

OTSUSED

KOMISJONI OTSUS (EL) 2017/70,

25. juuli 2016,

riigiabi SA.37185 (2015/C) (ex 2013/N) Hispaanias Centro de ensayos de alta tecnología ferroviaria de Antequera (CEATF) rahastamiseks antud ja osaliselt kasutatud riigiabi kohta

(teatavaks tehtud numbri C(2016) 4573 all)

(Ainult hispaaniakeelne tekst on autentne)

(EMPs kohaldatav tekst)

EUROOPA KOMISJON,

võttes arvesse Euroopa Liidu toimimise lepingut, eriti selle artikli 108 lõike 2 esimest lõiku,

võttes arvesse Euroopa Majanduspiirkonna lepingut, eriti selle artikli 62 lõike 1 punkti a,

olles kutsunud huvitatud isikuid üles esitama märkusi vastavalt eespool nimetatud sätetele ⁽¹⁾ ja võttes nende märkusi arvesse

ning arvestades järgmist:

1. MENETLUS

- (1) Hispaania ametiasutused edastasid komisjonile 5. augusti 2013. aasta kirjaga eelteate abi kohta, millega sooviti rahastada kõrgtehnoloogilise raudtee katsekeskust Antequeras (Centro de ensayos de alta tecnología ferroviaria de Antequera, edaspidi „CEATF“). Teade registreeriti 30. septembril 2013. Komisjon taotles lisateavet 28. novembri 2013. aasta kirjaga ning 28. märtsi, 25. juuli ja 5. detsembri 2014. aasta kirjadega, millele Hispaania ametiasutused vastasid 6. veebruari, 20. mai ja 15. oktoobri 2014. aasta kirjadega ning 23. jaanuari 2015. aasta kirjaga.
- (2) Komisjon teavitas 23. märtsi 2015. aasta kirjaga Hispaaniat oma otsusest algatada nimetatud meetme suhtes aluslepingu artikli 108 lõikes 2 sätestatud menetlus.
- (3) Komisjoni otsus algatada menetlus (edaspidi „menetluse algatamise otsus“) avaldati *Euroopa Liidu Teatajas* ⁽²⁾. Komisjon kutsus huvitatud isikuid üles esitama abi kohta märkusi.
- (4) Komisjoni taotlusel korraldati 28. mail 2015 kohtumine Hispaania ametiasutustega. Hispaania esitas oma märkused menetluse algatamise otsuse kohta 2. juulil 2015. Komisjon taotles täiendavat teavet 8. septembri ja 15. oktoobri 2015. aasta kirjadega ning 15. jaanuari 2016. aasta kirjaga, millele Hispaania ametiasutused vastasid 28. septembri ja 13. novembri 2015. aasta kirjadega ning 21. jaanuari 2016. aasta kirjaga.
- (5) Komisjon sai raudteesektoris tegutsevate äriühingute märkused 7., 9., 10., 16., 17. ja 23. juulil 2015. Need kümme äriühingut on raudteeveo-ettevõtjad, veeremitootjad või äriühingud, mis pakuvad virtuaalse katsetamise võimalusi või katsetavad materjale.

⁽¹⁾ ELT C 188, 5.6.2015, lk 10.

⁽²⁾ Vt joonealune märkus 1.

- (6) Komisjon edastas need märkused Hispaania ametiasutustele 24. septembri 2015. aasta kirjaga, millele Hispaania ametiasutused vastasid 14. oktoobri 2015. aasta kirjaga.
- (7) Projekti, millest 30. septembril 2013 teatati konkurentsi peadirektoraadile, esitasid Hispaania ametiasutused 26. juulil 2013 komisjoni regionaal- ja linnapoliitika peadirektoraadile suurprojektina, mida pidi rahastatama Hispaanias sel ajal kehtinud ning mitut piirkonda hõlmanud rakenduskava alusel ⁽³⁾. Nad loobusid sellest projektist 14. aprilli 2015. aasta kirjaga.

2. MEETME ÜSIKASJALIK KIRJELDUS

2.1. CEATFi projekti eesmärk ja kirjeldus

- (8) Teatatud meede seisneb kiirveeremi ja sellega seotud seadmete katsetamiskeskuseks kavandatud teadustaristu riiklikus rahastamises. CEATFi projekti eesmärk on rajada Euroopas ainulaadne taristu kiirveeremi nõutavaks katsetamiseks, valideerimiseks ja heakskiitmiseks.
- (9) CEATFi projekt hõlmab ringraudteed, millel rongid saavad sõita väga suurel kiirusel (kuni 520 km/h), ning lisarajatisi liikuvate raudteeseadmete, taristu ja pealisehitise elementide uurimiseks, heakskiitmiseks ja seadistamiseks. Täpsemalt võimaldavad keskuse rajatised uurida raudteedünaamikat, rongide uue põlvkonna veo- ja pidurdussüsteeme ning raudteetaristu signalisatsioonisüsteeme.
- (10) Ringraudtee moodustab 58 km pikkuse ringi, mille 9 km pikkusel sirgel lõigul saab arendada kiirust kuni 520 km/h. Ringraudtee hõlmab suure raadiusega kurve, mis koos rööbastee spetsiifilise põikkaldega võimaldavad sõita teatava kiiruse ja külgiirendusega.
- (11) Hispaania ametiasutused märkisid, et ringraudteed on kavas kasutada kiirusega kuni 520 km/h sõitvale veeremile tüübikinnituse andmiseks, mis vastab suure ja väga suure raadiusega kurvides sõitmise tüübikinnitusele ⁽⁴⁾.
- (12) Ringraudteel on ka kaks topeltrööbaste ja platvormidega lõiku, mida saab kasutada kiirusega kuni 250 km/h ⁽⁵⁾ sõitvale veeremile tüübikinnituse andmiseks ning taristu ja pealisehitise katsetamiseks.
- (13) Ringraudtee on varustatud ühendusharudega, mida saab kasutada väikestes ja väga väikestes kurvides sõitmise tüübikinnituse andmiseks.
- (14) Lisarajatiste hulka kuulub raudtee-teenuste ühiskeskus (*Centro Integral de Servicios Ferroviarios*, edaspidi „CISF“), kus asuvad laborid ning kontori- ja koolitusruumid. Laborid hõlmavad multifunktsionaalset töökoda ja katsete ettevalmistamise ala, mis peaksid hõlbustama rongiseadmete montaaži ja demontaaži, mitmesuguste rongisestest süsteemide väljatöötamist, teadus- ja arendustegevust ning innovatsiooni. Osa sellest alast on ette nähtud veeremi optimaalse toimimise katsetamiseks, pidades silmas raudteeveeremi edaspidist valideerimist ja heakskiitmist.
- (15) Lisarajatiste hulka kuuluvad ka spetsiifiliste katsete jaoks kavandatud rööpad, eri pingerežiimidel kasutatav alajaam ringraudteele voolu andmiseks ja liikluskorralduskeskus.

⁽³⁾ Mitut piirkonda hõlmav rakenduskava „Teadus- ja arendustegevus ning innovatsioon ettevõtete poolt ja jaoks – tehnoloogiafond“ (Multi-regional Operational Programme „Research, Development and Innovation (R&D&I) for and by Enterprises – Technology Fund“), mille komisjon võttis vastu 7. detsembril 2007 (otsus C/2007/6316). Kava raames saavad kõik Hispaania piirkonnad ühenduse toetust lähenemise, piirkondliku konkurentsivõime ja tööhõive-eesmärkide saavutamiseks.

⁽⁴⁾ Hispaania ametiasutuste teine vastus (lk 12), mis saadi ja registreeriti 20. mail 2014 ning mida kinnitati 22. jaanuari 2015. aasta vastuses.

⁽⁵⁾ Nagu on kirjeldatud punktis 2.3.1 allpool, tehti projektis esialgse teostatavusuuringu etapis tehnilisi muudatusi ning lõpliku kuju sai projekt 2013. aasta aprillis, mil ADIF esitas selle taristu- ja transpordiministriumile.

- (16) Ringraudtee ehitamise ja käitamise hakkamiseks avaliku ja erasektori partnerluse raames tegelema ADIF (*Administrador de Infraestructura ferroviaria*, vt põhjendust 24 allpool) ja ettevõtjate konsortsium. Ettevõtjate konsortsiumi õiguslikuks vormiks peaks saama „eriotstarbeline majandusüksus“ (*Sociedad de Propósito Específico*, edaspidi „eriotstarbeline majandusüksus“) ⁽⁶⁾ ning see vastutaks katsetamiskeskuse ehitamise ja 25 aasta vältel käitamise eest. CEATFi omanikuks nimetati ADIF.
- (17) Hispaania ametiasutused märkisid, et enne pakkumiskutse avaldamist (see avaldati Hispaania ametlikus väljaandes 2. juulil 2013) ⁽⁷⁾ toimusid kohtumised võimalike huvitatud äriühingutega ja tehti kooskõlastatud uuringud. Hispaania ametiasutuste sõnul kinnitasid saadud vastused erasektori väga suurt huvi projekti elluviimise vastu ⁽⁸⁾. Kõige enam tundsid projekti vastu huvi ehitussektoris tegutsevad äriühingud (40,43 % vastanutest) ja veeremitootjad (12,76 % vastanutest). Nad väljendasid valmisolekut osaleda projektis ja võtta riske tingimisel, et nende investeeringute suhtes antakse mõningad garantiid, kuna uuringu ajal kättesaadav teave tasuvuse kohta ei olnud enesekindlalt projektiga sidumiseks piisav ⁽⁹⁾.
- (18) Esimene hankemenetlus eriotstarbelise majandusüksuse leidmiseks tunnistati 2013. aasta oktoobris kehtetuks, kuna ükski pakkuja ei väljendanud huvi projektis osalemise vastu. Seejärel peatati pakkuja väljavalimise protsess kuni ajani, mil komisjon teeb projekti kohta lõpliku otsuse.
- (19) Hispaania ametiasutused kinnitasid, et CEATFis hakatakse ellu viima ainult majandustegevust. Kui ADIF või selle tütarettevõtja ADIF Alta Velocidad soovivad 25-aastase lepinguperioodi jooksul kasutada keskust omaenda katsete tegemiseks, peavad nad seda tegema samadel tingimustel nagu teised kasutajad.
- (20) Hispaania ametiasutused märkisid, et Euroopas tegutseb kolm raudtee-katsekeskust (Cerhenice (Velim) Tšehhi Vabariigis, Wildenrath Saksamaal ja Valenciennes Prantsusmaal). Ametiasutuste väitel saab neis keskustes katseid teha ainult madalamatel kiirustel (vt tabel 1 allpool).

Tabel 1

Teiste Euroopas tegutsevate raudtee-katsekeskuste, ühe USA keskuse ja CEATFi võrdlus

	Velim (Tšehhi Vabariik)	Wegberg-Wilden- rath (Saksamaa)	Valenciennes ⁽¹⁾ (Prantsusmaa)	TTCI – Pueblo (USA)	CEATF (Hispaania)
Ehitamisaasta	1963	1997	1999	1998	Ehitamisel
Ringide arv	2	5	4	4	1
Pikkus (km)	3,9 ja 13,3 km	0,4–6,1	1,6–2,7	5,6–21,7	9 sirge 58 ring
Tippkiirus (km/h)	210	160 (suur ring)	110	265 (suur ring)	520
Omanik	Raudtee Uuri- misinstituut, riik- liku raudtee-et- tevõtja filiaal	Siemens	CEF SA (61 % ulatuses Alstomi omanduses)	Association of American Rail- roads	Riiklik raudtee-et- tevõtja ADIF

Allikas: Hispaania ametiasutused

⁽¹⁾ <http://www.c-e-f.fr/>

⁽⁶⁾ Üksikasjalikum kirjeldus on esitatud menetluse algatamise otsuse punktis 2.4.

⁽⁷⁾ Hispaania ametlik väljaanne (BOE) nr 157, 2. juuli 2013.

⁽⁸⁾ Deloitte, „Lõppjärelused Antequeras avaliku ja erasektori partnerluse raames ADIFI ringraudtee arendamise, ehitamise, hooldamise ja käitamise projektiga seotud küsitluse kohta“ (*Final conclusions on the questionnaires received on the project for the development, construction, maintenance and operation of ADIF's railway ring in Antequera under public-private partnership*), 8. oktoober 2012.

⁽⁹⁾ Deloitte'i aruande kokkuvõte, mis esitati Hispaania ametiasutuste 22. jaanuari 2015. aasta vastuses.

- (21) Hispaania ametiasutused märkisid, et Hispaania veeremitootjad kasutavad rööbastel katsetamiseks peamiselt Velimi ja Wildenrathi keskusi, ent ka Ameerika Ühendriikides Pueblos asuvat TTCId.
- (22) Kiirveeremit katsetatakse ka äriotstarbelistel raudteedel, millel maksimaalne kavandatud kiirus on 350 km/h, kusjuures katseid tehakse vastavalt standardi nõudele kiirusel kuni 385 km/h (10 % üle rongi nimikiiruse). Katseid tehakse öösel, kui äriotstarbelist reisirongiliiklust ei toimu.

2.2. Abisaaja

- (23) ADIF kui keskuse kavandatud omanik on CEATFi ehitamiseks taotlenud riiklikku rahastamist.
- (24) 2005. aastal asutatud ADIF on 100 % riigile kuuluv äriühing, mis tegutseb taristu- ja transpordiministeeriumi (*Ministerio de Fomento*) haldusalas. ADIF on Hispaania raudteetaristu omanik ning vastutab selle haldamise (ehituse, hoolduse, remondi ja administreerimise) eest.
- (25) 13. detsembri 2013. aasta kuningliku dekreetseadusega nr 15 ADIFI ümberkorraldamise kohta loodi uus riigi osalusega äriühing nimega ADIF Alta Velocidad⁽¹⁰⁾. Ümberkorraldamise tulemusena eraldati riikliku tavaraudteevõrgu ehitamise ja haldamise eest vastutav äriühing (ADIF) kiirraudteeliinide haldamise eest vastutavast äriühingust (ADIF Alta Velocidad).
- (26) Hispaania ametiasutuste sõnul hõlmab ADIFI tegevus raudteetaristu (rööbaste, jaamade ja kaubaterminalide) ehitamist ja haldamist, raudteeliikluse korraldamist, raudtee-ettevõtjatele läbilaskevõime jaotamist, taristu, jaamade ja kaubaterminalide kasutamise eest tasude kogumist ning oma vara (näiteks tööstus- ja intellektuaalomandi portfelli) haldamist. See tegevus on majandustegevus. Muu majandustegevus hõlmab kaupluste, messide, näituste, väljapanekute, reklaamiürituste ja esitluste jaoks ADIFI jaamades ruumide rentimist⁽¹¹⁾. ADIF teenib sellest tegevusest 99,97 % oma tulust. Samas märkisid Hispaania ametiasutused, et ADIF võib ellu viia ka muud tegevust, mis nende arvates ei ole olemuslikult majandustegevus, näiteks teadus- ja arendustegevust.

2.3. Abimeetme kirjeldus

2.3.1. Projekti ülesehitus, õiguslik alus ja rahastamine

- (27) 2009. aasta veebruaris tegi taristu- ja transpordiministeerium ADIFile ülesandeks selgitada välja teostatavad võimalused raudtee-katsekeskuse rajamiseks, mis võimaldaks teadus- ja arendustegevust ning innovatsiooni kiirraudteesektoris tipptasemel lahenduste väljatöötamiseks.
- (28) 15. detsembril 2009 sõlmisid ADIF ja Andaluusia piirkondlik valitsus (*Junta de Andalucía*) oma innovatsiooni, teadus- ja ettevõtlusnõukogu kaudu vastastikuse mõistmise memorandumi, milles sätestati kummagi institutsiooni kavatsus luua Andaluusia Tehnoloogiapargis raudteetehnoloogia keskus (*Centro de Tecnologías Ferroviarias*, edaspidi „CTF“)⁽¹²⁾ ja Malaga provintsis raudtee-katsekeskus CEATF.
- (29) Projekti esimene versioon, mis esitati taristu- ja transpordiministeeriumile 1. juunil 2010, nägi ette kiirrongide katsetamiseks (maksimaalse katsekiirusega 450 km/h) ühe peamise 57 km pikkuse ringraudtee ning metroorongide ja trammide katsetamiseks (maksimaalse kiirusega 220 km/h) kahe täiendava ringraudtee (20 km ja 5 km) ehitamist. Kaaluti peamise ringraudtee eri asukohti ja erinevaid konstruktsioonivõimalusi. Esialgses dokumendis esitati peamise ringraudtee kohta neli alternatiivi ja täiendavate ringraudteede kohta kaks alternatiivi ning dokumenti viimistleti enne projekti keskkonnamõju hindamise alustamist.

⁽¹⁰⁾ Ley 39/2003 del Sector Ferroviario, avaldatud 14. detsembril 2013 Hispaania ametlikus väljaandes (BOE) nr 299.

⁽¹¹⁾ Seda korraldab ADIFI jaamahoone osakond (allikas: www.adif.es).

⁽¹²⁾ Samas piirkonnas tegutsev raudteetehnoloogia klaster, vt menetluse algatamise otsuse põhjendus 12.

- (30) Paralleelselt ADIFi uuringutega, mille eesmärk oli selgitada välja kiirraudtee-katsekeskuseks kõige sobivam variant, esitas Hispaania seda projekti käsitlevad ettepanekud oma rakenduskavas (nõukogu määruse (EÜ) nr 1083/2006⁽¹³⁾ alusel), et saada toetust ERFist⁽¹⁴⁾.
- (31) 1. detsembril 2010 kiitis ADIF esialgselt heaks „ADIFi Malaga raudteetehnoloogia keskuse katse- ja eksperimenteerimisrajatise informatiivse uuringu“. Selles dokumendis esitati peamise ringraudtee kahe alternatiivi (1A ja 1B) ning täiendava ringraudtee kahe alternatiivi (1B1 ja 1B2) analüüs, lähtudes mitmest kriteeriumist. Dokumendis järeldati, et kõige sobivamad on alternatiivid 1B ja 1B1.
- (32) 27. detsembril 2010 sõlmisid teadus- ja innovatsiooniministerium ja ADIF kokkuleppe („*convenio de colaboración*“) kiirraudtee tehnoloogiakeskuse ehitamise ja varustamise rahastamise kohta. Selle kohaselt nõustus riik rahastama ADIFit laenude ja toetuse abil. Toetust pidi makstama ERFi vahendite „ettemaksena“⁽¹⁵⁾.
- (33) ADIF hakkas riigilt ülekandeid saama 2011. aasta jaanuaris. Hispaania ametiasutuste sõnul⁽¹⁶⁾ kasutati neid ettemakseid osaliselt teostatavasuuringute tegemiseks ja osaliselt laborite (CISFi) ehitamiseks Antequera piirkonnas paigas, kus CEATFi projekt oli kavas ellu viia.
- (34) Pärast pikka administratiivset ja konsulteerimisprotsessi ning esimeste avalike konsultatsioonide käigus mõningase tagasiside saamist otsustas ADIF projekti ulatust muuta. Dokumentides tutvustati ja analüüsiti uut alternatiivi (1C), mille kohaselt ehitataks ringraudtee, kus rongid võivad sirgel lõigul saavutada kiiruseks 520 km/h, ning kõrvaldataks täiendavad ringraudteed (asendades need kahe rööbasteega, mis on peamise ringraudteega ühendatud).
- (35) Seejärel viis ADIF läbi täiendava uuringu ja koostas dokumendi „ADIFi Malaga raudteetehnoloogia keskuse katse- ja uurimisrajatise rajamise põhiplaan. Peamine ja täiendav ringraudtee ning ühendusteed“. Selles dokumendis, mis põhineb alternatiivil 1C, tutvustati projekti selliselt, nagu on kirjeldatud punktis 2.1 eespool. Plaan esitati taristu- ja transpordiministeriumi raudteede peadirektoraadile, mis otsustas algatada 8. aprillil 2013 avaliku konsultatsiooni⁽¹⁷⁾.
- (36) Kui avalik konsultatsioon oli lõppenud, kiideti projekt ministeriumi tasemel (taristu- ja transpordiministeriumi raudteede peadirektoraadi poolt) 27. juunil 2013 heaks, kuid lõpliku heakskiidu pidi andma veel ministrite kabinet.
- (37) 28. juunil 2013 andis ministrite kabinet projektile⁽¹⁸⁾ ja selle rahastamisele ametliku heakskiidu ning volitas taristu- ja transpordiministeriumi alustama ADIFi kaudu hankemenetlust CEATFi ehitamiseks ja käitamiseks⁽¹⁹⁾.
- (38) Seega oli teatatud projekti rahastamise aluseks esmalt 27. detsembri 2010. aasta kokkulepe ja seejärel ministrite kabineti 28. juuni 2013. aasta otsus.

⁽¹³⁾ Nõukogu 11. juuli 2006. aasta määrus (EÜ) nr 1083/2006, millega nähakse ette üldsätted Euroopa Regionaalarengu Fondi, Euroopa Sotsiaalfondi ja Ühtekuuluvusfondi kohta ning tunnistatakse kehtetuks määrus (EÜ) nr 1260/1999 (ELT L 210, 31.7.2006, lk 25).

⁽¹⁴⁾ *Comité de seguimiento del programa operativo de I+D+I por y para el beneficio de las empresas – Fondo tecnológico 2007-2013* koosoleku protokoll, 11. juuni 2010. Komitee tööd juhib Hispaania majandusministeriumi peadirektor ERFi küsimustes ning selles osalevad rakenduskava osaliste (nii riigiasutuste kui ka äriühingute) ja komisjoni esindajad.

⁽¹⁵⁾ Hispaania ametiasutused esitasid kokkuleppe teksti 2. juuli 2015. aasta e-kirjaga.

⁽¹⁶⁾ Hispaania ametiasutuste 1. ja 8. juuni 2015. aasta e-kirjad, mida kinnitati 13. novembri 2015. aasta vastuse lehel 5 ja lisades.

⁽¹⁷⁾ Teade avaldati Hispaania ametlikus väljaandes (BOE) 17. aprillil 2013.

⁽¹⁸⁾ Vastavalt lõplikult paika pandud tehnilistele tingimustele (maksimaalne kiirus, ringraudteede arv ja kuju, asukoht ning katsetamiseks kasutatav veeremiliik).

⁽¹⁹⁾ Taristu-, transpordi- ja elamumajanduse ministeriumi otsus, millega projekt kinnitati ning milles kirjeldati projekti eesmärke ja eelseisvat protsessi. Vt menetluse algatamise otsuse põhjendus 10.

2.3.2. Abimeede

- (39) 28. juuni 2013. aasta otsuse kohaselt moodustavad projekti kogukulud 358,6 miljonit eurot ⁽²⁰⁾. Riiklik rahastamine katab projekti kõik kulud ning rahalised vahendid tehakse majandus- ja konkurentsivõime ministeeriumi kaudu kättesaadavaks alljärgnevalt:
- a) 99,6 miljonit eurot laenudena (91,3 miljonit eurot Convenio INNVENTA 2010 alusel, 1,7 miljonit eurot Programa INNPLANTA 2010 alusel ja 6,6 miljonit eurot Programa INNPLANTA 2011 alusel) ⁽²¹⁾.
- b) 259 miljonit eurot toetusena, mida makstakse üldisest riigieelarvest ja mis on määratletud Euroopa Regionaalarengu Fondi (ERF) vahendite „ettemaksetena“ (253,2 miljonit eurot Convenio INNVENTA 2010 alusel; 3,9 miljonit eurot Programa INNPLANTA 2010 alusel ja 1,9 miljonit eurot Programa INNPLANTA 2011 alusel).
- (40) Hispaania ametiasutused esitasid ADIFile projekti jaoks antavate ja põhjenduse 39 punktis a kirjeldatud laenude kohta alljärgnevad üksikasjalikumad andmed:

Tabel 2

CEATFi projekti jaoks antud laenude struktuur ja tagasimaksmine

PROGRAMM	INTRESSIMÄÄR (%)	TAGASIMAKSEAEG	MAKSIMAALNE SUMMA (miljonit eurot)
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
			99,6

Allikas: Hispaania ametiasutused

- (41) Laenude suhtes kohaldatakse erinevaid intressimäärasid sõltuvalt osamaksete suurusest ja sellest, millise programmi alusel laenu antakse.
- (42) Selleks et võrrelda eespool nimetatud laenude intressimäärasid tegelike turuintressimääradega, esitasid Hispaania ametiasutused loetelu ADIFile/ADIF Alta Velocidadile viimase viie aasta jooksul antud kommerts-laenudest koos laenuingimustega ⁽²²⁾ (välja arvatud EIP):
- a) 2010. aastal sai ADIF seitse laenu: kolm laenu anti fikseeritud intressimääraga 4,036 % kuni 4,580 %; ülejäänud neli laenu anti ujuva intressimääraga, mille arvutamisel võeti aluseks 3–12 kuu Euribor, millele lisandus marginaal 100–170 baaspunkti sõltuvalt laenuperioodi pikkusest;
- b) 2011. aastal sai ADIF 11 laenu ujuva intressimääraga, mille arvutamisel võeti aluseks 3–6 kuu Euribor, millele lisandus marginaal 210–250 baaspunkti sõltuvalt laenuperioodi pikkusest. Näiteks 8. aprillil 2011 sai ADIF laenu summas 75 miljonit eurot seitsmeaastaseks perioodiks ujuva intressimääraga, mille arvutamisel võeti aluseks kuue kuu Euribor, millele lisandus marginaal 230 baaspunkti (kolmeaastase tähtajapikendusega ja kaks korda aastas tehtavate tagasimaksetega);

⁽²⁰⁾ Täpne summa on 358 552 309,00 eurot, ümardatult 358,6 miljonit eurot; vt ministrite kabineti 28. juuni 2013. aasta otsus. [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)

⁽²¹⁾ Allikas: teavituskirja (september 2013) lk 85, mida täiendavad 2. juuli 2015. aasta e-kiri ja 13. novembri 2015. aasta vastus. Toetuse (määratletud kui „toetuse ettemakse“) ja laenude vormis rahastamise struktuur pärineb 2010. aastal sõlmitud kokkuleppest, kuid eelarvet on pärast 28. juuni 2013. aasta otsust muudetud.

⁽²²⁾ Nad loetlesid kõik ADIFi ja ADIF Alta Velocidadile võetud laenud, kuid alates 1. jaanuarist 2013, mil ADIF jagunes ADIFiks ja ADIF Alta Velocidadiks, jäid ringraudteega seotud varad ADIFile.

- c) komisjon märgib, et ADIFile antud laenude suhtes kohaldatud baaspunktide marginaal kasvas 2013. ja 2014. aastal kuni 450 baaspunktini ⁽²³⁾.

2.3.3. ADIFile juba välja makstud vahendid

- (43) Hispaania ametiasutused teatasid ka, et 2015. aasta novembriks oli ADIF „toetuse ettemaksete“ ja laenude näol saanud netosummana kokku 139,9 miljonit eurot. Allolevates tabelites 3, 4 ja 5 kirjeldatakse üksikasjalikult ADIFi rahastamist alates 2011. aasta jaanuarist.

Tabel 3

ADIFile makstud summade ajakohastatud andmed 2015. aasta novembri seisuga

(miljonit eurot)

	INNVENTA	INNPLANTA 2010	INNPLANTA 2011	KOKKU (neto)
Toetuse ettemaksed	130,0	3,9	1,25	135,2
Laenud	—	1,7	3,0	4,7
KOKKU	130,0	5,6	4,2	139,9

Allikas: Hispaania ametiasutused

Tabel 4

Üksikasjalikud andmed toetuste osamaksete kohta

TOETUSE ETTEMAKSED				
	Kuupäev	Tegevus		Summa (eurodes)
Convenio Innventa				
(1)	17.1.2011			30 000 000
(2)	17.1.2012			100 000 000
			Innventa kokku (1 + 2)	130 000 000
Programa Innplanta 2010				
(3)	17.1.2011	Tegevus 2		3 023 790
(4)	11.1.2012	Tegevus 2		966 210
(5)	28.2.2013	Tegevus 2	tagasimakse	– 25 084
			Innplanta 2010 kokku (3 + 4 + 5)	3 964 916

⁽²³⁾ 2012. aastal oli fikseeritud intressimäär 4,884 % ja ujuva intressimäära arvutamisel võeti aluseks 3–6 kuu Euribor, millele lisandus marginaal 275–400 baaspunkti sõltuvalt laenuperioodi pikkusest. 2013. aastal oli fikseeritud intressimäär 6,28 % ja ujuva intressimäära arvutamisel võeti aluseks 6 kuu Euribor, millele lisandus marginaal 400–450 baaspunkti sõltuvalt laenusumma suuruselt.

TOETUSE ETTEMAKSED				
	Kuupäev	Tegevus		Summa (eurodes)
Programma Innplanta 2011				
(6)	2.5.2012	Tegevus 16		161 000
(7)	13.2.2013	Tegevus 16		857 500
(8)	10.1.2014	Tegevus 16		857 500
(9)	16.7.2014	Tegevus 16	tagasimakse	- 627 591
			Innplanta 2011 kokku (6 + 7 + 8 + 9)	1 248 409
(10)	Kõigi programmide alusel kokku välja makstud (1 + 2 + 3 + 4 + 6 + 7 + 8)			135 866 000
(11)	Kõigi programmide alusel kokku tagasi makstud (5 + 9)			- 652 675
	Kõigi programmide alusel jääk kokku (neto) (10 + 11)			135 213 325,00

Allikas: Hispaania ametiasutused

Tabel 5

Üksikasjalikud andmed laenude osamaksete kohta koos intressimääradega

LAENUD				
	Kuupäev	Tegevus	Intressimäär (%)	Summa (eurodes)
Convenio Innventa				
			Kokku	00
Programa Innplanta 2010				
(1)	17.1.2011	Tegevus 2	1,17	1 295 910
(2)	11.1.2012	Tegevus 2	1,17	414 090
(3)	28.2.2013	Tegevus 2	1,17	tagasimakse - 10 750
			Innplanta 2010 kokku (1 + 2 + 3)	1 699 250

LAENUD					
	Kuupäev	Tegevus	Intressimäär (%)		Summa (eurodes)
Programma Innplanta 2011					
(4)	2.5.2012	Tegevus 13	3,06		236 000
(5)	13.2.2013	Tegevus 13	3,06		5 087 000
(6)	27.11.2013	Tegevus 13	3,06	tagasimakse	- 2 839 388
(7)	2.5.2012	Tegevus 16	3,06		69 000
(8)	13.2.2013	Tegevus 16	3,06		367 500
(9)	10.1.2014	Tegevus 16	3,06		367 500
(10)	16.7.2014	Tegevus 16	3,06	tagasimakse	- 268 467
				Innplanta 2011 kokku (4 + 5 + 6 + 7 + 8 + 9 + 10)	3 019 145
(11)	Kõigi programmide alusel kokku välja makstud (1 + 2 + 4 + 5 + 7 + 8 + 9)				7 837 000
(12)	Kõigi programmide alusel kokku tagasi makstud (3 + 6 + 10)				- 3 118 605
Kõigi programmide alusel jääk kokku (neto) (11 + 12)					4 718 395

Allikas: Hispaania ametiasutused

- (44) Hispaania riik on ADIFile kokku ⁽²⁴⁾ välja maksnud 143 703 000 eurot, sealhulgas 135 866 000 eurot toetustena ja 7 837 000 laenudena. Komisjon märgib, et Hispaania ametiasutuste esitatud teabe kohaselt maksis ADIF aastatel 2011–2014 toetustest tagasi 652 675 eurot ja laenudest 3 118 605 eurot. Hispaania ametiasutuste sõnul on veel tagastamata kokku 139 931 720 eurot (neto), sealhulgas 135 213 325 toetustest ja 4 718 395 laenudest. Hispaania ametiasutused märkisid, et sellest summast on ADIF juba kulutanud 20,46 miljonit eurot ⁽²⁵⁾.
- (45) Ametliku uurimismenetluse käigus kinnitasid Hispaania ametiasutused, et juba kulutatud 20,46 miljonit eurot maksti välja eespool nimetatud programmide alusel (INNVENTA 2010, INNPLANTA 2010 ja 2011) ning et ADIFi majandustegevusest teenitud vahendite arvelt ei ole kulusid kaetud. Lisaks esitasid nad nimekirja sõlmitud lepingutest ja tehtud töödest (vt põhjendust 33 eespool, kus viidatakse tehtud töödele). Lepingud liigitati vastavalt iga lepingu esemele ja projekti osale, millega seoses leping sõlmiti. ADIF kulutas 6,54 miljonit eurot katseraudteedega seotud uuringutele ja eeltöödele ning 13,92 miljonit eurot CISFi ehitamisele ja varustamisele.

⁽²⁴⁾ Summast 139 931 720 on laenude ja toetuste osaline tagasimaksmine juba maha arvatud.

⁽²⁵⁾ 20. mai 2014. aasta vastuse II lisas mainitakse summat 19,8 miljonit eurot, mis on seotud „projekti rakendamata jätmise negatiivsete tagajärgedega“ (lk 10). Hispaania ametiasutuste 28. septembri 2015. aasta vastuses suurendati seda summat 20,46 miljonile eurole.

3. AMETLIKU UURIMISMENETLUSE ALGATAMISE OTSUS

(46) Komisjon väljendas menetluse algatamise otsuses kahtlusi alljärgneva suhtes.

a) Abi väidetav puudumine:

- ADIFI tasandil. Sellega seoses märkis komisjon, et ADIF on riigi osalusega äriühing, mis viib ellu nii majandustegevust kui ka mittemajanduslikku tegevust ning mida majandus- ja konkurentsivõime ministeeriumi kaudu rahastab riik (riigi ressursid). Kuna ADIFile antakse toetust majandustegevuseks (ruumide rentimine kolmandatele isikutele, vt põhjendus 19 eespool) ja kuna ADIF on määratud taristu omanikuks väljaspool igasugust hankeprotsessi, näib meetme näol olevat tegemist ADIFile antud riigiabiiga aluslepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses;
- eriotstarbelise majandusüksuse tasandil. Riigiabi puudumist võiks eeldada, kui hankemenetluse tulemusena valitakse välja majanduslikult kõige soodsam pakkumine, mis vastab kontsessiooni väärtusele, kuid 2013. aasta juulis algatatud hankemenetlus tunnistati 2013. aasta oktoobris kehtetuks ja edaspidi ühtki konkurentsipõhist valikuprotsessi ei algatatud. Seetõttu väljendati menetluse algatamise otsuses kahtlust, et sellel tasandil võib tegemist olla abiga ⁽²⁶⁾;
- CEATFi keskuse kasutajate tasandil. Kuiigi taristu oleks avatud kõigile võimalikele kasutajatele, sundis elujõulise äriplaani puudumine komisjoni kahtlema, kas kavandatud kasutustasud tegelikult kajastaksid turuhindu.

b) Abi seaduslikkus:

- komisjon märkis menetluse algatamise otsuse kuupäeval kättesaadava teabe põhjal, et 19,8 miljonit eurot kulutati enne meetmest komisjonile teatamist, ja tundis huvi, kas enne kõnealusest meetmest teatamist tehtud töö jaoks kasutatud ressursid olid erasektori või avaliku sektori ressursid.

c) Kõnealuse rahastamise kokkusobivus komisjoni teadus- ja arendustegevuseks ning innovatsiooniks antava riigiabi raamistikuga (edaspidi „TAI raamistik“) ⁽²⁷⁾:

- komisjon väljendas kahtlusi seoses projekti panusega täpselt määratletud ühist huvi pakkuva eesmärgi saavutamise, projekti vajalikkuse ja asjakohasusega ning abi ergutava mõju ja proportsionaalsusega. Lisaks märkis komisjon, et välistada ei saa konkurentsi ja kaubanduse põhjendamatut kahjustamist.

4. HUVITATUD ISIKUTE MÄRKUSED

(47) Nagu mainiti põhjenduses 5 eespool, esitasid ametliku uurimismenetluse käigus oma märkused kümme raudteesektoris tegutsevat äriühingut.

(48) Esiteks, enamik vastajaid pidas küsitavaks, kas nii suure kiiruse jaoks (üle 385 km/h) ette nähtud katsekeskuse järele on üldse nõudlust, arvestades, et Euroopa kiirraudteesektoris piirduakse praegu kiirusega 320/350 km/h ⁽²⁸⁾. Ühe raudtee-ettevõtja sõnul esindab kiirus 300 km/h turul tõhusa tegutsemise mõttes optimaalset tasakaalu elektritarbimise ja sõiduaja vahel.

(49) Kaks äriühingut märkisid, et tehnilisest seisukohast on kiirraudteed ballastalusel paiknevad rööbasteed, mis võimaldavad veeremil liikuda kiirusega kuni 350 km/h. Äriotstarbelistel vedudel kasutatavate kiiruste märkimisväärne suurendamine eeldaks taristu muutmist ja olemasolevate rööbasteede asendamist betoonplaatidega, millega kaasneksid äärmiselt kõrged investeeringu- ja käitamiskulud. Kuna äriotstarbeliste raudteede eksploatatsiooni- ja hoolduskulud kasvavad koos kiiruse kasvuga, muudaksid kaasnevad piletihinnad tegevuse lennutranspordiga võrreldes konkurentsivõimetuks.

⁽²⁶⁾ Vt menetluse algatamise otsuse põhjendus 43.

⁽²⁷⁾ ELT C 198, 27.6.2014, lk 1.

⁽²⁸⁾ Kui äriotstarbeliste vedude puhul soovitaks sõita kiirusega kuni 350 km/h, tuleks katseid teha maksimaalse kiirusega 385 km/h.

- (50) Teiseks, seoses katsetamise kui niisugusega rõhutas üks veeremitootja, et kuigi selline keskus võimaldaks kiirraudtee veeremiseadmete, taristu ja pealisehitise tipptasemel katsetamist, valideerimist ja heakskiitmist, oleks mõningaid konkreetseid katseid parem teha otse äriotstarbel kasutatavatel raudteedel, st tegelikul taristul. Üks teine veeremitootja märkis veel, et toodetavaid ronge tuleks täiendavalt katsetada sihtriigi tavaraudteevõrgus. Need märkused osutavad nõudluse puudumisele.
- (51) Üks äriühing, mis pakub katsetamiskeskonda, märgib lisaks, et praegu on nüüdisaegsete IKT-platvormide abil juba võimalik teha virtuaalseid katseid, mis võiksid olla edaspidise suurtel kiirustel katsetamise kulutõhus lahendus, võimaldades vältida füüsiliste katserajatiste käitamise- ja hoolduskulusid ning seeläbi tuntavalt vähendada raudtee-ettevõtjate teadus- ja arendustegevuse eelarveid.
- (52) Kolmandaks, vaid üks äriühing, mis samuti tegeleb materjalide katsetamisega, teatas, et CEATF pakuks võimalust viia ellu uusi arendusprojekte. Kaks äriühingut märkisid, et nemad kasutaksid katserajatist, kui see ehitataks.
- (53) Üks neist kahest äriühingust märkis, et kohalik katsekeskus annaks konkurentsieelise Hispaania veeremitootjatele, kes tegutsevad Hispaania territooriumil.
- (54) Neljandaks, seoses katsekeskuse ehitamise ja käitamisega rõhutasid mõned huvitatud isikud, et niisuguse projekti elluviimiseks oleks vaja investeerimist toetavat selget ja kindlat ärimudelit. Paljudes vastustes rõhutati ka, et kui katsekeskus ehitatakse ja võetakse kasutusele, tuleb sellele tagada avatud ja mittediskrimineeriv juurdepääs turutingimustel.
- (55) Lisaks kommenteeris mitu kolmandat isikut CEATFi rajatise geograafilist asukohta. Nad rõhutasid, et Lõuna-Hispaania asub enamiku Euroopa raudtee-ettevõtjate ja veeremitootjate jaoks kaugel. Sellise asukohaga kaasnevad märkimisväärsed riskid ja kulud, sest prototüüprongide transport on väga kulukas, mis paratamatult annab eelise Hispaania veeremitootjatele.

5. HISPAANIA MÄRKUSED

5.1. Abi olemasolu

- (56) Hispaania ametiasutused osaliselt muutsid oma seisukohta abi olemasolu kohta, eriti seoses konkurentsi võimaliku kahjustamisega tulenevalt abist. Nende sõnul võib eristada kolme liiki kiiruskatseid, mille puhul CEATFi projekt kas konkureeriks või ei konkureeriks teiste Euroopa Liidus asuvate rajatistega:
- a) katsed kiirustel alla 210 km/h: Hispaania ametiasutused kinnitasid, et need CEATFis tehtavad katsed võivad konkureerida teistes Euroopa rajatistes tehtavate katsetega. Samas märkisid nad, et CEATFi keskusel ei oleks nende katsete puhul mingit eelist, kuna ekspluatatsiooni- ja hoolduskulud oleksid Antequeras liiga kõrged võrreldes teiste sellisteks kiirusteks kavandatud keskustega;
- b) katsed kiirustel 210–385 km/h: Hispaania ametiasutused tunnistasid, et selles segmendis võib tekkida konkurents CEATFis tehtavate katsete ja olemasolevatel äriotstarbelistel raudteedel tehtavate katsete vahel. Samas märkisid Hispaania ametiasutused, et need katsed moodustavad üksnes väikese osa raudtee taristu ja pealisehitise, veeremi ja nende koostoime katsetamisest. Seetõttu piirduvad need katsed teatavate veeremiliikidega, mida katsetatakse nn klassikalistel kasutustingimustel. Sarnaselt eespool tooduga kinnitasid Hispaania ametiasutused lisaks, et nende katsete kulud oleksid CEATFi rajatise konkurentsivõime seisukohalt liiga suured;
- c) katsed kiirustel üle 385 km/h: Hispaania ametiasutused väidavad, et sellistel kiirustel katsetamisele ei ole turgu, mistõttu kiirusega üle 385 km/h tehtavate katsete jaoks rajatise ehitamisele vastavat rahastamise osa ei tuleks pidada abiks.

- (57) Hispaania ametiasutused rõhutasid, et eri kiirusega katsete eristamist tuleb pidada teoreetiliseks, sest praktikas oleks võimalus teha katseid kiirusega alla 210 km/h või vahemikus 210–385 km/h CEATFi suurte hooldus- ja käitamiskulude tõttu piiratud.
- (58) Kokkuvõttes, olles osaliselt muutnud oma esialgset seisukohta abi olemasolu kohta, leiab Hispaania, et riigiabiks tuleks pidada ja TAI raamistiku alusel hinnata ainult seda osa CEATFi elementide ehitamise rahastamisest, mis võimaldab teha katseid kiirustel alla 385 km/h. Oma 2. juuli 2015. aasta vastuses esitasid Hispaania ametiasutused hinnangu ja teatasid, et vastavad kulud moodustavad 25,1 % projekti kuludest ning nende suurus on 90,2 miljonit eurot, millele lisandub käibemaks. Seetõttu leidsid nad, et seda osa CEATFi rajatistest, mis on ette nähtud katsetele kiirustel üle 385 km/h ja mille maksumus on 240,6 miljonit eurot, ei tuleks pidada abiks ⁽²⁹⁾.

5.2. Kokkusobivus siseturuga

- (59) Hispaania ametiasutused kordavad oma märkustes seisukohta riigiabi siseturuga kokkusobivuse kohta:
- a) CEATF aitaks kaasa ühist huvi pakkuva eesmärgi saavutamisele, kuna suurendaks teadus- ja arendustegevusse ning innovatsiooni tehtavaid investeeringuid ja oleks seega kooskõlas Hispaania aruka majanduskasvu rakenduskavaga, mis võeti vastu 2015. aasta veebruaris ⁽³⁰⁾ ja mille üks eesmärk on uuendada teadus- ja arendustegevuse ning innovatsiooni taristut, et tugevdada Hispaania innovatsioonivõimet. Hispaania ametiasutuste sõnul on Hispaanias Euroopa kõige ulatuslikum kiirraudteevõrk ja selline katsekeskus viiks kindlasti uute tehnoloogiliste läbimurreteni.
- b) Hispaania ametiasutused põhjendavad selle projekti puhul riigiabi andmise vajadust tehniliste katsete multidistsiplinaarse iseloomuga. Nende arvates tuleneb kõnealuste katsetega seotud äriühingute tegevusvaldkondade mitmekesisusest (näiteks ehitustööd, side, signalisatsioon, vedamine, veerem), et ükski äriühing ei saavutaks kriitilist massi ega omaks piisavalt rahalisi vahendeid investeeringu tegemiseks, mis oleks võrreldav CEATFi rajamiseks vajaliku investeeringuga ning mis võiks meelitada ligi ja koondada teisi äriühinguid. Seoses projekti rahastamisega ning turutõrkega puuduliku ja moondu teabe kujul kinnitasid Hispaania ametiasutused, et CEATFi ehitamiseks ei saa kasutada ühtki muud rahastamisallikat peale riikliku rahastamise, „arvestades ADIFI tehtud tasuvusuuringuid“.
- c) Eeltooduga seoses kinnitasid Hispaania ametiasutused, et abimeede on asjakohane, kuna ühtegi teist sobivat abimeedet peale riikliku rahastamise ei ole. Selle põhjuseks on asjaolu, et projekti rahavood kataksid vaid 8,13 % investeeringust (rahastamispuudujääk oleks 91,87 %). See olukord rahavoogudega selgitab ka eriotstarbelise majandusüksuse valimiseks korraldatud esimese hankemenetluse ebaõnnestumist: äriühingud pidasid rahavoogu esialgse investeeringu katmiseks ebapiisavaks.
- d) Hispaania ametiasutuste väitel on abil ergutav mõju. Hispaania ametiasutused rõhutasid, et kui projekti majanduslik analüüs osutab negatiivsele nüüdispuhasväärtusele summas – 362,5 miljonit eurot, siis sotsiaal-majanduslikust seisukohast oleks projektil positiivne nüüdispuhasväärtus summas 17,3 miljonit eurot (arvestades töökohti ja muud tegevust, mida CEATFi loomine piirkonnas tekitab).
- e) Hispaania ametiasutused märkisid, et riigiabi summa ja projektile kohaldatava abi ülemmäär arvutamisel tuleks arvesse võtta vaid seda osa investeeringust, mis vastab projekti osale, mis võiks tegelikult konkureerida teiste rajatistega (nende arvates siis 90,2 miljonit eurot). Nagu mainiti eespool põhjenduses 58, leiavad Hispaania ametiasutused, et see osa moodustab 25,1 % koguinvesteeringust. Kuna TAI raamistiku punkti 89 kohaselt on majandustegevust ellu viivale teadusuuringute taristule antava abi lubatud ülemmäär 60 %, siis peaks ADIF Hispaania ametiasutuste arvates tegema vaid 10 % investeeringust ($0,4 \times 25,1 \% = 10 \%$). Sellele vaatamata märgivad nad, et makstes otseselt 39,2 miljonit eurot (laenu kaudu, mis anti intressimääraga 1,17 %), rahastaks ADIF projekti suuremas ulatuses ehk 20 % ulatuses sellest osast, mida ei kata projektist teenitud tulud. Lisaks tagatakse Hispaania ametiasutuste väitel hanke- ja lepingu sõlmimise menetlustega, et abi piirdub miinimumiga. Seega leiavad nad, et abi on proportsionaalne ja piirdub minimaalselt vajalikuga.

⁽²⁹⁾ Kuna Hispaania ametiasutused möönavad lisakulude olemasolu, mis on CEATFi mõlemale osale ühised ning mida ei saa täpselt eristada ja eri osadele jaotada, siis ei tuleks nimetatud summasid pidada täpselt kulude jaotuseks.

⁽³⁰⁾ https://ec.europa.eu/commission/2014-2019/cretu/announcements/new-eu-regional-funds-programme-will-transform-spain-smarter-and-more-competitive-economy_en

- f) Hispaania ametiasutuste väitel väldib konkurentsi ja kaubanduse põhjendamatu kahjustamist CEATFi suhteliselt ebasoodne konkurentsiolekord, mille põhjuseks on suured käitamis- ja hoolduskulud kiirusega alla 210 km/h tehtavate katsete puhul. Kuna kiirraudteeliini ekspluatatsiooni- ja hoolduskulud on tavalise kasutatava raudteeliiniga võrreldes kolm korda suuremad, siis faktiliselt jääks CEATF selliste katsete puhul turult välja.
- g) Hispaania tagab, et abi vastab kõigile läbipaistvuse nõuetele, mis on sätestatud kohaldatavates ELi õigusaktides.
- (60) Nagu on mainitud eespool põhjenduses 6, saadeti kolmandatelt isikutelt saadud märkused 24. septembril 2015 Hispaania ametiasutustele. Hispaania ametiasutused märkisid oma 14. oktoobri 2015. aasta vastuses, et CEATFi keskuse tulevase kasutuse puhul olid need märkused oma olemuselt väga üldised ja põhinesid iga äriühingu arusaamal raudteega seotud katsete turu edasisest arengust.

6. ABI HINDAMINE

6.1. Abi olemasolu

- (61) Aluslepingu artikli 107 lõike 1 kohaselt „on igasugune liikmesriigi poolt või riigi ressurssidest ükskõik missugusel kujul antav abi, mis kahjustab või ähvardab kahjustada konkurentsi, soodustades teatavaid ettevõtjaid või teatavate kaupade tootmist, siseturuga kokkusobimatu niivõrd, kuivõrd see kahjustab liikmesriikidevahelist kaubandust“.
- (62) Komisjon hindab, kas ADIFile 27. detsembri 2010. aasta kokkuleppe alusel võimaldatud rahaliste vahendite ja ministrite kabineti 28. juuni 2013. aasta otsuse alusel võimaldatud rahaliste vahendite kogusumma näol on tegemist abiga.
- 6.1.1. *Majandustegevus*
- (63) Euroopa Kohus on korduvalt määratlenud ettevõtjat kui majandustegevusega tegelevat üksust, olenemata tema õiguslikust seisundist ja rahastamisviisist ⁽³¹⁾. Seega sõltub konkreetse üksuse liigitamine ettevõtjaks täielikult tema tegevuse laadist.
- (64) Üldkohus kinnitas 1999. aastal, et taristu pakkumine üksuse poolt, mis vastutab selle taristu haldamise eest, võib kujutada endast majandustegevust ⁽³²⁾. Seega on selge, et äriotstarbel eksploateeritava taristu ehitamine on majandustegevus ⁽³³⁾.
- (65) Käesoleval juhul on CEATFi ehitamine otseselt seotud selle eksploateerimisega ja Hispaania ametiasutused on kinnitanud, et CEATFis kavandatav katsetamine on majanduslikku laadi tegevus. See tegevus hõlmab tõepoolest turul pakutavaid teenuseid.
- (66) Komisjon leiab seetõttu, et CEATFi ehitamise ja eksploateerimise näol on tegemist majandustegevusega.

6.1.2. Riigi ressurssid

- (67) Projekti rahastatakse toetuse ettemaksete ja laenudega majandus- ja konkurentsivõime ministriumilt. Need on riigi ressurssid.

⁽³¹⁾ Kohtuotsus, Euroopa Kohus, 12. september 2000, *Pavlov jt*, liidetud kohtuasjad C-180/98 kuni C-184/98, ECLI:EU:C:2000:428, punkt 74; kohtuotsus, Euroopa Kohus, 10. jaanuar 2006, *Cassa di Risparmio di Firenze jt*, C-222/04, ECLI:EU:C:2006:8, punkt 107.

⁽³²⁾ Kohtuotsus, üldkohus, 12. detsember 2000, *Aéroports de Paris vs. komisjon*, T-128/98, ECLI:EU:T:2000:290, mida kinnitati apellatsioonistmes Euroopa Kohtu otsusega, 24. oktoober 2002, *Aéroports de Paris vs. komisjon*, C-82/01 P, ECLI:EU:C:2002:617, punktid 75–80.

⁽³³⁾ Vt kohtuotsus, Euroopa Kohus, 19. detsember 2012, *Mitteldeutsche Flughafen ja Flughafen Leipzig-Halle vs. komisjon*, C-288/11 P, ECLI:EU:C:2012:821, punktid 43 ja 44, ja kohtuotsus, Euroopa Kohus, 14. jaanuar 2015, *Eventech*, C-518/13, ECLI:EU:C:2015:9, punkt 42.

6.1.3. Valikuline majanduslik eelis

6.1.3.1. ADIFi eelistamine

- (68) Kõnealust meedet pakutakse ainult ühele ettevõtjale, ADIFile, ⁽³⁴⁾ ja seega on meede valikuline.
- (69) CEATFi rahastamise toetuse ettemaksete ja laenudega panustamisega annab see meede ADIFile eelise.
- (70) Esiteks on toetuse ettemaksete näol tegemist riigi ressursside otsese ülekandmisega ADIFile ja see annab viimasele selgelt majandusliku eelise.
- (71) Teiseks, seoses ADIFile antud laenudega tuleb kindlaks teha, kas intressimäär vastab turuintressimäärale.
- (72) Komisjoni teatises viite- ja diskontomäärade kindlaksmääramise meetodi läbivaatamise kohta ⁽³⁵⁾ (edaspidi „2008. aasta teatis“) on esitatud laenudele kohaldatavate turumäärade indikaator. Oma 2015. aasta novembri vastuses märkisid Hispaania ametiasutused, et olid seda meetodikat järginud ja lisanud Hispaania puhul kohaldatavale määrale marginaalina 100 punkti. Seejärel hindasid nad turuintressimäära ja programmi alusel kohaldatud intressimäära vahe tulemusena säästetud intressi, võttes arvesse iga laenu eritingimusi (tagasimaksegraafik, laenuperiood ja ajapikendus). Nad jõudsid järeldusele, et kohaldatav turuintressimäär on programmi Innplanta 2010 alusel tehtud osamaksete puhul kohaldatud määradest kõrgem, ent programmi Innplanta 2011 alusel tehtud osamaksete puhul kohaldatud määradest (3,06 %) ⁽³⁶⁾ madalam.
- (73) 2008. aasta teatise kohaselt arvatud määradele lisatavad marginaalid sõltuvad äriühingu krediidireitingust ja pakutavast tagatisest. Sellega seoses märgib komisjon, et ADIFi krediidireiting on lahutamatu seotud Hispaania riigi krediidireitinguga ⁽³⁷⁾. Lisaks märgib komisjon, et Hispaania ametiasutused ei esitanud konkreetseid andmeid eri programmide alusel saadud laenudega seoses pakutud tagatiste kohta. Allpool esitatud tabelist 6 ilmneb, et 2012. aasta esimesel poolel langetati ADIFi krediidireitingut tasemelt „A“ tasemele „B“. Hispaania ametiasutused kohaldasid kõigi ADIFile antud laenude puhul marginaalina 100 baaspunkti. Tuleb märkida, et „A“ reitinguga äriühingu puhul tähendab selline marginaal väikest tagatist. Seevastu „B“ reitinguga äriühingu puhul tähendab marginaal 100 baaspunkti, et pakutud tagatis on tavapärase suurusega (mitte väike).
- (74) Ametliku menetluse käigus palus komisjon Hispaania ametiasutustel esitada andmed laenude kohta, mida ADIF sai turult ajavahemikul 20. juulist 2010 kuni 20. juulini 2015 (välja arvatud EIP). Hispaania ametiasutused esitasid loetelu ADIFile/ADIF Alta Velocidadile viimase viie aasta jooksul antud kommerts-laenudest koos laenuitingimustega ⁽³⁸⁾ (välja arvatud EIP) ⁽³⁹⁾.
- (75) Need turult saadud laenud annavad piisavalt teavet, et määrata kindlaks asjakohane turuintressimäär ajavahemiku 2011–2014 iga aasta kohta.

⁽³⁴⁾ ADIFit kui majandustegevuseks kavandatud taristu omanikku käsitatakse riigiabi hindamise mõistes ettevõtjana. Hispaania ametiasutused seda käsitust ametliku uurimismenetluse käigus ei vaidlustanud.

⁽³⁵⁾ ELT C 14, 19.1.2008, lk 6.

⁽³⁶⁾ Baasmäär, millele 2008. aasta teatise kohaselt miinimummarginaalina lisatakse 100 baaspunkti, oli 2011. aasta jaanuaris 2,49 %, 2012. aasta jaanuaris 3,07 %, 2012. aasta mais 2,67 %, 2013. aasta veebruaris 1,66 % ja 2014. aasta jaanuaris 1,53 %.

⁽³⁷⁾ <https://www.moodys.com/credit-ratings/Administrador-de-Infraestruct-Ferrovias-credit-rating-3010>. ADIFi krediidireiting on fikseeritud ja seotud Hispaania riigireitinguga.

⁽³⁸⁾ Nad loetlesid kõik ADIFi ja ADIF Alta Velocidadi võetud laenud, kuid alates 1. jaanuarist 2013, mil ADIF jagunes ADIFiks ja ADIF Alta Velocidadiks, jäid ringraudteega seotud varad ADIFile. Nad esitasid järgmised andmed: laenu väljamaksmise kuupäev, laenuperioodi lõppkuupäev, pank, rahastatav projekt, summa, tagasimaksetele kohaldatav intressimäär ja ajapikendus.

⁽³⁹⁾ Vt põhjendus 42 eespool.

Tabel 6

ADIFile antud laenude suhtes kohaldatavate turuintressimäärade arvutamise üksikasjad

Väljamakse kuupäev	ADIFile antud laenude intressimäärad (%)	ADIFi krediidi-reiting	2008. aasta teatis		Hispaania ametiasutuste ettepanek turuintressimäärade arvutamise kohta (%)	ADIFi võetud kommerts-laenud	Turuintressimäära arvutus vastavalt kommerts-laenude tingimustele (%)
			Baasmäär (%)	Tavalise ja väikese tagatise korral lisatavad baaspunktid			
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)
17.1.2011	1,17	Aa1	1,49	75–100	2,49	2011. a: 6 kuu Euribor (3.1.2011) + 227 baaspunkti (keskmine)	1,224 + 2,27 = 3,494
11.1.2012	1,17	Aa2	2,07	75–100	3,07	2012. a: 6 kuu Euribor (2.1.2012) + 352 baaspunkti (keskmine)	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	2013. a: 6 kuu Euribor (1.2.2013) + 425 baaspunkti (keskmine)	0,38 + 4,25 = 4,63
10.1.2014	3,06	Ba1	0,53	100–220	1,53	2014. a: 6 kuu Euribor (2.1.2014) + 215 baaspunkti (keskmine)	0,387 + 2,15 = 2,537

(76) Tabelist 6 ilmneb, et turuintressimäärad, mis põhinevad ADIFi võetud kommerts-laenudel (kõige parempoolsem veerg), on järjepidevalt kõrgemad Hispaania ametiasutuste väljapakutud intressimääradest. Kuna 2008. aasta teatises on esitatud vaid turuintressimäärade indikaator ja Hispaania ametiasutused ei esitanud mingeid tõendeid, mis toetaksid järeldust olemasoleva tagatise suuruse kohta, ning toimikus olevatest ja üksikest toetatavatest tõenditest ilmneb, et turul maksis ADIF intresse oluliselt kõrgemate määrade alusel, leiab komisjon, et see viimane tegur on sobiv alus, mille põhjal otsustada, kas projektiga seotud laenud annavad ADIFile eelise.

(77) Tabelist 6 võib järeldada, et ADIFile projektiga seoses antud laenude intressimäärad on madalamad kui asjakohased turuintressimäärad, mis arvutati ADIFi võetud kommerts-laenude tingimuste alusel, välja arvatud 2014. aastal antud laenude puhul. Seega annavad ADIFile aastatel 2011–2013 kogusummas 7 469 500 eurot antud laenude tingimused ADIFile eelise aluslepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses.

6.1.3.2. Eriotstarbelise majandusüksuse ja CEATFi tulevaste kasutajate eelistamine

- (78) Menetluse algatamise otsuses⁽⁴⁰⁾ selgitas komisjon, et riigiabi puudumist võib eeldada ainult siis, kui hankemenetluse tulemusena valitakse välja majanduslikult kõige soodsam pakkumine, mis vastab kontsessiooni turuväärtusele, ja kui asjaomane liikmesriik tagab, et kontsessioonitasud on kooskõlas turuhindadega, tehes diskonteeritud rahavoogude analüüsi ja võrdluse mujal samasuguste teenuste eest makstavate tasudega⁽⁴¹⁾. Komisjon märkis, et kuigi Hispaania määras eelnevalt kindlaks tasude struktuuri teatavad põhikomponendid, ei ole see iseenesest piisav selleks, et mitte seada protsessi avatud ja mittediskrimineerivat iseloomu kahtluse alla.
- (79) Komisjon hindas ka kaudse eelise olemasolu taristu kasutajate tasandil.
- (80) Kuna esimese hankemenetluse ebaõnnestumise tõttu eriotstarbelist majandusüksust välja ei valitud ja miski ei viita teise hankemenetluse algatamisele, ei ole võimalik teha lõplikke järeldusi eriotstarbelise majandusüksuse eelistamise kohta. Samuti ei saa teha kindlaid järeldusi abi olemasolu kohta kasutajate tasandil.

6.1.4. Konkurentsi kahjustamine ja mõju kaubandusele

- (81) Kui liikmesriigi antud abi tugevdab ettevõtja positsiooni võrreldes teiste ettevõtjatega, kes konkureerivad liidusiseses kaubanduses, tuleb järeldada, et abi mõjutab viimati nimetatuid⁽⁴²⁾.
- (82) On selge, et ADIFile antud eelised tugevdavad selle ettevõtja positsiooni võrreldes teiste ettevõtjatega, kes Euroopa Liidu siseturul konkureerivad.
- (83) Nagu on märgitud eespool punktis 5.1, tunnistavad Hispaania ametiasutused, et CEATF võib konkureerida teiste Euroopa rajatistega kiirustel alla 210 km/h tehtavate katsete puhul ja liiklusele avatud olemasolevate raudteeliinidega kiirustel vahemikus 210–385 km/h tehtavate katsete puhul. Seetõttu leiavad Hispaania ametiasutused nüüd, et riigiabiks tuleks pidada ja TAI raamistiku alusel hinnata ainult seda osa CEATFi osade ehitamise rahastamisest, mis võimaldab teha katseid kiirustel alla 385 km/h. Sellega seoses väidavad nad lisaks, et nimetatud tegevuse riiklik rahastamine piirdub 90,2 miljoni euroga.
- (84) CEATF konkureeriks teiste Euroopa Liidu rajatistega, mis osutavad kiirraudtee katsetamisteenuseid, kuna ta on täiesti võimeline pakkuma kiirustel alla 385 km/h katsete tegemise võimalust. Kuna tõendid näitavad, et nõudlus suurematel kiirustel tehtavate katsete järele on väga väike või puudub sootuks (vt täpsemalt põhjendustes 48–51 eespool), saab CEATFi põhitegevuseks tõenäoliselt katsetamine kiirustel alla 385 km/h.
- (85) Seega kasutatakse ADIFile CEATFi ehitamiseks võimaldatud riigi ressursse toetusena uue konkurenti sisenemiseks turule.
- (86) Arvestades põhjendustes 82–85 esitatud kaalutlusi, tuleb otsustada, et ADIFile antud abi võib kahjustada konkurentsi ja mõjutada kaubandust liikmesriikide vahel.

6.1.5. Järeldus abi olemasolu kohta

- (87) Komisjon on seisukohal, et ADIFile 28. juuni 2013. aasta otsuse ja 27. detsembri 2010. aasta kokkuleppe alusel võimaldatud riigi ressursside näol on tegemist riigiabiga aluslepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses.

⁽⁴⁰⁾ Vt menetluse algatamise otsuse põhjendused 43 ja 44.

⁽⁴¹⁾ 27. märtsi 2014. aasta otsus asjas SA.38302 „Investeeringuteks ettenähtud abi Salerno sadamale“, põhjendus 46.

⁽⁴²⁾ Kohtuotsus, Euroopa Kohus, 14. jaanuar 2015, *Eventech*, C-518/13, ECLI:EU:C:2015:9, punkt 66, ja kohtuotsus, Euroopa Kohus, 14. jaanuar 2015, *Libert jt*, C-197/11 ja C-203/11, ECLI:EU:C:2015:288, punkt 77.

6.2. Abi seaduslikkus

- (88) Hispaania ametiasutused teatasid meetmest aluslepingu artikli 108 lõike 3 alusel 20. septembril 2013. Nad on ka teatanud, et ringraudteed ei ehitata enne, kui komisjon selle heaks kiidab ⁽⁴³⁾.
- (89) Hispaania andis abi 27. detsembri 2010. aasta kokkuleppe ja ministrite kabineti 28. juuni 2013. aasta otsuse alusel. Osa abist on juba välja makstud, nagu kirjeldati põhjenduses 44 eespool.
- (90) Kuna abi anti enne, kui komisjon selle heaks kiitis, tuleb seda pidada ebaseaduslikuks abiks nõukogu määruse (EL) 2015/1589 artikli 1 punkti f tähenduses ⁽⁴⁴⁾.

6.3. Kokkusobivus siseturuga

- (91) Olles teinud kindlaks, et meetme näol on tegemist riigiabiga aluslepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses, tuleb komisjonil nüüd hinnata, kas abi võib pidada siseturuga kokkusobivaks.
- (92) Euroopa Kohus on leidnud, et „kui komisjon otsustab algatada ametliku uurimismenetluse, peavad liikmesriik ning uue abi võimalik saaja esitama komisjonile asjaolud, mis võimaldavad tõendada, et see abi on ühisturuga kokkusobiv“ ⁽⁴⁵⁾. Nagu on täpsemalt kirjeldatud allpool, ei esitanud Hispaania ametiasutused ega abisaaja ADIF selle kohta veenvaid tõendeid ei teates, sellele järgnenud kirjades, märkustes menetluse algatamise otsuse kohta ega ametliku uurimismenetluse ajal antud vastustes.
- (93) Hispaania ametiasutuste arvates tuleks CEATFi riiklikku rahastamist, niivõrd kui selle näol on tegemist abiga aluslepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses, pidada siseturuga kokkusobivaks, pidades silmas rahastamise üldist teadus- ja arendustegevusele ning innovatsioonile suunatud eesmärki ja arvestades TAI raamistiku eeskirju, mida kohaldatakse teadus- ja arendustegevuse ning innovatsiooni taristu suhtes ⁽⁴⁶⁾.
- (94) Eespool punktis 6.2 tehtud järelduse kohaselt on tegemist ebaseadusliku abiga. TAI raamistiku punktis 126 on sätestatud, et „ebaseaduslikku teadus- ja arendustegevuseks ning innovatsiooniks antavat abi hinnatakse vastavalt abi andmise päeval kehtinud eeskirjadele“.
- (95) Abi andmise ajal kehtis 2006. aasta TAI raamistik ⁽⁴⁷⁾.
- (96) 2006. aasta TAI raamistik ei sisalda konkreetseid sätteid teadusuuringute taristutele antava abi kohta. Seetõttu leiab komisjon, et abimeedet tuleks hinnata otseselt aluslepingu artikli 107 lõike 3 punkti c alusel. Nimetatud sätte kohaselt võib siseturuga kokkusobivaks pidada „abi teatud majandustegevuse või teatud majanduspiirkondade arengu soodustamiseks, kui niisugune abi ei mõjuta ebasoovitavalt kaubandustingimusi määral, mis oleks vastuolus ühiste huvidega“.

⁽⁴³⁾ Hispaania ametiasutuste 6. veebruari 2014. aasta kirjas 7. küsimusele Hispaania rahandus- ja avaliku halduse ministeeriumi antud vastus (lk 13).

⁽⁴⁴⁾ Nõukogu 13. juuli 2015. aasta määrus (EL) 2015/1589, millega kehtestatakse üksikasjalikud eeskirjad Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 108 kohaldamiseks (ELT L 248, 24.9.2015, lk 9).

⁽⁴⁵⁾ Kohtuotsus, Euroopa Kohus, 16. detsember 2010, *AceaElectrabel Produzione vs. komisjon*, C-480/09 P, ECLI:EU:C:2010:787, punkt 99 ja seal osundatud kohtupraktika.

⁽⁴⁶⁾ TAI raamistiku punkti 15 alapunkti ff kohaselt „teadusuuringute taristu – ruumid, vahendid ja teenused, mida teadlased kasutavad oma teadusala uurimistööks; see hõlmab järgmist: teadusaparatuur ja uurimistarbed, teadmispõhised ressursid, näiteks kollektiivsed, arhiivid ja struktureeritud teadusalane teave, info- ja kommunikatsioonitehnoloogial põhinevad taristud, näiteks võrgud, infotöötlus, tarkvara ja kommunikatsioonivahendid, ning muud teadustegevuse jaoks vajalikud üksused. Sellised teadusuuringute taristud võivad asuda ühes kohas või olla jaotatud (organiseeritud ressursivõrgustik)“.

⁽⁴⁷⁾ Ühenduse raamistik teadus- ja arendustegevuseks ning innovatsiooniks antava riigiabi kohta (ELT C 323, 30.12.2006, lk 1).

- (97) Selleks et teha kindlaks, kas meede on kooskõlas aluslepingu artikli 107 lõike 3 punktiga c, kaalub komisjon meetme positiivset mõju, mis seisneb panuses täpselt määratletud ühist huvi pakkuva eesmärgi saavutamisse, ning meetme negatiivset mõju kaubandusele ja konkurentsile siseturul. Seejuures lähtub komisjon järgmistest põhimõtetest ⁽⁴⁸⁾:
- a) meetmega aidatakse kaasa täpselt määratletud ühist huvi pakkuva eesmärgi saavutamisele: riigiabi-meede peab teenima ühist huvi pakkuvat eesmärki kooskõlas aluslepingu artikli 107 lõikega 3;
 - b) vajadus riigi sekkumiseks: riigiabi-meede peab olema suunatud olukorrale, mida abiga saab oluliselt parandada määral, mida turg ise ei suuda: näiteks kui abi võimaldab kõrvaldada turutõrget või lahendada võrdsete võimaluste või ühtekuuluvuse puudumisega seotud probleemi;
 - c) abimeetme asjakohasus: abi-meede peab olema sobiv poliitikavahend ühist huvi pakkuva eesmärgi saavutamiseks;
 - d) ergutav mõju: abi peab muutma asjaomase ettevõtja käitumist nii, et ta hakkab tegelema lisategevusalaga, mida ta ilma abita ei teeks või teeks piiratud või muul viisil või muus kohas;
 - e) abi proportsionaalsus: abi summa ja osakaal peavad piirduma miinimumiga, mis on vajalik selleks, et ajendada asjaomast ettevõtjat tegema lisainvesteeringut või hakkama tegelema lisategevusalaga;
 - f) konkurentsile ja liikmesriikidevahelisele kaubandusele avalduva põhjendamatult negatiivse mõju vältimine; abi negatiivne mõju peab olema piisavalt väike selleks, et meetme üldine mõju oleks positiivne;
 - g) abi läbipaistvus: liikmesriikidel, komisjonil, ettevõtjatel ja üldsusel peab olema hea juurdepääs kõigile asjaomastele õigusaktidele ja nende alusel antavat abi käsitlevale teabele.

6.3.1. Panus täpselt määratletud ühist huvi pakkuva eesmärgi saavutamisse

- (98) Hispaania ametiasutused rõhutasid oma teates ning vastuses menetluse algatamise otsusele (vt menetluse algatamise otsuse põhjendus 59 ja punkt 5.2 eespool), et projekt aitab suurendada Hispaanias teadus- ja arendustegevusse ning innovatsiooni tehtavaid investeeringuid, mis on Euroopa 2020. aasta strateegia kohaselt üks ühist huvi pakkuvaid eesmärke ja ühtlasi kooskõlas Hispaania aruka majanduskasvu rakendusloovuga, mis võeti vastu 2015. aasta veebruaris. Nende väitel on CEATFi näol tegemist teadusliku ja tehnilise taristuga, mis võimaldab katsetada raudteesektori multidistsiplinaarseid tehnilisi aspekte. Samuti väidavad Hispaania ametiasutused, et CEATFi investimine tugendab majanduslikku arengut Andaluusia piirkonnas, kus on kõrge tööpuuduse määr.
- (99) Esiteks, selliste väidete hindamisel tuleks lähtuda nõudlusest niisuguse uurimisrajatise järele, pidades silmas, millist teadus-, arendus- ja uuendustegevust seal võiks ellu viia.
- (100) Nagu kirjeldati menetluse algatamise otsuse põhjendustes 60–62, pidas komisjon küsitavaks veeremi- ja raudteeseadmete tootjate nõudlust selle konkreetse teadusuuringute taristu järele. Eelkõige viitas komisjon CEATFi ehitamiseks ja käitamiseks korraldatud esimese hankemenetluse ebaõnnestumisele ning kiirustel üle 350 km/h kasutatavate äriotstarbeliste raudteevõrkude ehitamise ja käitamise suurtele kuludele, mis muudaksid tegevuse praegustes turutingimustes ja lähemas tulevikus majanduslikult ebaotstarbekaks ⁽⁴⁹⁾.

⁽⁴⁸⁾ Näiteks SA 32835 (2011/N) – Northwest Urban Investment Fund (JESSICA) (ELT C 281, 24.9.2011, lk 2), http://ec.europa.eu/competition/state_aid/cases/240234/240234_1247477_97_2.pdf, ja SA 38769 (2015/N) – Green Deal for Electric Vehicle Charging Infrastructure, veel avaldamata, http://ec.europa.eu/competition/state_aid/cases/258489/258489_1710979_137_2.pdf

⁽⁴⁹⁾ Seoses Hispaania ametiasutuste väitega, et küsimustik saadeti välja enam kui 80 äriühingule, millest 47 vastasid ja 26 kinnitasid valmisolekut võtta projekti riskid enda kanda, tuleb märkida, et viimased olid peamiselt ehitussektoris tegutsevad äriühingud, mille äriühivid on seotud projekti ehitusetapiga, kuid mitte edaspidise teadus- ja arendustegevuse ning innovatsiooniga. Pealegi ei väljendanud neist ükski reaalselt huvi, esitades pakkumuse 2013. aastal korraldatud hankemenetluses, mis osalejate puudumise tõttu kehtetuks tunnistati.

- (101) Vastuseks menetluse algatamise otsusele kolmandatelt isikutelt saadud märkused kinnitavad komisjoni seisukohta, et turg ei vaja teadusuuringute taristut, mis on ette nähtud rongidega väga suurte kiirustel tehtavateks katseteks (katseid tehtaks kiirustel üle 385 km/h äriotstarbeliste transporditeenuste puhul, mida osutatakse kiirustel üle 350 km/h).
- (102) Ükski veeremitootja ei kavanda nii suurte kiirustel sõitva veeremi tootmist, sest selliste rongide äriotstarbelise käitamise järele ei ole turul nõudlust. Mõned raudtee-ettevõtjad esitasid turul tõhusa tegutsemisega seotud argumenti (tasakaal elektritarbimise ja sõiduaja vahel), mille kohaselt kiirrongide tõhusal äriotstarbelisel käitamisel on kiirus märksa väiksem (Euroopas keskmiselt 280–300 km/h, maksimaalselt 320–350 km/h), ning osutasid taristu investeringu-, eksploatatsiooni- ja hoolduskulude hüppelisele kasvule kiirustel üle 300 km/h, mis muudab rongipiletite hinnad lennupiletite hindadega võrreldes konkurentsivõimetuks. Ükski äriotstarbeliste transporditeenuste jaoks uute äriotstarbeliste raudteeliinide ehitamise ja/või olemasolevate raudteede uuendamise järele – ega seega ka raudtee-katsekeskuse järele, mis on ette nähtud katseteks neid piirväärtusi ületavatel kiirustel ⁽⁵⁰⁾.
- (103) Teised konkreetsete argumentid, mis toetavad arvamust, et CEATFi taristu järele puudub nõudlus, tuleneb CEATFi geograafilisest asukohast, mis mõne vastaja sõnul põhjustab märkimisväärset aja- ja transpordikulu.
- (104) Spetsiaalse füüsilise katserajatise vajalikkuse vastu räägib ka argument, et võimalikuks edaspidiseks suurte kiirustel katsetamiseks on olemas nüüdisaegsemad ja kulutõhusamad võimalused, näiteks IKT-lahendustel põhinevad virtuaalsed katsed.
- (105) Seega väidetakse, et teatatud abi võiks suurte kiirustel katsetamise rajatise ehitamise kaudu ajendada raudteesektoris viima ellu täiendavat teadus-, arendus- ja uuendustegevust, on vastuolus komisjoni kogutud teabega.
- (106) Teiseks, muud poliitikaga seotud eesmärgid, millele Hispaania ametiasutused tuginevad, eelkõige Antequera piirkonnas uute töökohtade loomisest tulenev sotsiaal-majanduslik kasu, ⁽⁵¹⁾ ei ole teatatud abiga teadus- ja arendustegevuse ning innovatsiooni valdkonnas ühist huvi pakkuva eesmärgi saavutamisele kaasaaitamise hindamise seisukohalt asjakohased. Kuigi Hispaania ametiasutused väidavad, et sotsiaal-majanduslikust seisukohast saavutaks CEATFi projekt positiivse nüüdispuhasväärtuse summas 17,3 miljonit eurot, ei ole nad esitanud veenvaid tõendeid kasulikkuse kohta, mis võiks olla sellise ulatusega, et korvata kavandatud taristu ehituskulud ja ärikahjumid, mis tekivad taristu kogu käitamisperioodi jooksul. Väidetav kasu näib piirduvat töökohtade loomisega ehitussektoris taristu ehitamise etapis. See tähendab, et projekt ei aitaks kaugelki saavutada Andaluusia piirkonnas jätkusuutliku arengu edendamise pikaajalist eesmärki, vaid sellel oleks üksnes lühiajaline, ajutine mõju kohalikele majandusele ⁽⁵²⁾.
- (107) Eespool põhjendustes 98–106 esitatud kaalutlustest lähtudes leiab komisjon, et Hispaania ei ole esitanud piisavaid tõendeid, mis võimaldaks otsustada, et projekt aitab kaasa täpselt määratletud ühist huvi pakkuva eesmärgi saavutamisele.

6.3.2. Vajadus riigi sekkumiseks

- (108) Hispaania ametiasutused põhjendavad kõnealuse projekti puhul riigiabi andmise vajadust tehniliste katsete multidistsiplinaarse iseloomuga. Nende sõnul tuleneb kõnealuste katsetega potentsiaalselt seotud äriühingute

⁽⁵⁰⁾ Ei ole üllatav, et ainuke äriühing, mis väljendas projekti suhtes pooldavat suhtumist, on Hispaania äriühing, mis – nagu kinnitavad ka teiste vastajate märkused – saaks tegelikult rajatisele hõlpsama juurdepääsu, kuna asub selle lähedal. Seetõttu näib tema seisukoht olevat ajendatud võimalusest saada konkurentsieelis, mitte objektiivselt hinnangust rajatise vajalikkusele.

⁽⁵¹⁾ Vt ka menetluse algatamise otsuse joonealune märkus 17.

⁽⁵²⁾ Näiteks regionaalabi suunistes aastateks 2014–2020 (ELT C 209, 23.7.2013, lk 1), mis näevad konkreetsetelt ette töökohtade loomise, on see eesmärk asetatud kaasava ja jätkusuutliku majanduskasvu tagamise laiemasse konteksti (rõhuasetus lisatud). Ka komisjoni erisuunistes töökohtade loomiseks abi andmise kohta (tööhõivealase riigiabi suunistes, EÜT C 334, 12.12.1995, lk 4) tõdeti, et üldjuhul suhtub komisjon vähem soosivalt töökohtade loomiseks antavasse abisse, mis piirdub liigse tootmisvõimsusega või kriisilukorra all kannatava ühe või mitme tundliku sektoriga, ja sellise abi negatiivne mõju tööhõivele teiste liikmesriikide konkureerivates sektorites kaalub üldjuhul üles ühise huvi tööpuuduse vähendamise aktiivsete meetmete vastu (vt punkt 23).

tegevusvaldkondade mitmekesisusest (näiteks ehitustööd, side, signalisatsioon, vedamine, veerem), et ükski äriühing ei suudaks üksinda saavutada kriitilist massi ega omaks piisavalt rahalisi vahendeid nii suure investeeingu tegemiseks, mis on vajalik CEATFi rajamiseks või mis võiks meelitada ligi ja koondada teisi äriühinguid. Seoses projekti rahastamisega kinnitasid Hispaania ametiasutused, et CEATFi ehitamiseks ei saa kasutada ühtki muud rahastamisallikat peale riikliku rahastamise, „arvestades ADIFI tehtud tasuvusuuringuid“.

- (109) Hispaania ametiasutuste argument osutab väidetavale turutõrkele, mis seisneb kavandatud rajatise ehitamise rahastamise kooskõlastamisprobleemis. See argument näib lähtuvat eeldusest, et kuna ühelgi äriühingul eraldiseisvalt ei oleks stiimulit projekti rahastada, sest selle kulud ja eeldatavad tulud ei ole (üksiku äriühingu tasandil) tasakaalus, siis oleks ainus võimalus luua investeeimiseks erinevates tehnilistes valdkondades tegutsevate äriühingute konsortsium, mis ühiskasutuse kaudu suudaks tagada rajatise potentsiaali täieliku ärakasutamise.
- (110) Toimikus ei viita aga miski sellele, et tulemuslikku koostööd takistavad objektiivsed raskused oleksid koostööst potentsiaalselt huvitatud äriühingute jaoks sellise koostöö võimatuks muutnud. Vastupidi – asjaolu, et Hispaania valitsus pidi eriotstarbelise majandusüksuse loomise hõlbustamiseks sekkuma ja korraldama avatud hankemenetluse, ning selle hankemenetluse ebaõnnestumine viitavad pigem sellele, et teatatud projekti rahastamist mõjutav tegelik probleem seisneb milleski muus, nimelt projekti rahalise tasuvuse puudumises. Hispaania ametiasutuste argumendi nõrkust kinnitab asjaolu, et isegi siis, kui Hispaania valitsus otsustas eraldada tööde alustamiseks ADIFile riiklikke vahendeid, ei väljendanud ükski sõltumatu eraõiguslik investor huvi rahastamises osalemise vastu.
- (111) Seetõttu leiab komisjon, et Hispaania ei ole esitanud piisavalt tõendeid turutõrke olemasolu kohta, mis seisneb CEATFi rahastamise kooskõlastamise raskustes.
- (112) Lisaks tuleb märkida, et komisjoni otsustuspraktikas peetakse teadus- ja arendustegevuse ning innovatsiooni valdkonnas silmas kolme liiki spetsiifilisi turutõrkeid: puudulik ja moonunenud teave, teadus-, arendus- ja uuendustegevuse kooskõlastamise ja võrgustikuga seotud tõrked ning teadmiste levik. Hispaania ametiasutused ei ole aga tõendanud, et antud juhul oleks tegemist mõne sellise konkreetse turutõrkega.
- (113) Seoses CEATFi projekti rahastamist mõjutavate raskustega ei esitatud ühtki tõendit selle kohta, et erasektor ei soovi projekti rahastamises osaleda tuvastatavat ja riskantset teadus-, arendus- ja uuendustegevust käsitleva teabe puudumise või moonutatuse tõttu. Mis puudutab teadus-, arendus- ja uuendustegevuse kooskõlastamise ning võrgustikuga seotud tõrkeid, siis ilmneb Hispaania ametiasutuste avaldustest selgelt, et ADIFI ja sektori koostööd katsekeskuses ei planeeritud. Näib, et abi eesmärk on meelitada äriühinguid osalema kas CEATFi taristu kavandamises või kasutamises, kuid see ei tekita nende vahel koostööd, mille käigus viiakse keskuses ühiselt ellu teadus-, arendus- ja uuendustegevust. Peale selle ei ole Hispaania ametiasutused esitanud asjaolusid, mis tõendaksid kolmandatele isikutele kasulikku teadmiste levikut seoses CEATFi projektiga.
- (114) Hispaania ametiasutused ei ole esitanud muid argumente, mis toetaksid järeldust, et abi toob kaasa olukorra olulise paranemise, mida turg ise tagada ei suudaks.
- (115) Põhjendustes 108–113 esitatud kaalutlustest lähtudes leiab komisjon, et riigi sekkumise vajadus ei ole tõendatud.

6.3.3. Abimeetme asjakohasus

- (116) Liikmesriigid võivad teha poliitikavahendite vahel erinevaid valikuid; riigiabi kontroll ei kohusta valima majandusse sekkumise ühte kindlat viisi. Aluslepingu artikli 107 lõike 1 kohaselt võib riigiabi siiski olla põhjendatud vaid juhul, kui konkreetne vahend on avaliku poliitika eesmärgi täitmise ja ühe või mitme ühist huvi pakkuva eesmärgi saavutamisele kaasaaitamise seisukohalt asjakohane ⁽³⁾.

⁽³⁾ Asjakohasust käsitletakse näiteks riigiabi asjas C 25/2004 – DVB-T Berlin-Brandenburg (ELT L 200, 22.7.2006, lk 14) ja N 854/06 – Soutien de l'agence de l'innovation industrielle en faveur du programme mobilisateur pour l'innovation industrielle TVMSL (ELT C 182, 4.8.2007, lk 5).

- (117) Komisjon leiab tavaliselt, et meede on asjakohane vahend, kui liikmesriik on kaalunud, kas leidub alternatiivseid poliitikavalikuid, mis oleksid ühist huvi pakkuva eesmärgi saavutamiseks võrdväärselt sobivad, kuid mis kahjustaksid konkurentsi vähem kui valikuline riigiabi, ning kui ta suudab tõendada meetme asjakohasust tõhususe ja/või võrdsete võimaluste eesmärkide saavutamise seisukohalt.
- (118) Hispaania ametiasutused ei esitanud mingit teavet projekti rahastamise alternatiivsete poliitikavahendite või muude abimeetmete kohta. Vastuseks menetluse algatamise otsuses väljendatud kahtlustele piirdusid nad väitega, et arvestades projekti väidetavat rahastamispuudujääki, mis moodustab 91,87 %, ei oleks ükski teine vahend peale riikliku rahastamise antud juhul asjakohane.
- (119) Komisjon märgib, et asjaolu, et teatatud projekt on ka abi saamise korral väga kahjumlik, ei ole piisav tõend selle kohta, et riigiabi on asjakohane vahend.
- (120) Lisaks, kuna pole tõendatud, et projekt aitab kaasa ühist huvi pakkuva eesmärgi saavutamisele, mis seisneb teadus-, arendus- ja uuendustegevuse mahu suurendamises, siis pole tõendatud ka Hispaania valitsuse valitud investeerimisvahendi asjakohasus. Muud meetmed, mille abil oleks tõepoolest võimalik suurendada teadus-, arendus- ja uuendustegevuse mahtu, oleksid selle ühist huvi pakkuva eesmärgi saavutamiseks sobivamad vahendid.
- (121) Samad kaalutlused kehtivad ka teiste ühist huvi pakkuvate eesmärkide kohta, millele Hispaania on viidanud. Nagu märgiti eespool põhjenduses 106, piirdusid uued töökohad peamiselt ehitussektoriga ja need oleksid ajutised. Riigiabi taristu ehitamisele, mida tõenäoliselt kasutama ei hakata, ei ole sobiv poliitikavahend majanduskasvu ja töökohtade tekitamiseks.

6.3.4. Ergutav mõju

- (122) Riigiabil peab olema ergutav mõju. Nõutav ergutav mõju on olemas, kui abi muudab abisaaja käitumist seoses ühist huvi pakkuva eesmärgi saavutamise ja kindlakstehtud turutõrke kõrvaldamisega.
- (123) Hispaania ametiasutuste sõnul ilma abita CEATFi ei ehitataks: nad väidavad, et abil on ergutav mõju, kuna ilma abita kõnealune projekt teoks ei saaks.
- (124) Komisjon märgib siiski, et antud juhul võimaldab abi ehitada raudtee-katserajatise, mis antakse ADIFI kui tulevase omaniku käsutusse, kuid see ei näi tekitavat ADIFI ega teiste käitumises mingit muutust, mis seisneb katserajatise ellu viivas täiendavas teadus-, arendus- ja uuendustegevuses.
- (125) Hispaania ametiasutused ei esitanud ametliku uurimismenetluse käigus mingeid uusi andmeid ega argumente ADIFI käitumise muutumise kohta, mis oleks tingitud abist. Olemasolevad andmed näitavad, et teatatud projekt jääb kahjumlikuks ka abi andmise korral, kuid Hispaania ametiasutused ei ole tõendanud, et projektist tuleneb sellegipoolest märkimisväärne teadus- ja arendustegevuse ning innovatsiooniga seotud kasu ühiskonnale. Vastupidi, ametliku uurimise käigus taristu võimalikelt kasutajatelt saadud märkused osutavad sellele, et praegu kavandatud kujul ei täida projekt raudteesektoris teadus- ja arendustegevuse ning innovatsiooniga tegelevate äriühingute rahuldamatat nõudlust.
- (126) Ei ole esitatud argumente, mis õigustaksid komisjoni poolt menetluse algatamise otsuses esitatud hinnangu muutmist. Abil ei ole kaugeltki ergutavat mõju, vaid sisuliselt on see suunatud taristu ehitamisele, mille lisandväärtust võrreldes olemasolevate alternatiividega (katsesõidud tavalistes raudteevõrgustikes) ei ole tõendatud.

6.3.5. Abi proportsionaalsus

- (127) Komisjon on seisukohal, et abi on proportsionaalne ainult juhul, kui väiksema abiga ei ole võimalik saavutada sama tulemust.

- (128) Hispaania ametiasutuste teate kohaselt on kõnealune projekt kooskõlas TAI raamistikuga, milles on sätestatud, et majanduslikul eesmärgil kasutatavasse teadusuuringute taristusse tehtavate investeeringute katteks antav abi peab piirduma täiendava netokuluga ja abi ülemmäär on 60 % rahastamiskõlblikest kuludest (TAI raamistiku punkt 89). Antud juhul katab avaliku sektori toetus 100 % kuludest.
- (129) Erasektori poolt CEATFi taristusse tehtavate investeeringute puudumise või ebapiisavuse tõttu näib, et kõnealune abi ei ole proportsionaalne.

6.3.6. Konkurentsile ja liikmesriikidevahelisele kaubandusele avalduva põhjendamatu negatiivse mõju vältimine

- (130) Aluslepingu artikli 107 lõike 3 punkti c kohaselt peavad meetmest tingitud positiivsed arengud korvama meetme negatiivse mõju kaubandusele ja konkurentsile.
- (131) Komisjoni arvates ei ole Hispaania ametiasutused tõendanud kõnealusest meetmest tulenevat positiivset mõju. Seetõttu leiab komisjon, et CEATFi ehitamine ei võimalda saavutada seatud eesmärki suurendada teadus- ja arendustegevust väga suurtel kiirustel osutatavate raudteetransporditeenuste valdkonnas, kuna nõudlus sellise taristu ning sellega seotud teadus- ja arendustegevuse teenuste järele on olematu või parimal juhul väike. Komisjon järeltas ka, et puudub tõendatud turutõrge ja pole tõendatud, et kõnealune meede aitab kaasa sisulisele muutusele abisaaja käitumises.
- (132) Seoses meetme muu positiivse mõjuga, millele Hispaania tugineb, on komisjon seisukohal, et ajutiste töökohtade loomine – eelkõige ehitussektoris – saavutatakse väga kõrge hinnaga ja selle positiivne väärtus on väike.
- (133) Lisaks, kuna meede võimaldab uuel konkurendil siseneda turule suuremahulise riikliku rahastamise abiga, leiab komisjon, et meetmel on negatiivne mõju konkurentsile. Abi muudaks küsitavaks konkurentide poolt oma katserajatistesse tehtud varasemad investeeringud ja vähendaks edaspidiseid investeeringuid nende rajatiste hooldusesse või parendamisse.
- (134) Turg, mida abi mõjutab, on raudteeseadmete katsetamise teenuste turg Euroopa Liidus. Nagu märgiti ka menetluse algatamise otsuses, tegutseb sellel turul Euroopa Liidus juba kolm raudtee-katsekeskust: Cerhenice (Velim) Tšehhi Vabariigis, Wildenrath Saksamaal ja Valenciennes Prantsusmaal. Neis keskustes tehakse katseid kiirustel kuni 210 km/h. Kiirveeremid katsetatakse ka äriotstarbelistel raudteeliinidel, ⁽⁵⁴⁾ mille maksimaalne kavandatud kiirus on 350 km/h, kusjuures katseid tehakse vastavalt standardi nõudele kiirusel kuni 385 km/h (10 % üle rongi nimikiiruse).
- (135) Järelikult ei asenda CEATFi katsetamisteenused täielikult teistes katserajatistes ja äriotstarbelistes raudteevõrgustikes tehtavaid katseid, kuna maksimaalsed katsekiirused on erinevad. Samas rahuldab olemasolev võimalus teha äriotstarbelistes raudteevõrgustikes katseid kiirusel kuni 385 km/h tegeliku ja potentsiaalse nõudluse katsetamisteenuste järele, mille puhul kiirus piirdub selle majanduslikult tasuva kiirusega. Mis puudutab võimalikku tulevast nõudlust katsetamise järele kiirusel kuni 520 km/h, siis olemasolev teave ja turuosalistelt saadud märkused osutavad, et selline kiirus ei ole vähemalt ettenähtavas tulevikus majanduslikult tasuv. Niisiis oleks CEATFi katserajatis otsene konkurent nii olemasolevatele rajatistele kui ka riiklikele raudteevõrgustikele. Seetõttu leiab komisjon, et meetme eesmärk on toetada uue konkurendi sisenemist turule täielikult riigi ressursside abil ja meede võib seega märkimisväärselt kahjustada konkurentsi sellel turul.
- (136) Kõnealune abimeede võib negatiivselt mõjutada konkurentsi ka katsetatavate raudteetoodete (sealhulgas veeremi ja seadmete) järgnevatel turgudel. Nagu osutati menetluse algatamise otsuse kohta saadud märkustes, võib rajatise geograafiline asukoht tekitada faktilisi konkurentsieeliseid riigi veeremitootjatele, kes CEATFi katsetamiseks tõenäolisemalt kasutaksid ja kellel ei kaasneks sellega märkimisväärsed transpordikulud.

⁽⁵⁴⁾ Näiteks Rete Ferroviaria Italiana Itaalias, SNCF Prantsusmaal, DB Bahn Saksamaal.

- (137) Võttes arvesse, et teatatud abil puudub piisavalt tõendatud positiivne mõju, nagu on märgitud eespool punktides 6.3.1–6.3.5, leiab komisjon, et meetme negatiivne mõju, mis seisneb tegelikes ja võimalikes konkurentsimoonutustes, kaalub väidetava kasulikkuse üles.

6.3.7. Abi läbipaistvus

- (138) Eeltoodud kaalutlusi arvestades ei ole abi läbipaistvuse hindamine vajalik.

6.3.8. Järeldus riigiabi siseturuga kokkusobivuse kohta

- (139) Eespool punktides 6.3.1–6.3.7 esitatud kaalutlusi silmas pidades järeldab komisjon, et teatatud abimeedet ei saa aluslepingu artikli 107 lõike 3 punkti c alusel pidada siseturuga kokkusobivaks.

6.4. Siseturuga kokkusobimatu abi tagasinõudmine

- (140) Kooskõlas väljakujunenud kohtupraktikaga on nõukogu määruse (EL) 2015/1589 artikli 16 lõikes 1 sätestatud: „Kui ebaseadusliku abi korral tehakse negatiivne otsus, nõuab komisjon, et kõnealune liikmesriik peab võtma kõik vajalikud meetmed, et abisaajalt abi tagasi saada [...]“.
- (141) Samuti on Euroopa Liidu kohtud korduvalt sedastanud, et liikmesriigi kohustus lõpetada sellise abi andmine, mida komisjon peab siseturuga kokkusobimatuks, kannab eesmärki taastada abi andmise eelne olukord⁽⁵⁵⁾. Sellega seoses on Euroopa Liidu kohtud otsustanud, et kõnealune eesmärk on saavutatud, kui abisaaja on ebaseadusliku abina saadud summad (sealhulgas intressid) tagasi maksnud ja seega loobunud eelisest, mis tal turul konkurentide ees oli, ja kui on taastatud abi väljamaksmisele eelnenud olukord⁽⁵⁶⁾.
- (142) Komisjon on jõudnud järeldusele, et abi, mida Hispaania andis ADIFile, on ebaseaduslik ja siseturuga kokkusobimatu. Seetõttu tuleb see abi tagasi nõuda, et taastada enne abi väljamaksmist turul valitsenud olukord. Abi tuleks tagasi nõuda alates kuupäevast, mil abisaajad said eelise, st alates ajast, mil abi anti abisaajate käsutusse, kuni tegeliku tagasimaksmiseni ning abisaajatel tuleb tasuda abisumma pealt intressi kuni abi tegeliku tagasimaksmiseni.
- (143) Vastavalt Hispaania esitatud andmetele, mis on kokkuvõtlikult esitatud põhjendustes 43 ja 44 ning tabelites 3, 4 ja 5, maksti ADIFile aastatel 2011–2014 kokku 143 703 000 eurot (sealhulgas 135 866 000 eurot toetustena ja 7 837 000 eurot laenudena).
- (144) Komisjon on arvutanud välja intressimäära, mida turul oleks pakutud, arvestades Hispaania esitatud teavet ADIFI poolt asjaomasel ajavahemikul tegelikult võetud kommerts-laenude kohta. Komisjon mõistab siiski, et arvutustulemust võib mõjutada teiste laenude olemasolu, millest talle ei ole teatatud. Selleks et saaks arvutada välja ADIFile antud laenudele tegelikult fikseeritud intressimäärade ja turuintressimäära vahe ehk abi osa, mis tuleb tagasi nõuda, on Hispaanial alates käesoleva otsuse vastuvõtmise kuupäevast aega kaks kuud, mille jooksul ta võib esitada komisjonile tõendeid võimalike muude kommerts-laenude kohta, mida ADIF vastaval perioodil sai.
- (145) Hispaania peab seega ADIFilt tagasi nõudma nii toetuse ettemaksed, mida ADIF ei ole veel tagasi maksnud, kui ka abi osa, mis sisaldub 2011., 2012. ja 2013. aastal antud laenudes ning mis (ilma et see piiraks eelmises lõigus osutatud võimalust) seisneb laenu intressimäära ja tabelis 6 märgitud turuintressimäära (vt põhjendus 75 eespool) vahes. Kogu tagasinõutav summa peab sisaldama tagasinõudmise intresse, mis on arvutatud alates iga toetuse või laenu väljamaksmise hetkest kuni vastava toetuse või laenu tagasimaksmiseni.

⁽⁵⁵⁾ Vt muu hulgas kohtuotsus, Euroopa Kohus, 14. september 1994, *Hispaania vs. komisjon*, C-278/92, C-279/92 ja C-280/92, ECLI:EU:C:1994:325, punkt 75.

⁽⁵⁶⁾ Vt muu hulgas kohtuotsus, Euroopa Kohus, 17. juuni 1999, *Belgia vs. komisjon*, C-75/97, ECLI:EU:C:1999:311, punktid 64 ja 65.

- (146) Kui toetuste puhul tuleks tagasinõudmise intress arvutada toetuse põhisummalt, siis laenude puhul tuleks tagasinõudmise intress arvutada laenudes sisalduva abi osalt.
- (147) Hispaania ei tohiks seoses kõnealuse projektiga teha ühtki uut makset.
- (148) Nagu on märgitud eespool põhjenduses 88, on Hispaania ametiasutused kinnitanud, et ilma komisjoni heakskiiduta CEATFi ringraudteed ei ehitata. Seda arvestades leiab komisjon, et ADIFil ei tohiks olla põhjust laene endale jätta, kuivõrd need anti ainuüksi kõnealuse projekti jaoks. Seetõttu on komisjon seisukohal, et ADIFile antud laenud tuleb viivitamata lõpetada ja tagasi maksta.

7. KOKKUVÕTE

- (149) Hispaania poolt ADIFile võimaldatud toetuse ettemaksete ja laenude näol on tegemist riigiabiga aluslepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses. Seda abi andes rikkus Hispaania aluslepingu artikli 108 lõikes 3 sätestatud teavitamiskohustust ja rakendamiskeeldu.
- (150) Komisjon on jõudnud järeldusele, et see abi on siseturuga kokkusobimatu.
- (151) Seetõttu tuleb abi ADIFilt kui abisaajalt koos tagasinõudmise intressiga tagasi nõuda,

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA OTSUSE:

Artikkel 1

Riiklik rahastamine kogusummas 358 552 309 eurot, mida Hispaania võimaldas CEATFi ehitamiseks Administrador de Infraestructura ferroviariale (ADIF) 27. detsembri 2010. aasta kokkuleppe ja ministrite kabineti 28. juuni 2013. aasta otsuse alusel laenude kujul, mille intressimäärad on turuintressimääradest madalamad, ja toetuste näol, kujutab endast riigiabi aluslepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses.

Artikkel 2

Artiklis 1 osutatud abi on ebaseaduslik, sest selle andmisel rikuti aluslepingu artikli 108 lõikest 3 tulenevat teavitamiskohustust ja rakendamiskeeldu.

Artikkel 3

Artiklis 1 osutatud abi on siseturuga kokkusobimatu.

Artikkel 4

1. Hispaania peab viivitamata tagasi nõudma selle osa artiklis 1 osutatud abist, mis on ADIFile välja makstud.
2. Sissenõutavatelt summadelt arvestatakse intressi alates kuupäevast, mil need anti ADIFI käsutusse, kuni nende tegeliku tagasimaksmiseni.
3. Intress arvutatakse liitintressina vastavalt komisjoni määruse (EÜ) nr 794/2004⁽⁵⁷⁾ V peatükile. Tagasimakstavatelt summadelt tuleb tasuda intressi, mida arvestatakse alates kuupäevast, mil need anti abisaajate käsutusse, st alates toetuste ja laenude osamaksete väljamaksmise kuupäevast, kuni nende tegeliku tagasimaksmiseni.
4. Hispaania tühistab kõik artiklis 1 osutatud abi väljamaksmata maksed alates käesoleva otsuse vastuvõtmise kuupäevast.
5. Hispaania nõuab ADIFile antud laenude lõpetamist ja tagasimaksmist.

⁽⁵⁷⁾ Komisjoni 21. aprilli 2004. aasta määrus (EÜ) nr 794/2004, millega rakendatakse nõukogu määrust (EL) 2015/1589, millega kehtestatakse üksikasjalikud eeskirjad EÜ asutamislepingu artikli 108 kohaldamiseks (ELT L 140, 30.4.2004, lk 1).

Artikkel 5

Hispaania tagab käesoleva otsuse rakendamise nelja kuu jooksul alates otsuse teatavakstegemise kuupäevast.

Artikkel 6

1. Hispaania esitab komisjonile kahe kuu jooksul alates käesoleva otsuse teatavakstegemise kuupäevast järgmise teabe:

- a) ADIFilt tagasinõutava abi kogusumma (põhisumma ja tagasinõudmise intressid);
- b) käesoleva otsuse täitmiseks juba võetud meetmete ja kavandatud meetmete üksikasjalik kirjeldus;
- c) dokumendid, mis tõendavad, et ADIFile on antud korraldus abi tagasi maksta.

2. Hispaania teavitab komisjoni käesoleva otsuse rakendamiseks võetud riiklike meetmete edenemisest seni, kuni artiklis 1 osutatud abi on täielikult tagasi makstud. Ta esitab komisjoni taotlusel viivitamata teabe käesoleva otsuse täitmiseks juba võetud ja kavandatud meetmete kohta. Ta esitab ka üksikasjalikud andmed ADIFilt juba tagasi saadud abisummade ja tagasinõudmise intresside kohta.

Artikkel 7

Käesolev otsus on adresseeritud Hispaania Kuningriigile.

Brüssel, 25. juuli 2016

Komisjoni nimel
komisjoni liige
Margrethe VESTAGER
