma som "inte kontrollerad". Det är med andra ord inte tillräckligt att ett företag inte kontrolleras av ett annat för att man ska kunna anse att företaget är oberoende.

⁽²⁹⁾ Spanien hävdar också att ett sådant tillägg har godkänts i tidigare ärenden som gällde ITP.

(166) Analogt med definitionen på små och medelstora företag ⁽³⁰⁾ ska företag som har kapitalkopplingar till varandra (i detta fall en andel på 47 %) anses vara anknutna företag. De två aktuella företagen kan fortfarande anses vara oberoende vad gäller fusionskontroll ⁽³¹⁾ eller med tanke på redovisningsregler, eftersom ITP inte konsolideras i RR:s räkenskaper.

(167) Den relevanta aspekten i detta fall är att de två anknutna företagen som är verksamma inom samma sektor inte har några svårigheter när det gäller att samarbeta. Detta bekräftas om man ser på frågan ur en avgörande synvinkel, dvs. huruvida ITP och RR stöter på svårigheter när det gäller att samarbeta i FoU-projekt.

(168) RR:s investering i ITP gjordes uttryckligen för att utveckla ett stabilt långvarigt förhållande ⁽³²⁾, något som inom denna sektor är vanligt mellan tillverkare av originalutrustning och deras viktigaste underleverantörer. RR hänvisar till t.ex. Snecmas och MTU:s roll som långvariga partner till General Electric respektive Pratt&Whitney.

(169) I det aktuella fallet har ITP och RR etablerat samarbete inom området för luftfartsmotorer. Det projekt som är föremål för bedömning gäller den tredje stora motorn som RR har utvecklat och där ITP deltar med en betydande roll (och för samma komponent, dvs. lågtrycksturbinen). RR medger att detta tidigare deltagande förvisso gör framtida samarbete enklare och smidigare.

(170) I sin bedömning av stödet till ITP för deltagandet i Trent 500 ⁽³³⁾ noterade kommissionen att ITP:s första betydande deltagande i en RR-motor karakteriserades av internationellt samarbete, men att det inte fanns något omnämnande om särskilda tillägg. RR medger dock att deltagandet i projekt som följer på varandra ger ömsesidiga nya kunskaper som stegvis minskar samarbetssvårigheterna.

(171) Två anknutna företag med ett stabilt långvarigt partnerskap har inga svårigheter när det gäller att samarbeta. Kommissionen har därför slutit sig till att ITP och RR inte kan anses vara sinsemellan oberoende i den mening som krävs för tillägg för samarbete för FoU-projekt.

⁽³⁰⁾ Kommissionens rekommendation 2003/361/EG (EUT L 124, 20.5.2003, s. 36).

⁽³¹⁾ Rådets förordning (EG) nr 139/2004 av den 20 januari 2004 om kontroll av företagskoncentrationer (förordningen om koncentrationer), (EUT L 24, 29.1.2004, s. 1).

⁽³²⁾ Som RR uttryckte saken: "RR har utvecklat ett produktivt arbetsförhållande med ITP och ITP har fått en fördjupad förståelse för RR:s arbetsprinciper, procedurer, verktyg och metoder."

⁽³³⁾ Ärende C 38/01 (EUT L 61, 27.2.2004, s. 87).

9.4.2 Det anmälda projektets FoU-verksamhet genomförs helt och hållet i Spanien

(172) Under alla omständigheter uppfylls inte heller det andra villkoret för den gränsöverskridande karaktären hos ett projekt.

(173) De spanska myndigheterna hävdar att kommissionen bör bedöma motorprojektet som helhet, inte endast för den del som ITP utvecklar.

(174) Enligt punkt 5.1.3 b andra strecksatsen i FoUI-rambestämmelserna fastställs att FoU-verksamheten måste genomföras i minst två olika medlemsstater. I det aktuella fallet gäller bedömningen ITP:s projekt för utveckling av en lågtrycksturbin. De flesta av projektets stödberättigande FoU-verksamheter genomförs endast i Spanien och ITP:s stödberättigande kostnader uppstår vid företags säten.

(175) Slutledningsvis anser kommissionen att det inte är möjligt att tillämpa tillägget för samarbete på det aktuella stödet eftersom ITP och RR inte kan anses vara oberoende och eftersom FoU-verksamheten främst genomförs i Spanien.

(176) Kommissionen noterar dock, som den gjorde ovan för regiontillägget ⁽³⁴⁾, att tillämpning av tillägget för samarbete inte har någon praktisk betydelse eftersom stödnivån förblir under den nivå som fastställs i FoUI-rambestämmelserna.

9.5 Stödnivå

(177) Enligt punkt 5.1.5 i FoUI-rambestämmelserna är stödnivåerna för FoU-projekt som finansieras genom forskott med återbetalningsskyldighet 60 % för industriell forskning och 40 % för experimentell utveckling. Som det anges ovan kan inga tillägg beviljas för det aktuella projektet.

(178) Enligt det som konstateras ovan består projektet till cirka 39,82 % av industriell forskning och cirka 60,18 % av experimentell utveckling. Den totala högsta stödnivån är därför 47,93 % ⁽³⁵⁾.

(179) Mot bakgrund av att de totala stödberättigande kostnaderna är 73,567 miljoner euro och att det stödbelopp som de spanska myndigheterna ursprungligen avsåg att bevilja uppgår till 36,850 miljoner euro (totalt för de två besluten om beviljande av stöd) blir den totala stödnivån 50 %, dvs. över den högsta tillåtna nivån.

⁽³⁴⁾ Se punkterna 149–151.

⁽³⁵⁾ $60,1 \times 40 \% + 39,82 \times 60 \% = 47,93 \%$.

- (180) De spanska myndigheterna medgav därför att som en följd av omkategoriseringen av stödberättigande kostnader, enligt det som anges i punkterna 119 till 120, måste stödbeloppet sänkas för att den högsta tillåtna stödnivån inte ska överskridas. I sin skrivelse av den 18 september 2008 konstaterade Spanien att det slutliga stödbeloppet uppgår till 35,2624 miljoner euro. Spanien lämnade också en reviderad tidtabell för utbetalning och återbetalning, enligt det som anges ovan i punkterna 141 till 148.
- (181) Stödnivån ligger därför under den högsta tillåtna stödnivån enligt FoUI-rambestämmelserna.

9.6 Slutledning om proportionalitet

- (182) Kommissionen kan sluta sig till att den nya kategoriseringen av stödberättigande kostnader, modifieringen av stödinstrumentet och anpassningen av stödbeloppet betyder att stödet är proportionerligt och begränsas till ett minimum. Genom de här villkoren, som i mycket påminner om de villkor som har tillämpats i jämförbara fall ⁽³⁶⁾, säkerställs också att stödet återbetalas i sin helhet på normala marknadsvillkor, inklusive räntor, eller t.o.m. till ett större belopp om försäljningen överstiger prognoserna.

10. INVERKAN PÅ KONKURRENSEN

- (183) I sitt beslut om att inleda förfarandet föreslog kommissionen att den relevanta marknaden för ärendet i fråga ska anses vara marknaden för luftfartsmotorer, som är en världsomfattande marknad. Kommissionen begärde de berörda parternas synpunkter rörande denna aspekt.
- (184) Kommissionen påminner om att sektorn för luftfartsmotorer karakteriseras av att det finns tre stora tillverkare av originalutrustning (OEM), nämligen RR, General Electric (GE) och Pratt&Whitney (PW) som står i täten för motorprogrammen. På en andra nivå finns ett antal av deras direkta partner (Snecma, MTU, Avio in Europe, MHI, IHI och KHI i Japan osv.) som i många fall har ett långvarigt förhållande med en enskild tillverkare av originalutrustning (som Snecma med GE) eller som arbetar på projektbasis med flera sådana tillverkare (som Volvo). ITP är den minsta direkta partnern.
- (185) De spanska myndigheterna konstaterade att ITP, om man ser på den världsomfattande marknaden för komponenter för luftfartsmotorer, är en mindre aktör än företagets konkurrenter (i Europa Rolls Royce, Snecma, Avio, Volvo, MTU osv.). Stödet har därför en mycket begränsad inverkan, på grund av ITP:s blygsamma marknadsandel som endast utgör [5–10] % av den begränsade gasturbinmarknaden som i sin tur utgör ett litet segment av den

större motormarknaden. Som det anges i beslutet om att inleda förfarandet är lågtrycksturbinerna en väsentlig komponent i motorn. De kan ändå inte anses utgöra en separat delmarknad, bland annat för att de kan utvecklas antingen av stora tillverkare av originalkomponenter eller av direkta parter.

- (186) Utöver RR deltog ingen annan berörd part i förfarandet. Mot bakgrund av den offentlighet som beslutet om att inleda förfarandet har fått, det begränsade antalet aktörer inom sektorn och deras storlek (alla är stora företag), sluter kommissionen sig till att bristen på synpunkter betyder att ingen konkurrent hyser någon oro över att stödet kan snedvrida dynamiska incitament, stärka ställningen på marknaden eller behålla ineffektiva marknadsstrukturer.
- (187) Mot bakgrund av de uteblivna synpunkterna från konkurrenter och andra tredje parter och med beaktande av ITP:s mycket begränsade marknadsandel sluter kommissionen sig därför till att inverkan på konkurrensen mycket begränsad.

11. INDIREKT STÖD TILL RR

- (188) I sitt beslut om att inleda förfarandet hyste kommissionen tvivel om ett potentiellt indirekt stöd som den anmälda stödåtgärden kunde medföra för motortillverkaren RR. Kommissionen noterade att RR kan vara en potentiell mottagare av stödet eftersom RR leder Trent 1000-projektet och är en stor aktieägare i ITP. Kommissionen noterade också att denna bedömning kan påverkas av de särskilda samarbetsvillkoren, som kan ha påverkats av stödet.
- (189) Redan under anmälningsfasen ansåg de spanska myndigheterna att det inte förekommer något indirekt stöd, eftersom de pengar som ITP betalar till RR som en inträdesavgift ⁽³⁷⁾ härrör från ITP:s egna medel och är inte knutna till projektets stödberättigande kostnader.
- (190) De spanska myndigheterna har, enligt det som kommissionen efterlyste i sitt beslut om att inleda förfarandet, också tillhandahållit alla relevanta dokument rörande samarbetet mellan ITP och RR, särskilt 2003 års samförståndsavtal och avtalet om risk- och intäktsdelning.
- (191) Spanien och ITP har konstaterat att det i avtalet mellan CDTI och ITP tydligt anges att stödberättigande kostnader endast är sådana som uppstår medan projektet genomförs, vilket utesluter avgifter som ITP betalar till RR.

⁽³⁶⁾ Ärendena Eurocopter N 186/06, Turbomeca N 447/07 eller Rolls-Royce Deutschland N 195/07.

⁽³⁷⁾ Det är ett normalt förfarande inom sektorn att en partner i ett avtal om risk- och intäktsfördelning betalar en inträdesavgift till tillverkaren av originalutrustning.

- (192) För det andra konstaterade Spanien att CDTI kommer att genomföra strikt övervakning av projektets genomförande, och att utbetalningen till ITP sker först efter att utgifterna har bestyrkts.
- (193) Slutligen hävdade Spanien att de priser som gäller i affärsförhållandet mellan RR och ITP är identiska med de priser som gäller i de övriga partneravtalen om risk- och intäktsdelning.
- (194) I sina synpunkter redogjorde RR först i detalj för de förfaranden som gäller vid förhandlingar mellan tillverkarna av originalutrustning och potentiella partner i risk- och intäktsdelningsavtal. Förhandlingarna inbegriper parallella diskussioner med flera partner i Europa och utanför Europa. Förhandlingarna förs inte komponent för komponent (trots att det finns vissa tekniska kärnområden där tillverkarna av originalutrustning inte överväger partnerskap) utan de förs på flera nivåer och inbegriper de eventuella följderna för den partner det gäller. RR konstaterade också att en partner bidrag till programmet – pengar, tekniska insatser och tillhandahållande av tjänster och utvecklingsinsatser – förhandlas och fastställs i början av programmet.
- (195) RR intygade att förhandlingarna med ITP fördes på fullständigt marknadsmässiga och affärsmässiga villkor, på analogt sätt som med övriga partner i risk- och intäktsdelningsavtal. RR beskrev avtalet med ITP, som följer samma principer som avtalen med övriga motsvarande avtalspartner⁽³⁸⁾ i Trent 1000-projektet. RR visade att ITP:s totala insats inte ger RR någon ekonomisk fördel.
- (196) Slutligen konstaterade RR att det inte kommer att få några fördelar av det stöd som Spanien beviljar ITP, eftersom stödet endast används i Spanien för ITP:s verksamhet som hör samman med lågtrycksturbinen. RR kan få fördelar endast genom dividender som företaget har rätt till som aktieägare.
- (197) Kommissionen noterar här att dessa argument även bekräftar det att tillägget för samarbete inte är tillämpligt (se punkterna 172 till 176). Eftersom ITP är enda stödmottagaren står det för alla stödberättigande kostnader. I punkt 5.1.3 i b i första strecksatsen i FoUI-rambestämmelserna fastställs att inget företag ska stå för mer än 70 % av de stödberättigande kostnaderna, men detta är helt klart inte fallet här.
- (198) I sin bedömning av dessa argument noterar kommissionen för det första att dokumenten från Spanien och upplysningarna från parterna indikerar att partneravtalet om risk- och intäktsdelning mellan ITP och RR faktiskt har förhandlats på affärsmässiga villkor.
- (199) För det andra noterar kommissionen att stödberättigande kostnader endast har uppstått i Spanien och att det stödberättigande projektet inte omfattar kostnader som hör samman med RR:s verksamhet eller verksamhet som har utförts i RR:s utrymmen.
- (200) För det tredje konstaterar kommissionen att RR:s ställning som aktieägare inte medför att RR får någon fördel av stödet till ITP, annan än den som härrör från etablerandet av ett långvarigt partnerskap.
- (201) Kommissionen noterar också att man kan säga att tillverkarna av originalutrustning har en fördel av att deras partner i avtal om risk- och intäktsdelning får stöd, eftersom detta medför att partnern kan göra betydande investeringar i stora motorprogram, och att tillverkarna av originalutrustning kan dela den risk som förknippas med sådana program.
- (202) Å andra sidan noterar kommissionen att en sådan fördel ofrånkomligen är begränsad om man jämför den med de totala investeringar som tillverkarna av originalutrustning gör i sådana program. Fördelen begränsas ytterligare om man jämför med motormarknadens totala storlek och med de här tillverkarnas totala affärsvolym.
- (203) En kvantifiering skulle förutsätta att fördelen jämförs med programorganisationernas alternativa scenarier, och detta verkar under alla omständigheter vara omöjligt, med tanke på de komplexa förhandlingarna rörande partneravtal om risk- och intäktsdelning.
- (204) Kommissionen noterar dock att fördelen inte innebär någon överföring av offentliga medel från staten till tillverkaren av originalutrustning, särskilt i detta fall där alla stödberättigande utgifter uppstår i Spanien.
- (205) Eftersom inga statliga medel överförs och eftersom fördelen är begränsad och inte kan kvantifieras, kan kommissionen sluta sig till att det inte förekommer något indirekt stöd till RR som en följd av att Spanien beviljar ITP stöd.

12. AVVÄGNINGSTEST

- (206) Enligt punkt 7.5 i FoUI-rambestämmelserna gör kommissionen en avvägning av åtgärdens effekter mot bakgrund av de positiva och negativa element som har bedömts ovan, och fattar beslut om huruvida de uppkomna snedvridningarna påverkar handelsvillkoren i en omfattning som strider mot det gemensamma intresset.

⁽³⁸⁾ RR har ingen aktieinnehavarkoppling till dessa företag.

(207) I det aktuella fallet finner kommissionen att stödet har positiva effekter eftersom stödet kompenserar för ett marknadsmisslyckande, har en stimulanseffekt för mottagaren och beviljas genom ett lämpligt instrument som säkerställer att stödet är proportionerligt.

(208) Kommissionen finner också att stödåtgärdens negativa effekter är begränsade, eftersom stödets snedvridande inverkan på konkurrensen inte är betydande, då stödet inte tränger ut konkurrenternas investeringar, inte skapar ett starkt marknadsinflytande och inte upprätthåller en ineffektiv marknadsstruktur.

(209) Vid avvägningen av dessa element noterar kommissionen vidare att de spanska myndigheterna har gått med på att reducera beloppet för stödberättigande kostnader, revidera uppdelningen i kategorier, anpassa stödinstrumentet och reducera det totala stödbeloppet.

(210) De spanska myndigheterna lämnar varje år en rapport om hur stödet genomförs så att kommissionen kan övervaka stödåtgärden.

(211) Slutledningsvis kan kommissionen konstatera att avvägningstestet för det stöd som är föremål för bedömning utfaller positivt.

13. SLUTSATSER

(212) På grundval av det ovan anförda sluter sig kommissionen därför till att den inte gör några invändningar rörande

det stöd på 35 262 400 euro som Spanien planerar att bevilja ITP för utveckling av lågtryckturbinen till Trent 1000-motorn som RR utvecklar för Boeing 787.

(213) Slutligen konstaterar kommissionen att det stöd som Spanien beviljar inte innebär något indirekt stöd till RR.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

Det statliga stöd som Spanien avser att bevilja ITP till ett belopp på 35 262 400 euro är förenligt med den gemensamma marknaden.

Genomförandet av stödet godkänns följaktligen.

Artikel 2

Detta beslut riktar sig till Konungariket Spanien.

Utfärdat i Bryssel den 21 oktober 2008.

På kommissionens vägnar

Neelie KROES

Ledamot av kommissionen