

# AFGØRELSER

## KOMMISSIONENS AFGØRELSE (EU) 2017/70

af 25. juli 2016

**om statsstøtte SA.37185 (2015/C) (ex-2013/N) som Spanien har indrømmet og delvist gennemført til finansiering af Centro de ensayos de alta tecnología ferroviaria de Antequera (CEATF)**

(meddelt under nummer C(2016) 4573)

(Kun den spanske udgave er autentisk)

(EØS-relevant tekst)

EUROPA-KOMMISSIONEN HAR —

under henvisning til traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde, særlig artikel 108, stk. 2, første afsnit,

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

efter at have opfordret de interesserede parter til at indsende deres bemærkninger i henhold til ovenstående bestemmelser <sup>(1)</sup>, under henvisning til deres bemærkninger, og

ud fra følgende betragtninger:

### 1. SAGSFORLØB

- (1) Ved brev af 5. august 2013 forhånds anmeldte Spanien en ordning for støtte til et testcenter for avanceret jernbaneteknologi i Antequera (»Centro de Ensayos de Alta Tecnología Ferroviaria de Antequera«, »CEATF«). Denne anmeldelse blev registreret den 30. september 2013. Kommissionen anmodede om supplerende oplysninger ved brev af 28. november 2013, 28. marts 2014, 25. juli 2014 og 5. december 2014, som de spanske myndigheder besvarede ved brev af 6. februar 2014, 20. maj 2014, 15. oktober 2014 og 23. januar 2015.
- (2) Ved brev af 23. marts 2015 meddelte Kommissionen Spanien, at den havde besluttet at indlede proceduren i artikel 108, stk. 2, i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde med hensyn til ovennævnte støtteforanstaltning.
- (3) Kommissionens afgørelse om at indlede proceduren (»åbningsafgørelsen«) blev offentliggjort i *Den Europæiske Unions Tidende* <sup>(2)</sup>. Kommissionen opfordrede interesserede parter til at fremsætte bemærkninger vedrørende støtten.
- (4) Efter anmodning fra Kommissionen blev der afholdt et møde med de spanske myndigheder den 28. maj 2015. Spanien fremsatte sine bemærkninger til åbningsafgørelsen den 2. juli 2015. Kommissionen anmodede om yderligere oplysninger ved brev af 8. september 2015, 15. oktober 2015 og 15. januar 2016, som de spanske myndigheder besvarede ved brev af 28. september 2015, 13. november 2015 og 21. januar 2016.
- (5) Kommissionen modtog bemærkninger fra virksomheder inden for jernbanesektoren den 7., 9., 10., 16., 17. og 23. juli 2015. Disse ti virksomheder er jernbaneinfrastrukturforvaltere, producenter af rullende materiel eller virksomheder, der leverer virtuelle testfaciliteter, eller som tester materialer.

<sup>(1)</sup> EUT C 188 af 5.6.2015, s. 10.

<sup>(2)</sup> Jf. fodnote 1.

- (6) Kommissionen fremsendte disse bemærkninger til Spanien ved brev af 24. september 2015, som Spanien besvarede ved brev af 14. oktober 2015.
- (7) Endelig indgav de spanske myndigheder den 26. juli 2013 projektet i den form, som efterfølgende blev meddelt GD Konkurrence den 30. september 2013, til Kommissionens Generaldirektorat for Regionalpolitik og Bypolitik som et »stort projekt«, der skal finansieres under et tværregionalt operationelt program, som var i kraft i Spanien på daværende tidspunkt <sup>(3)</sup>. De trak projektet tilbage ved brev af 14. april 2015.

## 2. DETALJERET BESKRIVELSE AF FORANSTALTNINGEN

### 2.1. Formål med og beskrivelse af CEATF-projektet

- (8) Den anmeldte foranstaltning vedrører offentlig finansiering af forskningsinfrastruktur, der skal anvendes som testcenter for rullende materiel og tilknyttet udstyr til højhastighedsjernbaner. Formålet med CEATF-projektet er at etablere en unik infrastruktur i Europa, som kan bruges til at gennemføre de nødvendige test-, validerings- og godkendelsesprocedurer for højhastighedstog.
- (9) CEATF-projektet består af en jernbanering, hvor tog kan køre med meget høj hastighed (op til 520 km/h), og tilknyttede hjælpeinstallationer, der bruges i forbindelse med forskning, godkendelse og tuning af mobilt jernbaneudstyr samt infrastruktur- og superstrukturelementer. Mere specifikt kan centrets faciliteter bruges til forskning i jernbanedynamik, den nye generation af træk- og bremsesystemer til tog og signalsystemer til jernbaneinfrastruktur.
- (10) Jernbaneringen er en 58 km lang ring med en lige strækning på 9 km, som gør det muligt at nå op på en hastighed på 520 km/h. Jernbaneringen har kurver med stor radius, der kombineret med en specifik hældning gør det muligt at køre med en bestemt hastighed og lateral acceleration.
- (11) Spanien oplyste, at jernbaneringen er konstrueret til at blive anvendt til typegodkendelse af rullende materiel, der kan køre med en hastighed på op til 520 km/h svarende til typegodkendelse på store kurver og kurver med meget stor radius <sup>(4)</sup>.
- (12) Jernbaneringen er også udstyret med to sektioner med dobbelte spor og platforme, som kan anvendes til typegodkendelse af rullende materiel, der kan køre med en hastighed på 250 km/h <sup>(5)</sup> eller derunder, og til test af infrastruktur og superstruktur.
- (13) Jernbaneringen er udstyret med tilslutninger, der kan bruges til typegodkendelse på små og meget små kurver.
- (14) Hjælpeinstallationerne omfatter det integrerede center til jernbanetjenester (»Centro Integral de Servicios Ferroviarios«, »CISF«), som rummer laboratorier, kontorer og undervisningslokaler. Laboratorierne består af et multifunktionelt værksted og et testforberedelsesområde, hvor togudstyr kan monteres og demonteres, forskellige togsystemer kan undersøges, og der kan gennemføres aktiviteter inden for forskning, udvikling og innovation (»FUI«). En del af dette område er forbeholdt test af optimal adfærd for rullende materiel med henblik på fremtidig validering og godkendelse af jernbanekøretøjer.
- (15) Hjælpeinstallationen omfatter også skinner til bestemte testformål, en koblingsstation til flere spændinger, som leverer energi til banerne, og et trafikstyringscenter.

<sup>(3)</sup> Tværregionalt operationelt program »Research, Development and Innovation (R&D&I) for and by Enterprises — Technology Fund« vedtaget af Kommissionen den 7.12.2007 (afgørelse C/2007/6316). Under programmet forvaltes fællesskabsstøtte til alle spanske regioner inden for rammerne af konvergensmålene og målene om regional konkurrenceevne.

<sup>(4)</sup> Anden indgivelse fra de spanske myndigheder, modtaget og registreret den 20.5.2014, s. 12, bekræftet i deres indgivelse af 22.1.2015.

<sup>(5)</sup> Som beskrevet i afsnit 2.3.1 nedenfor gennemgik projektet en række tekniske designændringer i løbet af den indledende gennemførlighedsundersøgelse, indtil dets endelige form var fastlagt i april 2013, da ADIF indgav projektet til det spanske ministerium for transport og offentlige arbejder.

- (16) Opførelsen og driften af jernbaneringen overlades til et offentligt-privat partnerskab (OPP), der omfatter ADIF (Administrador de Infraestructura ferroviaria, jf. betragtning 24 nedenfor) og et virksomhedskonsortium. Virksomhedskonsortiet skulle oprettes som et SPV-selskab (special purpose vehicle — »Sociedad de Propósito Específico« — »SPE«) <sup>(6)</sup>, som ville blive ansvarligt for opførelsen af testcentret og derefter for dets drift i 25 år. ADIF er opført som ejer af CEATF.
- (17) Inden offentliggørelsen af udbuddet i Spaniens statstidende den 2. juli 2013 <sup>(7)</sup> blev der ifølge de spanske myndigheder afholdt møder med potentielt interesserede virksomheder, og der blev gennemført koordinerede undersøgelser. Ifølge dem bekræftede svarene et højt interesseniveau inden for den private sektor for gennemførelsen af projektet <sup>(8)</sup>. De virksomheder, der udviste mest interesse for projektet, er virksomheder fra bygge- og anlægssektoren (40,43 % af de modtagne spørgeskemaer) og producenter af rullende materiel (12,76 % af de modtagne spørgeskemaer). De tilkendegav deres interesse for at deltage i projektet og tage risici med forbehold af visse garantier for deres investering, eftersom de oplysninger, der var tilgængelige om rentabiliteten på tidspunktet for undersøgelsen, ikke var tilstrækkelige til, at de ville forpligte sig endeligt <sup>(9)</sup>.
- (18) Det første udbud med henblik på udvælgelse af SPV blev erklæret ugyldigt i oktober 2013, da ingen tilbudsgivere havde udtrykt interesse for projektet. Udvælgelsen af en tilbudsgiver blev derefter suspenderet, indtil Kommissionen havde truffet den endelige afgørelse vedrørende projektet.
- (19) De spanske myndigheder bekræftede, at kun økonomiske aktiviteter vil blive udført på CEATF. Hvis ADIF eller dets datterselskab ADIF Alta Velocidad skulle anvende centret til deres egne test, ville de gøre det på samme betingelser som andre brugere i den 25-årige kontraktperiode.
- (20) Ifølge de spanske myndigheder er tre jernbanetestcentre i øjeblikket i drift i Europa (Cerhenice (Velim) i Tjekkiet, Wildenrath i Tyskland og Valenciennes i Frankrig). Ifølge dem kan disse faciliteter kun bruges til test ved lavere hastigheder (se tabel 1 nedenfor).

Tabel 1

### Sammenligning mellem andre aktive jernbanetestcentre i Europa, et i USA og CEATF

	Velim (Tjekkiet)	Wegberg-Wildenrath (Tyskland)	Valenciennes <sup>(1)</sup> (Frankrig)	TTCI — Puebla (USA)	CEATF Spanien
Opførelsesår	1963	1997	1999	1998	Endnu ikke opført
Antal ringe	2	5	4	4	1
Længde (km)	3,9 og 13,3	0,4-6,1	1,6-2,7	5,6-21,7	9 lige 58 ring
Tophastighed (km/h)	210	160 (stor ring)	110	265 (stor ring)	520
Indehaver	Railway Research Institute, division af det nationale jernbaneselskab	Siemens	CEF SA (61 % ejet af Alstom)	Association of American Railroads	Nationalt jernbaneselskab — ADIF

Kilde: De spanske myndigheder

<sup>(1)</sup> <http://www.c-e-f.fr/>

<sup>(6)</sup> Se afsnit 2.4 i åbningsafgørelsen for en mere detaljeret beskrivelse.

<sup>(7)</sup> Spaniens statstidende (BOE) nr. 157, 2.7.2013.

<sup>(8)</sup> Deloitte, »Endelige konklusioner om spørgeskemaer vedrørende projektet om udvikling, opførelse, vedligeholdelse og drift af ADIFs jernbanering i Antequera i et offentligt-privat partnerskab«, 8.10.2012.

<sup>(9)</sup> Resumé af Deloitte-rapporten, gengivet i de spanske myndigheders indgivelse af 22.1.2015.

- (21) Ifølge de spanske myndigheder anvender de spanske producenter af rullende materiel oftest de faciliteter, der tilbydes af Velim og Wildenrath til test på skinner, men også Puebla-testcentret TTCI i USA.
- (22) Test af højhastighedstog gennemføres også på jernbaner, der anvendes i almindelig drift, og som har en konstruktivt bestemt maksimalhastighed på 350 km/h, idet test udføres ved op til 385 km/h i overensstemmelse med kravene i standarden (10 % over togets nominelle hastighed). Testene udføres om natten, når almindelige passagertog ikke er i drift.

## 2.2. Støttemodtageren

- (23) ADIF har som den planlagte indehaver af centret anmodet om offentlig støtte til opførelsen af CEATF.
- (24) ADIF, som blev etableret i 2005, er et 100 % statsejet selskab, der drives under ministeriet for transport og offentlige arbejder (»Ministerio de Fomento«). ADIF ejer den spanske jernbaneinfrastruktur og er ansvarlig for dets forvaltning (opførelse, vedligeholdelse, reparation og administration).
- (25) Et nyt statsejet selskab, ADIF-Alta Velocidad, blev etableret ved kongeligt dekret 15 af 13. december 2013 om omstrukturering af ADIF<sup>(10)</sup>. Som følge deraf er divisionen med ansvar for opførelse og forvaltning af det nationale konventionelle jernbanenet (ADIF) nu adskilt fra divisionen med ansvar for forvaltning af højhastighedsjernbanestrækninger (ADIF Alta Velocidad).
- (26) Ifølge de spanske myndigheder omfatter ADIFs aktiviteter opførelse og administration af jernbaneinfrastruktur, som omfatter spor, stationer og fragtterminaler, styring af jernbanetrafikken, fordeling af kapacitet til jernbanelinjer, opkrævning af gebyrer for anvendelse af infrastruktur, stationer og drift af egne aktiver (f.eks. portefølje af industriel og intellektuel ejendom). Disse aktiviteter udgør økonomiske aktiviteter. Andre økonomiske aktiviteter omfatter udlejning af lokaler til forretninger, handelsmesser, udstillinger, stande, reklamer og show på ADIFs stationer<sup>(11)</sup>. Disse aktiviteter tegner sig for 99,97 % af ADIFs indtægter. De spanske myndigheder oplyste imidlertid, at ADIF også udfører andre aktiviteter, som efter deres opfattelse er af ikke-økonomisk karakter, f.eks. forskning og udvikling (FoU).

## 2.3. Beskrivelse af støtteforanstaltningen

### 2.3.1. Projektets udformning, retsgrundlag og finansiering

- (27) I februar 2009 gav ministeriet for transport og offentlige arbejder ADIF til opgave at kortlægge realistiske muligheder for en jernbanetestfacilitet, der kunne bruges til forskning, udvikling og innovation på området for avancerede løsninger til sektoren for højhastighedsjernbaner.
- (28) Den 15. december 2009 indgik ADIF og den andalusiske lokalregering (»Junta de Andalucía«, via dets ministerium for innovation, videnskab og virksomheder) et aftalememorandum, som beskrev de to institutioners intentioner om at etablere jernbaneteknologicentret (»Centro de Tecnologías Ferroviarias«, »CTF«<sup>(12)</sup>) i den andalusiske teknologipark og en jernbanetestfacilitet, CEATF, i provinsen Malaga.
- (29) En første version af projektet, som blev fremlagt for ministeriet for transport og offentlige arbejder den 1. juni 2010, omfattede opførelsen af en hovedring med en længde på 57 km til højhastighedstog (med en maksimal testhastighed på 450 km/h) og to sekundære ringe med en længde på 20 km og 5 km til test af metro- og sporvejstog (med en maksimal testhastighed på 220 km/h). Forskellige beliggenheder til hovedringen og forskellige konstruktionsmuligheder blev undersøgt. Det oprindelige dokument omhandlede fire alternativer til hovedringen og to alternativer til de sekundære ringe, og det blev uddybet som led i lanceringen af vurderingen af projektets virkning på miljøet.

<sup>(10)</sup> Ley 39/2003 del Sector Ferroviario, offentliggjort i Spaniens statstidende (BOE) nr. 299 af 14.12.2013.

<sup>(11)</sup> Forvaltes af ADIFs afdeling for passagerstationer (kilde: www.adif.es).

<sup>(12)</sup> Jernbaneteknologiklyngen etableret i samme region, se betragtning 12 til åbningsafgørelsen.

- (30) Parallelt med ADIFs undersøgelser, der havde til formål at identificere den bedste løsning til et testcenter til højhastighedstog, indgav Spanien forslag til et sådant projekt i dets operationelle program (i henhold til Rådets forordning (EF) nr. 1083/2006 <sup>(13)</sup>) med henblik på at få tildelt EFRU-midler <sup>(14)</sup>.
- (31) Den 1. december 2010 godkendte ADIF foreløbigt »baggrundsundersøgelsen vedrørende test- og forsøgsfaciliteter i tilknytning til ADIF-jernbaneteknologicentret i Malaga«. Dokumentet omfattede en multi-criteria-analyse af to alternativer til hovedringen (1A og 1B) og to alternativer til den sekundære ring (1B1 og 1B2). I dokumentet konkluderedes det, at alternativ 1B og 1B1 var de mest hensigtsmæssige.
- (32) En aftale (»convenio de colaboración«) om finansieringen af opførelsen og indretningen af et center for højhastighedsjernbaneteknologi blev indgået mellem ministeriet for videnskab og innovation og ADIF den 27. december 2010. Staten indvilgede navnlig i at yde finansiering til ADIF i form af lån og et tilskud. Tilskuddet blev betegnet som en »forhåndsbetaling« fra EFRU-midlerne <sup>(15)</sup>.
- (33) ADIF begyndte at modtage overførsler fra staten i januar 2011. Ifølge de spanske myndigheder <sup>(16)</sup> blev disse forskud anvendt dels til gennemførelsen af gennemførlighedsanalyser og dels til opførelsen af laboratorier (CISF) på det sted, hvor CEATF-projektet skulle opføres i regionen Antequera.
- (34) Efter en langvarig administrativ proces og høringsprocedure og i overensstemmelse med bemærkninger fremsat under de første offentlige høringer besluttede ADIF at genoverveje projektets omfang. Et nyt alternativ (1C), som består af en ring, hvor tog kan nå op på en hastighed på 520 km/h på den lige strækning, og hvor de sekundære ringe er fjernet (og erstattet af to strækninger af spor, der er forbundet med hovedring), blev introduceret i dokumenterne og analyseret i yderligere detaljer.
- (35) ADIF gennemførte derefter en yderligere undersøgelse og udarbejdede den grundlæggende plan for test- og forskningsfaciliteterne på ADIF-jernbaneteknologicentret i Malaga — hoved- og sekundærring og tilslutninger. Dette dokument, som er baseret på alternativ 1C, præsenterede projektet som beskrevet i afsnit 2.1 ovenfor. Denne plan blev indgivet til generaldirektoratet for jernbaner under ministeriet for transport og offentlige arbejder, som besluttede at indlede en offentlig høring den 8. april 2013 <sup>(17)</sup>.
- (36) Efter den offentlige høring blev projektet godkendt på ministerniveau den 27. juni 2013 (af generaldirektoratet for jernbaner under ministeriet for transport og offentlige arbejder) med forbehold af ministerrådets endelige godkendelse.
- (37) Den 28. juni 2013 godkendte ministerrådet officielt projektet <sup>(18)</sup> og dets finansiering og gav ministeriet for transport og offentlige arbejder beføjelse til via ADIF at iværksætte udbuddet om opførelse og drift af CEATF <sup>(19)</sup>.
- (38) Finansieringen af det anmeldte projekt var derfor først baseret på aftalen af 27. december 2010 og derefter på ministerrådets beslutning af 28. juni 2013.

<sup>(13)</sup> Rådets forordning (EF) nr. 1083/2006 af 11. juli 2006 om generelle bestemmelser for Den Europæiske Fond for Regionaludvikling, Den Europæiske Socialfond og Samhørighedsfonden og ophævelse af forordning (EF) nr. 1260/1999 (EUT L 210 af 31.7.2006, s. 25)

<sup>(14)</sup> Referat af møde i »Comité de seguimiento del programa operativo de I+D+I por y para el beneficio de las empresas — Fondo tecnologico 2007-2013« — 11.6.2010. Udvalgets formand er generaldirektøren for EFRU under det spanske økonomiministerium, og dets medlemmer tæller repræsentanter for deltagerne i det operationelle program (både offentlige forvaltninger og virksomheder) og Kommissionen.

<sup>(15)</sup> De spanske myndigheder indgav aftaleteksten pr. e-mail af 2.7.2015.

<sup>(16)</sup> De spanske myndigheders e-mail af 1.6.2015 og 8.6.2015 bekræftet i indgivelse af 13.11.2015, s. 5, og bilagene dertil.

<sup>(17)</sup> Offentliggjort i Spaniens statstidende (BOE), 17.4.2013.

<sup>(18)</sup> I overensstemmelse med de tekniske karakteristika, som er anført som endelige (maksimumshastighed, ringenes antal og form, placering og type af rullende materiel, som skulle testes).

<sup>(19)</sup> Resolution vedtaget af statsdepartementet for infrastruktur, transport og boliger med godkendelse af projektet og præsentation af dets mål og den videre procedure. Jf. betragtning 10 til åbningsafgørelsen.

## 2.3.2. Støtteinstrumentet

- (39) I henhold til beslutningen af 28. juni 2013 beløb de samlede projektkostninger sig til 358,6 mio. EUR <sup>(20)</sup>. Den offentlige finansiering dækker alle projektkostningerne og ydes af ministeriet for økonomi og konkurrenceevne i henhold til følgende:
- a) 99,6 mio. EUR i form af lån (91,3 mio. EUR fra Convenio INNVENTA 2010, 1,7 mio. EUR fra Programa INNPLANTA 2010 og 6,6 mio. EUR fra Programa INNPLANTA 2011) <sup>(21)</sup>.
  - b) 259 mio. EUR i form af et tilskud udbetalt via statens almindelige budget og betegnet som »forsku» fra midlerne fra Den Europæiske Fond for Regionaludvikling (EFRU) (253,2 mio. EUR fra Convenio INNVENTA 2010, 3,9 mio. EUR gennem indkaldelser under Programa INNPLANTA 2010 og 1,9 mio. EUR fra Programa INNPLANTA 2011).
- (40) Med hensyn til lån, der vil blive ydet til ADIF i forbindelse med projektet, og som er beskrevet i betragtning 39, litra a), ovenfor, indgav de spanske myndigheder følgende oplysninger:

Tabel 2

## Struktur og tilbagebetaling af lån vedrørende CEATF-projektet

PROGRAM	RENTE (%)	TILBAGEBETALINGSPE-RIODE	MAKSIMALT BELØB (mio. EUR)
INNVENTA 2010	1,17	2016-2024	91,3
INNPLANTA 2010	1,17	2015-2025	1,7
INNPLANTA 2011	0,00	2014-2018	0,8
	3,06	2015-2025	5,8
			<b>99,6</b>

Kilde: De spanske myndigheder

- (41) Lånene forrentes med forskellige satser afhængigt af de rater og programmer, hvorunder de er ydet.
- (42) For at sammenligne renterne på ovennævnte lån med de faktiske markedssatser indgav de spanske myndigheder en liste over kommercielle lån ydet til ADIF/ADIF Alta velocidad i de sidste fem år sammen med deres betingelser <sup>(22)</sup> (dog ikke for EIB):
- a) I 2010 blev ADIF indrømmet syv lån: tre lån med en fast rente 4,036-4,580 % og de resterende fire lån med variabel rente beregnet på grundlag af Euribor-rentesatsen efter 3-12 måneder og en margen på 100-170 basispoint afhængigt af lånets løbetid.
  - b) I 2011 blev ADIF indrømmet 11 lån med variabel rente beregnet på grundlag af Euribor-rentesatsen efter 3-6 måneder og en margen på 210-250 basispoint afhængigt af lånets løbetid. Den 8. april 2011 blev ADIF f. eks. indrømmet et lån på 75 mio. EUR med en løbetid på syv år med en variabel rentesats beregnet på grundlag af Euribor-rentesatsen efter seks måneder og en margen på 230 basispoint (med en betalingsfri periode på tre år og halvårlig tilbagebetaling).

<sup>(20)</sup> Det præcise beløb er 358 552 309,00 EUR rundet op til 358,6 mio. EUR (jf. ministerrådets beslutning af 28.6.2013). [http://prensa.adif.es/ade/u08/GAP/Prensa.nsf/0/80A8FA05AE117307C1257B9B00284BC1/\\$file/130628%20Anillo%20Ferroviario%20Antequera%20Consejo%20Ministros.pdf?OpenElement](http://prensa.adif.es/ade/u08/GAP/Prensa.nsf/0/80A8FA05AE117307C1257B9B00284BC1/$file/130628%20Anillo%20Ferroviario%20Antequera%20Consejo%20Ministros.pdf?OpenElement)

<sup>(21)</sup> Kilde: s. 85 i anmeldelsesmemorandummet (september 2013) suppleret af e-mail af 2.7.2015 og indgivelse af 13.11.2015. Finansieringsstrukturen i form af et tilskud (betegnet som et »forhåndstilskud») og lån stammer fra den aftale, der blev undertegnet i 2010, men budgettet er blevet ajourført i overensstemmelse med beslutning truffet den 28.6.2013.

<sup>(22)</sup> De anførte alle lån, som ADIF og ADIF-Alta Velocidad havde fået tildelt, men med virkning fra den 1.1.2013, den dato, hvor ADIF blev opdelt i ADIF og ADIF-Alta Velocidad. Aktiver vedrørende jernbaneringen tilhører stadig ADIF.

- c) Kommissionen bemærker, at den basispointmargen, der blev anvendt på lånene til ADIF, steg i 2013 og 2014, til 450 basispoint <sup>(23)</sup>.

### 2.3.3. Midler, som allerede er udbetalt til ADIF

- (43) Spanien oplyste også, at ADIF i november 2015 havde modtaget et samlet nettobeløb på 139,9 mio. EUR, der bestod »forhåndstilskud« og lån. I tabel 3, 4 og 5 nedenfor beskrives den finansiering, som ADIF modtog fra og med januar 2011, i detaljer:

Tabel 3

### Ajourførte tal for beløb modtaget af ADIF — November 2015

(mio. EUR)

	INNVENTA	INNPLANTA 2010	INNPLANTA 2011	I ALT netto
Forhåndstilskud	130,0	3,9	1,25	135,2
Lån	—	1,7	3,0	4,7
I ALT	130,0	5,6	4,2	139,9

Kilde: De spanske myndigheder

Tabel 4

### Lånerater

FORHÅNDSTILSKUD				
	Dato	Aktivitet		Beløb i EUR
Convenio Innventa				
(1)	17.1.2011			30 000 000
(2)	17.1.2012			100 000 000
			<b>Innventa i alt (1 + 2)</b>	<b>130 000 000</b>
Programa Innplanta 2010				
(3)	17.1.2011	Aktivitet 2		3 023 790
(4)	11.1.2012	Aktivitet 2		966 210
(5)	28.2.2013	Aktivitet 2	tilbagebetaling	– 25 084
			<b>Innplanta 2010 i alt (3 + 4 + 5)</b>	<b>3 964 916</b>

<sup>(23)</sup> I 2012 var den faste rente 4,884 %, og den variable rente blev beregnet på grundlag af Euribor-rentesatsen efter 3-6 måneder og en margin på 275-400 basispoint afhængigt af lånets løbetid. I 2013 var den faste rente 6,28 %, og den variable rente blev beregnet på grundlag af Euribor-rentesatsen efter 3-6 måneder og en margin på 400-450 basispoint afhængigt af lånets løbetid.

FORHÅNDSTILSKUD				
	Dato	Aktivitet		Beløb i EUR
Programma Innplanta 2011				
(6)	2.5.2012	Aktivitet 16		161 000
(7)	13.2.2013	Aktivitet 16		857 500
(8)	10.1.2014	Aktivitet 16		857 500
(9)	16.7.2014	Aktivitet 16	tilbagebetaling	- 627 591
			<b>Innplanta 2011 i alt (6 + 7 + 8 + 9)</b>	<b>1 248 409</b>
<b>(10)</b>	<b>Udbetalt i alt for alle programmer (1 + 2 + 3 + 4 + 6 + 7 + 8)</b>			<b>135 866 000</b>
<b>(11)</b>	<b>Refunderet i alt for alle programmer (5 + 9)</b>			<b>- 652 675</b>
			<b>Tilbage i alt for alle programmer (netto) (10 + 11)</b>	<b>135 213 325,00</b>

Kilde: De spanske myndigheder

Tabel 5

**Lånerater med rente, der skal beregnes**

LÅN				
	Dato	Aktivitet	Rente (%)	Beløb i EUR
Convenio Innventa				
			<b>I alt</b>	<b>00</b>
Programa Innplanta 2010				
(1)	17.1.2011	Aktivitet 2	1,17	1 295 910
(2)	11.1.2012	Aktivitet 2	1,17	414 090
(3)	28.2.2013	Aktivitet 2	1,17	tilbagebetaling - 10 750
			<b>Innplanta 2010 i alt (1 + 2 + 3)</b>	<b>1 699 250</b>



LÅN					
	Dato	Aktivitet	Rente (%)		Beløb i EUR
Programma Innplanta 2011					
(4)	2.5.2012	Aktivitet 13	3,06		236 000
(5)	13.2.2013	Aktivitet 13	3,06		5 087 000
(6)	27.11.2013	Aktivitet 13	3,06	tilbagebetaling	- 2 839 388
(7)	2.5.2012	Aktivitet 16	3,06		69 000
(8)	13.2.2013	Aktivitet 16	3,06		367 500
(9)	10.1.2014	Aktivitet 16	3,06		367 500
(10)	16.7.2014	Aktivitet 16	3,06	tilbagebetaling	- 268 467
				<b>Innplanta 2011 i alt (4 + 5 + 6 + 7 + 8 + 9 + 10)</b>	<b>3 019 145</b>
(11)	<b>Udbetalt i alt for alle programmer (1 + 2 + 4 + 5 + 7 + 8 + 9)</b>				<b>7 837 000</b>
(12)	<b>Refunderet i alt for alle programmer (3 + 6 + 10)</b>				<b>- 3 118 605</b>
<b>Tilbage i alt for alle programmer (netto) (11 + 12)</b>					<b>4 718 395</b>

Kilde: de spanske myndigheder

- (44) Det samlede <sup>(24)</sup> beløb, som den spanske stat har betalt til ADIF, udgør 143 703 000 EUR, hvoraf 135 866 000 EUR er ydet i form af tilskud, og 7 837 000 EUR er ydet i form af lån. Kommissionen bemærker, at ADIF i perioden 2011-2014 ifølge oplysninger fremlagt af de spanske myndigheder allerede tilbagebetalte 652 675 EUR af tilskuddene og 3 118 605 EUR af lånene. Ifølge de spanske myndigheder er et beløb på 139 931 720 EUR (netto) stadig udestående, herunder 135 213 325 EUR i tilskud og 4 718 395 EUR i lån. De spanske myndigheder oplyste, at ADIF af dette beløb allerede har brugt 20,46 mio. EUR <sup>(25)</sup>.
- (45) I forbindelse med den formelle undersøgelse bekræftede de spanske myndigheder, at de 20,46 mio. EUR, der allerede var blevet brugt, stammede fra ovennævnte programmer (INNVENTA 2010 og INNPLANTA 2010 og 2011), og at ingen udgifter var blevet dækket af ADIFs ressourcer fra dets økonomiske aktiviteter. De fremlagde desuden en liste over indgåede kontrakter og gennemførte arbejder (jf. betragtning 33 ovenfor, som omhandler de udførte arbejder). Hver kontrakt var kategoriseret afhængigt af dens genstand og den del af det overordnede projekt, som den vedrørte. ADIF brugte 6,54 mio. EUR på undersøgelser og indledende arbejder vedrørende teststringene og 13,92 mio. EUR på opførelse og indretning af CISF.

<sup>(24)</sup> Tallet 139 931 720 er allerede netto den delvise tilbagebetaling af lån og tilskud.

<sup>(25)</sup> 19,8 mio. EUR nævnt i indgivelse af 20.5.2014, bilag II »negative konsekvenser af den manglende gennemførelse af projektet«, s. 10. Ajourført til 20,46 mio. EUR i de spanske myndigheders indgivelse af 28.9.2015.

### 3. BESLUTNING OM AT INDLEDE DEN FORMELLE UNDERSØGELSESPROCEDURE

(46) I åbningsafgørelsen udtrykte Kommissionen tvivl med hensyn til:

a) den påståede mangel på støtte:

- på ADIFs niveau. Kommissionen bemærkede i denne henseende, at ADIF er en offentlig virksomhed, der udøver både økonomiske og ikke-økonomiske aktiviteter, og som modtager offentlig finansiering fra ministeriet for økonomi og konkurrenceevne (statsmidler). Eftersom støtten ydes til ADIF med henblik på at udføre økonomiske aktiviteter (udlejning af faciliteter til tredjemand, jf. betragtning 19 ovenfor), og eftersom ADIF er udpeget som ejer af infrastrukturen uden for en udbudsprocedure, udgjorde foranstaltningen øjensynligt statsstøtte som omhandlet i traktatens artikel 107, stk. 1, til fordel for ADIF
- på SPV's niveau. Mens det kunne antages, at der ikke var tale om statsstøtte, hvis det økonomiske mest fordelagtige tilbud under udbudsproceduren kunne matche værdien af koncessionen, blev det udbud, der blev iværksat i juli 2013, erklæret ugyldigt i oktober 2013, og der blev ikke iværksat en anden konkurrencebaseret udvælgelsesprocedure. I åbningsafgørelsen blev der derfor rejst tvivl med hensyn til tilstedeværelsen af støtte på dette niveau <sup>(26)</sup>
- på niveauet for brugerne af CEATF-centret. Selv om infrastrukturen ville være åben for alle potentielle brugere, gav manglen på en rentabel forretningsplan Kommissionen anledning til at tvivle på, om de planlagte adgangspriser reelt ville afspejle markedsniveauet.

b) Støttens lovlighed:

- På grundlag af de oplysninger, der var tilgængelige på datoen for vedtagelsen af åbningsafgørelsen, bemærkede Kommissionen, at 19,8 mio. EUR var blevet brugt inden anmeldelsen af foranstaltningen til Kommissionen, og forespurgte om den private eller offentlige karakter af de midler, der blev brugt til det arbejde, som blev udført inden anmeldelsen af den pågældende foranstaltning

c) Foreneligheden af sådan finansiering med Kommissionens rammebestemmelser for statsstøtte til forskning og udvikling og innovation (»FUL-rammebestemmelserne«) <sup>(27)</sup>:

- Kommissionen udtrykte betænkeligheder med hensyn til projektets bidrag til et veldefineret mål af fælles interesse, dets nødvendighed og hensigtsmæssighed, tilskyndelsesvirkningen af støtten og dens proportionalitet. Kommissionen anførte desuden, at uforholdsmæssige negative virkninger på konkurrencen og samhandelen ikke kunne udelukkes.

### 4. BEMÆRKNINGER FRA INTERESSEREDE PARTER

(47) Som anført i betragtning 5 ovenfor indgav ti virksomheder med aktiviteter i jernbanesektoren bemærkninger under den formelle undersøgelsesprocedure.

(48) De fleste respondenter satte for det første spørgsmålstegn ved eksistensen af et behov for en testfacilitet til så høj hastighed (dvs. over 385 km/h), idet de påpegede, at sektoren for højhastighedstog i Europa i dag er begrænset til 320/350 km/h <sup>(28)</sup>. Ifølge et jernbaneselskab repræsenterer en hastighed på 300 km/h en optimal balance mellem energiforbrug og rejsetid, for så vidt angår markedseffektivitet.

(49) Fra et teknisk synspunkt anførte to virksomheder, at højhastighedslinjer i dag kører på spor med ballast, hvor rullende materiel kan køre op til 350 km/h. En væsentlig stigning i gennemsnitshastigheden ville kræve, at infrastrukturen blev tilpasset, og at de eksisterende spor blev udskiftet med betonplader, hvilket ville medføre prohibitive investerings- og driftsomkostninger. Eftersom drifts- og vedligeholdelsesomkostningerne i forbindelse med jernbaner, som anvendes til almindelig drift, stiger i takt med hastigheden, vil den deraf følgende billetpris for de rejsende betyde, at denne transportform ikke kan konkurrere med luftfart.

<sup>(26)</sup> Jf. betragtning 43 til åbningsafgørelsen.

<sup>(27)</sup> EUT C 198 af 27.6.2014, s. 1.

<sup>(28)</sup> En gennemsnitshastighed på op til 350 km/h ville kræve, at test blev gennemført ved en maksimumshastighed på 385 km/h.

- (50) Med hensyn til selve testen understregede en producent af rullende materiel for det andet, at, selv om sådanne faciliteter muliggør avanceret test, validering og godkendelse af højhastighedstog, infrastruktur og superstruktur, kan visse specifikke test bedre gennemføres direkte på jernbaner i almindelig drift, dvs. den virkelige infrastruktur. En anden producent af rullende materiel anførte endvidere, at de producerede tog også skulle testes på det almindelige net i destinationslandet. Begge bemærkninger viser, at der ikke er nogen efterspørgsel.
- (51) En virksomhed, der leverer et testmiljø, bemærker endvidere, at virtuelle test baseret på avancerede IKT-plattformer allerede kan udføres og i nogle tilfælde er en omkostningseffektiv løsning til fremtidig højhastighedstest, da drifts- og vedligeholdelsesomkostningerne til fysiske testfaciliteter derved undgås, og jernbaneselskabernes FoU-udgifter reduceres betydeligt.
- (52) For det tredje anførte kun én virksomhed, som også leverer test af rullende materiel, at CEATF ville gøre det muligt at teste nye udviklingsprojekter. To andre virksomheder anførte, at de ville anvende testfaciliteten, hvis den blev opført.
- (53) En af disse to virksomheder anførte, at det kunne være en konkurrencemæssig fordel for spanske producenter af rullende materiel, som er etableret inden for Spanien, hvis de havde et lokalt testcenter.
- (54) Med hensyn til opførelsen og driften af testcentret understregede nogle interesserede parter for det fjerde, at der var behov for en klar og robust forretningsplan, som understøttede investeringen, hvis de skulle gå videre med et sådant projekt. Mange af respondenterne understregede også nødvendigheden af, at testcentret, hvis det opføres og tages i brug, tilbyder åben og ikkediskriminerende adgang på markedsvilkår.
- (55) Flere tredjeparter indgav endelig bemærkninger vedrørende CEATF-facilitetens geografiske placering. De understreger, at det sydlige Spanien ligger langt væk fra de fleste europæiske jernbanevirksomheder og producenter af rullende materiel. En sådan beliggenhed medfører betydelige risici og omkostninger, eftersom transport af prototypetog er meget dyrt, hvilket uundgåeligt vil give spanske producenter af rullende materiel en fordel.

## 5. BEMÆRKNINGER FRA SPANIEN

### 5.1. Forekomst af statsstøtte

- (56) De spanske myndigheder gennemgik delvist deres holdning med hensyn til forekomsten af statsstøtte, særligt med hensyn til potentielle konkurrencefordrejninger som følge af støtten. De anførte, at der kunne opstilles tre intervaller af hastighedstest, hvor CEATF-projektet kan eller ikke kan konkurrere med andre faciliteter beliggende i Europa:
- a) Test ved hastigheder under 210 km/h: De spanske myndigheder bekræftede, at sådanne test udført på CEATF kunne konkurrere med test udført på andre faciliteter i Europa. De anførte imidlertid, at CEATF-centret ikke ville have nogen fordel i forbindelse med sådanne test, da de faste drifts- og vedligeholdelsesomkostninger i Antequera ville være for høje sammenlignet med andre centre, der var konstrueret til udførelse af test ved disse hastigheder.
- b) Test ved hastigheder mellem 210 og 385 km/h: De spanske myndigheder anerkendte, at der kunne forekomme konkurrence inden for dette segment mellem test udført på CEATF og test udført på det eksisterende almindelige jernbanenet. De spanske myndigheder anførte imidlertid, at disse test kun udgør en lille del af alle testene vedrørende elementer af jernbaneinfrastruktur og -superstruktur, rullende materiel og deres interaktion. Sådanne test ville derfor være begrænset til bestemte typer rullende materiel, som testes under »klassiske« forhold. Som allerede anført ovenfor oplyste de spanske myndigheder desuden, at omkostningerne til disse test ville være for høje til at være konkurrencedygtige på CEATF-faciliteten.
- c) Test ved hastigheder over 385 km/h: De spanske myndigheder fastholder, at den del af finansieringen, der svarer til opførelsen af testfaciliteten til hastigheder over 385 km/h, ikke bør anses for statsstøtte, da der ikke findes et marked for test ved sådanne hastigheder.

- (57) De spanske myndigheder insisterede på, at sondringen mellem test ved forskellige hastigheder burde anses for teoretisk, eftersom muligheden for at udføre test under 210 km/h eller mellem 210 og 385 km/h på CEATF i praksis ville være begrænset på grund af de høje vedligeholdelses- og driftsomkostninger.
- (58) Ved delvist at genoverveje sin oprindelige holdning med hensyn til forekomsten af statsstøtte finder Spanien således, at kun finansieringen af opførelsen af de elementer af CEATF, der muliggør test under 385 km/h, bør anses for statsstøtte og bør vurderes efter FUI-rammebestemmelserne. I deres indgivelse af 2. juli 2015 fremlagde de spanske myndigheder en evaluering og oplyste, at disse omkostninger udgjorde 25,1 % af projektkostningerne og beløb sig til 90,2 mio. EUR, ekskl. moms. De fandt derfor, at den del af CEATF's faciliteter, der var beregnet til test ved hastigheder over 385 km/h, som beløber sig til 240,6 mio. EUR, ikke bør anses for statsstøtte <sup>(29)</sup>.

## 5.2. Forenelighed

- (59) I deres bemærkninger gentager de spanske myndigheder også deres holdning til foreneligheden af statsstøtten:
- a) CEATF-faciliteten ville bidrage til et mål af fælles interesse, da den gennem forøgelsen af FUI-investeringerne ville være i overensstemmelse med det operationelle program for intelligent vækst i Spanien, som blev vedtaget i februar 2015 <sup>(30)</sup>, og som bl.a. har til formål at opgradere FUI-infrastrukturer med henblik på at styrke Spaniens innovationskapacitet. Ifølge Spanien har landet det mest udbredte højhastighedsnet i Europa, og en sådan testfacilitet ville uden tvivl føre til nye teknologiske gennembrud.
- b) De spanske myndigheder begrundet behovet for statsstøtte til dette projekt med den tværfaglige karakter af de tekniske test, der skal udføres. Som følge af de forskelligartede aktiviteter, der udføres af de virksomheder, som er involveret i disse test (f.eks. virksomheder med aktiviteter inden for anlægsarbejde, kommunikation, signalregulering, trækraft og rullende materiel), er der ingen virksomheder, som alene kunne opnå den kritiske masse, eller som har den nødvendige finansielle kapacitet til at foretage en investering som den, der er nødvendig til CEATF, og som kunne tiltrække og samle andre virksomheder. Med hensyn til finansieringen af projektet og forekomsten af markedssvigt i form af ufuldstændig og asymmetrisk information bekræftede de spanske myndigheder, at der ikke findes andre finansieringskilder end offentlig finansiering til opførelsen af CEATF »på baggrund af de rentabilitetsundersøgelser, som ADIF har gennemført«.
- c) I lyset af ovennævnte bekræftede Spanien, at støtteforanstaltningen er hensigtsmæssig, da der ikke findes andre egnede støtteinstrumenter end offentlig finansiering, fordi projektets cash flow kun ville dække 8,13 % af investeringen (finansieringsunderskuddet ville blive 91,87 %). Cash flow-situationen forklarer også, hvorfor det første udbud vedrørende udvælgelsen af SPV mislykkedes, idet virksomhederne vurderede, at cash flowet ville være utilstrækkeligt til at dække den indledende investering.
- d) Ifølge de spanske myndigheder har støtten en tilskyndelsesvirkning. Spanien insisterede på, at projektet — selv om den økonomiske analyse af det afslører en negativ nettonutidsværdi (»NPV«) på -362,5 mio. EUR — fra et socioøkonomisk synspunkt ville have en positiv NPV på 17,3 mio. EUR (ved medregning af de skabte arbejdspladser og andre aktiviteter, der ville følge af etableringen af CEATF i regionen).
- e) Ved beregningen af statsstøttebeløbet og den maksimale støtteintensitet for projektet bør kun den del af investeringen, som svarer til den del af projektet, der effektivt konkurrerer med andre faciliteter, ifølge de spanske myndigheder tages i betragtning (dvs. 90,2 mio. EUR efter deres opfattelse). Som nævnt i betragtning 58 ovenfor repræsenterer denne del efter de spanske myndigheders vurdering 25,1 % af den samlede investering. Eftersom der i henhold til FUI-rammebestemmelsernes punkt 89 tillades en støtteintensitet på 60 % til forskningsinfrastrukturer, som udfører økonomiske aktiviteter, skulle ADIF kun tilvejebringe 10 % af investeringen ( $0,4 \times 25,1 \% = 10 \%$ ). De oplyser, at ADIF ved direkte at indskyde 39,2 mio. EUR på trods heraf ville sikre højere finansiering svarende til 20 % af den del, der ikke er dækket af indtægter genereret af projektet, gennem et lån ydet til rente på 1,17 %. Udbuds- og kontraktprocedurerne garanterer ifølge Spanien desuden, at støtten er begrænset til det nødvendige minimum. Spanien er følgelig af den opfattelse, at støtten er forholdsmæssig og begrænset til det nødvendige minimum.

<sup>(29)</sup> Eftersom de spanske myndigheder indrømmer, at der forekommer yderligere omkostninger, som er fælles for de to dele af CEATF's faciliteter, og som ikke præcist kan adskilles og fordeles til hver af delene, bør disse tal ikke anses for en præcis omkostningsfordeling.

<sup>(30)</sup> [https://ec.europa.eu/commission/2014-2019/cretu/announcements/new-eu-regional-funds-programme-will-transform-spain-smarter-and-more-competitive-economy\\_en](https://ec.europa.eu/commission/2014-2019/cretu/announcements/new-eu-regional-funds-programme-will-transform-spain-smarter-and-more-competitive-economy_en)

- f) Uforholdsmæssige negative virkninger på konkurrencen og samhandelen undgås derfor ifølge Spanien som følge af de relative konkurrencemæssige ulemper for CEATF, der skyldes faciliteternes høje drifts- og vedligeholdelsesomkostninger i forbindelse med test ved hastigheder under 210 km/h. Eftersom drifts- og vedligeholdelsesomkostningerne i forbindelse med et højhastighedsnet er tre gange så høje som omkostningerne i forbindelse med et konventionelt net, ville CEATF i realiteten blive udelukket fra markedet for sådanne test.
- g) Spanien garanterer, at støtten vil overholde alle gennemsigtighedskrav i overensstemmelse med den gældende unionsret.
- (60) Som anført i betragtning 6 ovenfor blev bemærkningerne fra tredjeparter fremsendt til de spanske myndigheder den 24. september 2015. De spanske myndigheder bemærkede i deres svar af 14. oktober 2015, at disse bemærkninger var meget generelle med hensyn til perspektiverne ved at anvende CEATF-centret og var baseret på hver virksomheds opfattelse af udviklingen på markedet for jernbanetest.

## 6. VURDERING AF STØTTEFORANSTALTNINGEN

### 6.1. Forekomst af statsstøtte

- (61) Efter artikel 107, stk. 1, i traktaten er statsstøtte eller støtte, som ydes ved hjælp af statsmidler under enhver tænkelig form, og som fordrejer eller truer med at fordreje konkurrencevilkårene ved at begunstige visse virksomheder eller visse produktioner, uforenelig med det indre marked, i det omfang den påvirker samhandelen mellem medlemsstaterne.
- (62) Kommissionen vil vurdere, om de midler, som er tildelt ADIF på grundlag af aftalen af 27. december 2010, og den samlede finansiering, der er ydet til projektet på grundlag af ministerrådets beslutning af 28. juni 2013, udgør statsstøtte.

#### 6.1.1. Økonomisk aktivitet

- (63) Domstolen har konsekvent defineret virksomheder som enheder, der udøver en økonomisk aktivitet, uanset deres retlige form eller finansieringsmåde<sup>(31)</sup>. Hvorvidt en given enhed således betragtes som en virksomhed, vil udelukkende afhænge af, hvilke aktiviteter den udøver.
- (64) Retten anerkendte i 1999, at infrastruktur, der stilles til rådighed af organer, som har til opgave at forvalte den, kan udgøre en økonomisk aktivitet<sup>(32)</sup>. Det er følgelig klart, at opførelsen af infrastruktur, der vil blive udnyttet i forretningsmæssigt øjemed, udgør en økonomisk aktivitet<sup>(33)</sup>.
- (65) I den foreliggende sag er opførelsen af CEATF direkte forbundet med dets anvendelse, og de spanske myndigheder bekræftede, at de testaktiviteter, der vil blive udført på CEATF, er af økonomisk karakter. Disse aktiviteter omfatter netop tjenester, der tilbydes på markedet.
- (66) Kommissionen finder derfor, at opførelsen og anvendelsen af CEATF er økonomiske aktiviteter.

#### 6.1.2. Statsmidler

- (67) Projektet finansieres gennem forhåndstilskud og lån fra det spanske ministerium for økonomi og konkurrenceevne. Disse er statsmidler.

<sup>(31)</sup> Domstolens dom af 12.9.2000, Pavlov m.fl., forenede sager C-180/98-C-184/98, ECLI:EU:C:2000:428, præmis 74. Domstolens dom af 10.1.2006, Cassa di Risparmio di Firenze SpA m.fl., C-222/04, ECLI:EU:C:2006:8, præmis 107.

<sup>(32)</sup> Rettens dom af 12.12.2000, Aéroports de Paris mod Kommissionen, T-128/98, ECLI:EU:T:2000:290, stadfæstet ved Domstolens appeldom af 24.10.2002, Aéroports de Paris mod Kommissionen, C-82/01 P, ECLI:EU:C:2002:617, præmis 75-80.

<sup>(33)</sup> Jf. Domstolens dom af 19.12.2012, Mitteldeutsche Flughafen og Flughafen Leipzig-Halle mod Kommissionen, C-288/11 P, ECLI:EU:C:2012:821, præmis 43 og 44, Domstolens dom af 14.1.2015, Eventech, C-518/13, ECLI:EU:C:2015:9, præmis 42.

### 6.1.3. Selektiv økonomisk fordel

#### 6.1.3.1. Til fordel for ADIF

- (68) Foranstaltningen ydes kun til én virksomhed, ADIF <sup>(34)</sup>, og er derfor selektiv.
- (69) Ved at bidrage til finansieringen af CEATF gennem forhåndstilskud og lån giver foranstaltningen ADIF en fordel.
- (70) Forhåndstilskuddene udgør for det første en direkte overførsel af statsmidler til ADIF, som klart udgør en økonomiske fordel.
- (71) Med hensyn til lånene til ADIF er det for det andet nødvendigt at fastslå, om renten svarer til markedsrenten.
- (72) I Kommissionens meddelelse om revision af metoden for fastsættelse af referencesatsen og kalkulationsrenten <sup>(35)</sup> («meddelelsen fra 2008») gives der en referenceværdi for de markedsrenter, der gælder for lån. I deres indgivelse af november 2015 anførte de spanske myndigheder, at de havde benyttet denne metode og anvendt en margin på 100 point på den rente, der var gældende for Spanien. De beregnede derefter den sparede rente som forskellen mellem markedsrenten og renten for programmet under hensyntagen til de specifikke betingelser for hvert lån (amortisering, løbetid og betalingsfri periode). De nåede frem til den konklusion, at de markedsrenter, som var gældende for de lånerater, der blev udbetalt under Innplanta 2010-programmet, er højere end den rente, der var gældende under programmet, men højere end den markedsrente, der var gældende for de lånerater, der blev udbetalt under Innplanta 2011-programmet (3,06 %) <sup>(36)</sup>.
- (73) De margener, der blev anvendt på renterne beregnet i henhold til meddelelsen fra 2008, afhænger af virksomhedens kreditvurdering og den stillede sikkerhed. Kommissionen bemærker i denne forbindelse, at ADIFs kreditvurdering uløseligt hænger sammen med den spanske stats kreditvurdering <sup>(37)</sup>. Kommissionen bemærker videre, at de spanske myndigheder ikke har fremlagt specifikke oplysninger om den stillede sikkerhed for lånene ydet under de forskellige programmer. Det fremgår af tabel 6 nedenfor, at ADIFs kreditvurdering på et tidspunkt i begyndelsen af 2012 blev nedgraderet fra »A« til »B«. De spanske myndigheder anvendte en margin på 100 basispoint på alle lån ydet til ADIF. Det bør bemærkes, at en sådan margin for en virksomhed med kreditvurderingen »A« indebærer en ringe sikkerhedsstillelse. For en virksomhed med kreditvurderingen »B« indebærer en margin på 100 basispoint derimod en normal sikkerhedsstillelse (og ikke en ringe).
- (74) Under den formelle procedure anmodede Kommissionen de spanske myndigheder om at fremlægge oplysninger om de lån, som ADIF optog på markedet i perioden mellem den 20. juli 2010 og den 20. juli 2015 (dog ikke for EIB). De spanske myndigheder fremlagde en liste over kommercielle lån ydet til ADIF/ADIF Alta velocidad i løbet af de sidste fem år sammen med deres betingelser <sup>(38)</sup> (dog ikke for EIB) <sup>(39)</sup>.
- (75) Disse lån, som blev optaget på markedet, giver tilstrækkelige oplysninger til at fastlægge en hensigtsmæssig markedsrente for hvert af årene fra 2011-2014.

<sup>(34)</sup> ADIF, der er anført som ejer af infrastruktur, som er opført til at blive anvendt til økonomiske aktiviteter, anses for en »virksomhed«, for så vidt angår statsstøtte. De spanske myndigheder har ikke anfægtet dette under den formelle undersøgelse.

<sup>(35)</sup> EUT C 14 af 19.1.2008, s. 6.

<sup>(36)</sup> Basisrenten, hvortil mindst 100 basispoint lægges i henhold til meddelelsen fra 2008, var 2,49 % for januar 2011, 3,07 % for januar 2012, 2,67 % for maj 2012, 1,66 % for februar 2013 og 1,53 % for januar 2014.

<sup>(37)</sup> <https://www.moodys.com/credit-ratings/Administrador-de-Infraestruct-Ferrovias-credit-rating-3010> ADIFs kreditvurdering er fastsat i forhold til den spanske stats kreditvurdering.

<sup>(38)</sup> De anførte alle de lån, som ADIF og ADIF-Alta Velocidad havde fået tildelt, men med virkning fra den 1.1.2013, den dato, hvor ADIF blev opdelt i ADIF og ADIF-Alta Velocidad. Aktiver vedrørende jernbaneringen tilhører stadig ADIF. De fremlagde oplysninger om udbetalingsdato, udløbsdato, bank, finansieret projekt, beløb, tilbagebetalingsrente og betalingsfri periode.

<sup>(39)</sup> Jf. betragtning 42 ovenfor.

Tabel 6

**Beregning af markedsrente, der skal anvendes på lån udbetalt til ADIF**

Udbetalingsdato	Rente på lån udbetalt til ADIF (%)	ADIFs kreditvurdering	Meddelelsen fra 2008		De spanske myndigheders forslag til beregning af markedsrenten (%)	Kommercielle lån optaget af ADIF	Beregning af markedsrenten baseret på vilkårene for de kommercielle lån (%)
			Basissats (%)	Basispoint ved normal til ringe sikkerhedsstillelse			
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)
17.1.2011	1,17	Aa1	1,49	75-100	2,49	For 2011: Euribor 6M (3.1.2011) + 227 bp (gennemsnit)	1,224 + 2,27 = 3,494
11.1.2012	1,17	Aa2	2,07	75-100	3,07	For 2012: Euribor 6M (2.1.2012) + 352 bp (gennemsnit)	1,606 + 3,52 = 5,126
2.5.2012	3,06	Baa1	1,67	100-220	2,67	-" (2.5.2012)	0,992 + 3,52 = 4,512
13.2.2013	1,17/3,06	Ba1	0,66	100-220	1,66	For 2013: Euribor 6M (1.2.2013) + 425 bp (gennemsnit)	0,38 + 4,25 = 4,63
10.1.2014	3,06	Ba1	0,53	100-220	1,53	For 2014: Euribor 6M (2.1.2014) + 215 bp (gennemsnit)	0,387 + 2,15 = 2,537

(76) Det fremgår af tabel 6, at markedsrenterne baseret på de kommercielle lån optaget af ADIF (kolonnen længst til højre) konsekvent er højere end de renter, Spanien har foreslået. Eftersom der i meddelelsen fra 2008 kun gives en reference for markedsrenten, har Spanien ikke fremlagt dokumentation for en konklusion vedrørende niveauet af den stillede sikkerhed, og det fremgår konsekvent af sagens akter, at de renter, som ADIF faktisk betalte på markedet var betydeligt højere, er det Kommissionens opfattelse, at sidstnævnte giver et passende benchmark for at afgøre, om lånene vedrørende projektet giver ADIF en fordel.

(77) Det kan ud fra tabel 6 konkluderes, at renterne på lånene til ADIF i forbindelse med projektet er lavere end de relevante markedsrenter beregnet på grundlag af vilkårene for kommercielle lån optaget af ADIF, bortset fra lån ydet i 2014. Vilkaerne for de forskellige lån ydet til ADIF i perioden 2011-2013, som beløb sig til 7 469 500 EUR, giver derfor ADIF en fordel som omhandlet i traktatens artikel 107, stk. 1.

### 6.1.3.2. Til fordel for SPV og fremtidige brugere af CEATF

- (78) I åbningsafgørelsen <sup>(40)</sup> forklarede Kommissionen, at det kun kan antages, at der ikke er tale om statsstøtte, hvis det økonomisk mest fordelagtige tilbud under udbudsproceduren kunne matche værdien af koncessionen, og hvis den berørte medlemsstat kontrollerer, at de deraf følgende koncessionsgebyrer er i overensstemmelse med markedspriser, ved hjælp af en analyse af det tilbagediskonterede cash flow og en sammenligning med gebyrer, der betales for lignende tjenester andre steder <sup>(41)</sup>. Kommissionen anførte, at det — selv om visse grundlæggende komponenter af gebyrstrukturen på forhånd er fastsat af Spanien — ikke er tilstrækkeligt til ikke at sætte spørgsmålstejn ved den åbne og ikkediskriminerende karakter af proceduren.
- (79) Kommissionen undersøgte også den mulige eksistens af en indirekte fordel for brugerne af infrastrukturen.
- (80) Eftersom SPV ikke er blevet udvalgt, fordi det første udbud ikke blev gennemført, og der ikke er tegn på, at der vil blive gennemført et andet udbud, er det ikke muligt at drage endelige konklusioner med hensyn til eksistensen af en fordel for SPV. Der kan ligeledes ikke drages faste konklusioner med hensyn til eksistensen af støtte på brugerniveauet.

### 6.1.4. Fordrejning af konkurrencevilkårene og påvirkning af samhandelen

- (81) Når støtte, der ydes af en medlemsstat, styrker en virksomheds position i forhold til andre virksomheder, som den konkurrerer med i samhandelen på det indre marked, må det antages, at denne samhandel påvirkes af støtten <sup>(42)</sup>.
- (82) Det er tydeligt, at de fordele, der er tildelt ADIF, styrker denne virksomheds position i forhold til andre virksomheder, som den konkurrerer med i samhandelen på det indre marked.
- (83) Som anført i afsnit 5.1 ovenfor anerkender de spanske myndigheder, at CEATF kan være i konkurrence med andre europæiske faciliteter om test under 210 km/h og med almindelige jernbaner, som anvendes til test ved hastigheder mellem 210 og 385 km/h. Som følge deraf finder de nu, at kun finansieringen af opførelsen af de elementer af CEATF, der muliggør test under 385 km/h, bør anses for statsstøtte og bør vurderes efter FUI-rammebestemmelserne. De hævder i denne henseende også, at den offentlige finansiering af sidstnævnte aktiviteter kun udgør 90,2 mio. EUR.
- (84) CEATF ville konkurrere med andre faciliteter i EU, som tilbyder tjenester i forbindelse med højhastighedstog, eftersom det udmærket er i stand til at tilbyde test ved hastigheder under 385 km/h. Ifølge den foreliggende dokumentation er der meget lille eller ingen efterspørgsel efter test ved højere hastigheder (jf. betragtning 48-51 ovenfor for flere oplysninger), og derfor vil test ved hastigheder under 385 km/h sandsynligvis blive CEATF's hovedaktivitet.
- (85) Det betyder, at de statsmidler, der er ydet til ADIF til opførelsen af CEATF, vil blive anvendt til at støtte en ny konkurrents indtræden på markedet.
- (86) I lyset af overvejelserne i betragtning 82-85 ovenfor vil den støtte, der er ydet til ADIF, kunne fordreje konkurrencen og påvirke samhandelen mellem medlemsstaterne.

### 6.1.5. Konklusion vedrørende forekomsten af statsstøtte

- (87) Det er Kommissionens opfattelse, at de offentlige midler, der er ydet til ADIF til opførelsen af CEATF på grundlag af beslutningen af 28. juni 2013 og aftalen af 27. december 2010, udgør statsstøtte som omhandlet i traktatens artikel 107, stk. 1.

<sup>(40)</sup> Jf. betragtning 43 og 44 til åbningsafgørelsen.

<sup>(41)</sup> Sag SA.38302, Investeringsstøtte til havnen i Salerno, afgørelse af 27.3.2014, betragtning 46.

<sup>(42)</sup> Domstolens dom af 14.1.2015, Eventech, C-518/13, ECLI:EU:C:2015:9, præmis 66, og Domstolens dom, Libert m.fl., C-197/11 og C-203/11, ECLI:EU:C:2013:288, præmis 77.



## 6.2. Støttens lovlighed

- (88) De spanske myndigheder anmeldte foranstaltningen på grundlag af traktatens artikel 108, stk. 3, den 20. september 2013. De har også anført, at jernbaneringen først vil blive anlagt, når den er godkendt af Kommissionen <sup>(43)</sup>.
- (89) Spanien ydede støtten på grundlag af aftalen af 27. december 2010 og ministerrådets beslutning af 28. juni 2013. En del af denne støtte er allerede blevet udbetalt som beskrevet i betragtning 44.
- (90) Eftersom støtten blev ydet, inden den blev godkendt af Kommissionen, må den anses for ulovlig støtte som omhandlet i artikel 1, litra f), i Rådets forordning (EU) 2015/1589 <sup>(44)</sup>.

## 6.3. Forenelighed

- (91) Efter at have fastslået, at foranstaltningen udgør statsstøtte som omhandlet i traktatens artikel 107, stk. 1, skal Kommissionen nu overveje, om foranstaltningen er forenelig med det indre marked.
- (92) Domstolen har fastslået, at »når Kommissionen beslutter at indlede den formelle undersøgelsesprocedure, påhviler det medlemsstaten og den potentielle modtager af ny støtte at fremlægge oplysninger for Kommissionen til godtgørelse af, at denne støtte er forenelig med fællesmarkedet« <sup>(45)</sup>. Som beskrevet i det følgende har de spanske myndigheder og støttemodtageren ADIF ikke fremlagt overbevisende dokumentation i denne retning, hverken i anmeldelsen og de tilknyttede indgivelser eller i deres bemærkninger til åbningsafgørelsen og i indgivelserne i løbet af den formelle undersøgelsesfase.
- (93) De spanske myndigheder anførte, at den offentlige finansiering af CEATF, for så vidt som sådan finansiering udgør statsstøtte som omhandlet i traktatens artikel 107, stk. 1, bør anses for forenelig med det indre marked i medfør af dens generelle FUI-mål og i medfør af FUI-rammebestemmelsernes regler vedrørende FUI-infrastrukturer <sup>(46)</sup>.
- (94) Det følger af konklusionen i afsnit 6.2 ovenfor, at støtten er ulovlig. I FUI-rammebestemmelsernes punkt 126 bestemmes det, at »[u]lovlig FUI-støtte vil blive vurderet efter de regler, der var gældende på det tidspunkt, hvor støtten blev ydet«.
- (95) Da støtten blev ydet, var FUI-rammebestemmelserne fra 2006 gældende <sup>(47)</sup>.
- (96) FUI-rammebestemmelserne fra 2006 indeholder ikke specifikke bestemmelser vedrørende støtte til forskningsinfrastrukturer. Det er følgelig Kommissionens opfattelse, at vurderingen af statsstøtteforanstaltningen bør baseres direkte på traktatens artikel 107, stk. 3, litra c). I denne bestemmelse anføres det, at »støtte til fremme af udviklingen af visse erhvervsgrøner eller økonomiske regioner, når den ikke ændrer samhandelsvilkårene på en måde, der strider mod den fælles interesse«, kan anses for at være forenelig med det indre marked.

<sup>(43)</sup> Jf. de spanske myndigheders indgivelse af 6.2.2014, svar på spørgsmål 7 fra det spanske finans- og forvaltningsministerium, s. 13.

<sup>(44)</sup> Rådets forordning (EU) 2015/1589 af 13. juli 2015 om fastlæggelse af regler for anvendelsen af artikel 108 i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde (EUT L 248 af 24.9.2015, s. 9).

<sup>(45)</sup> Domstolens dom af 16.12.2010, *AceaElectrabel Produzione* mod Kommissionen, C-480/09 P, ECLI:EU:C:2010:787, præmis 99 og den deri nævnte retspraksis.

<sup>(46)</sup> Ifølge FUI-rammebestemmelsernes punkt 15, litra ff.), forstås ved »forskningsinfrastruktur«: faciliteter, ressourcer og tilknyttede tjenester, som forskningen anvender ved forskning inden for de respektive fagområder, herunder samlinger af videnskabeligt udstyr eller apparatur, videnbaserede ressourcer som f.eks. samlinger, arkiver eller strukturerede videnskabelige data, adgangsgivende IKT-baserede infrastrukturer såsom netværk, databehandling, software og kommunikationsudstyr eller enhver anden unik infrastruktur, som er afgørende for at udføre forskning. Sådanne infrastrukturer kan være samlet på ét sted (»steds«-»infrastrukturer«) eller være organiseret i et netværk (»distribuerede infrastrukturer«).

<sup>(47)</sup> Fællesskabets rammebestemmelser for statsstøtte til forskning og udvikling og innovation (EUT C 323 af 30.12.2006, s. 1).

- (97) Ved vurderingen af foreneligheden af en foranstaltning i henhold til traktatens artikel 107, stk. 3, litra c), undersøger Kommissionen, om den er udformet på en sådan måde, at støtteforanstaltningens positive virkninger med hensyn til realisering af et mål af fælles interesse opvejer dens potentielt negative virkninger for samhandel og konkurrence på det indre marked. Kommissionen tager i denne forbindelse udgangspunkt i følgende principper <sup>(48)</sup>:
- a) den skal bidrage til et veldefineret mål af fælles interesse: en statsstøtteforanstaltning skal sigte mod opfyldelse af et mål af fælles interesse i overensstemmelse med traktatens artikel 107, stk. 3
  - b) der skal være behov for en statslig intervention: en statsstøtteforanstaltning skal målrettes de situationer, hvor støtten kan føre til en væsentlig forbedring, som markedsmekanismerne ikke i sig selv kan frembringe, f.eks. afhjælpning af et markedssvigt eller et retfærdigheds- eller samhørighedsproblem
  - c) støtteforanstaltningen skal være hensigtsmæssig: statsstøtteforanstaltningen skal være et politisk virkemiddel, der egner sig til at opfylde målet af fælles interesse
  - d) incitament: støtten skal ændre den berørte virksomheds/de berørte virksomheders adfærd på en sådan måde, at den/de iværksætter yderligere aktiviteter, som den/de ikke ville have iværksat uden støtten, eller som den/de ville have iværksat på mere begrænset eller anden måde
  - e) støttens proportionalitet: støttebeløbet og -intensiteten skal være begrænset til det minimum, der er nødvendigt for at fremkalde den ekstra investering eller aktivitet hos den berørte virksomhed/de berørte virksomheder
  - f) undgåelse af uforholdsmæssigt store negative virkninger på konkurrencen og samhandelen mellem medlemsstaterne: støttens negative virkninger skal være tilstrækkeligt begrænsede til, at foranstaltningens samlede virkning er positiv
  - g) støttens gennemsigtighed: medlemsstaterne, Kommissionen, de økonomiske aktører og offentligheden skal have nem adgang til alle relevante love m.v. og til relevante oplysninger om den støtte, som gives i medfør af dem.

#### 6.3.1. Bidrag til et veldefineret mål af fælles interesse

- (98) De spanske myndigheder understregede i deres anmeldelse og i deres svar på åbningsafgørelsen (jf. betragtning 59 til åbningsafgørelsen og afsnit 5.2 ovenfor), at projektet bidrager til en forøgelse af FUI-investeringerne i Spanien, som er et af de mål af fælles interesse, der er fastsat i EU's 2020-strategi, og at det kan indgå i det operationelle program for intelligent vækst i Spanien, som blev vedtaget i februar 2015. De hævder, at CEATF er en videnskabelig og teknisk infrastruktur, der vil gøre det muligt at teste tværfaglige tekniske aspekter inden for jernbanesektoren. De spanske myndigheder hævder også, at investeringen i CEATF vil styrke den økonomiske udvikling i en region, Andalusien, som har en høj ledighedsprocent.
- (99) Sådanne påstande bør for det første vurderes i lyset af efterspørgslen efter en sådan forskningsfacilitet og i lyset af de FUI-aktiviteter, der kan gennemføres på en sådan facilitet.
- (100) Som anført i betragtning 60-62 til åbningsafgørelsen var Kommissionen i tvivl om, hvorvidt producenter af rullende materiel og jernbaneudstyr specifikt efterspørger sådan forskningsinfrastruktur. Kommissionen henviste navnlig til den manglende gennemførelse af det første udbud vedrørende opførelse og drift af CEATF og til de høje omkostninger, der er forbundet med opførelse og drift af jernbanenet, som er konstrueret til almindelig jernbanedrift ved hastigheder over 350 km/h, hvilket ikke ville være rentabelt under de nuværende markedsforhold og inden for en overskuelig fremtid <sup>(49)</sup>.

<sup>(48)</sup> Eksempelvis SA 32835 (2011/N) — Northwest Urban Investment Fund (JESSICA) (EUT C 281 af 24.9.2011, s. 2), [http://ec.europa.eu/competition/state\\_aid/cases/240234/240234\\_1247477\\_97\\_2.pdf](http://ec.europa.eu/competition/state_aid/cases/240234/240234_1247477_97_2.pdf), og SA 38769 (2015/N) — Green Deal for Electric Vehicle Charging Infrastructure, endnu ikke offentliggjort, [http://ec.europa.eu/competition/state\\_aid/cases/258489/258489\\_1710979\\_137\\_2.pdf](http://ec.europa.eu/competition/state_aid/cases/258489/258489_1710979_137_2.pdf)

<sup>(49)</sup> Med hensyn til de spanske myndigheders argument om, at et spørgeskema var blevet udsendt til mere end 80 virksomheder, der blev besvaret af 47, hvoraf de 26 af disse angav, at de ville være parate til at påtage sig en del af projektrisiciene, bør det bemærkes, at sidstnævnte primært var virksomheder fra bygge- og anlægssektoren, hvis forretningsinteresse vedrører projektets anlægsfase, men ikke de FUI-aktiviteter, der skal udføres på faciliteten. Ingen af dem bekræftede desuden deres reelle interesse ved i sidste ende at indgive et tilbud under udbudsproceduren i 2013, som blev erklæret ugyldig på grund af mangel på deltagere.

- (101) De bemærkninger, der blev modtaget af tredjeparter som svar på åbningsafgørelsen, bekræfter Kommissionens opfattelse, hvorefter markedet ikke har behov for en forskningsinfrastruktur, som er indrettet specifikt til test af tog ved meget høje hastigheder (dvs. over 385 km/h for kommercielle transporttjenester, som foretages ved en hastigheder over 350 km/h).
- (102) Ingen producenter af rullende materiel påtænker at udvikle produkter, der kører ved sådanne høje hastigheder, fordi markedet ikke efterspørger drift af sådanne tog. Nogle jernbaneselskaber har fremsat argumenter om markedseffektivitet (balance mellem energiforbrug og rejsetid), som begrænser den kommercielle udnyttelse af højhastighedstog i Europa til meget lavere hastigheder (gennemsnit i Europa: 280-300 km/h, maksimumshastighed: 320-350 km/h), og den eksponentielle stigning i infrastrukturens investerings-, drifts- og vedligeholdelsesomkostninger ved hastigheder over 300 km/h, som ville bevirke, at priserne på togbilletter ikke kan konkurrere med priserne på flybilletter. Der er intet belæg for, at markedet efterspørger opførelse af nye jernbanelinjer og/eller opgradering af eksisterende spor med henblik på at tilbyde transport ved hastigheder, der overstiger 320-350 km/h, og derfor efterspørger en jernbanetestfacilitet specifikt til hastigheder, der overstiger denne grænse <sup>(50)</sup>.
- (103) Yderligere specifikke argumenter for den manglende efterspørgsel efter CEATF-infrastruktur vedrører den geografiske beliggenhed, der ifølge nogle af respondenterne vil være tidskrævende og medføre ekstra transportudgifter.
- (104) Endelig taler argumenterne vedrørende tilgængeligheden af mere avancerede og omkostningseffektive løsninger til mulig fremtidig test af højhastighedstog, f.eks. virtuel test ved hjælp af IKT-baserede løsninger, også imod nødvendigheden af en særlig fysisk testfacilitet.
- (105) Påstanden om, at den anmeldte støtte ville have medført yderligere FUI-aktiviteter i jernbanesektoren gennem opførelsen af infrastruktur til højhastighedstest, modsiges derfor af de oplysninger, som Kommissionen har indhentet.
- (106) Dernæst er andre politiske mål, som de spanske myndigheder har lagt til grund, navnlig de socioøkonomiske fordele, der følger af skabelsen af nye arbejdspladser i regionen Antequera <sup>(51)</sup>, ikke relevante for vurderingen af den anmeldte støttes bidrag til et mål af fælles interesse på området for forskning, udvikling og innovation. Selv om de spanske myndigheder gør gældende, at CEATF-projektet fra et socioøkonomisk perspektiv ville opnå en positiv NPV på 17,3 mio. EUR, har de ikke fremlagt overbevisende dokumentation for fordele af en sådan størrelsesorden, at de kan udligne de opførelsesomkostninger og driftstab, som den planlagte infrastruktur ville generere i hele dens driftsperiode. De anførte fordele er øjensynligt begrænset til skabelse af arbejdspladser i bygge- og anlægssektoren i projektets opførelsesfase. Dette betyder, at projektet langt fra bidrager til et langsigtet mål om at fremme bæredygtig udvikling af regionen Andalusien og kun ville have kortvarige og forbigående virkninger på den lokale økonomi <sup>(52)</sup>.
- (107) I lyset af overvejelserne i betragtning 98-106 ovenfor er det Kommissionens opfattelse, at Spanien ikke har fremlagt tilstrækkelig dokumentation for, at projektet bidrager til et veldefineret mål af fælles interesse.

### 6.3.2. Behov for statslig indgriben

- (108) De spanske myndigheder begrundes behovet for statsstøtte til dette projekt med den tværfaglige karakter af de tekniske test, der skal udføres. Som følge af de forskellige aktiviteter, der udføres af de virksomheder, som er

<sup>(50)</sup> Det er ikke overraskende, at den eneste virksomhed, som støttede projektet, er en spansk virksomhed, der — som også de andre respondenter bemærkede — reelt ville få privilegeret adgang til faciliteten på grund af dens beliggenhed tæt på centret. Virksomhedens bemærkninger forekommer derfor at være inspireret af muligheden for at opnå en konkurrencemæssig fordel snarere end en objektiv vurdering af nødvendigheden af faciliteten.

<sup>(51)</sup> Jf. også fodnote 17 i åbningsafgørelsen.

<sup>(52)</sup> I retningslinjerne for statsstøtte med regionalt sigte for 2014-2020 (EUT C 209 af 23.7.2013, s. 1), som specifikt omhandler jobskabelse, sættes dette mål f.eks. i en bredere sammenhæng med opnåelse af inklusiv og bæredygtig vækst (fremhævelse tilføjet). Selv da Kommissionen havde specifikke retningslinjer for jobskabelse (Retningslinjer for beskæftigelsesstøtte, EFT C 334 af 12.12.1995, s. 4), blev der generelt set mindre velvilligt på støtte til skabelse af job, som er begrænset til en eller flere følsomme sektorer, som er kendetegnet ved overkapacitet eller er i krise, med det resultat, at dens negative virkninger på beskæftigelsen i konkurrerende sektorer i andre medlemsstater generelt vejede tungere end den fælles interesse, der gør sig gældende i forbindelse med aktive foranstaltninger til bekæmpelse af ledighed (jf. punkt 23).

involveret i disse test (f.eks. virksomheder med aktiviteter inden for anlægsarbejde, kommunikation, signalregulering, trækraft og rullende materiel), er der ifølge de spanske myndigheder ingen virksomheder, som alene kunne opnå den kritiske masse, eller som har den nødvendige finansielle kapacitet til at foretage en investering som den, der er nødvendig til CEATF, og som kunne tiltrække og samle andre virksomheder. Med hensyn til finansieringen af projektet anførte de spanske myndigheder, at der ikke findes andre finansieringskilder end offentlig finansiering til opførelsen af CEATF »på baggrund af de rentabilitetsundersøgelser, som ADIF har gennemført«.

- (109) De spanske myndigheders argument antyder et markedssvigt i form af et koordineringsproblem i forbindelse med finansieringen af opførelsen af den omhandlede facilitet. De antager, at den eneste mulighed for at fastholde investeringen — eftersom ingen virksomhed alene ville have incitament til at indlade sig på finansieringen af projektet på grund af ubalancen mellem dets omkostninger og de forventede fordele (for den enkelte virksomhed) — var ved at etablere et konsortium, som samlede forskellige virksomheder med aktiviteter inden for forskellige tekniske områder, som kunne sikre fuld udnyttelse af facilitetens potentiale gennem fælles anvendelse.
- (110) Der er imidlertid intet i sagsakterne, der antyder, at virksomheder, der potentielt var interesserede i at deltage i et sådant samarbejde, ikke gjorde dette som følge af objektive vanskeligheder, der hindrede effektivt samarbejde mellem dem. Tværtimod viser det forhold, at den spanske regering greb ind for at lette etableringen af et SPV-selskab ved at tilrettelægge et åbent udbud, sammen med det forhold, at en sådan udbudsprocedure mislykkedes, at det reelle problem i forbindelse med finansieringen af det anmeldte projekt snarere ligger et andet sted, nemlig i dets mangel på finansiell levedygtighed. Svagheden ved de spanske myndigheders argument bekræftes af, at ingen privat uafhængig investor viste interesse for at deltage i finansieringen, selv da den spanske regering besluttede at tildele offentlig støtte til ADIF for at igangsætte projektet.
- (111) Kommissionen konkluderer derfor, at Spanien ikke har fremlagt tilstrækkelig dokumentation for eksistensen af et markedssvigt i form af en koordineringsfejl i forbindelse med finansieringen af CEATF.
- (112) Det bør desuden bemærkes, at Kommissionen sædvanligvis henviser til tre typer specifikke markedssvigt i sine afgørelser på FUI-området: ufuldstændig og asymmetrisk information, koordinerings- og netværksfejl i forbindelse med FUI-aktiviteter og videnoverførsel. De spanske myndigheder har imidlertid ikke godtgjort, at et af disse specifikke markedssvigt gør sig gældende i den foreliggende sag.
- (113) Med hensyn til problemerne med finansieringen af CEATF-projektet er der ikke fremlagt dokumentation for, at den private sektor ville have afholdt sig fra at deltage i finansieringen som følge af en mulig mangel på eller asymmetri i information specifikt i forbindelse med identificerbare og risikable FUI-aktiviteter. Hvad angår koordinerings- og netværksfejl i forbindelse med FUI-aktiviteter fremgår det tydeligt af de spanske myndigheders bemærkninger, at der ikke var planlagt nogen form for samarbejde mellem ADIF og industrien i testcentret. Det forekommer, at støtten har til formål at tiltrække virksomheder til at deltage i udformningen eller anvendelsen af CEATF-infrastrukturen, men den udløser ikke et specifikt samarbejde mellem dem med henblik på at gennemføre samarbejdsbaserede FUI-aktiviteter i centret. Endelig har Spanien ikke fremlagt dokumentation for nogen form for videnoverførsel til gavn for tredjeparter, der kan følge af CEATF-projektet.
- (114) Spanien har ikke fremsat andre argumenter til støtte for en konklusion om, at støtten kan medføre en væsentlig forbedring, som markedet ikke selv kan tilvejebringe.
- (115) I lyset af overvejelserne i betragtning 108-113 ovenfor konkluderer Kommissionen, at behovet for statslig indgriben ikke er blevet dokumenteret.

### 6.3.3. Støtteforanstaltningens hensigtsmæssighed

- (116) Medlemsstaterne kan foretage forskellige valg, hvad angår instrumenter, og statsstøttekontrol dikterer ikke en bestemt fremgangsmåde for indgriben i økonomien. Hvis medlemsstaterne imidlertid yder statsstøtte, der er omfattet af traktatens artikel 107, stk. 1, kan støtten kun retfærdiggøres, hvis den opfylder et nationalt strategisk mål og bidrager til et eller flere af EU's mål af fælles interesse <sup>(3)</sup>.

<sup>(3)</sup> For en nærmere diskussion af emnet henvises til sag C 25/2004 — DVB-T Berlin-Brandenburg (EUT L 200 af 22.7.2006, s. 14) eller N 854/06 — Soutien de l'agence de l'innovation industrielle en faveur du programme mobilisateur pour l'innovation industrielle TVMSL (EUT C 182 af 4.8.2007, s. 5).

- (117) Kommissionen finder sædvanligvis, at en foranstaltning er et egnet instrument, når medlemsstaten har vurderet, om der findes alternative politiske muligheder, som er lige så egnede til at opnå målet af fælles interesse, men som samtidig er mindre konkurrencefordrejende end selektiv statsstøtte, og hvis den kan påvise, at foranstaltningen er hensigtsmæssig, når der er tale om effektivitets- og/eller ligestillingsmål.
- (118) De spanske myndigheder har ikke fremlagt oplysninger med hensyn til mulige alternative politiske instrumenter eller andre støtteinstrumenter til finansiering af projektet. Som svar på Kommissionens betænkeligheder i åbningsafgørelsen anførte de blot, at intet andet instrument — i lyset af projektets påståede finansieringsunderskud på 91,87 % — end offentlig finansiering ville være hensigtsmæssigt i dette tilfælde.
- (119) Kommissionen bemærker, at det forhold, at det anmeldte projekt stadig giver et stort underskud, selv om det modtager støtte, ikke er tilstrækkeligt til at påvise, at statsstøtte er et egnet instrument.
- (120) Eftersom det desuden ikke er blevet påvist, at projektet bidrager til målet af fælles interesse om at øge FUI-aktiviteterne, er hensigtsmæssigheden af det investeringsinstrument, som den spanske regering har valgt, heller ikke blevet påvist. Andre foranstaltninger, der faktisk ville sikre øgede FUI-aktiviteter, ville være mere egnede instrumenter til at opfylde dette mål af fælles interesse.
- (121) Lignende betragtninger gælder i forhold til de andre mål af fælles interesse, som Spanien har lagt til grund. Som bemærket i betragtning 106 ville nye arbejdspladser generelt kun blive skabt inden for bygge- og anlægssektoren, og de ville være af midlertidig karakter. Statsstøtte til opførelse af infrastruktur, som sandsynligvis ikke vil blive anvendt, er ikke et egnet politisk instrument til at skabe vækst og arbejdspladser.

#### 6.3.4. Tilskyndelsesvirkning

- (122) Statsstøtte skal have en tilskyndelsesvirkning. Den krævede tilskyndelsesvirkning er til stede, hvis støtten ændrer støttemodtagerens adfærd, for så vidt angår opfyldelsen af målet af fælles interesse og afhjælpning af det identificerede markedssvigt.
- (123) De spanske myndigheder anførte, at CEATF ikke ville blive opført uden støtten: De hævder, at støtten har en tilskyndelsesvirkning, eftersom projektet ikke ville blive gennemført uden støtten.
- (124) I denne sag bemærker Kommissionen imidlertid, at støtten gør det muligt at opføre en jernbanetestfacilitet, som stilles til rådighed for ADIF som fremtidig ejer, men som tilsyneladende ikke udløser en ændring i ADIFs eller andres adfærd, for så vidt angår udførelsen af yderligere FUI-aktiviteter på testfaciliteten.
- (125) Under den formelle undersøgelsesprocedure fremlagde de spanske myndigheder ikke nye oplysninger eller argumenter vedrørende ændringen af ADIFs adfærd som følge af støtten. Ifølge de tilgængelige data vil det anmeldte projekt — selv med støtte — være tabsgivende, men de spanske myndigheder har ikke påvist, at det alligevel vil sikre vigtige FUI-relaterede fordele for samfundet. Tværtimod viser bemærkninger modtaget fra potentielle brugere af infrastrukturen under den formelle undersøgelse, at projektet i dets nuværende udformning ikke opfylder uækkede behov på efterspørgselsiden fra virksomheder med FUI-aktiviteter inden for jernbanesektoren.
- (126) Der er ikke fremlagt nogen begrundelse for, at Kommissionen skulle fravige sin oprindelige vurdering, der fremgår af åbningsafgørelsen. Støtten skaber langt fra en tilskyndelsesvirkning, men er i det væsentlige målrettet mod opførelsen af en infrastruktur, hvis merværdi i forhold til eksisterende alternativer (dvs. testkørsler på det almindelige jernbanenet) ikke er blevet påvist.

#### 6.3.5. Støttens proportionalitet

- (127) Kommissionen finder, at støtte er proportional, hvis det samme resultat ikke kunne opnås med mindre støtte.

- (128) De spanske myndigheder anmeldte projektet som et projekt, der er i overensstemmelse med FUI-rammebestemmelserne, hvori den maksimale støtteintensitet i forbindelse med investeringer i forskningsinfrastrukturer, der anvendes til økonomiske formål, begrænses til nettomeromkostningerne op til højst 60 % af de støtteberettigede omkostninger (FUI-rammebestemmelsernes punkt 89). I den foreliggende sag dækker den offentlige støtte 100 % af omkostningerne.
- (129) Som følge af de manglende eller utilstrækkelige private investeringer i CEATF-infrastrukturen er den omhandlede støtte ikke proportional.

#### 6.3.6. Undgåelse af unødvendige negative påvirkninger af konkurrencevilkårene og samhandelen mellem medlemsstaterne

- (130) I henhold til traktatens artikel 107, stk. 3, litra c), skal positiv udvikling, der kan tilskrives en bestemt foranstaltning, vejes op mod dens negative virkninger for samhandel og konkurrence på det indre marked.
- (131) Kommissionen finder, at de spanske myndigheder ikke har påvist, at den omhandlede foranstaltning medfører positive virkninger. Kommissionen konkluderer følgelig, at opførelsen af CEATF ikke ville opfylde målet om øget forskning og udvikling inden for netop højhastighedsjernbaner, da markedsefterspørgslen efter sådan infrastruktur og tilknyttede FoU-tjenester i bedste fald er svag eller ikke-eksisterende. Kommissionen konkluderer også, at der ikke er påvist et markedssvigt eller fremlagt dokumentation for, at foranstaltningen bidrager til en meningsfuld ændring af støttemodtagerens adfærd.
- (132) Med hensyn til de øvrige positive virkninger af foranstaltningen, som Spanien har lagt til grund, finder Kommissionen, at den midlertidige skabelse af arbejdspladser, primært inden for bygge- og anlægssektoren, sker med meget høje omkostninger og kun har begrænset positiv værdi.
- (133) Eftersom foranstaltningen giver en ny konkurrent adgang til markedet ved hjælp af massiv offentlig finansiering, vil den efter Kommissionens opfattelse have en negativ virkning på konkurrencen. Støtten ville berøre tidligere investeringer, som konkurrenter har foretaget på deres testfaciliteter, og reducere fremtidige investeringer i vedligeholdelse eller forbedring af sådanne infrastrukturer.
- (134) Det marked, der påvirkes af støtten, er markedet for tjenester til test af jernbaneudstyr i Den Europæiske Union. Som anført i åbningsafgørelsen findes der på dette marked i dag tre jernbanetestcentre i Unionen: Cerhenice (Velim) i Tjekkiet, Wildenrath i Tyskland og Valenciennes i Frankrig, hvor der udføres test ved hastigheder op til 210 km/h. Test af højhastighedstog <sup>(54)</sup> gennemføres også på jernbaner, der anvendes i almindelig drift, og som har en konstruktivt bestemt maksimalhastighed på 350 km/h, idet test udføres ved op til 385 km/h i overensstemmelse med kravene i standarden (10 % over togets nominelle hastighed).
- (135) Testtjenesterne på CEATF kan følgelig ikke fuldstændigt erstattes med andre testfaciliteter og test på almindelige jernbanenet som følge af de forskellige maksimale testhastigheder. Den allerede eksisterende mulighed for at teste ved hastigheder på op til 385 km/h på almindelige jernbanenet opfylder imidlertid den faktiske og potentielle efterspørgsel efter testtjenester op til denne kommercielt levedygtige hastighed. Med hensyn til den fremtidige potentielle efterspørgsel efter test ved hastigheder op til 520 km/h viser de foreliggende oplysninger og bemærkningerne fra markedsaktørerne, at dette ikke vil være kommercielt levedygtigt inden for overskuelig fremtid. CEATF-testfaciliteten vil derfor blive en direkte konkurrent til disse eksisterende faciliteter og de offentlige jernbanenet. Kommissionen finder følgelig, at foranstaltningen har til formål at støtte en ny konkurrents indtræden på markedet alene ved hjælp af statsmidler, og at den som følge deraf alvorligt vil fordreje konkurrencen på dette marked.
- (136) Konkurrencen på downstreammarkederne for jernbaneprodukter, som skal testes (herunder rullende materiel og udstyr), kan også blive påvirket negativt af denne støtteforanstaltning. Som det er påpeget i bemærkningerne til åbningsafgørelsen, kan facilitetens geografiske beliggenhed sikre reelle konkurrencemæssige fordele til spanske producenter af rullende materiel, som med større sandsynlighed vil anvende CEATF til test uden at pådrage sig betydelige transportomkostninger

<sup>(54)</sup> F.eks. Rete Feroviaria Italiana i Italien, SNCF i Frankrig og DB Bahn i Tyskland.

- (137) Med hensyn til de manglende tilstrækkeligt dokumenterede positive virkninger af den anmeldte støtte, som Kommissionen har bemærket i afsnit 6.3.1-6.3.5, vurderes foranstaltningens negative virkninger med hensyn til faktisk og potentiel fordrejning af konkurrencen at opveje dens påståede effektivitetsforbedringer.

#### 6.3.7. Støttens gennemsigtighed

- (138) I lyset af ovennævnte betragtninger er det ikke nødvendigt at vurdere, om støtten er gennemsigtig.

#### 6.3.8. Konklusion om støttens forenelighed

- (139) I lyset af overvejelserne i afsnit 6.3.1-6.3.7 ovenfor konkluderer Kommissionen, at den anmeldte støtteforanstaltning ikke er forenelig med det indre marked på grundlag af traktatens artikel 107, stk. 3, litra c).

### 6.4. Tilbagebetaling af den uforenelige støtte

- (140) I overensstemmelse med fast retspraksis bestemmer artikel 16, stk. 1, i Rådets forordning (EU) 2015/1589, at »i negative beslutninger om ulovlig støtte bestemmer Kommissionen, at den pågældende medlemsstat skal træffe alle nødvendige foranstaltninger til at kræve støtten tilbagebetalt fra støttemodtageren [...]«.
- (141) Ifølge EU-Domstolens faste retspraksis har en medlemsstats forpligtelse til at ophæve den støtte, som Kommissionen anser for at være uforenelig med det indre marked, til formål at genetablere den tidligere situation <sup>(55)</sup>. I den sammenhæng har EU-Domstolene fastslået, at dette mål er nået, når modtageren har tilbagebetalt de beløb, der er tildelt som ulovlig støtte (inkl. renter), hvorved modtageren mister den fordel, der var opnået på markedet i forhold til konkurrenterne, og situationen fra tiden før ydelsen af støtte genoprettes <sup>(56)</sup>.
- (142) Kommissionen har konkluderet, at Spaniens støtte til ADIF er ulovlig og uforenelig med det indre marked. Denne støtte skal derfor tilbagesøges for at genoprette den situation, der fandtes på markedet, inden støtteforanstaltningen blev gennemført. Tilbagesøgning skal finde sted fra det tidspunkt, hvor støttemodtageren opnåede fordel, dvs. da støtten blev stillet til rådighed for støttemodtageren, og der bør betales renter af de tilbagesøgte beløb, indtil beløbene er tilbagebetalt.
- (143) Ifølge oplysninger fremlagt af Spanien, som er opsummeret i betragtning 43 og 44 samt i tabel 3, 4 og 5 ovenfor, beløber den samlede støtte, som er betalt til ADIF i perioden 2011-2014, sig til 143 703 000 EUR (herunder 135 866 000 EUR i tilskud og 7 837 000 EUR i lån).
- (144) Kommissionen har beregnet den rente, der ville have været tilgængelig på markedet, på grundlag af de oplysninger, som Spanien har fremlagt vedrørende de kommercielle lån, som ADIF faktisk optog i den omhandlede periode. Kommissionen anerkender imidlertid, at resultatet af beregningen kan være påvirket af eksistensen af andre lån, om hvilke den ikke har modtaget oplysninger. Med henblik på at beregne forskellen mellem de renter, der faktisk er fastsat for lånene til ADIF, og markedrenten, og dermed det støtteelement, der skal tilbagesøges, har Spanien en periode på to måneder fra datoen for vedtagelsen af denne afgørelse til at forelægge Kommissionen dokumentation for andre kommercielle lån, som ADIF har optaget i den omhandlede periode.
- (145) Spanien skal derfor fra ADIF tilbagesøge både de forhåndstilskud, som faktisk er blevet udbetalt og endnu ikke er blevet tilbagebetalt af ADIF, og det støtteelement, der indgår i de lån, der blev ydet i 2011, 2012 og 2013, og som — uden at det berører ovennævnte mulighed — svarer til forskellen mellem renten på lånet og markedrenten anført i tabel 6 ovenfor (jf. betragtning 75 ovenfor). Det samlede beløb, der skal tilbagesøges, beregnes inklusive renter fra det tidspunkt, hvor hvert tilskud eller lån blev udbetalt, og indtil det tilbagebetales.

<sup>(55)</sup> Jf. bl.a. Domstolens dom af 14.9.1994, Spanien mod Kommissionen, C-278/92, C-279/92 og C-280/92, ECLI:EU:C:1994:325, præmis 75.

<sup>(56)</sup> Jf. bl.a. Domstolens dom af 17.6.1999, Belgien mod Kommissionen, sag C-75/97, ECLI:EU:C:1999:311, præmis 64 og 65.

- (146) For tilskuddene bør renten beregnes ud fra selve tilskuddet, men for lånene bør den beregnes ud fra støtteelementet af lånene.
- (147) Spanien bør ikke foretage nye udbetalinger vedrørende det omhandlede projekt.
- (148) Som anført i betragtning 88 ovenfor oplyste de spanske myndigheder, at CEATF-jernbaneringen ikke ville blive opført uden Kommissionens godkendelse. Der er derfor efter Kommissionens opfattelse ingen grund til, at ADIF beholder de lån, som selskabet blev bevilget alene til dette specifikke projekt. Kommissionen anmoder derfor om omgående indstilling og tilbagebetaling af de lån, der er ydet til ADIF.

## 7. KONKLUSION

- (149) De forhåndstilskud og lån, som Spanien har indrømmet ADIF, udgør statsstøtte som omhandlet i traktatens artikel 107, stk. 1. Denne støtte blev ydet af Spanien i strid med anmeldelses- og standstill-forpligtelserne i traktatens artikel 108, stk. 3.
- (150) Kommissionen anser støtten for uforenelig med det indre marked.
- (151) Støtten skal derfor tilbagesøges fra støttemodtageren, ADIF, med rente —

VEDTAGET DENNE AFGØRELSE:

### Artikel 1

Den offentlige finansiering, som Spanien tildelte Administrador de Infraestructura ferroviaria (ADIF) på grundlag af aftale af 27. december 2010 og ministerrådets beslutning af 28. juni 2013 til opførelsen af CEATF i form af lån til renter, der er lavere end markedsrenten, og tilskud, som beløb sig til 358 552 309 EUR, udgør statsstøtte som omhandlet i traktatens artikel 107, stk. 1.

### Artikel 2

Den støtte, der er omhandlet i artikel 1, er ulovlig, da den blev indrømmet i strid med de anmeldelses- og standstill-forpligtelser, der følger af traktatens artikel 108, stk. 3.

### Artikel 3

Den i artikel 1 omhandlede støtte er uforenelig med det indre marked.

### Artikel 4

1. For så vidt som den i artikel 1 omhandlede støtte er blevet udbetalt til ADIF, skal Spanien straks tilbagesøge den.
2. Til de beløb, der skal tilbagesøges, lægges renter regnet fra det tidspunkt, hvor støtten blev stillet til ADIFs rådighed, og indtil tilbagebetaling er sket.
3. Rentebeløbet beregnes med renters rente i overensstemmelse med kapitel V i Kommissionens forordning (EF) nr. 794/2004 <sup>(57)</sup>. Til de beløb, der skal tilbagebetales, lægges renter regnet fra det tidspunkt, hvor de blev stillet til modtagernes rådighed, og indtil tilbagebetaling er sket.
4. Spanien indstiller alle udestående betalinger af den i artikel 1 omhandlede støtte med virkning fra datoen for vedtagelsen af denne afgørelse.
5. Spanien skal anmode om omgående indstilling og tilbagebetaling af de lån, der er ydet til ADIF.

<sup>(57)</sup> Kommissionens forordning (EF) nr. 794/2004 af 21. april 2004 om gennemførelse af Rådets forordning (EU) 2015/1589 om fastlæggelse af regler for anvendelsen af artikel 108 i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde (EUT L 140 af 30.4.2004, s. 1).



*Artikel 5*

Spanien sikrer, at denne afgørelse efterkommes senest fire måneder efter meddelelsestidspunktet.

*Artikel 6*

1. Senest to måneder efter meddelelsen af denne afgørelse sender Spanien Kommissionen følgende oplysninger:
  - a) det samlede beløb (hovedstol og renter), der skal tilbagesøges fra ADIF
  - b) en detaljeret beskrivelse af de foranstaltninger, der allerede er truffet eller planlagt for at efterkomme denne afgørelse
  - c) dokumenter, der viser, at ADIF har fået påkrav om tilbagebetaling af støtten.
2. Spanien holder Kommissionen underrettet om gennemførelsen af de foranstaltninger, der træffes for at efterkomme denne afgørelse, indtil tilbagesøgningen af den i artikel 1 omhandlede støtte er tilendebragt. Efter anmodning fra Kommissionen fremsender Spanien omgående oplysninger om, hvilke foranstaltninger der er truffet eller planlagt for at efterkomme afgørelsen. Der gives også detaljerede oplysninger om de støttebeløb og tilbagebetalingsrenter, som allerede er blevet tilbagebetalt af ADIF.

*Artikel 7*

Denne afgørelse er rettet til Kongeriget Spanien.

Udfærdiget i Bruxelles, den 25. juli 2016.

*På Kommissionens vegne*  
Margrethe VESTAGER  
*Medlem af Kommissionen*

---