ISSN 1725-5090

Az Európai Unió Hivatalos Lapja

L 66

Magyar nyelvű kiadás

Jogszabályok

52. évfolyam

2009. március 11.

Tartalom

I *Az EK-Szerződés/Euratom-Szerződés alapján elfogadott jogi aktusok, amelyek közzététele kötelező*

RENDELETEK

A Bizottság 187/2009/EK rendelete (2009. március 10.) az egyes gyümölcs- és zöldségfélék behozatali árának meghatározására szolgáló behozatali átalányértékek megállapításáról 1

II *Az EK-Szerződés/Euratom-Szerződés alapján elfogadott jogi aktusok, amelyek közzététele nem kötelező*

HATÁROZATOK

Bizottság

2009/179/EK:

★ **A Bizottság határozata (2008. október 21.) a C 9/07 (ex N 608/06) számú állami támogatásról, amelyet Spanyolország az Industria de Turbo Propulsores számára kíván nyújtani** *(az értesítés a C(2008) 6011. számú dokumentummal történt)* [1] 3

[1] EGT-vonatkozású szöveg

HU

Azok a jogi aktusok, amelyek címe normál szedéssel jelenik meg, a mezőgazdasági ügyek napi intézésére vonatkoznak, és rendszerint csak korlátozott ideig maradnak hatályban.

Valamennyi más jogszabály címét vastagon szedik, és előtte csillag szerepel.

I

(Az EK-Szerződés/Euratom-Szerződés alapján elfogadott jogi aktusok, amelyek közzététele kötelező)

RENDELETEK

A BIZOTTSÁG 187/2009/EK RENDELETE

(2009. március 10.)

az egyes gyümölcs- és zöldségfélék behozatali árának meghatározására szolgáló behozatali átalányértékek megállapításáról

AZ EURÓPAI KÖZÖSSÉGEK BIZOTTSÁGA,

tekintettel az Európai Közösséget létrehozó szerződésre,

tekintettel a mezőgazdasági piacok közös szervezésének létrehozásáról, valamint egyes mezőgazdasági termékekre vonatkozó egyedi rendelkezésekről szóló, 2007. október 22-i 1234/2007/EK tanácsi rendeletre [1] (az egységes közös piacszervezésről szóló rendelet),

tekintettel a gyümölcs- és zöldségágazatban a 2200/96/EK, a 2201/96/EK és az 1182/2007/EK tanácsi rendeletre vonatkozó végrehajtási szabályok megállapításáról szóló, 2007. december 21-i 1580/2007/EK bizottsági rendeletre [2] és különösen annak 138. cikke (1) bekezdésére,

mivel:

Az Uruguayi Forduló többoldalú kereskedelmi tárgyalásai eredményeinek megfelelően az 1580/2007/EK rendelet a mellékletében szereplő termékek és időszakok tekintetében meghatározza azokat a szempontokat, amelyek alapján a Bizottság rögzíti a harmadik országokból történő behozatalra vonatkozó átalányértékeket,

ELFOGADTA EZT A RENDELETET:

1. cikk

Az 1580/2007/EK rendelet 138. cikkében említett behozatali átalányértékeket e rendelet melléklete határozza meg.

2. cikk

Ez a rendelet 2009. március 11-én lép hatályba.

Ez a rendelet teljes egészében kötelező és közvetlenül alkalmazandó valamennyi tagállamban.

Kelt Brüsszelben, 2009. március 10-én.

a Bizottság részéről

Jean-Luc DEMARTY

mezőgazdasági és vidékfejlesztési főigazgató

---

[1] HL L 299., 2007.11.16., 1. o.
[2] HL L 350., 2007.12.31., 1. o.

MELLÉKLET

az egyes gyümölcs- és zöldségfélék behozatali árának meghatározására szolgáló behozatali átalányértékek

(EUR/100 kg)

KN-kód	Országkód (1)	Behozatali átalányérték
0702 00 00	JO	82,9
	MA	72,0
	TN	134,4
	TR	122,4
	ZZ	102,9
0707 00 05	EG	147,3
	JO	166,9
	MA	93,4
	MK	133,4
	TR	175,2
	ZZ	143,2
0709 90 70	JO	249,0
	MA	57,6
	TR	144,3
	ZZ	150,3
0709 90 80	EG	96,9
	ZZ	96,9
0805 10 20	EG	43,4
	IL	61,4
	MA	47,9
	TN	48,4
	TR	69,0
	ZZ	54,0
0805 50 10	EG	51,3
	MA	61,0
	TR	62,3
	ZZ	58,2
0808 10 80	AR	105,3
	CA	86,3
	CL	101,1
	CN	86,2
	MK	22,7
	US	119,7
	ZZ	86,9
0808 20 50	AR	81,3
	CL	90,7
	CN	69,1
	US	105,7
	ZA	94,0
	ZZ	88,2

(1) Az országoknak az 1833/2006/EK bizottsági rendeletben (HL L 354., 2006.12.14., 19. o.) meghatározott nómenklatúrája szerint. A „ZZ” jelentése „egyéb származás”.

II

(Az EK-Szerződés/Euratom-Szerződés alapján elfogadott jogi aktusok, amelyek közzététele nem kötelező)

HATÁROZATOK

BIZOTTSÁG

A BIZOTTSÁG HATÁROZATA

(2008. október 21.)

a C 9/07 (ex N 608/06) számú állami támogatásról, amelyet Spanyolország az Industria de Turbo Propulsores számára kíván nyújtani

(az értesítés a C(2008) 6011. számú dokumentummal történt)

(Csak a spanyol nyelvű szöveg hiteles)

(EGT-vonatkozású szöveg)

(2009/179/EK)

AZ EURÓPAI KÖZÖSSÉGEK BIZOTTSÁGA,

tekintettel az Európai Közösséget létrehozó szerződésre és különösen annak 88. cikke (2) bekezdésének első albekezdésére,

tekintettel az Európai Gazdasági Térségről szóló megállapodásra és különösen annak 62. cikke (1) bekezdésének a) pontjára,

miután az érdekelt feleket az említett rendelkezéseknek megfelelően felkérte észrevételeik megtételére [1],

tekintettel ezen észrevételekre,

mivel:

1. AZ ELJÁRÁS

(1) Spanyolország 2006. szeptember 11-én kelt levelében jelentette be a Bizottságnak az arra az állami támogatásra vonatkozó intézkedését, amelyet az Industria de Turbo Propulsores számára kíván nyújtani.

(2) A Bizottság 2007. március 21-én kelt levelében értesítette Spanyolországot az EK-Szerződés 88. cikkének (2) bekezdése szerinti eljárás megindítására vonatkozó határozatáról az említett intézkedéssel kapcsolatban.

(3) Az eljárás megindításáról szóló bizottsági határozatot kihirdették az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* [2]. A Bizottság felkérte az érintett feleket, hogy nyújtsák be az említett intézkedésre vonatkozó észrevételeiket.

(4) A spanyol hatóságok 2007. június 4-én küldték el észrevételeiket.

(5) A támogatás kedvezményezettje, az Industria de Turbo Propulsores (a továbbiakban: ITP) 2007. június 13-án kelt levelében nyújtotta be észrevételeit.

(6) A Rolls-Royce (a továbbiakban: RR), amely az eljárás megindításáról szóló határozatban közvetett támogatás lehetséges kedvezményezettjeként szerepelt, 2007. június 13-án kelt levelében nyújtotta be észrevételeit.

(7) A Bizottság 2007. június 19-én kelt levelében továbbította ezeket az észrevételeket Spanyolországnak, amely 2007. július 12-én nyújtotta be észrevételeit.

[1] HL C 108., 2007.5.12., 18. o.

[2] Lásd az 1. lábjegyzetet.

(8) A Bizottság a Spanyolországnak, az ITP-nek és az RR-nek 2007. december 19-én küldött levelében további információkat kért az ügyben érintett felektől.

(9) Az ITP 2008. február 25-én kelt levelében válaszolt.

(10) A spanyol hatóságok 2008. február 29-én kelt levelükben válaszoltak.

(11) Az RR 2008. március 5-én kelt levelében válaszolt.

(12) A Bizottság 2008. március 12-én továbbította az ITP-től és az RR-től kapott információkat Spanyolországnak. A spanyol hatóságok 2008. április 9-én nyújtották be ezzel kapcsolatos észrevételeiket.

(13) A Bizottság 2008. június 26-án kelt levelében további információkat kért Spanyolországtól.

(14) A spanyol hatóságok 2008. július 17-én kelt levelükben válaszoltak. Ezt követően Spanyolország 2008. augusztus 7-én elküldte e levél módosított változatát.

(15) Végezetül a spanyol hatóságok 2008. szeptember 18-án nyújtották be a támogatás összegének végleges kiszámítását a módosított kifizetési és visszafizetési ütemtervekkel együtt.

2. AZ INTÉZKEDÉS CÉLJA

(16) A spanyol hatóságok támogatást kívánnak nyújtani az ITP vállalkozás részére a Trent 1000 hajtóműnek az RR által a Boeing B 787 repülőgéptípus számára történő fejlesztésében való részvételéért. A projekt 2005-ben indult és 2009-ben fejeződik majd be.

(17) A támogatás kedvezményezettje az ITP, amely Spanyolországban működő, repülőgép-hajtóműveket gyártó vállalkozás. Székhelye Baszkföld egyik támogatott területén található. Madrid környékén lévő további létesítményei ugyancsak támogatott területen vannak (az EK-Szerződés 87. cikke (3) bekezdésének c) pontja).

(18) Az ITP olyan nagyvállalat, amelynek összes értékesítése 2006-ban meghaladta a 439 millió EUR-t, leányvállalataival együtt mintegy 2 400 alkalmazottat foglalkoztat, részvényesei pedig a Sener Aeronautica (53,125 %) és a Rolls-Royce (46,875 %).

(19) Az ITP a repülőgépgyártó ágazatban működő hajtóműgyártó. Tevékenységei közé tartozik repülőgép-hajtóművek és gázturbinák tervezése, kutatás-fejlesztése, gyártása, összeszerelése és tesztelése. Az 1991-ben alapított vállalkozás más ágazatokban használt hajtóművek fejlesztésében is részt vett, mint például a katonai ágazatban az EJ200 hajtómű az Eurofighter Typhoon számára, valamint a polgári ágazatban a Trent 500 és a Trent 900 hajtómű. E két utóbbi program vonatkozásában támogatásokban részesült ([3]).

(20) A bejelentett intézkedés az ITP által a Trent 1000 hajtómű fejlesztése kapcsán végrehajtott kutatás-fejlesztési (a továbbiakban: K+F) tevékenységekhez nyújtott támogatásra vonatkozik. A B787 repülőgéptípust a Trent 1000 hajtóművön kívül egy másik, GenX nevű hajtóművel szerelik majd fel, amelyet más partnerekkel együtt a General Electric fejleszt.

(21) A Trent 1000 hajtóművet jelenleg az RR, valamint kockázatból és bevételből részesedő partnerei fejlesztik, amelyek az ITP-n kívül a következő vállalkozásokat foglalják magukban: Mitsubishi Heavy Industries, Kawasaki Heavy Industries, Goodrich, Hamilton Sundstrand és Carlton Forge. A Trent 1000 hajtómű 2007. augusztus 7-én kapta meg a légialkalmassági bizonyítványt, üzembe helyezését azonban elhalasztották, mivel a kezdeti ütemtervvel kapcsolatban jelentős csúszások történtek a repülőgép fejlesztése során.

(22) Az ITP kockázatból és bevételből részesedő partnerként vesz részt a Trent 1000 projektben 11 %-os részesedéssel. 2004. szeptember 28-án egyetértési megállapodást írt alá az RR-rel. A két vállalkozás 2005. július 15-én írta alá a végleges kockázat- és bevételmegosztási megállapodást.

(23) Az ITP összbefektetése a projektben eléri a […] (*) EUR-t, amely a következőképpen oszlik meg: […] EUR a K+F költségekre; több mint […] EUR a turbina gyártásához szükséges ipari befektetésekre és […] EUR egyéb költségekre (IT, tanúsítások, szállítás stb.).

(24) Az ITP felel az új hajtóműhöz szükséges kisnyomású turbina fejlesztéséért, amelynek kapcsán az RR a következő ambiciózus technológiai célokat tűzte ki: a beszerzési költségek […] %-os csökkentése; a tervezési idő […] %-os csökkentése; a súly […] %-os csökkentése; a zajszint csökkentése […] dB-re.

([3]) A C 38/01. sz. ügy és az N 165/03. sz. ügy.
(*) Üzleti titok.

(25) E célok elérése érdekében az ITP a K+F tevékenységek során a következő különböző kihívásokkal szembesül majd:

— új anyagok és eljárások: egyes komponensek esetében első alkalommal használnak majd új anyagokat, amelyek új eljárásokat igényelnek,

— gépi technológia: az ITP új zárórendszert fejleszt ki, optimalizálja a beágyazódást és javítja a szerkezetet,

— aerodinamika: a profilok új tervezése,

— technológia és módszertan: az e hajtómű tervezéséhez szükséges idő egy évvel kevesebb, mint a korábbi hajtóművek esetében; annak érdekében, hogy az RR teljesítse ezt a követelményt, az ITP-nek megfelelő eszközöket kell bevezetnie a megismételt számításokhoz.

3. AZ ELJÁRÁS MEGINDÍTÁSÁRÓL SZÓLÓ HATÁROZATBAN FELMERÜLT KÉTELYEK

(26) A Bizottság elsősorban azért határozott az eljárás megindításáról, mert nem rendelkezett elegendő információval a támogatási döntéssel kapcsolatban (a spanyol hatóságok csak a támogatás második részletét jelentették be). Az odaítélt támogatásra vonatkozó ténybeli információk még a két információkérés ([4]) után is elégtelennek bizonyultak.

(27) A Bizottságnak másodsorban kételyei merültek fel vagy kevés információval rendelkezett, illetve mindkettő, a következő kérdésekkel kapcsolatban:

— bizonyítani kellett a piaci hiányosságot,

— nem bizonyították az ösztönző hatást,

— számos kétely merült fel a tevékenységek K+F kategóriák szerinti osztályozása, valamint a költségek támogathatósága kapcsán,

— kételyek merültek fel a támogatási eszköz és a támogatás intenzitása kapcsán,

— kételyek merültek fel a regionális többlettámogatás alkalmazása kapcsán,

— kételyek merültek fel a nemzetközi együttműködésre nyújtott többlettámogatás alkalmazása kapcsán,

— fennállt annak a lehetősége, hogy az RR-nek közvetett támogatást nyújtanak,

— kételyek merültek fel az érintett piac és a versenyre gyakorolt hatás kapcsán.

(28) A tényekkel és a felmerült kételyek számával kapcsolatos bizonytalanságokat figyelembe véve a határozat először is megállapítja hatályát, különösen a döntéshozatali folyamattal (valamint a spanyol hatóságok által alkalmazott kétlépcsős megközelítéssel) kapcsolatban. Ezt követően megvizsgálja a támogatás meglétét, és az intézkedés közös piaccal való összeegyeztethetőségének értékelése céljából tisztázza az alkalmazott szabályokat. A határozat ezután tisztázza az eljárás megindításáról szóló határozatban felmerült valamennyi kételyt.

(29) Az ismétlések elkerülése és a megértés megkönnyítése érdekében a határozat minden egyes kérdés esetében bemutatja a vizsgálat során összegyűjtött információkat, ideértve a Spanyolország és a felek által tett észrevételeket is.

4. EGYETLEN TÁMOGATÁS KÉT RÉSZLETBEN

(30) Először is, a Bizottság az eljárás megindításáról szóló határozatában kétségbe vonta a bejelentett intézkedés alkalmazási körét, nevezetesen azt, hogy a vizsgálat tárgyát képező támogatás a bejelentett támogatásra korlátozódott-e, vagy olyan kölcsönt is magában foglalt, amelyet egy már meglévő támogatási program keretében Spanyolország korábban ugyanerre a projektre ítélt oda az ITP-nek.

(31) Az ITP 2004 júniusában igényelte az általános jellegű támogatást az Ipari, Idegenforgalmi és Kereskedelmi Minisztériumnak (a továbbiakban: a minisztérium) címzett első levelében. Az ITP 2004. szeptember 29-én nyújtotta be a Trent 1000 programban való részvételére vonatkozó, mintegy 40 millió EUR összegű hivatalos támogatási kérelmét.

(32) A spanyol hatóságok két részletben nyújtottak támogatást a projekthez, ami lehetővé tette a CDTI állami szervezet számára, hogy kölcsönt nyújtson az ITP-nek.

([4]) A Bizottság 2006. október 10-én és 2006. november 30-án kelt levele.

(33) A CDTI 2005. november 30-án fogadta el az első részletre vonatkozó döntést, amely alapján a 2005. évi költségeket fedezték. Az első részlet egy már meglévő támogatási program ([5]) alapján nyújtott 9 millió EUR összegű kamatmentes kölcsön volt.

(34) A CDTI 2006. június 26-án fogadta el a második részletre vonatkozó döntést, amely alapján a fennmaradó költségeket fedezték. A második részlet ugyancsak kamatmentes kölcsön volt, de ennek visszafizetése a hajtómű értékesítésétől függött. Ez a részlet megegyezik a spanyol hatóságok által a Bizottságnak 2006. szeptember 11-én bejelentett, eredetileg 27,850 millió EUR összegű támogatással.

(35) A spanyol hatóságok ezt a kétlépcsős megközelítést azokkal a változásokkal magyarázták, amelyek a közigazgatásban ezen időszak alatt a repülőgép-ágazatnak nyújtott jelentős K+F támogatás lebonyolításában illetékes hatósággal kapcsolatban történtek. Amint azt a spanyol hatóságok – többek között a különféle megbeszélések jegyzőkönyveinek rendelkezésre bocsátásával – jelezték, ezek a hatáskörök a minisztériumtól valóban átkerültek a CDTI-hez, ami igen sok időt vett igénybe.

(36) A spanyol hatóságok ezzel indokolták, hogy 2005-ben a CDTI csak egy első, korlátozott összegű kölcsönt tudott nyújtani. Amikor a hatáskörátadás befejeződött, a CDTI döntést hozott a kölcsön második részletének nyújtásáról, amelyet Spanyolország (intézkedésként) bejelentett.

(37) Sem a minisztériumban, sem a CDTI-ben nincs a bejelentett intézkedést megelőző olyan belső dokumentáció, amely világosan és pontosan igazolná a kormány szándékát a projekt támogatására vonatkozóan. A spanyol hatóságok által benyújtott dokumentációban azonban több hivatkozás is található a projektre, valamint annak a spanyol gazdaságra gyakorolt jelentőségére.

(38) Azt is meg kell jegyezni, hogy nem létezik olyan, a kormány által az ITP-nek küldött levél, amelyben megerősítik a támogatás odaítélésének szándékát, viszont vannak olyan közvetett hivatkozások a repülőgép-hajtóművek ([6]) támogatási programjára, amelyekben kifejezetten megemlítik a B787-et. Egy ilyen programnak a Bizottság által korábban jóváhagyott ügyekre ([7]) kellett volna alapulnia. A spanyol hatóságok szerint figyelembe kell venni, hogy a CDTI által 2005-ben elfogadott döntés az ITP számára a spanyol kormány azon szándékának megerősítését jelenti, hogy támogatást nyújt a projekt egészének.

(39) Végül a spanyol hatóságok úgy érvelnek, hogy az ITP jogosan várhatta a támogatás nyújtását, mivel a CDTI időközben a 2005. évi projekt költségeit fedező támogatást nyújtott az ITP-nek. Ezt a támogatást nem jelentették be a Bizottságnak, mivel az egy jóváhagyott támogatási programon alapult, és az egyedi bejelentési küszöbérték alatt volt.

(40) A benyújtott dokumentáció alapján és figyelembe véve különösen az igazgatási hatáskörökben bekövetkezett változásokat, a Bizottság arra a következtetésre jut, hogy a két kölcsön ugyanazon támogatás két részét képezi.

(41) A Bizottság megjegyzi: a spanyol hatóságok elismerik, hogy hibát követtek el, amikor csak a második kölcsönt jelentették be, valamint hogy ebben az esetben a két kölcsön teljes összegét a Bizottságnak kellene értékelnie.

(42) A K+F projekteknek nyújtott egyedi támogatásokat *ad hoc* jelleggel vagy egy már jóváhagyott támogatási program alapján lehet odaítélni. Az egyéni elbírálás alá tartozó ügyek értékelési kritériumait a K+F+I keretrendszer 7. fejezete tartalmazza.

(43) Ezen kritériumok alapján nem megengedett egy tagállam számára, hogy a támogatást mesterségesen több részre ossza fel, mivel ily módon könnyen ki lehet kerülni a bejelentési küszöbértékeket és az összetett ügyek részletes értékelésére vonatkozó szabályokat. Ha elfogadjuk, hogy a tagállamok felosszák a projekteket, az annak az alapelvnek az elhagyását jelentené, amely szerint a Bizottság ellenőrzése a versenyt leginkább torzító ügyekre összpontosul.

(44) A Bizottság semmiképpen sem fogadhatja el, hogy az ITP jogosan várta a támogatás nyújtását. A CDTI korlátozott hatásköre miatt az e szervezet által odaítélt bármilyen támogatást nem lehetett az állam által tett, magasabb összegű támogatás nyújtására vonatkozó ígéretnek tekinteni. A CDTI és az ITP között a végleges támogatási döntés meghozatala előtt folytatott tárgyalások azt jelzik, hogy – jóllehet a spanyol hatóságok kinyilvánították, hogy támogatják a projektet – az ITP-nek nem voltak jogos elvárásai arra nézve, hogy meghatározott összegű támogatásban részesüljön. Végül a második részletre vonatkozó döntés tényleges elfogadása előtt az ITP nem volt jogosult a támogatás egészének fogadására.

(45) Figyelembe véve a támogatási folyamat során bekövetkezett változások miatt a spanyol közigazgatásban kialakult különleges helyzetet, a Bizottság azt állapíthatja meg, hogy a két kölcsön ugyanannak a támogatásnak a része, és a spanyol hatóságoknak mindkettőt be kellett volna jelenteniük. Következésképpen a határozatot a két kölcsön teljes összegére nézve hozzák meg.

([5]) A spanyol hatóságok szerint a CDTI által irányított program Spanyolország Európai Közösséghez való 1986. évi csatlakozása előtt már hatályban volt.

([6]) Ugyancsak meg kell említeni, hogy az ITP az egyetlen spanyol gyártó ebben az ágazatban.

([7]) A C 38/01. és az N 165/03. sz. ügy.

(46) A Bizottság azt is megjegyzi, hogy megkönnyítette volna a támogatási folyamat értékelését, ha a spanyol hatóságok kezdetben megerősítették volna az ITP-nek a támogatás nyújtására vonatkozó szándékukat anélkül, hogy a folyamat elején szükségszerűen részletekbe bocsátkoztak volna az összeg és a feltételek tekintetében. Egy ilyen szándéknyilatkozat – a támogatás Bizottságnak történő bejelentésének kötelezettséghez kapcsolódó felfüggesztő záradékra való szükséges hivatkozással együtt – hozzájárult volna az ügy értékeléséhez, különösen a támogatás ösztönző hatásának vonatkozásában ([8]).

5. A TÁMOGATÁS MEGLÉTE

(47) Amint azt eljárás megindításáról szóló határozat jelzi, az értékelés tárgyát képező intézkedés a Szerződés 87. cikke (1) bekezdésének hatálya alá tartozik. Ezt a megállapítást egyik fél sem vitatta.

(48) A spanyol hatóságok az intézkedést állami támogatásként jelentették be. Az intézkedés olyan állami forrásokat foglal magában, amelyeket egy támogatási program keretében ebben az ügyben egy állami szervezet kezel. A CDTI – amint az internetes oldalán ([9]) olvasható – az Ipari, Idegenforgalmi és Kereskedelmi Minisztériumnak alárendelt spanyol állami szervezet, amelynek célja a spanyol vállalkozások technológiai színvonalának javítása. Az intézkedés kedvezményezettje az ITP-csoport, amely előnyben részesül. Az ITP olyan ágazatban tevékenykedik, amelyre a tagállamok közötti élénk kereskedelem jellemző, a projekt pedig egy olyan terméket érint, amelynek előállításában több nemzetközi üzleti partner vesz részt. Ez tehát megerősíti a kereskedelemre gyakorolt hatást, az intézkedést pedig a Szerződés 87. cikkének (1) bekezdése értelmében vett állami támogatásnak kell tekinteni.

6. ÖSSZEEGYEZTETHETŐSÉG

(49) A Bizottság a Szerződés 87. cikke (3) bekezdésének c) pontjával összhangban értékelte az intézkedést, különösen a K+F+I támogatásokra vonatkozó rendelkezések alapján, amelyek 2007. január 1-jétől a kutatáshoz, fejlesztéshez és innovációhoz nyújtott állami támogatások közösségi keretrendszerében ([10]) (a továbbiakban: K+F+I keretrendszer) találhatóak meg.

(50) Amint azt az eljárás megindításáról szóló határozat megjegyzi, a Bizottság a K+F+I keretrendszerrel összhangban értékelte a támogatást, mivel a keretrendszer 10.3. szakaszában egyértelműen szerepel, hogy „a Bizottság e keretrendszert minden olyan bejelentett támogatási projektre alkalmazza, amely tekintetében határozathozatalra kérik fel a keretrendszer Hivatalos Lapban való közzétételét követően, akkor is, ha a projekteket még a közzétételt megelőzően jelentették be.”

(51) A Bizottság a bejelentés értékelésében két információkérést ([11]) küldött, amely számos kérdést fogalmazott meg. A Bizottság e levelekben egyértelműen jelezte, hogy a K+F+I keretrendszer *consecutio legis*-ről szóló rendelkezése (a fent említett 10.3. szakasz) kimondja, hogy a Bizottságnak a határozat időpontjában hatályos jogszabályok alapján kell értékelnie az ügyet.

(52) Ezenfelül a Bizottság 2006. november 28-án kelt második levelében jelezte, hogy az ügy a Szerződés 88. cikkének (2) bekezdése szerinti eljárás megindítását igényelheti.

(53) A spanyol hatóságok azt kérték, hogy a Bizottság a bejelentés időpontjában hatályos 1996. évi K+F keretrendszerrel összhangban értékelje az ügyet, mivel az intézkedést 2006. szeptember 11-én jelentették be, és az ITP 2004-ben igényelte a támogatást.

(54) A spanyol hatóságok a Graphischer Maschinenbau-ügyre ([12]) hivatkozva úgy érveltek, hogy ha jogszerűtlenül ítélték volna oda a támogatást, az 1996. évi K+F keretrendszert kellene alkalmazni. Figyelembe véve, hogy a 2007. január 1-jétől hatályos K+F+I keretrendszer – a spanyol hatóságok véleménye szerint – szigorúbb, mint az 1996. évi K+F keretrendszer, ezért az új szabályok alkalmazása révén a Bizottság megbüntetné a támogatást bejelentő tagállamot.

(55) A Bizottság megjegyzi, hogy véleménye szerint a spanyol hatóságok érvelése irreleváns, mivel ez a joggyakorlat nem alkalmazható erre az ügyre, mert a K+F+I keretrendszer 10.3. szakasza egyértelműen felsorolja azokat a szabályokat, amelyeket a Bizottság az ügyek értékelésekor alkalmazna.

(56) Másrészt a Bizottság úgy véli, hogy téves a spanyol hatóságok azon érvelése, mely szerint a K+F+I keretrendszer szigorúbb. A magasabb támogatási összegeket magukban foglaló egyedi ügyek értékelésére vonatkozó rendelkezések egyszerűen a támogatás különféle szempontjai – így a kedvező hatások – részletes bemutatását kérik. A nagyobb részletesség nem tekinthető szigorúbbnak. A Bizottság ezzel ellentétben úgy véli, hogy a szabályok következő fő szempontjai nem, vagy csak kismértékben változtak: a K+F tevékenységek meghatározása, támogatható költségek, a támogatás intenzitása stb.

(57) A spanyol hatóságok észrevételeikben azt is megerősítik, hogy mivel a Bizottság levelében jelezte lehetséges kételyeit, az eljárást haladéktalanul meg kellett volna indítania.

([8]) Hasonló rendelkezés található a nemzeti regionális támogatásokról szóló iránymutatás 38. pontjában (HL C 54., 2006.3.4., 13. o.), amely előírja, hogy a tagállamok a támogatás odaítéléséről szóló szándéknyilatkozat révén kötelesek értesíteni a kedvezményezettet.

([9]) www.cdti.es

([10]) HL C 323., 2006.12.30., 1. o.

([11]) Lásd az eljárás megindításáról szóló határozat első bekezdését.

([12]) Az Elsőfokú Bíróság 2002. május 14-i ítélete a T-126/99. sz., *Graphischer Maschinenbau Gmbh* kontra *Bizottság* ügyben. EBHT 2002, II-02427. o.

(58) A Bizottság azonban megjegyzi, hogy az eljárás megindításáról szóló határozat korábbi elfogadása nem változtatta volna meg a végleges határozatra alkalmazandó szabályokat, mivel az alkalmazandó szabályok bármely esetben a végleges határozat időpontjában hatályos szabályok lettek volna.

(59) Mindenesetre a spanyol hatóságok minden szükséges információt benyújtottak, amelyeket az egyedi nagyprojektek értékelésére vonatkozóan a K+F+I keretrendszer 7. fejezete előír. Ezek az információk lehetővé teszik a Bizottság számára, hogy teljes mértékben értékelni tudja az ügyet.

7. PIACI HIÁNYOSSÁG

(60) Ahhoz, hogy megfelelően értékelni lehessen egy nagy K+F projekthez nyújtott támogatást, meg kell vizsgálni az intézkedés céljait és különösen azt, hogy milyen piaci hiányosságokat kell kezelnie.

(61) Először is, a spanyol hatóságok a bejelentésben jelezték, hogy az intézkedés célja a hiányos és aszimmetrikus tájékoztatás helyesbítése, különösen a hosszú távú projektekkel és a magánforrásból történő finanszírozás hiányával kapcsolatban egy olyan ágazatban, amelyet magas technológiai kockázatok és nagyon hosszú távon elérhető jövedelmezőség jellemez. A Bizottság korábbi határozataiban ([13]) elismerte a piaci hiányosságok meglétét a repülőgép-gyártó ágazatban működő nagy programok finanszírozásával kapcsolatban.

(62) Másodszor, a spanyol hatóságok úgy vélték, hogy a piaci hiányosság értékelésekor figyelembe kellene venni azt a tényt, hogy a K+F tevékenységeket támogatott területeken kellett folytatni. A kevésbé fejlett területeken folytatott tevékenységeket – a pozitívabb externáliák és a tudás átszivárgásai mellett – hiányos és aszimmetrikus tájékoztatás jellemezné.

(63) A K+F+I keretrendszer 7.3.1. szakasza kétségkívül kimondja, hogy a Bizottságnak a következőket kell figyelembe vennie: „i. a periferikus fekvés és egyéb regionális jellemzők okozta hátrányokat; ii. a meghatározott helyi gazdasági adatokat, a kis mértékű K+F+I tevékenység társadalmi és/vagy történelmi okait megfelelő módon összehasonlítva a megfelelő nemzeti és/vagy közösségi szintű átlagos adatokkal és/vagy helyzettel; és iii. bármilyen egyéb, a piac fokozottan elégtelen működését bizonyító mutatót.” A Bizottság az ezen elemeken alapuló bizonyítás hiányában nem volt olyan helyzetben, hogy ebben az ügyben megerősítse a regionális hátrányok meglétét.

([13]) Lásd például a következő ügyekben hozott bizottsági határozatokat: N 165/03. sz. ügy (Spanyolország, az ITP számára nyújtott támogatás a Trent 900-hez), N 372/05. sz. ügy (Franciaország, a Snecmának nyújtott támogatás a SaM 146 hajtóműhöz), N 120/01. sz. ügy (Egyesült Királyság, a Rolls-Royce-nak nyújtott támogatás a Trent 600 és a Trent 900 hajtómű fejlesztéséhez), valamint legújabban az N 195/07. sz. ügy (Németország, támogatás a Rolls-Royce Deutschland számára) és az N 447/07. sz. ügy (Franciaország, támogatás a Turbomeca számára).

7.1. Aszimmetrikus tájékoztatás

(64) A spanyol hatóságok további indokolást nyújtottak be az aszimmetrikus tájékoztatás fennállásához kapcsolódó piaci hiányosságok meglétének alátámasztására.

(65) Spanyolország először is a repülőgép-hajtóművek fejlesztésének egyedi üzleti modelljére hivatkozott. Ez nyilvánvalóvá tette, hogy mivel a kezdeti befektetés nagyon fontos és csak hosszú idő elteltével hoz hasznot (a projekt pénzárama csak [> 10] év után válik stabilan pozitívvá; összességében pedig [> 15] év elteltével lesz pozitív), a projekteket az általános kockázatok csökkentése érdekében több társ között osztották fel.

(66) Másodszor, a spanyol hatóságok véleménye szerint az ágazat vállalkozásai számára a finanszírozás forrását a korábbi projektekből származó pénzáram jelenti. Figyelembe véve, hogy valamely projektből csak egy évtized elteltével származik bevétel – mivel az alkatrészek értékesítéséből több bevétel folyik be, mint a hajtóművek kezdeti eladásából –, csak azok a vállalkozások tudnak új befektetéseket finanszírozni, amelyek több egymást követő programmal rendelkeznek.

(67) A spanyol hatóságok szerint az 1989-ben alapított ITP viszonylag új vállalkozásnak tekinthető. Ennek köszönhetően az ITP a korábbi befektetésekből még nem tud pozitív pénzáramra szert tenni.

(68) Harmadszor, az ITP tájékoztatást adott azokról a nehézségekről, amelyek a projekt befektetéseinek finanszírozásához szükséges források összegyűjtésekor merültek fel. Az ITP semmilyen olyan banki levelet nem mutatott be, amelyben finanszírozási kérelmét elutasították volna, viszont benyújtott olyan, a finanszírozási közvetítők és ágazati szervezetek ([14]) közötti elektronikus levélváltásokat, amelyek azt igazolják, hogy az ilyen jellegű projektek banki finanszírozása nem lehetséges.

(69) Amint azt a (61) preambulumbekezdés és a 13. oldalon található lábjegyzet említi, a Bizottság több ügyben elismerte, hogy a repülőgép-hajtóművek fejlesztésének egyedi üzleti modelljét aszimmetrikus tájékoztatás jellemzi. Ez a következtetés azonban nem jelenti azt, hogy az ágazat bármely projektjének piaci hiányossággal kellene szembenéznie. Nyilvánvaló, hogy különféle helyzetekben az ágazat több vállalkozása tudott új projekteket finanszírozni akár saját eszközei, akár a pénzügyi piac segítsége révén. A Bizottságnak az értékelése alatt álló adott ügyben meg kell vizsgálnia a piaci hiányosság meglétét.

([14]) Különösen a HEGAN, amely a repülőgép-ágazat baszk szervezete.

(70) Amint azt az eljárás megindításáról szóló határozat is jelzi, ebben az ügyben a spanyol hatóságok által a piaci hiányosság meglétével kapcsolatban benyújtott indokolás elégségesnek bizonyult, és a Bizottság semmilyen külön kételyt nem fogalmazott meg.

(71) Figyelembe véve az új elemeket – az ITP által benyújtott információkat is ideértve –, a Bizottság arra a következtetésre jutott, hogy ezt az ügyet aszimmetrikus tájékoztatás jellemzi. A Bizottság megjegyzi, hogy az ITP esetében az aszimmetria részben a vállalkozás fejlődési szakaszának tulajdonítható; a vállalkozás azonban hamarosan abba a szakaszba lép, ahol már képes lesz a korábbi projektekből származó bevételekből finanszírozni az új projekteket. Más szóval az ITP nemsokára olyan helyzetbe kerül, amelyben a repülőgép-hajtóműveket gyártó vállalkozások üzleti modellje a szokásos módon működhet.

(72) A Bizottság ezért megállapítja, hogy ebben az ügyben fennáll a piaci hiányosság. A Bizottságnak ezért – amint azt az eljárás megindításáról szóló határozatban jelezte – értékelnie kell, hogy a regionális hátrány megléte növeli-e e piaci hiányosság nagyságát.

7.2. **Regionális hátrány**

(73) Spanyolország beadványaiban olyan indokokat sorolt fel, amelyek alátámasztják a piaci hiányosság mértékét esetlegesen növelő regionális hátrány meglétét.

(74) A spanyol hatóságok először is megjegyezték, hogy a K+F hozzájárul a lisszaboni célkitűzések eléréséhez, valamint hogy a strukturális alapokból Spanyolország számára – a 2007–2013 közötti időszakra szóló pénzügyi keretre ([15]) vonatkozó megállapodással összefüggésben – további 2 000 millió EUR-t különítettek el a K+F+I összegek növelése érdekében. A spanyol hatóságok véleménye szerint ez az elkülönítés egyértelműen jelzi Spanyolország lemaradását a K+F tevékenységek területén.

(75) Másodszor, a spanyol hatóságok megjegyezték, hogy az értékelés alatt álló projekt K+F tevékenységeit a Szerződés 87. cikke (3) bekezdésének c) pontja értelmében vett támogatott területeken folytatják majd ([16]).

(76) Spanyolország azt is hangsúlyozta, hogy az ITP baszkföldi fejlesztése hozzájárulna a regionális fejlődéséhez egy, az ipari szerkezetátalakítás (a nehézipar megszüntetése) által sújtott térségben.

(77) Ezenfelül a spanyol hatóságok véleménye szerint a projekt elősegíti a tudományos (kutatási szervezetek), technológiai (tesztközpontok) és oktatási (mérnöki iskola) infrastruktúra fejlődését a térségben.

(78) Végül a spanyol hatóságok úgy vélik, hogy a projekt olyan alvállalkozók hálózatának létrehozásához járul hozzá, akik képesek igen fejlett környezetben dolgozni. Az ITP jelenleg inputjának csupán [< 50] %-át tudja Spanyolországban beszerezni, és szándékában áll ezt az arányt jelentősen növelni.

(79) Következésképpen a spanyol hatóságok úgy érvelnek, hogy a regionális hátrány és a projekt pozitív hatása regionális szinten hozzájárul a piaci hiányossághoz, ezért a Bizottságnak ezt figyelembe kellene vennie.

(80) Spanyolország azt is hozzáteszi, hogy amennyiben a Bizottság nem ismeri el ezt a hátrányt, azzal ellentmondana az 1996. évi K+F keretrendszerben foglalt megközelítésnek, amely 5 %-os automatikus többlettámogatásról rendelkezett azon projektek számára, amelyeket a Szerződés 87. cikke (3) bekezdésének c) pontja értelmében vett támogatott területeken folytatnak (a többlettámogatás a Szerződés 87. cikke (3) bekezdésének a) pontja értelmében vett támogatott területeken 10 %).

(81) A K+F kiadások tekintetében a statisztikák kétségkívül azt mutatják, hogy Spanyolország az uniós átlaghoz képest le van maradva. A Bizottság azonban megjegyzi, hogy ez önmagában nem elegendő az egyedi támogatás indokolására, hanem inkább olyan indok, amely a K+F tevékenységek előmozdítását szolgáló horizontálisabb megközelítést támogatná ([17]).

(82) Másodszor, a Bizottság megjegyzi, hogy a K+F projektet támogatott területeken hajtják végre. A Bizottság megjegyzi továbbá: azáltal, hogy a regionális többlettámogatást nem foglalták bele a K+F+I keretrendszerbe, az állami támogatások jobb elosztását segítették elő a gazdasági hatékonyságot növelő projektek számára. A Bizottság elismerte, hogy az állami támogatások elősegíthetik a kiegyenlítési célkitűzések (például a regionális fejlődés), illetve a hatékonysági célkitűzések (például a piaci hiányosságok kezelése) elérését is ([18]). Ennek megfelelően a Bizottság következetesen felülvizsgálta az állami támogatásokról szóló különböző szabályokat, és az összeegyeztethetőségi feltételeket összhangba hozta az államok által elfogadott intézkedések célkitűzéseivel ([19]).

([15]) A Európai Tanács 15931/05. számú dokumentumának 54a. pontja a 2007–2013 közötti időszakra szóló pénzügyi keretről.

([16]) Lásd a 2006. december 20-án elfogadott 626/06. számú bizottsági határozatot a spanyol regionális térképről.

([17]) A Bizottság 2007-ben és 2008-ban több, a spanyol hatóságok által bejelentett és K+F tevékenységeket magában foglaló támogatási programot hagyott jóvá.

([18]) Lásd például a következőt: Állami támogatási cselekvési terv – Kevesebb és célzottabb állami támogatás: ütemterv az állami támogatás 2005–2009 közötti reformjához, COM(2005) 107 végleges, a Bizottság 2005. június 7-én fogadta el.

([19]) Ennek megfelelően a regionális többlettámogatás nem szerepel a nemrégiben elfogadott, a Szerződés 87. és 88. cikke alkalmazásában a támogatások bizonyos fajtáinak a közös piaccal összeegyeztethetőnek nyilvánításáról szóló, 2008. augusztus 6-i 800/2008/EK bizottsági rendeletben (általános csoportmentességi rendelet) (HL L 214., 2008.8.9., 3. o.).

(83) Harmadszor, a Bizottság tudomásul veszi a Spanyolország által megfogalmazott indokot a kutatás, a technológia és az oktatás területén szükséges infrastruktúra létrehozásának szükségességére vonatkozóan. Ebben az ügyben a spanyol hatóságok azonban nem igazolták, hogy egy egyéni vállalkozásnak – az ITP-nek – odaítélt támogatás szükséges lenne a tudás-infrastruktúra kialakításához. A Bizottság ezenfelül megjegyzi, hogy az értékelés alatt álló intézkedés egyetlen kedvezményezettnek nyújtott egyedi támogatás. A fent említett infrastruktúrára gyakorolt hatása csak nagyon közvetett lehet.

(84) Végül a Bizottság megjegyzi, hogy a támogatás célja egy alvállalkozói hálózat létrehozásának elősegítése. Jóllehet a regionális fejlődéssel összefüggésben ezek a célkitűzések kétségtelenül relevánsak lennének, szélesebb európai nézőpontból szemlélve azonban nem biztos, hogy fejlődne az infrastruktúra, illetve hogy az egyes nagyvállalatok körül alvállalkozói hálózatok jönnének létre, különösen egy olyan integrált ágazatban, mint a repülőgépgyártás. Egy ilyen fejlett és technológiailag szakosodott ágazatban, amelyben a programok egész Európából és a világból sok partnert érintenek, a támogatott területeken kialakított alvállalkozói hálózat előnyei pedig nem nyilvánvalók, az is kétségtelen, hogy az inputok mintegy [> 50] %-ának külföldről történő beszerzése a nemzetközi partnerektől való nagyfokú függést mutatja, ami ezért kockázati tényezőt jelent.

(85) A Bizottság következésképpen úgy véli, hogy a projekt lebonyolítására szolgáló támogatott terület sajátos helyzete nagyon kismértékű piaci hiányosságot mutat, különösen a technológiailag fejlett alvállalkozók meglétének vonatkozásában, akik a kockázatok megosztására képes partnerek lehetnek.

7.3. **A piaci hiányosság tekintetében levont következtetés**

(86) A Bizottság ezen indokok alapján arra a következtetésre jutott, hogy az értékelés alatt álló ügy vonatkozásában fennáll a piaci hiányosság.

8. **ÖSZTÖNZŐ HATÁS**

(87) A vizsgálat ezen szakaszában rendelkezésre álló információkat figyelembe véve a Bizottság az eljárás megindításáról szóló határozatában kételyeit fejezte ki a támogatás ösztönző hatására vonatkozóan.

8.1. **A támogatás szükségessége**

(88) A Bizottságnak a K+F+I keretrendszer 6. fejezetével összhangban először is igazolnia kell, hogy a kedvezményezett a K+F projekt megkezdése előtt igényelte-e a támogatást.

(89) Amint azt a (31) és az azt követő preambulumbekezdések megemlítik, a spanyol hatóságok jelezték, hogy az ITP a projekt megkezdése előtt igényelte a támogatást, ami megfelel a K+F+I keretrendszer 6. fejezete második bekezdésének.

(90) Amint azt korábban említettük, a Bizottságnak kételyei voltak a döntéshozatali folyamat és a késedelmes bejelentés kapcsán. A Spanyolország által benyújtott információk alapján azt a következtetést lehet levonni, hogy a bejelentett intézkedés olyan egyedi támogatásra utal, amelyet két részletben nyújtottak. Következésképpen az ösztönző hatást mindkét támogatás esetében meg kell vizsgálni.

(91) A döntéshozatali folyamattal kapcsolatban a Bizottság szeretné hangsúlyozni, hogy ezen ügy sajátos körülményei (hatáskörváltozás, kétlépcsős megközelítés, valamint az állami támogatásokról szóló új szabályokra való áttérés) különössé teszik az üggyel kapcsolatos értékelést.

(92) A Bizottság először is megjegyzi, hogy általában kétségbe vonja egy intézkedés ösztönző hatását, ha egyetlen projekttel kapcsolatban több támogatási döntést fogadnak el. Ugyancsak kétségbe vonja az ösztönző hatást, ha egy tagállam a támogatás odaítéléséről szóló hivatalos döntést akkor hozza meg, amikor a projekt már előrehaladott állapotban van. A K+F tevékenységek esetében lényeges, hogy a támogatás hatással legyen a vállalkozás magatartására azáltal, hogy a vállalkozás egy projektben nagyobb összegű vagy gyorsabb befektetést hajt végre. Ilyen hatás nélkül a támogatásnak nem lenne ösztönző hatása és nem lenne rá szükség.

(93) Ilyen hatás elérése érdekében a támogatás odaítéléséről az államnak kell döntenie, akár hivatalosan – a támogatásnak a Szerződés 88. cikkének (3) bekezdése értelmében vett összeegyeztethetőségéről szóló szükséges bizottsági jóváhagyástól függően egy felfüggesztő záradékkal együtt –, akár szándéknyilatkozat ([20]) révén, amely nem kelt jogos elvárásokat, de kellőképpen megalapozott ahhoz, hogy jelezze a projekt támogatására irányuló állami szándékot.

(94) A Bizottság azt is megjegyzi, hogy egy K+F projekthez nyújtott támogatás összeegyeztethetőségének szükséges feltétele, hogy azt a Szerződés 88. cikkének (3) bekezdése értelmében előzetesen bejelentsék. Ha az odaítélt támogatást akkor jelentik be, amikor a támogatásban részesült projekt a befejezéséhez közeledik, az azt mutatja, hogy az állam nincs meggyőződve a támogatásról, amelyet odaítélni szándékozik, vagy nem tud biztosítékokat adni egy ilyen támogatás kapcsán. Ha a vállalkozás e bizonytalanságot figyelembe véve képes a projekt lebonyolítására és befejezésére is, valószínű, hogy nincs szüksége teljes mértékben a támogatásra.

([20]) Lásd a (31) preambulumbekezdést is.

8.2. **Alapvető mutatók**

(95) A Bizottságnak a K+F+I keretrendszer 6. fejezete értelmében minden egyedi támogatás esetében olyan kritériumokat kell értékelnie, amelyek a támogatás ösztönző hatását bizonyítják a projekt mérete, alkalmazási köre és üteme, illetve a K+F+I-re fordított teljes összeg növekedésével kapcsolatban.

(96) A spanyol hatóságok észrevételeikben olyan bizonyítékokat nyújtottak be, amelyek a fent említett alapvető kritériumok teljesítését igazolják.

(97) A spanyol hatóságok szerint először is a támogatás szükséges lett volna ahhoz, hogy az ITP a projekt értékének 12 %-ával megegyező befektetést hajtson végre, ami a méret és alkalmazási kör növekedését vonja maga után. A támogatás nélkül az ITP nem tudott volna ilyen mértékű befektetést végrehajtani ([21]).

(98) Másodszor, a spanyol hatóságok úgy vélik, hogy a támogatás felgyorsította volna a projektet. Spanyolország szerint a Trent 1000 fejlesztése sokkal kevesebb időt vesz igénybe, mint a korábbi hajtóműveké.

(99) Harmadszor, Spanyolország megjegyzi, hogy az ITP átlagos K+F személyzeti költsége (24 %) meghaladja az ágazati átlagot (19 %). Továbbá az ITP az elmúlt években nagy összegű K+F befektetéseket eszközölt, mivel a K+F és az árbevétel aránya 2005-ben 16 %, 2006-ban 26 %, 2007-ben pedig 22 % volt. Spanyolország e számadatokat az ágazat európai átlagával hasonlítja össze, amely 2005-ben és 2006-ban 11 %-ot ért el. A spanyol hatóságok megjegyzik, hogy a Trent 1000-nek adott támogatás nélkül a K+F/árbevétel aránya 2006-ban […] %-ra, 2007-ben pedig […] %-ra csökkent volna.

(100) Az ITP részletes tájékoztatást nyújtott a személyzet létszámára vonatkozóan. Ebben a tekintetben megjegyezte, hogy – abból a feltevésből kiindulva, mely szerint a támogatás nélkül nem tudta volna lebonyolítani a projektet – nehézségei lettek volna a teljes munkaidőben foglalkoztatott […] munkavállaló áthelyezésével kapcsolatban, akik a projektben történő munkavégzés céljával érkeztek. Az ITP megerősíti, hogy e munkavállalók egy kis részét át tudták volna helyezni kutatási és technológiai feladatok ellátására, de nehézségeik lettek volna a többi kutató megtartásával kapcsolatban. Az ITP szerint a K+F költségek magas szinten tartása azt jelzi, hogy a támogatásnak van ösztönző hatása.

(101) A Bizottság megjegyzi, hogy e mutatók értékelése azon alternatív feltevéstől függ, amely a támogatás nélkül valósult volna meg. Ha a támogatás valóban lehetővé tette az ITP számára, hogy ambiciózusabb projektet indítson el, akkor ösztönző hatást fog gyakorolni a projekt alkalmazási körére és méretére.

(102) A Bizottság ezzel szemben felhívja a figyelmet a K+F költségekre vonatkozó számadatok kétértelműségére. Jóllehet az ITP K+F költségei az ágazati versenytársaihoz képest valóban magasabbak, ez valószínűleg sokkal inkább annak köszönhető, hogy korábbi programjaiból nem rendelkezik bevétellel – amint azt korábban bemutattuk ([22]) –, mintsem intenzív K+F tevékenységének. A Bizottság másrészt nem tudja elfogadni, hogy a K+F és a személyzeti kiadások állandó szinten tartása a támogatás ösztönző hatását igazolja. Ezzel ellentétben szokásos körülmények között éppen úgy tűnik, hogy ha a támogatás nem lenne hatással sem a K+F kiadásokra, sem a K+F személyzeti kiadásokra, az azt vonná maga után, hogy a támogatás inkább korábbi, már befejezett projekteket helyettesítő projektre lenne hatással, mintsem a kedvezményezett új kezdeményezéseire.

(103) Mindenesetre egyedi támogatás értékelésekor a Bizottságnak a fent említett alapvető mutatókon túl részletesen értékelnie kell a tagállam és a kedvezményezett által benyújtott információkat.

8.3. **Alternatív forgatókönyvek**

(104) A Bizottság az ösztönző hatás részletes értékelésekor a K+F+I keretrendszer 7.3.3. szakaszára támaszkodott.

(105) Az ITP benyújtotta azt a prezentációt, amelyet a projektbe történő befektetésről szóló döntés elfogadásakor mutattak be az igazgatótanácsnak. A dokumentáció igazolja, hogy a vállalkozás az RR-rel való tárgyalásokat megelőzően több lehetőséget is megfontolt, az egyes alternatívákra vonatkozó üzleti tervvel együtt, a támogatással együtt és anélkül is:

— a hajtómű […] %-a (teljes kisnyomású turbina)

— […] % (kisnyomású turbina állólapátsor (NGV) nélkül)

— […] % (kisnyomású turbina állólapátsor (NGV) és plombák nélkül)

— […] % (hátsó csapágytám (TBH) komponens és tárcsa). Ebben az esetben az ITP egyszerű alvállalkozó lett volna.

([21]) Ezzel az indokolással a következő fejezetben részletesen foglalkozunk (lásd a határozat következő fejezetét, (104) és azt követő preambulumbekezdések).

([22]) Trent 500 (a C 38/01. sz. ügy tárgya) és Trent 900 (az N 165/03. sz. ügy tárgya).

(106) Meg kell jegyezni, hogy a projekt az ITP és az RR közötti tárgyalások végleges eredménye. Nehéz megítélni, hogy a támogatás hiányában milyen megoldásra jutottak volna a felek.

(107) Tulajdonképpen – noha az ITP rendelkezett alternatív lehetőségekkel – ezek nem voltak egymástól valóban különböző projektek abban az értelemben, hogy a tárgyalásban részt vevő másik féltől is függtek. Másrészt – az RR által benyújtott indokok alapján – úgy tűnik, hogy nem voltak érdekeltek az ITP kismértékű részvételében (körülbelül […] %), mivel ez arra kötelezte volna az RR-t, hogy nagyobb kockázatot vállaljon, egyes tevékenységeket közvetlenül ő végezzen el, vagy más üzleti partnereket találjon.

(108) Ezenfelül – noha az ITP igazgatótanácsának bemutatták a projekt támogatással együtt és anélkül is kiszámított pénzügyi eredményeit – úgy tűnik, hogy az ITP a projekt lebonyolítására vonatkozó döntés meghozatalakor figyelembe vette a támogatás felhasználhatóságát ([23]).

(109) Végül az ITP által a különböző részvételi lehetőségekkel kapcsolatban elvégzett elemzések alapján úgy tűnik, hogy a döntés meghozatalakor inkább (néhány SWOT-diagramban összefoglalt) minőségi, mintsem mennyiségi tényezőket (így például az elvárt belső megtérülési rátát) vettek figyelembe, amiről az igazgatótanácsot is tájékoztatták. Meg kell jegyezni, hogy a belső megtérülési ráta az átlagos […] %-os tőkeköltséggel összehasonlítva egyáltalán nem magas. A 25 és 50 évre számított belső megtérülési ráta valószínűleg azt mutatja, hogy a támogatás nélkül a projekt nem lenne elég jövedelmező a vállalkozásnak ahhoz, hogy abba befektessen. A végleges belső megtérülési ráta – támogatással együttes – alacsony szintje azt erősíti meg, hogy a várhatóan alacsony megtérülést eredményező befektetésben való részvétellel az ITP valódi célja piaci pozíciójának megszilárdítása volt.

(110) A Bizottság ezért megjegyzi, hogy a támogatás odaítélése kétségtelenül arra ösztönözte az ITP-t, hogy egy ambiciózus célokat kitűző nagy projektbe fektessen be.

(111) A Bizottság azt is megjegyzi, hogy nehéz ezzel teljes mértékben összevethető projektet létrehozni, mivel kezdetben több lehetőség is volt, amelyeket azonban ezt követően meg kellett volna tárgyalni a projekt vezetőjével, az RR-rel.

([23]) Azt is meg kell jegyezni, hogy ugyanebben a prezentációban hivatkozások találhatóak a Bizottsággal folytatott tárgyalások során felmerülő lehetséges nehézségekre, noha a legrosszabb esetben a költségek és feltételek bizonyos módosítására utalnak anélkül, hogy említést tennének a támogatás teljes elutasításának kockázatára. E hivatkozás kétségtelenül nem kelt semmilyen jogos elvárást a vállalkozás részéről a támogatás fogadására vonatkozóan, csupán a vállalkozás két korábbi állami támogatási üggyel kapcsolatos tapasztalatát tükrözi.

(112) A Bizottság megjegyzi, hogy a projekt nyereséges, amint az a repülőgép-hajtóműveket gyártó projektek esetében szokásos, mivel teljesen ellentmondana az üzleti logikának, ha veszteséges projektbe fektetnének be. A Bizottság megjegyzi, hogy az ilyen jellegű projektek esetében a vállalkozások által a befektetési döntés meghozatalakor leggyakrabban használt mutató a belső megtérülési ráta, amelyre a támogatás pozitív hatást gyakorol, mivel lehetővé teszi a vállalkozás számára, hogy meghaladja az ágazat átlagos tőkeköltségét.

(113) A Bizottság megerősíti, hogy a kezdeti befektetés – mint más repülőgép-hajtómű projektek esetében is – különösen fontos, a pénzáram átmeneti alakulását pedig negatív kumulált pénzáram jellemzi, ami ebben az ügyben az első 19 évre vonatkozik.

(114) Végül a Bizottság megvizsgálta az értékelés alatt álló projekt kockázatának mértékét. Az ITP a következő fő kockázatokat sorolta fel a projekttel kapcsolatban:

— az első tanúsítás előírásainak a korábbi programokhoz képest rövidebb idő alatt történő teljesítéséhez kapcsolódó műszaki kockázatok,

— a korai gyártási szakaszokban az újratervezés szükségességéből származó műszaki kockázatok,

— az árpolitikából származó kereskedelmi kockázatok (az ITP ellenőrzésén kívül),

— árfolyamkockázatok (mivel az eladások pénzneme a dollár), valamint

— a Boeing által a korábbi hajtóművekéhez képest […] %-kal alacsonyabb szinten meghatározott, termelési egységköltséghez kapcsolódó kockázatok. Ezt a költséget főként az új tervezés és a nyersanyagok költsége befolyásolja.

(115) Az ITP e néhány paraméter változtatásán alapuló becsléseket készített a projekt nettó jelenértékének változásáról. E becslések azt mutatják, hogy a nettó jelenérték egyértelműen negatív lehet, ha az értékesítés nem éri el a tervezett szintet, a kamatláb kedvezőtlenül változik vagy a nyersanyagok ára emelkedik.

(116) A Bizottság megjegyzi, hogy a projekt jelentős kockázattal bír, valamint hogy az értékelés során az ITP által felsorolt kockázatok nem mindegyike egyenértékű, mint például az árfolyamkockázat. A Bizottság azt is megjegyzi, hogy az ITP részletes számításokat tudott benyújtani a projekt pénzügyi vonatkozásairól, a kockázati tényezőkkel szembeni érzékenységüket is beleértve. E számítások elsősorban azt mutatják, hogy a projekt a vállalkozás átlagos tőkeköltségével összehasonlítva mérsékelten nyereséges. Másodsorban azt jelzik, hogy a műszaki és kereskedelmi kockázatok jelentősek, különösen a befektetési összeggel és az elvárt pénzárammal összehasonlítva.

(117) A Bizottság ezen tényezők alapján elfogadja, hogy a támogatásnak van ösztönző hatása, mivel lehetővé teszi az ITP számára egy ilyen nagyságú projektben való részvételt, amire a támogatás nélkül nem lenne képes.

9. **ARÁNYOSSÁG**

(118) Az intézkedés arányosságának értékelése céljából a Bizottságnak először is a támogatható költségeket kell megvizsgálnia és különösen azt, hogy tisztázták-e az eljárás megindításáról szóló határozatban foglalt kételyeket. Majd a Bizottságnak értékelnie kell a támogatási eszközt, ugyancsak megvizsgálva, hogy tisztázódtak-e a felmerült kételyek. Harmadszor, a Bizottságnak meg kell vizsgálnia, hogy a regionális hátrányért és az együttműködésért járó többlettámogatás alkalmazható-e a projektre. Végül a Bizottságnak meg kell határoznia a támogatás intenzitását, valamint ellenőriznie kell, hogy megfelel-e a K+F+I keretrendszerben előírt feltételeknek.

9.1. **Támogatható költségek**

(119) A Bizottság az eljárás megindításáról szóló határozatban négy kételyt fogalmazott meg a támogatott projekt támogatható költségeivel kapcsolatban:

a) a költségek kutatási kategóriák szerinti osztályozása egy elméleti modell alapján készült, és nem a kedvezményezett valódi kiadásait (és még csak nem is az előirányzott kiadásokat) tükrözte;

b) a költségek osztályozásában a kísérleti fejlesztést előkészítő tanulmányok kiadásai kiugróan magasak voltak az egyéb költségkategóriákhoz képest, figyelembe véve különösen a hajtóműfejlesztéssel foglalkozó más projekteket;

c) néhány egyedi szempont megkérdőjelezhető volt: a műszaki igazgatásra szánt összeg a projekt első évében és a felszereléshez kapcsolódó kiadás (különösen ha az adott felszerelést kizárólag erre a projektre használták); valamint

d) az ITP-nél 2008–2009-ben felmerült egyes költségek hozzácsatolása a támogatható költségekhez, a hajtómű tanúsítása után.

(120) A Bizottság a K+F+I keretrendszer 2.2. szakaszának f) és g) pontjában foglalt ipari fejlesztés és kísérleti kutatás fogalommeghatározása alapján kételyeket fogalmazott meg a tevékenységek osztályozásával kapcsolatban. Emellett a K+F területén szerzett saját tapasztalataira is támaszkodott ([24]).

(121) A Bizottság a K+F+I keretrendszer 5.1.4. szakasza alapján kételyt fogalmazott meg a támogatható költségekkel kapcsolatban, különösen a felszerelések költsége kapcsán.

(122) A spanyol hatóságok az eljárás megindításáról szóló határozatra adott válaszukban új költségosztályozást nyújtottak be, amely a ténylegesen megvalósított vagy tervezett tevékenységeket tükrözi, a K+F kategóriákból eredő osztályozással együtt. A Spanyolország által benyújtott új adatok lehetővé tették a Bizottság számára, hogy részletesen elemezze a munka minden egyes szakaszát, és ellenőrizze, hogy helyesen osztályozták-e a K+F tevékenységeket.

(123) A spanyol hatóságok továbbá elfogadták, hogy a támogatható költségek figyelembevételének felső határideje a repülőgép tanúsítása. Mivel a tanúsítás után felmerült költségek nagyon alacsonyak voltak, nem befolyásolták jelentősen az összköltséget, illetve a kiadások K+F kategóriák szerinti felosztását.

(124) Spanyolország annak megfontolásával is egyetértett, hogy a hajtómű és a repülőgép tanúsítása között elvégzett munka ipari kutatás helyett kísérleti fejlesztésnek minősül, mivel ezt a munkát a turbina moduljának prototípusain végzik el.

(125) A spanyol hatóságok azzal is egyetértettek, hogy a komponensek ([…] EUR) tesztelési feladatai kapcsán elvégzett munka 100 %-át a kísérleti fejlesztés kategóriájába vegyék bele. Ez összefüggésben van mind az egyéb feladatokra használt osztályozással, mind az ITP által javasolt azon meghatározással, amely szerint a kumulált üzemelési órákra szánt teszteket (és az ebbe a kategóriába tartozó kifáradási teszteket) kísérleti fejlesztésnek kell tekinteni.

([24]) Különösen a K+F keretprogramból finanszírozott projektek – lásd az Európai Közösség kutatási, technológiafejlesztési és demonstrációs tevékenységekre vonatkozó hetedik keretprogramjáról (2007–2013) szóló, 2006. december 18-i 1982/2006/EK európai parlamenti és tanácsi határozatot (HL L 412., 2006.12.30., 1. o.) – és a repülőgéphajtómű-ágazatban nyújtott állami támogatásokkal kapcsolatos ügyek értékelése során szerzett tapasztalatok vonatkozásában.

(126) Az ITP észrevételeiben és a spanyol hatóságok által benyújtott indokolás támogatásán túlmenően azt is elismerte, hogy belső számviteli rendszere nem tette lehetővé a K+F költségek különböző kategóriák szerinti csoportosítását. Ez világossá tette, hogy miért tűnt úgy, hogy az osztályozást elméleti modell szerint hajtották végre. Az ITP azt is kijelentette, hogy elkezdte számviteli rendszerének kiigazítását az ilyen osztályozás bevezetése érdekében, mivel ezt a nemzetközi pénzügyi beszámolási standardok ([25]) is előírják.

(127) A spanyol hatóságok benyújtották a támogatható költségek új, javított és végleges változatát, amely az alábbi táblázatban található. A projekt összes támogatható költsége a 2005–2008 közötti időszakban elérte a 73,567 millió EUR-t. Ebből az ipari kutatásnak minősített tevékenységekkel kapcsolatos költségek 29,296 millió EUR-t tettek ki (az összes támogatható költség 39,8 %-a). A kísérleti fejlesztési tevékenységekre 44,212 millió EUR-t fordítottak (60,1 %). Az előkészítő tanulmányok 59 000 EUR-s költsége is beletartozik a projektbe.

Táblázat – Támogatható költségek

(millió EUR)

A K+F kategóriái	2005	2006	2007	2008	Összesen
Ipari kutatás	[…]	[…]	[…]	[…]	29,296
Megvalósíthatósági tanulmányok	[…]	[…]	[…]	[…]	0,059
Kísérleti fejlesztés	[…]	[…]	[…]	[…]	44,212
Összesen	[…]	[…]	[…]	[…]	73,567

(128) Figyelembe véve a spanyol hatóságok által benyújtott részletes tájékoztatást, a projekt határidejére vonatkozó egyedi szempontokkal kapcsolatos észrevételeinek elfogadását, valamint a kiadások egyes fajtáinak osztályozását, a Bizottság átfogó képpel rendelkezik a támogatható költségekről és ezek osztályozásáról.

(129) Következésképpen a támogatható költségek csak olyan tevékenységeket foglalnak magukban, amelyek a K+F+I keretrendszer 5.1.4. szakasza értelmében támogathatónak minősülnek, és az e keretrendszer 2.2. szakaszában foglaltak alapján az ipari kutatás és a kísérleti fejlesztés kategóriájába megfelelően be vannak sorolva.

9.2. **Támogatási eszköz**

(130) Az eredeti bejelentésben olyan eszköz használata állt a spanyol hatóságok szándékában, amely a következők jellemzőit egyesítette: egy visszafizetendő előleg, amelynél a visszatérítendő kölcsön tőkeösszege arányban áll a projekt sikerességével, valamint egy könnyített kölcsön, amelyre a kedvezményezettnek nem kell kamatot fizetnie. A Bizottság az eljárás megindításáról szóló határozatában kételyeket fogalmazott meg ezzel a hibrid eszközzel kapcsolatban, amely a kedvezményezettnek kétszeres előnyt biztosítana, mivel az előleg kockázatmegosztási elemét a meg nem fizetett kamatok által nyújtott előny bizonyosságával egyesíti. E két előny kombinációja igen bőkezű támogatást eredményezett volna a kedvezményezett számára.

(131) A visszafizetendő előny fogalmát a K+F+I keretrendszer 2.2. szakaszának h) pontja határozza meg, összeegyeztethetőségének feltételeit pedig a K+F+I keretrendszer 5.1.5. szakasza tartalmazza.

(132) A könnyített kölcsön csökkentett (ebben az esetben nulla) kamatlábú kölcsönt jelent. A támogatási elem a kamatok kedvezményezett által meg nem fizetett összege, amelyet a kölcsönre alkalmazandó piaci kamatláb és a ténylegesen megfizetett kamat különbségeként számítanak ki. Ebben az ügyben a piaci kamatláb a referencia-kamatláb volt, amelyhez további bázispontokat nem adtak hozzá, a megfizetett kamat pedig nulla volt. A Bizottság az eljárás megindításáról szóló határozatában a kölcsön támogatási elemének kiszámításakor alkalmazandó kamatláb szintjével kapcsolatban is kételyeket fogalmazott meg. Amint az a következőkben szerepel, ezt a szempontot már nem vesszük figyelembe.

(133) A spanyol hatóságok észrevételeikben először is elismerték e kétszeres előny meglétét, és beleegyeztek a támogatási eszköz módosításába. Emellett azt is jelezték, hogy könnyített kölcsön formájában javasolják a támogatás nyújtását. A spanyol hatóságok szerint a könnyített kölcsön nyújtásának oka egyszerűen az, hogy szerintük azt a Bizottság könnyebben jóváhagyná.

(134) Az ITP észrevételeiben ugyanezt a véleményt képviselte, de azt is hozzátette: elfogadja, hogy a támogatási eszköz visszafizetendő előleg legyen ([26]).

(135) A Bizottság 2007. december 19-i levelében megemlítette, hogy a visszafizetendő előleg ebben az ügyben valószínűleg nagyobb arányosságot biztosít majd.

(136) A Bizottság megjegyezte, hogy ha 2007-ben egy nulla kamatú kölcsönnel módosították volna a támogatási eszközt – amint azt a spanyol hatóságok javasolták –, az előnyös lett volna a kedvezményezett számára, mert így a kereskedelmi kockázatok valamennyire csökkentek volna, mivel a hajtómű értékesítése növekedett.

([25]) E standardok lehetővé teszik, hogy a számvitelben az ipari kutatással kapcsolatos kiadásokat tartozásként, a kísérleti fejlesztéssel kapcsolatos kiadásokat pedig követelésként csoportosítsák.

([26]) Az ITP 2008. február 25-én írt levelében megjegyezte, hogy „visszafizetendő kölcsönt kért a projekt sikerének függvényében”.

(137) Ebben az ügyben az előleg szerepét a támogatás játszotta volna, mivel biztosította volna az ITP számára, hogy elegendő forrással rendelkezzen a befektetések megvalósítására, ugyanakkor lehetővé tette volna azt is, hogy az ITP megspórolja a kamatot. Az ITP nemcsak kizárólag a tőkeösszeget fizette volna vissza, hanem a projekt sikeres kimenetele esetén további kamatot sem kellett volna fizetnie. A Bizottság úgy vélte, hogy ez túlzott előnyt jelentett a vállalkozás számára, és felkérte a spanyol hatóságokat, hogy tegyenek javaslatokat ennek csökkentésére, akár az eszköz megváltoztatása, akár olyan záradékok és feltételek bevezetése révén, amelyek kapcsolatot teremtenek az eszköz és a kockázat között.

(138) Továbbá a Bizottság megjegyezte, hogy a visszafizetendő előleg olyan kockázatmegosztási eszköz, amely a projektek sikeres kimenetele esetén a kedvezményezett számára arányosabb visszafizetést tesz lehetővé; amennyiben teljesülnek az értékesítési előrejelzések, a támogatást teljes mértékben, a kamatokkal együtt visszafizetik. Ha az értékesítés az előrejelzések alatt marad, a visszafizetés ezzel arányosan csökken ([27]). Ha az értékesítés felülmúlja az előrejelzéseket, a visszafizetés meghaladja az előlegként kapott összeget.

(139) Az ügy értékelése során a Bizottság és a spanyol hatóságok arra a következtetésre jutottak, hogy az ilyen jellegű támogatáshoz megfelelő eszköz a fent említett jellemzőkkel bíró visszafizetendő előleg.

(140) A támogatási eszköz a spanyol hatóságok által adott indokolásra épül, amely szerint az ezen ügyben elfogadott két támogatási döntés ugyanazon támogatás két része, amelyekre egyetlen kérelemben nyújtották be az igényt.

(141) A támogatás módosított ütemterve a következő elemeken alapul.

(142) A támogatás kifizetése a két részletre előirányzott ütemtervet követi.

(143) A visszafizetendő összeget az ITP által kapott teljes támogatás alapján számítják ki, amelyet a 2005. évi referenciakamatlábbal (4,08 %) igazítanak ki.

(144) A céldátum […], amikor a korábbi előrejelzések alapján a teljes kiigazított visszafizetést teljesítettnek tekintik.

(145) A hajtóművek értékesítésére vonatkozó körültekintő előrejelzés […] darab ([…] repülőgéphez), amely a pótalkatrészeket nem tartalmazza. Ez a számadat megtalálható az ITP belső üzleti tervében is, amelyet azzal a céllal mutattak be az igazgatótanácsnak, hogy a projektbe történő befektetés mellett döntsenek.

(146) A visszafizetések összegét euróban kell értelmezni értékesített hajtóművenként; a hajtóművenkénti összeg a következők szerint változik: az ITP hajtóművenként […] EUR-t fizet legfeljebb […] darab értékesített hajtóműért (a végleges előrejelzés 40 %-a); az ITP hajtóművenként […] EUR-t fizet […]–[…] darab értékesített hajtóműért (a végleges előrejelzés 85 %-áig); az ITP […] EUR-t fizet […]–[…] darab hajtóműért (a végleges előrejelzés).

(147) A spanyol hatóságok ezen összegek meghatározásakor figyelembe vették azt, hogy az első hajtóműveket nagyobb üzleti kedvezménnyel értékesítik. Ugyancsak figyelembe vették a projekt pénzáramát, amely az első években negatív, mivel a kezdeti befektetés nagyon magas, az értékesítések pedig legalább húsz évre oszlanak el.

(148) Miután elérték a […] darab hajtóműre vonatkozó célkitűzést, az ITP az egyes hajtóművek értékesítéséből származó árbevétel 1 %-át kitevő további díjat fizet 2043-ig ([28]).

9.3. **Regionális többlettámogatás**

(149) A spanyol hatóságok elismerik, hogy a 2007. január 1-jétől hatályos K+F+I keretrendszerrel összhangban nem nyújtható regionális többlettámogatás a támogatott területeken végrehajtott projektek számára. Megjegyezték azonban, hogy legalább a 2006. év támogatható költségeire szeretnének ilyen többlettámogatást nyújtani.

(150) Értékelésében a Bizottság csak a K+F+I keretrendszerben előírt rendelkezésekre támaszkodhat. Ez alapján bizonyítani kell azokat az észrevételeket, amelyek szerint a projekt tekintetében valószínűleg hátrányt jelent az, hogy támogatott területen hajtják végre, valamint az értékeléskor figyelembe kell venni a piaci hiányosságot és az ösztönző hatást.

(151) Amint azt korábban megjegyeztük, a támogatást teljes egészében kell értékelni a hatályos jogszabályok – vagyis a K+F+I keretrendszer – alapján. A K+F+I keretrendszer már nem tartalmazza annak lehetőségét, hogy a támogatott területeken végrehajtott projektek számára többlettámogatást nyújtsanak a támogatás intenzitásának növelése érdekében. A Bizottság ezért nem tudja elfogadni, hogy a támogatás intenzitása magában foglalja ezt a többlettámogatást.

([27]) A versenytorzulás pedig kisebb, mivel a termék nem lett sikeres.

([28]) A K+F+I keretrendszer egyértelműen előírja, hogy abban az esetben, ha az eredmény meghaladja a sikeresként meghatározott mértéket, az érintett tagállamnak jogában áll, hogy az előleg visszafizetésén túl további fizetési követeléssel éljen (lásd az 5.1.5. szakasz hatodik bekezdését).

9.4. **Együttműködési többlettámogatás**

(152) A spanyol hatóságok megjegyezték, hogy véleményük szerint a bejelentett projektnek jogosultnak kellett volna lennie a nemzetközi együttműködésért járó többlettámogatásra. Indokolásuk szerint az ITP egy, a Trent 1000 hajtómű fejlesztését célzó nemzetközi projektben vesz részt ([29]).

(153) A K+F+I keretrendszer 5.1.3. szakaszának b) pontjában nagyon pontos feltételeket határoznak meg ahhoz, hogy egy projekt nemzetközi együttműködés címén kiegészítő többlettámogatásra legyen jogosult: „A projekt legalább két, egymástól független vállalkozás tényleges együttműködésével valósul meg, és a következő feltételek teljesülnek: […] az együttműködés határokon átnyúló, azaz a kutatás-fejlesztési tevékenységeket legalább két különböző tagállamban folytatják."

(154) A Bizottság az eljárás megindításáról szóló határozatában két kételyt fogalmazott meg: a) a Bizottság kétségbe vonta, hogy az ITP-t és az RR-t egymástól független vállalkozásnak lehet tekinteni, mivel az RR az ITP-ben mintegy 47 %-os tulajdonrésszel rendelkezik; valamint b) a bejelentett projekt K+F tevékenységeit nem lehetne teljes egészében Spanyolországon kívül végrehajtani.

9.4.1. *Az ITP és az RR nem egymástól független vállalkozások*

(155) A spanyol hatóságok különböző indokokat soroltak fel a két vállalkozás egymástól való függetlenségének alátámasztására.

(156) Véleményük szerint az ITP olyan üzleti partner a projektben, amely a többi partnerrel hasonló feltételek mellett vesz részt a kockázatok megosztásában: az a tény, hogy a szerződéses feltételek ugyanazok az ITP számára, mint a többi, kockázatból és bevételből részesedő partner számára, azt jelenti, hogy az ITP egy szinten van a többi ilyen partnerrel, akikkel az RR nem áll részvényesi kapcsolatban.

(157) Másodszor, a spanyol hatóságok úgy vélik, hogy ha az ITP nem lenne független, nem dolgozhatna az RR versenytársai – így a General Electric és a Honeywell – számára.

(158) Harmadszor, a másik részvényes, a Sener Aeronáutica 53 %-ával szemben az RR csak a részvények 47 %-át birtokolja, ami nem jelent irányítást biztosító ellenőrzést. Az igazgatótanács RR által kijelölt tagjai kisebbségben vannak (kilencből négy), a többi tagot a többségi részvényes jelöli ki.

(159) Végül, a spanyol hatóságok véleménye szerint a függetlenséget az ITP és az RR között a projektről folytatott tárgyalások időtartama is bizonyítja, ami a megállapodás elfogadását megelőzően két évet vett igénybe.

(160) Ezen indokokat az ITP is benyújtotta észrevételeiben. Ezenfelül az ITP szerint egyértelmű az RR-től való függetlensége, mivel 2008-ban az RR-nek nyújtott értékesítése árbevételének csak 25 %-át érte el, és csökkenő tendenciát mutat.

(161) A Bizottság 2007. december 19-i levelében az RR véleményét is kikérte annak kapcsán, hogy az ITP és az RR egymástól független vállalkozásnak tekinthetőek-e. Az RR véleménye szerint „az ITP jogi és pénzügyi szempontból független vállalkozás, és […] nem áll az RR irányítása alatt. […] Kétségtelen, hogy az ITP fontos partner az RR számára a polgári ágazatban folytatott programok – különösen a Trent 500 és a Trent 900 hajtómű – esetében. Az RR részben azért tartja fenn az ITP-ben való részesedését, hogy az együttműködés révén megvédje érdekeit ezekben a programokban, és hogy segítse az ITP abban, hogy független szereplővé (és partnerré) váljon a repülőgép-ágazatban."

(162) Az RR azt is megerősíti, hogy „a gázturbinák tervezésével és gyártásával foglalkozó eredetiberendezés-gyártók számára logikus és nem szokatlan kezdeményezés, hogy hosszú távú kapcsolatokat alakítsanak ki olyan, stratégiailag független partnerekkel, amelyekkel megoszthatják a kockázatokat, valamint hogy tervezési kapacitást biztosítsanak és rendelkezésre bocsássák a pénzügyi forrásokat."

(163) A Bizottság részletesen értékelte az ITP és az RR közötti kapcsolatot. Az RR nagyrészvényes (47 %), amely több igazgatótanácsi taggal rendelkezik. Az RR által kijelölt igazgatótanácsi tagok a vállalkozást érintő projektek megvitatásakor tartózkodnak, de a stratégiai döntések meghozatalakor jelen vannak.

(164) Másodszor, a Bizottság megjegyzi, hogy az ITP részt vett az RR más projektjeiben (a Trent 1000 a harmadik legnagyobb hajtómű, amelyben az ITP érintett).

(165) A K+F+I keretrendszerben lévő, „függetlenségre" vonatkozó rendelkezést a „nem ellenőrzött"-től eltérőként kell értelmezni. Más szóval ahhoz, hogy egy vállalkozást egy másik vállalkozástól függetlennek tekintsünk, nem elég az, ha a másik által csupán nem ellenőrzött.

([29]) A spanyol hatóságok azzal is érvelnek, hogy az ITP-vel kapcsolatos korábbi ügyekben már jóváhagytak ilyen jellegű többlettámogatást.

(166) A kis- és közepes vállalkozások ([30]) meghatározásának mintájára egymással kapcsolatban álló vállalkozásoknak kell tekinteni azokat, amelyek egymással tőkekapcsolatban állnak (ebben az ügyben 47 %-os részesedésről van szó). Az összefonódás-ellenőrzés ([31]) céljából vagy a számviteli szabályok szempontjából egymástól még mindig függetlennek tekinthetőek, mivel az ITP-t nem vonták be az RR konszolidált beszámolóiba.

(167) Ebben az ügyben a releváns szempont az, hogy az ugyanabban az ágazatban működő két vállalkozás nehézségek nélkül tud együttműködni. Ezt ugyancsak megerősíti, ha a kérdést lényegi szempontból nézzük, vagyis ha az ITP és az RR nehézségekkel kerül szembe a K+F projektek során való együttműködés során.

(168) Az RR pontosan azzal a céllal fektetett be az ITP-be, hogy stabil hosszú távú kapcsolatot alakítson ki vele ([32]), ami az eredetiberendezés-gyártók és fő üzleti partnereik közös ágazati jellemzője. Az RR például a Snecma és az MTU példáját említi, amelyek a General Electric, illetve a Pratt & Whitney hosszú távú üzleti partnerei.

(169) Ebben az ügyben az ITP és az RR szilárd együttműködést tart fenn a repülőgép-hajtóművek terén. Az értékelés alatt álló projekt az RR által fejlesztett harmadik nagy hajtómű, amelyben az ITP jelentős szerepet játszik (mindig ugyanazzal a komponenssel, a kisnyomású gázturbinával kapcsolatban). Az RR maga elismeri, hogy az ITP korábbi projektekben való részvétele megkönnyíti és leegyszerűsíti a jövőbeni együttműködést.

(170) Az ITP számára a Trent 500 projektben való részvételéért nyújtott támogatás ([33]) értékelésekor a Bizottság megjegyezte, hogy az ITP első jelentős részvételét egy RR-hajtómű fejlesztésében nemzetközi együttműködés jellemezte, de nem számított semmilyen egyedi többlettámogatásra. Az RR azonban elismeri, hogy az egymást követő projektekben való részvétel nagyobb kölcsönös megértést eredményez, amely fokozatosan csökkenti az együttműködés során felmerülő nehézségeket.

(171) Két olyan vállalkozás, amelyeket stabil hosszú távú kapcsolat köt össze, semmilyen nehézséggel nem szembesül az együttműködés során. A Bizottság ezért arra a következtetésre jutott, hogy a K+F projekteknek nyújtott együttműködési többlettámogatás tekintetében az ITP-t és az RR-t nem lehet egymástól függetlennek tekinteni.

([30]) A Bizottság 2003/361/EK ajánlása (HL L 124., 2003.5.20., 36. o.).
([31]) A Tanács 2004. január 20-i 139/2004/EK rendelete a vállalkozások közötti összefonódások ellenőrzéséről (az EK összefonódás-ellenőrzési rendelete) (HL L 24., 2004.1.29., 1. o.).
([32]) Az RR szavaival: „Az RR gyümölcsöző munkakapcsolatot alakított ki az ITP-vel, az ITP pedig mélyreható ismeretekre tett szert az RR működéséről, eljárásairól, eszközeiről és módszereiről."
([33]) A C 38/01. sz. ügy (HL L 61., 2004.2.27., 87. o.).

9.4.2. *A bejelentett projekt K+F tevékenységeit Spanyolország területén belül folytatják*

(172) A projekt határokon átnyúló jellegére vonatkozó, második feltétel semmiféleképpen sem teljesül.

(173) A spanyol hatóságok úgy érvelnek, hogy a Bizottságnak a hajtóműprojektet teljes egészében kell értékelnie, és nemcsak az ITP által fejlesztett részt.

(174) A K+F+I keretrendszer 5.1.3. szakasza b) pontjának második francia bekezdése úgy rendelkezik, hogy a K+F tevékenységeket legalább két különböző tagállamban kell folytatni. Ebben az ügyben az értékelés alatt álló projekt az ITP által fejlesztett kisnyomású turbina. A projekt támogatható K+F tevékenységeinek nagy részét Spanyolországban folytatják, az ITP támogatható költségei pedig annak gyártási központjában merülnek fel.

(175) Következésképpen a Bizottság úgy véli, hogy e támogatásra nem alkalmazható az együttműködési többlettámogatás, mivel az ITP-t és az RR-t nem lehet egymástól függetlennek tekinteni, és a K+F tevékenységek nagy részét Spanyolországon belül folytatják.

(176) A Bizottság azonban – mint korábban a regionális többlettámogatás esetében ([34]) – megjegyzi, hogy az együttműködési többlettámogatás alkalmazásának hiánya nem jelent gyakorlati következményeket, mivel a támogatás intenzitása a K+F+I keretrendszerben meghatározott szint alatt marad.

9.5. **Támogatási intenzitás**

(177) A K+F+I keretrendszer 5.1.5. szakasza alapján a visszafizetendő előleg által finanszírozott K+F projektekre alkalmazandó intenzitás az ipari kutatás tekintetében 60 %, a kísérleti fejlesztés tekintetében pedig 40 %. Amint azt korábban megjegyeztük, az értékelés alatt álló projektre nem alkalmazható többlettámogatás.

(178) Amint azt korábban említettük, a projekt 39,82 %-a ipari kutatásnak, 60,18 %-a pedig kísérleti fejlesztésnek minősül, a teljes támogatási intenzitás tehát 47,93 % ([35]).

(179) Figyelembe véve, hogy az összes támogatható költség eléri a 73,567 millió EUR-t, és hogy a spanyol hatóságok által eredetileg nyújtani kívánt támogatási összeg 36,850 millió EUR-t tett ki (a két támogatási döntés összege), ebből következően a támogatási intenzitás 50 %, vagyis a megengedett legmagasabb érték körül van.

([34]) Lásd a (149)–(151) preambulumbekezdést.
([35]) 60,1 × 40 % + 39,82 × 60 % = 47,93 %.

(180) A spanyol hatóságok következésképpen elismerik, hogy – a támogatható költségek újraosztályozásából adódóan, amint az a (119)–(129) preambulumbekezdésben szerepel – a maximális intenzitáshoz történő alkalmazkodás érdekében csökkenteni kellett a támogatási összeget. A spanyol hatóságok 2008. szeptember 18-i levelükben megjegyezték, hogy a támogatás végleges összege 35,2624 millió EUR lesz. Spanyolország emellett benyújtotta a felülvizsgált kifizetési és visszafizetési ütemtervet, a korábban a (141)–(148) preambulumbekezdésben említett irányelveknek megfelelően.

(181) A támogatás ezért a K+F+I keretrendszerben meghatározott maximális támogatási intenzitás alatt marad.

9.6. **Az arányosságra vonatkozó következtetés**

(182) A Bizottság azt állapíthatja meg, hogy a támogatható költségek osztályozása, a módosított támogatási eszköz, valamint a támogatási összeg kiigazítása biztosítják, hogy a támogatás arányos maradjon, és ne lépje túl a legalacsonyabb szintet. Ezek a feltételek – amelyek az ilyen jellegű ügyekben ([36]) alkalmazottakhoz hasonlóak – továbbá azt is biztosítják, hogy a támogatást a piaci feltételek alapján – kamatokkal együtt vagy azon túlmenően – teljes mértékben visszafizessék, amennyiben az értékesítés meghaladja az előrejelzéseket.

10. **A VERSENYRE GYAKOROLT HATÁS**

(183) A Bizottság az eljárás megindításáról szóló határozatában azt javasolta, hogy ebben az ügyben az érintett piac a repülőgép-hajtóművek világpiaca legyen. Ebben a vonatkozásban az érintett felek véleményét is kikérte.

(184) A Bizottság emlékeztet arra, hogy a repülőgép-hajtóművek piacán három nagy eredetiberendezés-gyártó van jelen: az RR, a General Electric (GE) és a Pratt & Whitney (PW), amelyek a hajtómű-programok vezetői. Őket követik az első szintű partnerek (Európában a Snecma, az MTU és az Avio, Japánban az MHI, az IHI és a KHI stb.), amelyek sok esetben vagy hosszú távú kapcsolatot tartanak fenn egyetlen eredetiberendezés-gyártóval (mint a Snecma a GE-vel), vagy minden egyes projektben más eredetiberendezés-gyártóval működnek együtt (mint a Volvo). Az ITP az első szintű partnerek közül a legkisebb.

(185) A spanyol hatóságok megjegyezték, hogy a repülőgép-hajtóművek komponenseinek világpiacán versenytársaihoz (Európában: Rolls-Royce, Snecma, Avio, Volvo, MTU stb.) képest az ITP kis szereplő. A támogatásnak az ITP kis méretéből adódóan ezért csak nagyon korlátozott hatása lenne, mivel a gázturbinák sokkal korlátozottabb piacán (amely a hajtómű-piacon belül egy kis szegmenset képvisel) csupán [5–10] %-os részesedéssel rendelkezik. Amint azt az eljárás megindításáról szóló határozat említi, a kisnyomású turbina a hajtómű lényeges komponensét képezi, viszont nem lehet különálló alpiacnak tekinteni, többek között azért nem, mert ilyen turbinát mind az eredetiberendezés-gyártók, mint az első szintű partnerek tudnak gyártani.

(186) Az RR-en kívül egyetlen más érdekelt fél sem vett részt az eljárásban. Figyelembe véve az eljárás megindításáról szóló határozathoz fűzött nyilvánosságot, valamint a kevés ágazati szereplőt és méretüket (valamennyi nagyvállalat), ezen észrevételek hiányából a Bizottság arra a következtetésre jut, hogy egyetlen versenytársnak sem voltak aggályai amiatt, hogy a támogatás torzíthatja a dinamikus ösztönzőket, piaci erőt eredményezhet vagy nem hatékony piaci struktúrákat tarthat fenn.

(187) A Bizottság ezért megállapíthatja, hogy a versenytársak vagy más érdekelt felek részvételének hiányában, és figyelembe véve az ITP nagyon alacsony piaci részesedését, a versenyre gyakorolt hatás nagyon korlátozott.

11. **AZ RR-NEK NYÚJTOTT KÖZVETETT TÁMOGATÁS**

(188) A Bizottság az eljárás megindításáról szóló határozatban kételyt fogalmazott meg egy lehetséges közvetett támogatással kapcsolatban, amelyet a bejelentett intézkedés nyújthat a hajtómű gyártójának, az RR-nek. A Bizottság megjegyezte, hogy az RR a támogatás lehetséges kedvezményezettjeként szerepelhet, mivel a Trent 1000 projekt vezetője, valamint az ITP fő részvényese. A Bizottság azt is megjegyezte, hogy erre az értékelésre a támogatás által esetlegesen befolyásolt együttműködés egyedi feltételei is hatással lehetnek.

(189) A spanyol hatóságok már a bejelentéskor tett észrevételeikben megjegyezték, hogy szerintük nincs szó közvetett támogatásról, mivel az ITP által az RR-nek belépési díjként ([37]) fizetett összeg saját forrásaiból származik, és nincs kapcsolatban a projekt támogatható költségeivel.

(190) Amint azt a Bizottság az eljárás megindításáról szóló határozatában kérte, a spanyol hatóságok benyújtották többek között valamennyi, az ITP és az RR közötti együttműködésről szóló dokumentumot, különösen a 2003. évi együttműködési megállapodást és a végleges kockázat- és bevételmegosztási megállapodást.

(191) Spanyolország és az ITP megjegyezte: a CDTI és az ITP által megkötött szerződés egyértelműen kimondja, hogy csak azok a költségek támogathatóak, amelyek a projekt végrehajtása során merülnek fel, ami kizárja az ITP által az RR-nek fizetett díjakat.

([36]) Az N 186/06. sz. Eurocopter-ügy, az N 447/07. sz. Turbomeca-ügy és az N 195/07. sz. Rolls-Royce Deutschland–ügy.

([37]) Az ágazat bevett gyakorlata, hogy a kockázatból és bevételből részesedő partnerek belépési díjat fizetnek az eredetiberendezés-gyártónak.

(192) A spanyol hatóságok másodsorban megjegyezték, hogy a CDTI szigorúan ellenőrizni fogja a szerződés végrehajtását, és addig nem fizeti ki a támogatást az ITP-nek, amíg nem igazolják a költségeket.

(193) Végül a spanyol hatóságok úgy érveltek, hogy az RR és az ITP közötti üzleti kapcsolatban alkalmazott árak megegyeznek a kockázatból és bevételből részesedő partnerek megállapodásaiban alkalmazottakkal.

(194) Az RR észrevételeiben először is bemutatta az eredetiberendezés-gyártók és a lehetséges, kockázatból és bevételből részesedő partnerek közötti tárgyalásokat, amelyek különböző partnerekkel folytatott párhuzamos tárgyalásokat foglaltak magukban Európában és a kontinensen kívül. Ezeket a megbeszéléseket nem komponensről komponensre folytatták, annak ellenére, hogy vannak bizonyos technológiai területek, amelyekhez az eredetiberendezés-gyártók nem kerestek partnereket, hanem csak a tárgyalások különböző szintjeibe akarták őket bevonni. Az RR azt is jelezte, hogy a partnerek által a programokhoz nyújtott hozzájárulásokról – amelyek a kockázatból és bevételből részesedő partnerek részéről magukban foglalhatnak készpénzt, mérnöki munkákat, valamint szolgáltatás- és fejlesztési részek nyújtását – a program kezdetekor tárgyalásokat folytattak és megállapodtak.

(195) Az RR megerősítette, hogy a tárgyalásokat teljes mértékben egyenlő kereskedelmi feltételek alapján folytatták le, a többi kockázatból és bevételből részesedő partnerrel folytatott megbeszélések mintájára. A vállalkozás bemutatta az ITP-vel kötött megállapodást, amely összhangban áll a Trent 1000 projekt kapcsán a többi kockázatból és bevételből részesedő partnerrel kötött megállapodással ([38]). Az RR bizonyította, hogy az ITP teljes hozzájárulása semmilyen pénzügyi előnyt nem biztosít az RR számára.

(196) Végül az RR megerősítette, hogy nem tesz szert haszonra a spanyol hatóságok által az ITP-nek nyújtott támogatásból, mivel azt kizárólag Spanyolországban használják majd fel és csak az ITP kisnyomású turbinával kapcsolatos tevékenységeire. Az egyetlen előny, amelyben az RR részesül majd, az az osztalék, amelyre az ITP részvényeseként jogosult lesz.

(197) A Bizottság mellékesen megjegyzi: ez az érvelés ugyancsak azt erősíti meg, hogy erre a támogatásra az együttműködési többlettámogatás nem alkalmazható (lásd a (172)–(176) preambulumbekezdést is). Mivel a támogatás egyetlen kedvezményezettje az ITP, ő viseli az összes támogatható költséget. A K+F+I keretrendszer 5.1.3. szakasza b) pontja i. alpontjának első francia bekezdése kimondja, hogy egyik vállalkozásnak sem kell a támogatható költségeknek több mint 70 %-át viselnie, ami ebben az ügyben egyértelműen nem teljesül.

([38]) Az RR semmilyen részvényesi tulajdonnal nem rendelkezik ezekben a vállalkozásokban.

(198) Ezen indokolás értékelésekor a Bizottság először is megjegyzi, hogy a spanyol hatóságok által elküldött dokumentumok és a felek által benyújtott információk azt mutatják, hogy az ITP és az RR közötti kockázat- és bevételmegosztási megállapodást kétségtelenül kereskedelmi feltételek alapján kötötték meg.

(199) Másodszor, a Bizottság megjegyzi, hogy támogatható költség csak Spanyolországban merült fel, valamint hogy a támogatható projekt nem tartalmazza az RR által vagy az RR létesítményeiben lefolytatott tevékenységekkel kapcsolatos költségeket.

(200) Harmadszor, a Bizottság elismeri, hogy az RR részvényesi helyzetének köszönhetően nem tesz szert előnyre az ITP-nek nyújtott támogatásból, a hosszú távú társulásból származó előnyöktől eltekintve.

(201) A Bizottság azt is megjegyzi: elmondható, hogy az eredetiberendezés-gyártók előnyre tesznek szert, ha a kockázatból és bevételből részesedő partnereik olyan támogatásban részesülnek, amely lehetővé teszi e partnerek számára, hogy jelentős hajtómű-építési programokba fektessenek be, maguk az eredetiberendezés-gyártók pedig megoszthatják az ilyen programoknál felmerülő kockázatokat.

(202) Másrészt azonban a Bizottság megjegyzi, hogy az ilyen előny elkerülhetetlenül korlátozott, ha összehasonlítjuk az eredetiberendezés-gyártók teljes befektetéseivel ezekben a programokban. Az előny még inkább korlátozott, ha a hajtóműpiac teljes méretével és az eredetiberendezés-gyártók teljes árbevételével hasonlítjuk össze.

(203) Mindenesetre ezt az előnyt nem lehet számszerűsíteni, mivel a kockázat- és bevételmegosztási tárgyalások összetettsége miatt ehhez össze kellene hasonlítani a feltételezett alternatív programfelépítésekkel.

(204) A Bizottság mindenesetre megjegyzi, hogy ez az előny nem vonja magával állami források átutalását az eredetiberendezés-gyártók számára, különösen ebben az ügyben, ahol az összes támogatható költség Spanyolországban merült fel.

(205) Mivel állami forrásokat nem utalnak át, valamint az előny korlátozott és nem számszerűsíthető, a Bizottság ezért megállapíthatja, hogy a spanyol hatóságok által az ITP-nek nyújtott támogatás nem eredményez közvetett támogatást az RR számára.

12. **MÉRLEGELÉSI TESZT**

(206) A K+F+I keretrendszer 7.5. szakaszával összhangban és valamennyi pozitív és negatív szempontra figyelemmel a Bizottság mérlegeli az intézkedés hatását, és meghatározza, hogy az abból következő torzulások a közös érdekkel ellentétes mértékben befolyásolják-e kedvezőtlen irányban a kereskedelmi feltételeket.

(207) A Bizottság ebben az ügyben arra a következtetésre jut, hogy a támogatás a piaci hiányosság kezelésének vonatkozásában pozitív hatással bír, ösztönző hatást gyakorol a kedvezményezettre, valamint a támogatás arányosságát biztosító megfelelő eszközön keresztül nyújtják.

(208) A Bizottság azt is megállapítja, hogy az intézkedés negatív hatásai korlátozottak, mivel a támogatás miatt kialakult versenytorzulás nem jelentős, mert nem riasztja el a versenytársak befektetéseit, nem eredményez piaci erőt, és nem tart fenn nem hatékony piaci struktúrát.

(209) Ezen elemek mérlegelésekor a Bizottság azt is megjegyzi, hogy a spanyol hatóságok beleegyeztek abba, hogy csökkentik a támogatható költségek összegét, felülvizsgálják ezen költségek osztályozását, módosítják a támogatási eszközt és csökkentik annak teljes összegét.

(210) A spanyol hatóságok éves jelentést nyújtanak majd be a támogatás végrehajtásáról, amely lehetővé teszi a Bizottság számára, hogy nyomon kövesse az intézkedést.

(211) Következésképpen a Bizottság megerősítheti, hogy az értékelés tárgyát képező támogatással kapcsolatos mérlegelési teszt eredménye pozitív.

13. **KÖVETKEZTETÉSEK**

(212) A korábban kifejtettek alapján a Bizottság arra a következtetésre jut, hogy semmilyen kifogást nem emel azzal a 35,2624 millió EUR-s támogatással szemben, amelyet Spanyolország kíván nyújtani az ITP-nek az RR által a Boeing 787-hez fejlesztett Trent 1000 hajtómű kisnyomású turbinájának fejlesztéséhez.

(213) Végezetül a Bizottság úgy véli, hogy a Spanyolország által nyújtott támogatás nem biztosít közvetett előnyt az RR számára,

ELFOGADTA EZT A HATÁROZATOT:

1. cikk

A Spanyolország által az ITP-nek nyújtani kívánt 352 624 millió EUR-s állami támogatás összeegyeztethető a közös piaccal.

Ennek megfelelően a Bizottság engedélyezi a támogatás nyújtását.

2. cikk

E határozat címzettje a Spanyol Királyság.

Kelt Brüsszelben, 2008. október 21-én.

a Bizottság részéről

Neelie KROES

a Bizottság tagja