

# SPRENDIMAI

## KOMISIJOS SPRENDIMAS (ES) 2017/70

2016 m. liepos 25 d.

dėl valstybės pagalbos SA.37185 (2015/C) (ex-2013/N), kurią Ispanija suteikė ir iš dalies įgyvendino „Centro de ensayos de alta tecnología ferroviaria de Antequera“ (CEATF) finansuoti

(pranešta dokumentu Nr. C(2016) 4573)

(Tekstas autentiškas tik ispanų kalba)

(Tekstas svarbus EEE)

EUROPOS KOMISIJA,

atsižvelgdama į Sutartį dėl Europos Sąjungos veikimo, ypač į jos 108 straipsnio 2 dalies pirmą pastraipą,

atsižvelgdama į Europos ekonominės erdvės susitarimą, ypač į jo 62 straipsnio 1 dalies a punktą,

pranešusi suinteresuotosioms šalims apie galimybę pateikti pastabas pagal minėtas nuostatas <sup>(1)</sup> ir atsižvelgdama į jų pastabas,

kadangi:

### 1. PROCEDŪRA

- (1) 2013 m. rugpjūčio 5 d. laišku Ispanija iš anksto pranešė Komisijai apie pagalbą Antekeros aukštųjų technologijų geležinkelių bandymų centrui (*Centro de Ensayos de Alta Tecnología Ferroviaria de Antequera*, toliau – CEATF) finansuoti. Pranešimas užregistruotas 2013 m. rugsėjo 30 d. Komisija 2013 m. lapkričio 28 d., 2014 m. kovo 28 d. ir liepos 25 d. ir gruodžio 5 d. laiškais paprašė pateikti papildomos informacijos. Ispanijos valdžios institucijos į juos atsakė 2014 m. vasario 6 d., gegužės 20 d., spalio 15 d. ir 2015 m. sausio 23 d. laiškais.
- (2) 2015 m. kovo 23 d. laišku Komisija pranešė Ispanijai apie sprendimą pradėti procedūrą dėl minėtos priemonės pagal Sutarties 108 straipsnio 2 dalį.
- (3) Komisijos sprendimas pradėti procedūrą (toliau – sprendimas pradėti procedūrą) buvo paskelbtas *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje* <sup>(2)</sup>. Komisija pakvietė suinteresuotąsias šalis pateikti savo pastabas dėl šios pagalbos.
- (4) 2015 m. gegužės 28 d. Komisijos prašymu buvo surengtas susitikimas su Ispanijos valdžios institucijomis. Ispanija savo pastabas dėl sprendimo pradėti procedūrą pateikė 2015 m. liepos 2 d. Komisija 2015 m. rugsėjo 8 d., spalio 15 d. ir 2016 m. sausio 15 d. laiškais paprašė papildomos informacijos. Ispanijos valdžios institucijos į juos atsakė 2015 m. rugsėjo 28 d., lapkričio 13 d. ir 2016 m. sausio 21 d. laiškais.
- (5) 2015 m. liepos 7, 9, 10, 16, 17 ir 23 d. gavo geležinkelių sektoriuje veikiančių įmonių pastabas. Šios dešimt bendrovių yra geležinkelių veiklos vykdytojos, riedmenų gamintojos, virtualaus bandymo įrangą tiekiančios arba medžiagų bandymus atliekančios bendrovės.

<sup>(1)</sup> OL C 188, 2015 6 5, p. 10.

<sup>(2)</sup> Žr. 1 išnašą.

- (6) Komisija persiuntė šias pastabas Ispanijai 2015 m. rugsėjo 24 d. laišku, į kurį Ispanija atsakė 2015 m. spalio 14 d. laišku, pateikdama savo pastabas.
- (7) Galiausiai 2013 m. liepos 26 d. Ispanijos valdžios institucijos pateikė projektą Komisijos Regioninės ir miestų politikos generaliniam direktoratui, o vėliau 2013 m. rugsėjo 30 d. pranešė apie jį Konkurencijos GD kaip apie „didelės apimties projektą“, kurį numatoma finansuoti pagal Ispanijoje tuo metu galiojusią kelių regionų veiklos programą <sup>(3)</sup>. 2015 m. balandžio 14 d. laišku jos atšaukė projektą.

## 2. IŠSAMUS PRIEMONĖS APRAŠYMAS

### 2.1. CEATF projekto tikslas ir apibūdinimas

- (8) Priemonė, apie kurią pranešta, susijusi su mokslinių tyrimų infrastruktūros, kurią numatyta eksploatuoti kaip greitųjų riedmenų ir susijusios įrangos bandymų centrą, viešuoju finansavimu. CEATF projekto tikslas – sukurti išskirtinę infrastruktūrą Europoje, kad greitiesiems riedmenims būtų taikomi reikalaujami bandymų, patikros ir patvirtinimo procesai.
- (9) CEATF projektą sudaro geležinkelių trasa, kurioje traukiniai gali važiuoti labai dideliu greičiu (iki 520 km/h), ir pagalbiniai įrenginiai, kuriuos naudojant galima tirti, tvirtinti ir derinti mobiliąją geležinkelių įrangą, infrastruktūros ir aukštutinių konstrukcijų sudedamąsias dalis. Kitaip tariant, centro įranga leistų tirti geležinkelių dinamiką, naujos kartos traukinių vilkimą ir stabdymą, taip pat geležinkelių infrastruktūros signalines sistemas.
- (10) Geležinkelių trasa – tai 58 km ilgio žiedas su 9 km tiesiąja atkarpa, kurioje leidžiama išvystyti iki 520 km/h greitį. Trasoje yra didelių vingių, tačiau atitinkamai juos pakreipus jais būtų galima važiuoti tam tikru greičiu ir šoniniu pagreičiu.
- (11) Ispanija nurodė, kad geležinkelių trasa skirta naudoti riedmenų, kurie rieda iki 520 km/h greičiu, tipo patvirtinimui pagal tipo patvirtinimą didelio ir labai didelio spindulio vingiuose <sup>(4)</sup>.
- (12) Šioje trasoje taip pat yra dvi dvigubų bėgių atkarpos ir platformos, kurios gali būti naudojamos riedmenų, kurie gali riedėti 250 km/h arba mažesniu greičiu, tipo patvirtinimui <sup>(5)</sup>, taip pat infrastruktūros ir aukštutinių konstrukcijų bandymams.
- (13) Trasoje yra jungiamosios dalys, kurios gali būti naudojamos tipo patvirtinimui mažuose ir labai mažuose vingiuose.
- (14) Vienas iš pagalbinių įrenginių yra Integruotasis geležinkelio paslaugų centras (*Centro Integral de Servicios Ferroviarios*, toliau – CISF), kuriame įkurtos laboratorijos, biurai ir mokymo klasės. Laboratorijose yra daugiafunkcė dirbtuvių ir pasirengimų bandymams erdvė, kurioje galima paprasčiau surinkti ir išrinkti traukinių įrangą, įgyvendinti plėtos ir įvairių vidinių sistemų bei mokslinių tyrimų, plėtos ir inovacijų veiklos (MTPI) užduotis. Šios erdvės dalis yra skirta optimalaus riedmenų veikimo bandymams siekiant ateityje tikrinti ir tvirtinti geležinkelių transporto priemones.
- (15) Pagalbiniai įrenginiai taip pat apima specialiesiems bandymams skirtus bėgius, įtampos pastotę, kuri tiekėtų energiją trasose, ir eismo kontrolės centrą.

<sup>(3)</sup> 2007 m. gruodžio 7 d. Komisijos priimta kelių regionų veiklos programa „Įmonių ir įmonėms skirti moksliniai tyrimai, plėtra ir inovacijos – Technologijų fondas“ (Sprendimas C/2007/6316). Šia programa Bendrijos parama skiriama visiems Ispanijos regionams pagal konvergencijos, regionų konkurencingumo ir užimtumo tikslus.

<sup>(4)</sup> Antrą kartą Ispanijos valdžios institucijų pateikta informacija, gauta ir užregistruota 2014 m. gegužės 20 d., p. 12, patvirtinta jų 2015 m. sausio 22 d. pateikta informacija.

<sup>(5)</sup> Kaip apibūdinta 2.3.1 skirsnyje, atliekant pirminę galimybių studiją projekto techninė struktūra buvo keičiama, kol 2013 m. balandžio mėn. buvo parengtas galutinis jo variantas, kai ADIF pateikė projektą Viešųjų darbų ir transporto ministerijai.

- (16) Geležinkelių trasos statybą ir eksploatavimą buvo numatyta patikėta viešojo ir privačiojo sektoriaus partnerystės (PPP) ADIF grupei (*Administrador de Infraestructura ferroviaria*, žr. 24 išnašą) ir įmonių konsorciui. Įmonių konsorciumo teisinė forma turėjo būti specialiosios paskirties įmonė (SPĮ, *Sociedad de Propósito Específico*, SPE) <sup>(6)</sup>, atsakinga už bandymų centro statybą ir jo veiklą 25 metus. ADIF paskirta CEATF savininke.
- (17) Prieš paskelbdamos kvietimą dalyvauti konkurse Ispanijos oficialiajame leidinyje 2013 m. liepos 2 d. <sup>(7)</sup>, Ispanijos valdžios institucijos nurodė, kad buvo surengti susitikimai su galimai susidomėjusiomis įmonėmis ir atliktos koordinuotos apklausos. Jų teigimu, iš atsakymų paaiškėjo, kad privačiojo sektoriaus subjektai yra labai susidomėję projekto įgyvendinimu <sup>(8)</sup>. Projektu labai susidomėjo statybos sektoriaus įmonės (40,43 % gautų atsakymų) ir riedmenų gamintojai (12,76 % gautų atsakymų). Jos nurodė, kad yra suinteresuotos dalyvauti projekte ir prisiimti riziką, jeigu būtų taikomos tam tikros jų investicijų garantijos, nes atliekant studiją pateiktos informacijos apie pelningumą nepakako, kad būtų galima ryžtingai prisiimti išpareigojimus <sup>(9)</sup>.
- (18) Tačiau 2013 m. spalio mėn. pirmasis kvietimas dalyvauti SPĮ atrankos konkurse buvo pripažintas negaliojančiu, nes nė vienas dalyvis nepareikšė susidomėjimo projektu. Tada dalyvių atrankos procesas buvo sustabdytas, kol Komisija priims galutinį sprendimą dėl projekto.
- (19) Ispanijos valdžios institucijos patvirtino, kad CEATF bus vykdoma tik ekonominė veikla. Jeigu ADIF arba jos patronuojamoji įmonė *ADIF Alta Velocidad* naudotų centrą savo bandymams, 25 sutarties metus jos tai darytų tomis pačiomis sąlygomis kaip ir kiti naudotojai.
- (20) Ispanijos valdžios institucijos nurodė, kad šiuo metu Europoje veikia trys geležinkelių bandymų centrai (vienas – Čekijoje, Cerhenice (Velimas), kitas – Vokietijoje, Vildenrate ir trečias – Prancūzijoje, Valansjene). Jų teigimu, šiuose centruose gali būti atliekami tik mažesnio greičio bandymai (žr. 1 lentelę).

1 lentelė

#### Kitų Europoje ir JAV veikiančių geležinkelių bandymo centrų palyginimas su CEATF

	Velimas (Čekija)	Vėgbergas-Wilden- rath (Vokietija)	Valansjenas <sup>(1)</sup> (Prancūzija)	TTCI – Puebla (JAV)	CEATF (Ispanija)
Statybos metai	1963	1997	1999	1998	Dar nepastatytas
Trasų skaičius	2	5	4	4	1
Ilgis (km)	3,9 ir 13,3	Nuo 0,4 iki 6,1	Nuo 1,6 iki 2,7	Nuo 5,6 iki 21,7	9 km – tiesi atkarpas 58 km – žiedas
Didžiausias greitis (km/h)	210	160 (didelė trasa)	110	265 (didelė trasa)	520
Savininkas	Geležinkelių mokslinių tyrimų institutas, nacionalinio geležinkelių operatoriaus filialas	Siemens	CEF SA (61 % priklauso Alstom)	Amerikos geležinkelių asociacija ( <i>Association of American railroads</i> )	Nacionalinis geležinkelių operatorius ADIF

Šaltinis: Ispanijos valdžios institucijos

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

<sup>(6)</sup> Išsamesnis apibūdinimas pateikiamas sprendimo pradėti procedūrą 2.4 skirsnyje.

<sup>(7)</sup> Ispanijos oficialusis leidinys (BOE) Nr. 157, 2013 m. liepos 2 d.

<sup>(8)</sup> Deloitte, Galutinės išvados dėl gautų klausimynų dėl ADIF geležinkelių trasos Antekeroje kūrimo, statybos, priežiūros ir eksploataavimo projekto įgyvendinant viešojo ir privačiojo sektoriaus partnerystę, 2012 m. spalio 8 d.

<sup>(9)</sup> Deloitte ataskaitos santrauka, pateikta 2015 m. sausio 22 d. Ispanijos valdžios institucijų dokumente.

- (21) Ispanijos valdžios institucijos nurodė, kad Ispanijos riedmenų gamintojai ant bėgių atliekamiems bandymams paprastai naudoja Velimo ir Vildenrato bandymų centrų, taip pat Pueblos TTCI (JAV) bandymų centro siūlomą įrangą.
- (22) Greitieji riedmenys taip pat bandomi komerciniais tikslais naudojamuose geležinkeliuose, kurių didžiausias projektinis greitis yra 350 km/h, o bandymai atliekami iki 385 km/h greičiu, kaip reikalaujama pagal standartą (10 % virš nominalaus traukinio greičio). Bandymai atliekami naktį, kai komercinės keleivinių traukinių paslaugos neteikiamos.

## 2.2. Pagalbos gavėjas

- (23) ADIF, kaip numatoma centro savininkė, paprašė viešojo finansavimo CEATF statybai.
- (24) 2005 m. įkurta įmonė ADIF 100 % priklauso valstybei, o už jos veiklą atsakinga Viešųjų darbų ir transporto ministerija (*Ministerio de Fomento*). ADIF priklauso Ispanijos geležinkelių infrastruktūra ir ji yra atsakinga už šios infrastruktūros valdymą (statybą, techninę priežiūrą, remontą ir administravimą).
- (25) 2013 m. gruodžio 13 d. Karališkuoju dekretu–įstatymu Nr. 15 dėl ADIF restruktūrizavimo buvo įsteigta nauja valstybės įmonė *ADIF-Alta Velocidad* <sup>(10)</sup>. Todėl dabar filialas, atsakingas už tradicinio nacionalinio geležinkelių tinklo statybą ir valdymą (ADIF), yra atskirtas nuo filialo, atsakingo už greitųjų geležinkelių linijų valdymą (*ADIF Alta Velocidad*).
- (26) Kaip nurodo Ispanijos valdžios institucijos, ADIF veikla apima geležinkelių infrastruktūros, į kurią įeina bėgiai, stotys ir krovos terminalai, statybą ir administravimą, geležinkelių eismo valdymą, pajėgumų paskirstymą geležinkelių veiklos vykdytojams, infrastruktūros mokesčių rinkimą, stočių ir krovinių terminalų naudojimą ir savo turto (pavyzdžiui, pramoninės ir intelektinės nuosavybės portfelio) valdymą. Ši veikla yra ekonominė veikla. Kita ekonominė veikla – tai prekybos, mugių, parodų, standų, reklamos plotų nuoma ADIF stotyse <sup>(11)</sup>. Iš šios veiklos ADIF gauna 99,97 % savo pajamų. Tačiau Ispanijos valdžios institucijos nurodė, kad ADIF gali vykdyti ir kitą veiklą, kuri, jų nuomone, yra neekonominio pobūdžio, pavyzdžiui, mokslinių tyrimų ir plėtros veiklą.

## 2.3. Pagalbos priemonės aprašymas

### 2.3.1. Projekto kūrimas, teisinis pagrindas ir finansavimas

- (27) 2009 m. vasario mėn. Viešųjų darbų ir transporto ministerija pavedė ADIF įvertinti pagrįstas geležinkelių bandymų centro, kuriame būtų galima atlikti pažangiųjų sprendimų MTPI greitųjų geležinkelių sektoriuje, galimybes.
- (28) 2009 m. gruodžio 15 d. ADIF ir Andalūzijos taryba (*Junta de Andalucía*) per Inovacijų, mokslo ir įmonių tarybą įformino Susitarimo memorandumą, kuriame išdėstė abiejų institucijų išipareigojimą sukurti Geležinkelių technologijų centrą (*Centro de Tecnologías Ferroviarias*, CTF) <sup>(12)</sup> Andalūzijos technologijų parke ir geležinkelių bandymų centrą, t. y. CEATF, Malagos provincijoje.
- (29) Pirmojoje projekto versijoje, kuri 2010 m. birželio 1 d. buvo pristatyta Viešųjų darbų ir transporto ministerijai, buvo numatyta pagrindinio žiedo 57 km ilgio greitųjų traukinių trasos (didžiausias bandymų greitis – 450 km/h) ir dvių papildomų trasų (20 km ir 5 km ilgio), skirtų metro ir tramvajų bandymams (didžiausias greitis – 220 km/h), statyba. Buvo nagrinėjamos įvairios pagrindinės trasos vietos ir įvairios projektavimo galimybės. Pirminiame dokumente buvo pateiktos keturios pagrindinės trasos alternatyvos ir dvi papildomų trasų alternatyvos, parengtos taip, kad būtų galima pradėti projekto poveikio aplinkai vertinimą.

<sup>(10)</sup> *Ley 39/2003 del Sector Ferroviario*, paskelbtas 2013 m. gruodžio 14 d. Ispanijos oficialiajame leidinyje (BOE) Nr. 299.

<sup>(11)</sup> Šios veiklos komercinį valdymą organizuoja ADIF keleivių stočių departamentas (šaltinis [www.adif.es](http://www.adif.es)).

<sup>(12)</sup> Tame pačiame regione veikiantis geležinkelių technologijų klasteris (žr. sprendimo pradėti procedūrą 12 konstatuojamąją dalį).

- (30) Tuo metu, kai buvo atliekamos ADIF studijos siekiant nustatyti tinkamiausią greitųjų geležinkelių bandymų centro galimybę, Ispanija šio projekto pasiūlymus įtraukė į savo veiklos programą (Pagal Tarybos reglamentą (EB) Nr. 1083/2006 <sup>(13)</sup>), siekdama gauti ERPF lėšų <sup>(14)</sup>.
- (31) 2010 m. gruodžio 1 d. ADIF laikinai patvirtino Bandymų ir eksperimentinių centrų, susijusių su ADIF geležinkelių technologijų centru Malagoje, informacinę studiją. Dokumente buvo pateikta įvairiais kriterijais paremta dviejų pagrindinės trasos alternatyvų (1A ir 1B) ir dviejų papildomos trasos alternatyvų (1B1 ir 1B2) analizė. Dokumente padaryta išvada, kad tinkamiausios alternatyvos yra 1B ir 1B1.
- (32) 2010 m. gruodžio 27 d. Mokslo ir inovacijų ministerija ir ADIF pasirašė bendradarbiavimo susitarimą dėl greitųjų technologijų geležinkelių centro statybos ir įrengimo. Visų pirma valstybė sutiko skirti finansavimą ADIF, teikdama paskolas ir subsidiją. Subsidija buvo pripažinta „avansu“ iš ERPF lėšų <sup>(15)</sup>.
- (33) ADIF valstybės lėšas pradėjo gauti 2011 m. sausio mėn. Kaip nurodo Ispanijos valdžios institucijos <sup>(16)</sup>, viena šių avansinių mokėjimų dalis buvo naudojama pagrįstumo studijoms, o kita dalis – laboratorijų statybai (CISF) toje vietoje, kur buvo ketinama kurti CEATF projekto bazę (Antekeros regione).
- (34) Po ilgo administracinio ir konsultacijų proceso, taip pat gavusi tam tikras pastabas per pirmąjį viešų konsultacijų procesą, ADIF nusprendė persvarstyti projekto taikymo sritį. Dokumentuose buvo numatyta ir analizuojama nauja alternatyva (1C) – trasa, kurioje traukiniai gali pasiekti 520 km/h greitį tiesiojoje atkarpoje, ir pašalintos papildomos trasos (kurios pakeistos dviem prie pagrindinių trasų prijungtų bėgių dalimis).
- (35) Tada ADIF atliko papildomą tyrimą ir parengė dokumentą „Pagrindinis ADIF geležinkelių bandymų ir mokslinių tyrimų technologijų centro Malagoje planas. Pagrindinės ir papildomos trasos ir jungtys“. Šiame dokumente, grindžiamame 1C alternatyva, projektas pristatytas taip, kaip apibūdinta 2.1 skirsnyje. Šis planas buvo pateiktas Viešųjų darbų ir transporto ministerijos Geležinkelių generaliniam direktoratui, kuris nusprendė 2013 m. balandžio 8 d. pradėti viešą konsultaciją <sup>(17)</sup>.
- (36) Po viešos konsultacijos 2013 m. birželio 27 d. projektas buvo patvirtintas ministerijų lygmeniu (jį patvirtino Viešųjų darbų ir transporto ministerijos Geležinkelių generalinis direktoratas), tačiau jį dar turėjo galutinai patvirtinti Ministrų Taryba.
- (37) 2013 m. birželio 28 d. Ministrų Taryba oficialiai patvirtino projektą <sup>(18)</sup> ir jo finansavimą ir įgaliojo Viešųjų darbų ir transporto ministeriją per ADIF paskelbti CEATF statybos ir eksploatavimo konkursą <sup>(19)</sup>.
- (38) Todėl projekto, apie kurį pranešta, finansavimas pirmiausia buvo grindžiamas 2010 m. gruodžio 27 d. susitarimu, o vėliau – 2013 m. birželio 28 d. Ministrų Tarybos sprendimu.

<sup>(13)</sup> 2006 m. liepos 11 d. Tarybos reglamentas (EB) Nr. 1083/2006, nustatantis bendrąsias nuostatas dėl Europos regioninės plėtros fondo, Europos socialinio fondo ir Sanglaudos fondo bei panaikinantį Reglamentą (EB) Nr. 1260/1999 (OL L 210, 2006 7 31, p. 25).

<sup>(14)</sup> 2010 m. birželio 11 d. *Comité de seguimiento del programa operativo de I+D+I por y para el beneficio de las empresas – Fondo tecnológico 2007–2013* posėdžio protokolas. Komitetui pirmininkauja Ispanijos ekonomikos ministerijos ERPF generalinis direktorius, o jo nariai yra veiklos programos dalyvių atstovai (viešojo administravimo institucijos ir įmonės) ir Komisija.

<sup>(15)</sup> Ispanijos valdžios institucijos susitarimo tekstą pateikė 2015 m. liepos 2 d. e. laišku.

<sup>(16)</sup> 2015 m. birželio 1 ir 8 d. e. laišakai, patvirtinti Ispanijos valdžios institucijų 2015 m. lapkričio 13 d. raštu, p. 5, ir jo priedais.

<sup>(17)</sup> Paskelbta Ispanijos oficialiajame leidinyje (BOE), 2013 m. balandžio 17 d.

<sup>(18)</sup> Pagal technines charakteristikas, kurios nustatytos kaip apibrėžtos (maksimalus greitis, trasos skaičius ir forma, riedmenų, ant kurių bus atliekami bandymai, buvimo vieta ir rūšis).

<sup>(19)</sup> Infrastruktūros, transporto ir būsto valstybės departamento nutarimas, kuriuo patvirtintas projektas ir pristatyti jo tikslai bei ateinantis procesas. Žr. Sprendimo pradėti procedūrą 10 konstatuojamąją dalį.

## 2.3.2. Pagalbos priemonė

- (39) Pagal 2013 m. birželio 28 d. sprendimą visos projekto išlaidos yra 358,6 mln. EUR <sup>(20)</sup>. Viešasis finansavimas apima visas projekto išlaidas ir Ekonomikos ir konkurencingumo ministerija jį numatė teikti taip:
- a) 99,6 mln. EUR paskolų forma (91,3 mln. EUR pagal *INNVENTA* 2010 m. susitarimą, 1,7 mln. EUR iš programos *INNPLANTA* 2010 ir 6,6 mln. EUR iš programos *INNPLANTA* 2011) <sup>(21)</sup>;
- b) 259 mln. EUR subsidija, išmokėta iš bendrojo valstybės biudžeto ir laikoma „avansiniu mokėjimu“ iš Europos regioninės plėtros fondo (ERPF) (253,2 mln. EUR pagal *INNVENTA* 2010 m. susitarimą, 3,9 mln. EUR per programos *INNPLANTA* 2010 kvietimus ir 1,9 mln. iš programos *INNPLANTA* 2011).
- (40) Apie šio dokumento 39 konstatuojamosios dalies a punkte apibūdintas paskolas, kurias ADIF numatoma suteikti projekto tikslais, Ispanijos valdžios institucijos pateikė tokius duomenis:

2 lentelė

## CEATD projekto paskolų struktūra ir grąžinimas

PROGRAMA	PALŪKANŲ NORMA (%)	GRĄŽINIMO LAIKOTARPIS	MAKSIMALI SUMA (mln. EUR)
INNVENTA 2010	1,17	2016–2024 m.	91,3
INNPLANTA 2010	1,17	2015–2025 m.	1,7
INNPLANTA 2011	0,00	2014–2018 m.	0,8
	3,06	2015–2025 m.	5,8
			<b>99,6</b>

Šaltinis: Ispanijos valdžios institucijos

- (41) Už paskolas mokama skirtingai, atsižvelgiant į dalis ir programas, pagal kurias jos teikiamos.
- (42) Norėdamos palyginti minėtų paskolų palūkanas su faktinėmis rinkos palūkanomis, Ispanijos valdžios institucijos pateikė per pastaruosius 5 metus ADIF/ADIF suteiktų paskolų sąrašą ir jų sąlygas <sup>(22)</sup> (neįskaitant EIB):
- a) 2010 m. ADIF buvo suteiktos 7 paskolos: trys buvo su fiksuota 4,036–4,580 % palūkanų norma, kitos keturios suteiktos taikant kintamas palūkanų normas, apskaičiuotas pagal 3–12 mėn. Euribor normą ir pritaikius 100–170 bazinių punktų intervalą, atsižvelgiant į paskolos trukmę;
- b) 2011 m. ADIF buvo suteikta 11 paskolų su kintama palūkanų norma, apskaičiuota kaip 3–6 mėn. Euribor norma, kuriai buvo taikomas 210–250 bazinių punktų intervalas, atsižvelgiant į paskolos trukmę. Pavyzdžiui, 2011 m. balandžio 8 d. ADIF buvo suteikta 75 mln. EUR 7 m. trukmės paskola, kuriai buvo taikoma kintama palūkanų norma, apskaičiuota pagal 6 mėn. Euribor normą, kuriai buvo pritaikyta 230 bazinių punktų (nustačius 3 metų lengvatinį laikotarpį ir grąžinimus kas semestrą).

<sup>(20)</sup> Tikslī suma – 358 522 309,00 EUR, suapvalinta iki 358,6 mln. EUR; žr. 2013 m. birželio 28 d. Ministrų Tarybos sprendimą. [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> Šaltinis: Pranešimo memorandumo (2013 m. rugsėjo mėn.), papildyto 2015 m. liepos 2 d. e. laišku ir 2015 m. lapkričio 13 d. pateikta informacija, p. 85. Finansavimo struktūra naudojant subsidiją (laikomą „išankstine subsidija“) ir paskolas numatyta 2010 m. pasirašytame susitarime, tačiau biudžetas atnaujintas po to, kai 2013 m. birželio 28 d. buvo priimtas sprendimas.

<sup>(22)</sup> Jos nurodė visas ADIF ir ADIF-*Alta Velocidad* gautas paskolas, tačiau nuo 2013 m. sausio 1 d., kai ADIF buvo padalyta į ADIF ir ADIF-*Alta Velocidad*. Su geležinkelų trasa susijęs turtas liko ADIF.

- c) Komisija pažymi, kad bazinių punktų marža, taikoma ADIF suteiktoms paskoloms, 2013 ir 2014 m. padidėjo iki 450 bazinių punktų <sup>(23)</sup>.

### 2.3.3. ADIF jau išmokėtos lėšos

- (43) Ispanija taip pat nurodė, kad iki 2015 m. lapkričio mėn. ADIF iš viso gavo gryną 139,90 mln. EUR sumą, į kurią įeina „išankstinės subsidijos“ ir paskolos. 3, 4 ir 5 lentelėse išsamiai apibūdintas ADIF finansavimas, gautas nuo 2011 m. sausio 1 d. ir vėliau:

3 lentelė

### Atnaujinti ADIF gautų sumų duomenys – 2015 m. lapkričio mėn.

(mln. EUR)

	INNVENTA	INNPLANTA 2010	INNPLANTA 2011	IŠ VISO (gryna suma)
Išankstinės subsidijos	130,0	3,9	1,25	135,2
Paskolos	—	1,7	3,0	4,7
IŠ VISO	130,0	5,6	4,2	139,9

Šaltinis: Ispanijos valdžios institucijos

4 lentelė

### Išsami informacija apie subsidijas

IŠANKSTINĖS SUBSIDIJOS				
	Data	Veikla		Dydziai (EUR)
<i>Innventa susitarimas</i>				
(1)	2011 1 17			30 000 000
(2)	2012 1 17			100 000 000
			<b>Iš viso Innventa (1 + 2)</b>	<b>130 000 000</b>
<i>Programa Innplanta 2010</i>				
(3)	2011 1 17	2		3 023 790
(4)	2012 1 11	2		966 210
(5)	2013 2 28	2	(grąžinimas)	– 25 084
			<b>Iš viso Innplanta 2010 (3 + 4 + 5)</b>	<b>3 964 916</b>

<sup>(23)</sup> 2012 m. fiksuota palūkanų norma buvo 4,884 %, o kintama palūkanų norma buvo apskaičiuojama pagal 3–6 mėn. Euribor, kuriai buvo taikoma 275–400 bazinių punktų marža, atsižvelgiant į paskolos trukmę. 2013 m. fiksuota palūkanų norma buvo 6,28 %, o kintama palūkanų norma buvo apskaičiuota pagal 6 mėn. Euribor normą, kuriai taikomi 400–450 baziniai punktai, atsižvelgiant į paskolos sumą.

IŠANKSTINĖS SUBSIDIJOS				
	Data	Veikla		Dydžiai (EUR)
Programa <i>Innplanta</i> 2011				
(6)	2012 5 2	16		161 000
(7)	2013 2 13	16		857 500
(8)	2014 1 10	16		857 500
(9)	2014 7 16	16	(grąžinimas)	– 627 591
			<b>Iš viso <i>Innplanta</i> 2011 (6 + 7 + 8 + 9)</b>	<b>1 248 409</b>
<b>(10)</b>	<b>Iš viso išmokėta pagal visas programas (1 + 2 + 3 + 4 + 6 + 7 + 8)</b>			<b>135 866 000</b>
<b>(11)</b>	<b>Iš viso visų finansuotų programų (5 + 9)</b>			<b>– 652 675</b>
	<b>Iš viso visų dar likusių programų (net) (10 + 11)</b>			<b>135 213 325,00</b>

Šaltinis: Ispanijos valdžios institucijos

5 lentelė

Išsami informacija apie paskolų dalis su taikytina palūkanų norma

PASKOLOS				
	Data	Veikla	Palūkanų normos (%)	Dydžiai (EUR)
<i>Innventa</i> susitarimas				
			<b>Iš viso</b>	<b>00</b>
Programa <i>Innplanta</i> 2010				
(1)	2011 1 17	2	1,17	1 295 910
(2)	2012 1 11	2	1,17	414 090
(3)	2013 2 28	2s	1,17	(grąžinimas) – 10 750
			<b>Iš viso <i>Innplanta</i> 2010 (1 + 2 + 3)</b>	<b>1 699 250</b>

PASKOLOS					
	Data	Veikla	Palūkanų normos (%)		Dydžiai (EUR)
Programa <i>Inmplanta</i> 2011					
(4)	2012 5 2	13	3,06		236 000
(5)	2013 2 13	13	3,06		5 087 000
(6)	2013 11 27	13	3,06	(grąžinimas)	– 2 839 388
(7)	2012 5 2	16	3,06		69 000
(8)	2013 2 13	16	3,06		367 500
(9)	2014 1 10	16	3,06		367 500
(10)	2014 7 16	16	3,06	(grąžinimas)	– 268 467
				<b>Iš viso <i>Inmplanta</i> 2011 (4 + 5 + 6 + 7 + 8 + 9 + 10)</b>	<b>3 019 145</b>
(11)	<b>Iš viso išmokėta pagal visas programas (1 + 2 + 4 + 5 + 7 + 8 + 9)</b>				<b>7 837 000</b>
(12)	<b>Iš viso visų kompensuotų programų (3 + 6 + 10)</b>				<b>– 3 118 605</b>
	<b>Iš viso visų dar likusių programų (net) (11 + 12)</b>				<b>4 718 395</b>

Šaltinis: Ispanijos valdžios institucijos

(44) Ispanijos valstybė <sup>(24)</sup> iš viso ADIF išmokėjo 143 703 000 EUR, iš kurių 135 866 000 EUR subsidijomis ir 7 837 000 paskolomis. Komisija pažymi, kad, remiantis Ispanijos valdžios institucijų pateikta informacija, 2011–2014 m. ADIF jau grąžino 652 675 EUR paskolų ir 3 118 605 EUR paskolų. Kaip nurodo Ispanijos valdžios institucijos, dar nesumokėta 139 931 720 EUR (gryna) suma, įskaitant 135 213 325 EUR subsidijų ir 4 718 395 EUR paskolų. Ispanijos valdžios institucijos nurodė, kad iš šios sumos ADIF jau išleido 20,46 mln. EUR <sup>(25)</sup>.

(45) Atlikdamos įprastą tyrimą, Ispanijos valdžios institucijos patvirtino, kad jau išleisti 20,46 mln. EUR buvo iš minėtų programų (INNVENTA 2010, INNPLANTA 2010 ir 2011) ir kad jokios išlaidos nebuvo dengiamos iš ADIF lėšų, gautų iš jos ekonominės veiklos. Be to, jos pateikė pasirašytų sutarčių ir atliktų darbų sąrašą (žr. 33 konstatuojamąją dalį, kurioje nurodyti atlikti darbai). Kiekviena sutartis buvo priskirta kategorijai pagal dalyką ir bendro projekto, dėl kurio ji sudaryta, komponentą. ADIF išleido 6,54 mln. EUR studijoms ir pirminiams bandomųjų trasų darbams ir 13,92 EUR CISF statybai ir įrengimui.

<sup>(24)</sup> Į 139 931 720 EUR sumą jau neįeina grąžinta paskolų ir subsidijų dalis.

<sup>(25)</sup> 19,8 mln. EUR, paminėti 2014 m. gegužės 20 d. dokumento II priede „Neigiamos projekto neįgyvendinimo pasekmės“, p. 10. 2015 m. rugsėjo 28 d. Ispanijos valdžios institucijų pateiktame dokumente ši suma ištaisyta į 20,46 mln. EUR.

### 3. SPRENDIMAS PRADĖTI OFICIALIĄ TYRIMO PROCEDŪRĄ

(46) Sprendime pradėti procedūrą Komisija suabejojo:

a) Tariamą pagalbą nebuvimu:

- ADIF lygmeniu. Šiuo klausimu Komisija pažymėjo, kad ADIF yra valstybės įmonė, kuri verčiasi ir ekonomine, ir neekonomine veikla ir gauna Ekonomikos ir konkurencingumo ministerijos skiriamą viešąjį finansavimą (valstybės išteklius). Kadangi pagalba ADIF teikiama ekonominės veiklos vykdymui (patalpų nuoma tretiesiems asmenims, žr. 19 konstatuojamąją dalį) ir kadangi ADIF yra paskirta infrastruktūros savininke nesurengus jokio konkurso, atrodė, kad priemonė yra ADIF skirta valstybės pagalba, kaip tai suprantama pagal Sutarties 107 straipsnio 1 dalį;
- SPĮ lygmeniu. Nors valstybės pagalbą nebuvimą būtų galima preziumuoti, jeigu per konkursą būtų galima atrinkti ekonomiškai naudingiausią pasiūlymą, kuris atitiktų koncesijos vertę, 2013 m. liepos mėn. paskelbtas konkursas 2013 m. spalio mėn. buvo pripažintas negaliojančiu ir nebebuvo skelbiama jokia kita konkurencinga atranka. Todėl sprendime pradėti procedūrą buvo abejojama pagalbą buvimu šiuo lygmeniu <sup>(26)</sup>;
- CEATF centro naudotojų lygmeniu. Nors infrastruktūra galėtų naudotis visi galimi naudotojai, kadangi nebuvo pagrįsto verslo plano, Komisija suabejojo, ar numatytos prieigos kainos tikrai atspindėtų rinkos kainas.

b) Pagalbą teisėtumu

- Remdamasi sprendimo pradėti procedūrą priėmimo metu turima informacija, Komisija pažymėjo, kad 19,8 mln. EUR buvo išleista prieš pranešant apie priemonę Komisijai, ir teiravosi apie darbus, atliktus prieš pranešant apie nagrinėjamą priemonę, panaudotų išteklių privatųjį ar viešąjį pobūdį.

c) Tokio finansavimo suderinamumu su Komisijos valstybės pagalbą moksliniams tyrimams, plėtrai ir inovacijoms programa (MTPI programa) <sup>(27)</sup>:

- Komisijai suabejojo, ar projektu prisidedama prie apibrėžto bendrojo intereso tikslo, ar jis yra būtinas ir tinkamas, koks yra skatinamasis pagalbą poveikis ir proporcingumas. Be to Komisija, nurodė, kad negalima atmesti nepagrįsto neigiamo poveikio konkurencijai ir prekybai.

### 4. SUINTERESUOTŲJŲ ŠALIŲ PASTABOS

(47) Kaip nurodyta 5 konstatuojamojoje dalyje, per oficialią tyrimo procedūrą pastabas pateikė 10 geležinkelių sektoriuje veikiančių bendrovių.

(48) Pirmiausia dauguma respondentų kėlė klausimą, ar yra tokio didelio greičio (virš 385 km/h) bandymų įrangos poreikis, pažymėję, kad dabar greitųjų geležinkelių sektoriaus greitis Europoje yra iki 320/350 km/h <sup>(28)</sup>. Kaip nurodė geležinkelių veiklos vykdytojas, vertinant rinkos veiksmingumo požiūriu, 300 km/h greitis užtikrina optimalią energijos suvartojimo ir kelionės laiko pusiausvyrą.

(49) Techniniu požiūriu dvi bendrovės nurodė, kad greitiosios linijos dabar yra balastuoti bėgiai, kuriais riedmenys gali riedėti ne didesniu kaip 350 km/h greičiu. Norint gerokai padidinti komercinį greitį, reikėtų keisti infrastruktūrą ir esamus bėgius pakeisti betono luitais, dėl to tektų imtis pernelyg didelių investicijų ir patirti veiklos išlaidų. Kadangi didinant greitį didėja komercinių geležinkelių bėgių eksploatavimo ir techninės priežiūros išlaidos, dėl keleivių bilietų kainų veikla taptų nekonkurencinga, palyginti su oro transportu.

<sup>(26)</sup> Žr. Sprendimo pradėti procedūrą 43 konstatuojamąją dalį.

<sup>(27)</sup> OL C 198, 2014 6 27, p. 1.

<sup>(28)</sup> Norint išvystyti iki 350 km/h komercinį greitį bandymus reikėtų atlikti maksimaliu 385 km/h greičiu.

- (50) Antra, kalbant apie pačius bandymus, riedmenų gamintojas pabrėžė, kad net jeigu naudojant tokią įrangą galima atlikti pažangius bandymus, tikrinti ir tvirtinti greitųjų riedmenų įrangą, infrastruktūrą ir aukštutinių konstrukcijų sudedamąsias dalis, kai kuriuos konkrečius bandymus geriau atlikti tiesiai ant komercinių geležinkelių, t. y. ant tikros infrastruktūros. Be to, kitas riedmenų gamintojas nurodė, kad pagaminti traukiniai būtų papildomai bandomi įprastame paskirties šalies tinkle. Abi pastabos rodo, kad nėra paklausos.
- (51) Bandymų aplinką užtikrinanti bendrovė taip pat pažymi, kad jau galima atlikti virtualius bandymus naudojant IRT platformas, ir tai galėtų būti ekonomiškai efektyvus sprendimas ateityje bandant greituosius traukinius, nes taip būtų galima išvengti fizinių bandymų įrangos eksploatavimo ir techninės priežiūros išlaidų, todėl gerokai sumažėtų geležinkelių bendrovių MT biudžetas.
- (52) Trečia, tik viena bendrovė, kuri taip pat atlieka nurodytos medžiagos bandymus, teigė, kad CEATF suteiktų galimybę vystyti naujus plėtros projektus. Kitos dvi bendrovės nurodė, kad jeigu bandymų centras būtų pastatytas, jos naudotųsi juo.
- (53) Viena iš šių dviejų bendrovių nurodė, kad vietos bandymų centras galėtų suteikti konkurencinį pranašumą šalies teritorijoje įsteigtiems Ispanijos riedmenų gamintojams.
- (54) Ketvirta, kalbant apie bandymų centro statybą ir eksploatavimą, kai kurios suinteresuotosios šalys pažymėjo, kad, norint toliau įgyvendinti tokį projektą, reikėtų aiškaus ir patikimo verslo plano, kuriuo būtų pagrindžiamos investicijos. Dauguma pastabas pateikusių šalių taip pat pabrėžė, kad jeigu bandymų centras būtų pastatytas ir veiktu, būtina, kad jis užtikrintų atvirą ir nediskriminacinę priegią rinkos sąlygomis.
- (55) Galiausiai kelios šalys pateikė pastabas dėl geografinės CEATF centro buvimo vietos. Jos pabrėžia, kad pietų Ispanija yra nutolusi nuo daugumos Europos geležinkelio įmonių ir riedmenų gamintojų. Dėl tokios vietos kyla didelė rizika ir išlaidos, nes traukinių prototipų gabenimas yra labai brangus, todėl būtų neišvengiamai suteikiamas pranašumas Ispanijos riedmenų gamintojams.

## 5. ISPANIJOS PASTABOS

### 5.1. Pagalbos buvimas

- (56) Ispanijos valdžios institucijos iš dalies peržiūrėjo savo poziciją dėl pagalbos buvimo, ypač atsižvelgdamos į galimą konkurencijos iškreipimą dėl pagalbos. Jos nurodė, kad galima būtų išskirti tris greičio bandymų diapazonus, kuriuose CEATF projektas galėtų arba negalėtų konkuruoti su kitais Europos Sąjungoje įkurtais centrais:
- a) bandymai iki 210 km/h greičiu: Ispanijos valdžios institucijos patvirtino, kad atliekant tokius bandymus CEATF jais būtų galima konkuruoti su bandymais, atliekamais kituose Europos centruose. Tačiau jos nurodė, kad CEATF centras neturėtų jokio pranašumo tokių bandymų atžvilgiu, nes fiksuotos eksploatavimo ir techninės priežiūros Antekeroje išlaidos būtų per didelės, palyginti su kitais centrais, skirtais bandymams tokiu greičiu atlikti;
- b) bandymai 210–385 km/h greičiu: Ispanijos valdžios institucijos pripažino, kad šiame segmente CEATF atliekami bandymai galėtų konkuruoti su bandymais, atliekamais ant esamų komercinių geležinkelių bėgių. Tačiau Ispanijos valdžios institucijos nurodė, kad šie bandymai yra tik maža dalis visų bandymų, susijusių su bėgių infrastruktūros ir aukštutinių konstrukcijų elementais, riedmenimis ir jų sąveika. Todėl tokie bandymai būtų atliekami tik su tam tikrų rūšių riedmenimis, kurie būtų bandomi „klasikinėmis“ naudojimo sąlygomis. Be to, kaip jau minėta, Ispanijos valdžios institucijos nurodė, kad tokių bandymų išlaidos būtų pernelyg didelės, kad jos būtų konkurencingos CEATF centre;
- c) bandymai esant didesniai nei 385 km/h greičiui: Ispanijos valdžios institucijos teigia, jog dėl to, kad nėra tokiu greičiu atliekamų bandymų rinkos, finansavimo dalis, skirta įrangos, naudojamos bandymams didesniu nei 385 km/h greičiu, statybai neturėtų būti laikoma pagalba.

- (57) Ispanijos valdžios institucijos primygtinai tvirtino, kad bandymų atskyrimą pagal skirtingus greičius reikėtų laikyti teoriniu, nes praktiškai galimybė atlikti bandymus CEATF mažesniu nei 210 km/h greičiu arba 210–385 km/h būtų ribota dėl didelių techninės priežiūros ir veiklos sąnaudų.
- (58) Apskritai, iš dalies persvarsčiusi savo pradinę poziciją dėl pagalbos buvimo, Ispanija mano, kad valstybės pagalba reikėtų laikyti tik tų CEATF elementų, kurie naudojami bandymams mažesniu nei 385 km/h greičiu, statybos finansavimą, ir tik juos reikėtų vertinti pagal MTPI programą. 2015 m. liepos 2 d. dokumente Ispanijos valdžios institucijos pateikė vertinimą ir nurodė, kad šios išlaidos sudaro 25,1 % projekto išlaidų, t. y. 90,2 mln. EUR be PVM. Todėl, jų skaičiavimais, CEATF centro dalis, skirta bandymams virš 385 km/h greičiu, sudaranti 240,6 mln. EUR, neturėtų būti laikoma pagalba <sup>(29)</sup>.

## 5.2. Suderinamumas

- (59) Savo pastabose Ispanijos valdžios institucijos pakartojo savo poziciją dėl valstybės pagalbos suderinamumo:
- a) CEATF centras padėtų siekti bendrojo intereso tikslo, nes didinant MTPI investicijas, jis atitiktų 2015 m. vasario mėn. patvirtintą Ispanijos pažangaus augimo veiklos programą <sup>(30)</sup>, kurios vienas iš tikslų yra atnaujinti MTPI infrastruktūrą siekiant stiprinti Ispanijos gebėjimus diegti inovacijas. Kaip nurodo Ispanija, jos greitųjų geležinkelių tinklas yra vienas didžiausių Europoje, todėl, pastačius tokį bandymų centrą, tikrai būtų paskatintas naujas technologinis proveržis;
- b) Ispanijos valdžios institucijos valstybės pagalbos poreikį šiam projektui grindžia daugiadalykiu numatomų techninių bandymų pobūdžiu. Jų nuomone, dėl šiuose bandymuose dalyvaujančių įmonių veiklos sričių įvairovės (pavyzdžiui, inžinerinių darbų, komunikacijos, signalizacijos, vilkimo, riedmenų įmonės) nė viena įmonė nepasiektų kritinės masės ir neturėtų techninių pajėgumų investuoti tiek, kiek reikia CEATF, be to, negalėtų pritraukti bei suburti kitų įmonių. Kalbant apie projekto finansavimą ir rinkos nepakankamumą dėl netikslios ir asimetriškos informacijos, Ispanijos valdžios institucijos patvirtino, kad, išskyrus viešąjį finansavimą, CEATF statybai nėra jokio kito finansavimo, „atsižvelgiant į ADIF atliktas pelningumo studijas“.
- c) Atsižvelgdama į tai, kas nurodyta pirmiau, Ispanija patvirtino, kad pagalbos priemonė yra tinkama, nes be viešojo finansavimo nėra jokios kitos tinkamos pagalbos priemonės, nes projekto grynųjų pinigų srautai padengtų vos 8,13 % investicijų (susidarytų 91,87 % finansavimo trūkumas). Atsižvelgiant į padėtį, susijusią su grynųjų pinigų srautais, per pirmąjį konkursą nepavyko atrinkti SPI, nes bendrovės laikėsi nuomonės, kad pinigų srauto nepakanka pradinėms investicijoms padengti;
- d) Ispanijos valdžios institucijos nurodo, kad pagalba turi skatinamąjį poveikį. Ispanija primygtinai teigė, kad nors atlikus projekto ekonominę analizę gauta – 362,5 mln. EUR neigiama grynoji dabartinė vertė (*NET Present Value*, NPV), socialiniu ir ekonominiu požiūriu teigiama projekto NPV būtų 17,3 mln. EUR (atsižvelgiant į sukurtas darbo vietas ir kitą veiklą, kuri būtų skatinama įsteigus CEATF regione);
- e) Ispanijos valdžios institucijos nurodė, kad, norint apskaičiuoti valstybės pagalbos sumą ir maksimalų pagalbos projektui intensyvumą, reikėtų atsižvelgti tik į tą investicijų dalį, kuri atitinka projekto dalį, kuri tikrai galėtų konkuruoti su kitais centrais (t. y. jų nuomone, 90,2 mln. EUR). Kaip minėta 58 konstatuojamojoje dalyje, Ispanijos valdžios institucijos laikosi nuomonės, kad ši dalis sudaro 25,1 % visų investicijų. Jų nuomone, kadangi pagalbos mokslinių tyrimų infrastruktūrai, apimančiai ekonominę veiklą, intensyvumas yra 60 %, kaip nurodyta MTPI programos 89 punkte, ADIF reikėtų pridėti tik 10 % investicijų ( $0,4 \times 25,1 \% = 10 \%$ ). Vis dėlto jos nurodo, kad, tiesiogiai įnešdama 39,2 mln. EUR, ADIF užtikrintų didesnę finansavimą, kuris sudarytų 20 % dalies, kurios nepadengia iš projekto gautos įplaukos, paėmus paskolą su 1,17 % palūkanomis. Be to, Ispanijos teigimu, konkursų ir sutarčių sudarymo procedūromis užtikrinama, kad pagalba būtų minimali. Todėl jos mano, kad pagalba yra proporcinga ir apima tai, kas yra neišvengiamai būtina;

<sup>(29)</sup> Kadangi Ispanijos valdžios institucijos pripažįsta, kad yra papildomų išlaidų, siejamų su abiem CEATF centro dalimis, ir jų negalima tiksliai atskirti ar paskirstyti kiekvienai daliai, šių reikšmių nereikėtų laikyti tiksliai išlaidų paskirstymu.

<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) Ispanijos nuomone, nepagrįsto neigiamo poveikio konkurencijai ir prekybai bus išvengta dėl santykinų konkurencinių CEATF trūkumų, kuriuos lemia didelės veiklos ir techninės priežiūros išlaidos, atsirandančios dėl bandymų esant mažesniai nei 210 km/h greičiui. Kadangi, palyginti su įprastai eksploatuojama linija, greitosios linijos eksploatavimo ir techninės priežiūros išlaidos dauginamos iš 3, faktiškai CEATF nepatektų į šių bandymų rinką;
- g) Ispanija užtikrina, kad pagalba atitiks visus skaidrumo reikalavimus pagal taikytinus Sąjungos teisės aktus.
- (60) Kaip nurodyta 6 konstatuojamojoje dalyje, trečiųjų asmenų pastabos 2015 m. rugsėjo 24 d. išsiųstos Ispanijos valdžios institucijoms. Ispanijos valdžios institucijos 2015 m. spalio 14 d. atsakyme pažymėjo, kad šios pastabos yra labai bendro pobūdžio, kiek tai susiję su CEATF centro naudojimo perspektyva, ir grindžiamos kiekvienos įmonės geležinkelių bandymo rinkos raidos koncepcija.

## 6. PAGALBOS ĮVERTINIMAS

### 6.1. Pagalbos buvimas

- (61) Sutarties 107 straipsnio 1 dalyje nurodoma, kad „valstybės narės arba iš jos valstybinių išteklių bet kokia forma suteikta pagalba, kuri, palaikydama tam tikras įmones arba tam tikrų prekių gamybą, iškraipo konkurenciją arba gali ją iškraipyti, yra nesuderinama su bendrąja rinka, kai ji daro įtaką valstybių narių tarpusavio prekybai“.
- (62) Komisija svarstys, ar pagal 2010 m. gruodžio 27 d. susitarimą ADIF suteiktos lėšos ir visas 2013 m. birželio 28 d. Ministrų Tarybos sprendimu skirtas projekto finansavimas laikytinas pagalba.

#### 6.1.1. Ekonominė veikla

- (63) Teisingumo Teismo praktikoje nusistovėjusi įmonių, kaip bet kokio juridinio statuso ir bet koku būdu finansuojamų subjektų, vykdančių ekonominę veiklą, apibrėžtis <sup>(31)</sup>. Taigi tam tikro subjekto priskyrimas prie įmonių kategorijos visiškai priklauso nuo jo veiklos pobūdžio.
- (64) 1999 m. Bendrasis Teismas pripažino, kad „kai infrastruktūrą teikia už jos valdymą atsakingi subjektai“, tai gali būti ekonominė veikla <sup>(32)</sup>. Todėl aišku, kad infrastruktūros, kuri bus naudojama komerciniais tikslais, statyba yra ekonominė veikla <sup>(33)</sup>.
- (65) Šioje byloje CEATF statyba yra tiesiogiai susijusi su jo eksploatavimu ir Ispanijos valdžios institucijos patvirtino, kad bandymų veikla, kurią numatoma atlikti CEATF, yra ekonominio pobūdžio. Ši veikla tikrai apima paslaugas, kurios bus siūlomos rinkoje.
- (66) Todėl Komisija mano, kad CEATF statyba ir eksploatavimas yra ekonominė veikla.

#### 6.1.2. Valstybiniai ištekliai

- (67) Projektas finansuojamas išankstinėmis Ekonomikos ir konkurencingumo ministerijos subsidijomis ir paskolomis. Tai yra valstybiniai ištekliai.

<sup>(31)</sup> 2000 m. rugsėjo 12 d. Teisingumo Teismo sprendimo *Pavlov ir kiti*, sujungtos bylos C-180/98–C-184/98, ECLI:ES:C:2000:428, 74 punktas; 2006 m. sausio 10 d. Teisingumo Teismo sprendimo *Cassa di Risparmio di Firenze SpA ir kiti*, C-222/04, ECLI:ES:C:2006:8, 107 punktas.

<sup>(32)</sup> 2000 m. gruodžio 12 d. Bendrojo Teismo sprendimo *Aéroports de Paris prieš Komisiją*, T-128/98, ECLI:ES:T:2000:290, patvirtinta apeliacine tvarka 2002 m. spalio 24 d. Teisingumo Teismo sprendimu *Aéroports de Paris prieš Komisiją*, C-82/01 P, ECLI:ES:C:2002:617, 75–80 punktai.

<sup>(33)</sup> Žr. 2012 m. gruodžio 19 d. Teisingumo Teismo sprendimą *Mitteldeutsche Flughafen ir Flughafen Leipzig-Halle prieš Komisiją*, C-288/11 P, ECLI:ES:C:2012:821, 43 ir 44 punktai, ir 2015 m. sausio 14 d. Teisingumo Teismo sprendimą *Eventech*, C-518/13, ECLI:ES:C:2015:9, 42 punktas.

### 6.1.3. Atrankusis ekonominis pranašumas

#### 6.1.3.1. ADIF naudai

- (68) Priemonė taikoma tik vienai įmonei, ADIF <sup>(34)</sup>, todėl yra atrankinė.
- (69) Prisidedant prie CEATF finansavimo išankstinėmis subsidijomis ir paskolomis, priemone ADIF suteikiamas pranašumas.
- (70) Pirma, išankstinės subsidijos yra tiesioginis valstybinių išteklių skyrimas ADIF, ir tai aiškiai suteikia ekonominį pranašumą.
- (71) Antra, kalbant apie ADIF suteiktas paskolas, reikia nustatyti, ar palūkanų norma atitinka rinkos normą.
- (72) Komunikate dėl orientacinių ir diskonto normų nustatymo metodo pakeitimo (toliau – 2008 m. komunikatas) <sup>(35)</sup> numatytas paskoloms taikomų rinkos palūkanų normų pakaitinis rodiklis. 2015 m. lapkričio mėn. dokumente Ispanijos valdžios institucijos nurodė, kad vadovavosi šia metodika ir Ispanijai taikytinai normai taikė 100 punktų maržą. Tada jos apskaičiavo palūkanas, kurios bus sutaupytos dėl rinkos normos ir programos palūkanų normos skirtumo, atsižvelgdamos į konkrečias kiekvienos paskolos sąlygas (amortizacija, trukmė ir atidėjimo laikotarpis). Jos padarė išvadą, kad rinkos normos, taikytinos dalims, išmokėtoms pagal *Innplanta 2010* programą, yra didesnės nei pagal programą taikoma palūkanų norma, tačiau mažesnės nei rinkos normos, taikytinos dalims, išmokėtoms pagal *Innplanta 2011* programą (3,06 %) <sup>(36)</sup>.
- (73) Maržos, taikomos pagal 2008 m. komunikatą apskaičiuotoms normoms, priklauso nuo bendrovės reitingo ir siūlomo įkaito lygio. Šiuo klausimu Komisija pažymi, kad ADIF reitingas yra neatsiejamas nuo Ispanijos valstybės reitingo <sup>(37)</sup>. Be to, Komisija nurodo, kad Ispanijos valdžios institucijos nepateikė konkrečios informacijos apie įkeistą turtą už paskolas, gautas pagal įvairias programas. Iš toliau pateiktos 6 lentelės aišku, kad 2012 m. pradžioje ADIF reitingas nuo „A“ sumažėjo iki „B“. Ispanijos valdžios institucijos taikė 100 bazinių punktų maržą visoms ADIF suteiktoms paskoloms. Reikėtų pažymėti, kad jeigu bendrovės reitingas yra „A“, tokia marža reiškia žemą turto įkeitimo lygį. Tačiau jeigu bendrovės reitingas yra „B“, 100 bazinių punktų marža reiškia normalų (o ne žemą) turto įkeitimo lygį.
- (74) Per oficialią tyrimo procedūrą Komisija paprašė Ispanijos valdžios institucijų pateikti informaciją apie paskolas, kurias ADIF gavo rinkoje nuo 2010 m. liepos 20 d. iki 2015 m. liepos 20 d. (išskyrus EIB paskolas). Ispanijos valdžios institucijos pateikė ADIF ir (arba) ADIF *Alta velocidad* per pastaruosius 5 metus suteiktų komercinių paskolų sąrašą, kartu su joms taikomomis sąlygomis <sup>(38)</sup> (išskyrus EIB paskolas) <sup>(39)</sup>.
- (75) Šios rinkoje gautos paskolos suteikia pakankamai informacijos atitinkamai rinkos palūkanų normai nustatyti 2011–2014 m.

<sup>(34)</sup> ADIF kaip ekonominei veiklai skirtos naudoti infrastruktūros savininkė valstybės pagalbos tikslais laikoma „įmone“. Vykstant oficialiai tyrimo procedūrai Ispanijos valdžios institucijos to neginčijo.

<sup>(35)</sup> OL C 14, 2008 1 19, p. 6.

<sup>(36)</sup> Bazinė norma, prie kurios kaip minimali marža pridedama 100 bazinių punktų, pagal 2008 m. komunikatą 2011 m. sausio mėn. buvo 2,49 %, 2012 m. sausio mėn. 3,07 %, 2012 m. gegužės mėn. 2,67 %, 2013 m. vasario mėn. 1,66 % ir 2014 m. sausio mėn. 1,53 %

<sup>(37)</sup> <https://www.moodys.com/credit-ratings/Administrador-de-Infraestruct-Ferrovias-credit-rating-3010> ADIF kredito reitingas nustatytas pagal Ispanijos Vyriausybės reitingą.

<sup>(38)</sup> Jos išvardijo visas ADIF ir ADIF-*Alta Velocidad* gautas paskolas, tačiau nuo 2013 m. sausio 1 d., kai ADIF buvo padalyta į ADIF ir ADIF-*Alta Velocidad*, turtas, susijęs su geležinkelių trasa, liko ADIF. Jos pateikė informaciją apie realizavimo datą, galiojimo pabaigos datą, banką, finansuotiną projektą, sumą, grąžinimui taikomą palūkanų normą ir atidėjimo laikotarpį.

<sup>(39)</sup> Žr. 42 konstatuojamąją dalį.

## 6 lentelė

## Išsami rinkos palūkanų normos, taikytinos ADIF išmokamoms paskoloms, apskaičiavimo informacija

Išmokėjimo data	ADIF išmokėtų paskolų palūkanų normos (%)	ADIF kredito reitingas	2008 m. pranešimas		Ispanijos valdžios institucijų siūlymas apskaičiuoti rinkos palūkanų normas (%)	ADIF gautos komercinės paskolos	Rinkos palūkanų normos apskaičiavimas pagal komercinių paskolų sąlygas (%)
			Bazinė norma (%)	Baziniai punktai, pridėjami nuo normalaus iki žemo turto įkeitimo lygio			
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)
2011 1 17	1,17	Aa1	1,49	75–100	2,49	2011 metams: Euribor 6M (2011 1 3) + 227 bp (vidutiniškai)	1,224 + 2,27 = 3,494
2012 1 11	1,17	Aa2	2,07	75–100	3,07	2012 metams: Euribor 6M (2012 1 2) + 352 bp (vidurkis)	1,606 + 3,52 = 5,126
2012 5 2	3,06	Baa1	1,67	100–220	2,67	- (2012 5 2)	0,992 + 3,52 = 4,512
2013 2 13	1,17 / 3,06	Ba1	0,66	100–220	1,66	2013 metams: Euribor 6M (2013 2 1) + 425 bp (vidurkis)	0,38 + 4,25 = 4,63
2014 1 10	3,06	Ba1	0,53	100–220	1,53	2014 metams: Euribor 6M (2014 1 2) + 215 bp (vidurkis)	0,387 + 2,15 = 2,537

(76) Iš 6 lentelės matyti, kad rinkos palūkanų normos, grindžiamos ADIF gautomis komercinėmis paskolomis (dešinysis stulpelis) visada yra didesnės nei Ispanijos nurodytos palūkanų normos. Kadangi 2008 m. komunikate numatytas tik rinkos normų pakaitinis rodiklis, Ispanija nepateikė įrodymų, kurie pagrįstų išvadą dėl turimo įkaito lygio, o nuoseklūs bylos medžiagoje surinkti įrodymai rodo, kad normos, kurias ADIF faktiškai moko rinkoje, buvo gerokai didesnės, Komisija laikosi nuomonės, kad tai yra tinkamas lyginamasis kriterijus nustatant, ar dėl projekto paskolų ADIF suteikiamas pranašumas.

(77) Iš 6 lentelės galima daryti išvadą, kad ADIF suteiktų projekto paskolų palūkanų normos yra mažesnės už atitinkamas rinkos palūkanų normas, apskaičiuotas pagal ADIF gautų komercinių paskolų sąlygas, išskyrus 2014 m. gautas paskolas. Todėl įvairių 2011–2013 m. ADIF suteiktų paskolų, kurių suma yra 7 469 500 EUR, sąlygomis ADIF suteikiamas pranašumas, kaip tai suprantama pagal Sutarties 107 straipsnio 1 dalį.

#### 6.1.3.2. SPĮ ir būsimų CEATF naudotojų naudai

- (78) Sprendime pradėti procedūrą <sup>(40)</sup> Komisija paaiškino, kad valstybės pagalbos nebuvimą galima preziumuoti tik tuo atveju, jeigu surengus konkursą ekonomiškai naudingiausias pasiūlymas gal atitikti koncesijos rinkos vertę ir jeigu atitinkama valstybė narė, atlikdama diskontuotų grynujų pinigų srautų analizę ir palygindama su panašių paslaugų mokesčiais, sumokėtais kitur, patikrina, kad iš to kylantys koncesijos mokesčiai atitinka rinkos kainas <sup>(41)</sup>. Komisija nurodė, kad net jei Ispanija iš anksto nustatė kai kuriuos pagrindinius mokesčių struktūros komponentus, to savaime nepakanka, kad nereikėtų abejoti atviru ir nediskriminaciniu proceso pobūdžiu.
- (79) Komisija taip pat manė, kad infrastruktūros naudotojų lygmeniu gali būti suteikiamas netiesioginis pranašumas.
- (80) Kadangi neįvykus pirmajam konkursui SPĮ nebuvo pasirinkta ir nėra informacijos apie tai, kad bus rengiamas antras konkursas, neįmanoma padaryti galutinių išvadų dėl pranašumo buvimo SPĮ lygmeniu. Be to, negalima padaryti patikimų išvadų dėl pagalbos buvimo naudotojų lygmeniu.

#### 6.1.4. Konkurencijos iškraipymas ir poveikis prekybai

- (81) Jei valstybės narės teikiama pagalba sustiprina įmonės padėtį, palyginti su kitomis Sąjungos vidaus prekybos srityje konkuruojančiomis įmonėmis, šios įmonės turi būti laikomos patiriančiomis tos pagalbos poveikį <sup>(42)</sup>.
- (82) Aišku, kad dėl ADIF suteiktų pranašumų šios įmonės padėtis sustiprinama, palyginti su kitomis įmonėmis, konkuruojančiomis Sąjungos vidaus prekybos srityje.
- (83) Kaip nurodyta 5.1 skirsnyje, Ispanijos valdžios institucijos pripažįsta, kad CEATF gali konkuruoti su kitais Europos bandymų centrais, kai bandymai atliekami esant mažesniai nei 210 km/h greičiui, o esamose linijose, kuriose vyksta eismas, esant 210–385 km/h greičiui. Todėl dabar jos mano, kad valstybės pagalba reikėtų laikyti tik tų CEATF statybos dalių, kuriose bandymus galima atlikti esant mažesniai nei 385 km/h greičiui, finansavimą ir jį reikėtų vertinti pagal MTPI programą. Šiuo klausimu jos taip pat teigia, kad pastarosios veiklos viešasis finansavimas neviršytų 90,2 mln. EUR.
- (84) CEATF konkuruotų su kitais Europos Sąjungos centrais, kuriuose siūlomos greitųjų geležinkelių bandymų paslaugos, nes jis tikrai gali atlikti bandymus esant mažesniai nei 385 km/h greičiui. Kadangi įrodymai rodo, kad bandymų esant didesniai greičiui poreikis yra labai nedidelis arba jo apskritai nėra (išsamiau žr. 48–51 konstatuojamąsias dalis), bandymai esant mažesniai nei 385 km/h greičiui gali tapti pagrindine CEATF veikla.
- (85) Todėl ADIF suteikti valstybiniai išteklių CEATF statybai būtų naudojami naujo konkurento atėjimui į rinką subsidijuoti.
- (86) Atsižvelgiant į 82–85 punktuose pateiktus argumentus, ADIF suteikta pagalba gali iškreipti konkurenciją ir paveikti valstybių narių tarpusavio prekybą.

#### 6.1.5. Išvada dėl pagalbos buvimo

- (87) Komisija laikosi nuomonės, kad 2013 m. birželio 28 d. sprendimu ir 2010 m. gruodžio 27 d. susitarimu ADIF suteikti viešieji išteklių CEATF statybai laikytini valstybės pagalba, kaip tai suprantama pagal Sutarties 107 straipsnio 1 dalį.

<sup>(40)</sup> Žr. Sprendimo pradėti procedūrą 43 ir 44 konstatuojamąsias dalis.

<sup>(41)</sup> 2014 m. kovo 27 d. Sprendimas *Investment aid to the port of Salerno*, byla SA.38302, 46 konstatuojamoji dalis.

<sup>(42)</sup> 2015 m. sausio 14 d. Teisingumo Teismo sprendimas *Eventech*, C-518/13, ECLI:ES:C:2015:9, 66 punktą ir Teisingumo Teismo sprendimas *Libert ir kt.*, C-197/11 ir C-203/11, ECLI:ES:C:2013:288, 77 punktą.

## 6.2. Pagalbos teisėtumas

- (88) 2013 m. rugsėjo 20 d. Ispanijos valdžios institucijos pranešė apie priemonę pagal Sutarties 108 straipsnio 3 dalį. Jos taip pat nurodė, kad geležinkelių trasa nebus statoma, kol jos nepatvirtins Komisija <sup>(43)</sup>.
- (89) Ispanija suteikė pagalbą pagal 2010 m. gruodžio 27 d. susitarimą ir 2013 m. birželio 28 d. Ministrų Tarybos sprendimą. Dalis šios pagalbos jau išmokėta, kaip nurodyta 44 konstatuojamojoje dalyje.
- (90) Kadangi pagalba buvo suteikta prieš ją patvirtinant Komisijai, ją reikia laikyti neteisėta pagalba, kaip tai suprantama pagal Tarybos reglamento (ES) 2015/1589 <sup>(44)</sup> 1 straipsnio f punktą.

## 6.3. Suderinamumas

- (91) Nustačiusi, kad priemonė, apie kurią pranešta, yra valstybės pagalba, kaip apibrėžta SESV 107 straipsnio 1 dalyje, Komisija turi apsvarstyti, ar ji gali būti deranti su vidaus rinka.
- (92) Teisingumo Teismas yra pripažinęs, kad „kai Komisija nusprendžia pradėti formalią tyrimo procedūrą, valstybė narė ir potenciali naujos pagalbos gavėja turi pateikti Komisijai informaciją, įrodančią, kad ši pagalba yra suderinama su bendrąja rinka“ <sup>(45)</sup>. Kaip nurodyta toliau, Ispanijos valdžios institucijos ir pagalbos gavėja ADIF nepateikė įtikinamų įrodymų nei pranešime, nei vėliau pateikdamos informaciją, nei pastabose dėl sprendimo pradėti procedūrą ar argumentuose, pateiktuose vykstant oficialiam tyrimui.
- (93) Ispanijos valdžios institucijos nurodė, kad CEATF viešąjį finansavimą, kiek jis yra pagalba, kaip tai suprantama pagal Sutarties 107 straipsnio 1 dalį, reikėtų pripažinti suderinamu su vidaus rinka, atsižvelgiant į bendrą jo MTPI tikslą ir MTPI programos, taikomos MTPI infrastruktūrai, taisykles <sup>(46)</sup>.
- (94) Iš 6.2 skirsnyje padarytos išvados galima spręsti, kad pagalba yra neteisėta. MTPI programos 126 punkte nurodyta, kad „neteisėta MTPI pagalba bus vertinama pagal pagalbos skyrimo dieną taikytinas taisykles“.
- (95) Tuo metu, kai buvo suteikta pagalba, galiojo 2006 m. MTPI <sup>(47)</sup>.
- (96) 2006 m. MTPI programoje nėra konkrečių nuostatų dėl pagalbos mokslinių tyrimų infrastruktūrai. Todėl Komisija laikosi nuomonės, kad pagalbos priemonės vertinimas turėtų būti grindžiamas tiesiogiai Sutarties 107 straipsnio 3 dalies c punktu. Šioje nuostatoje nurodyta, kad su vidaus rinka suderinama gali būti laikoma „pagalba, skirta tam tikros ekonominės veiklos rūšių arba tam tikrų ekonomikos sričių plėtrai skatinti, jei ji netrikdo prekybos sąlygų taip, kad prieštarautų bendram interesui“.

<sup>(43)</sup> Žr. Ispanijos valdžios institucijų 2014 m. vasario 6 d. informaciją atsakant į 7 klausimą, kurią pateikė Ispanijos finansų ir viešojo administravimo ministerija, p. 13.

<sup>(44)</sup> 2015 m. liepos 13 d. Tarybos reglamentas (ES) 2015/1589, nustatantis išsamias sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 108 straipsnio taikymo taisykles (OL L 248, 2015 9 24, p. 9).

<sup>(45)</sup> 2010 m. gruodžio 16 d. Teisingumo Teismo sprendimas *AceaElectrabel Produzione/Komisija*, C-480/09 P, ECLI:ES:C:2010:787, 99 punktas ir jame nurodyta teismo praktika.

<sup>(46)</sup> Pagal MTPI programos 15 straipsnio ff punktą mokslinių tyrimų infrastruktūra – priemonės, išteklių ir susijusios paslaugos, kuriais, vykdydama konkrečių sričių mokslinius tyrimus, naudojasi mokslo bendruomenė ir kurie apima mokslinę įrangą arba priemones, žinių šaltinius, pavyzdžiui, rinkinius, archyvus ar struktūrizuotą mokslinę informaciją, didelio poveikio informacinėmis ir ryšių technologijomis grindžiamą infrastruktūrą, pavyzdžiui, tinklus, skaičiavimo technologijas, programinę įrangą ir ryšio priemones, arba bet kurią kitą išskirtinę moksliniams tyrimams būtiną infrastruktūrą. Tokia infrastruktūra gali būti sutelkta vienoje vietoje arba būti paskirstyta (organizuotas išteklių tinklas).

<sup>(47)</sup> Bendrijos valstybės pagalbos moksliniams tyrimams, taikomajai veiklai ir naujų diegimui programa (OL C 323, 2006 12 30, p. 1).

- (97) Siekdama nustatyti, ar priemonė yra suderinama pagal Sutarties 107 straipsnio 3 dalies c punktą, Komisija atlieka vertinimo testą, įvertindama teigiamas pasekmes, kiek prisidedama prie tinkamai apibrėžtų bendrojo intereso tikslų, ir neigiamas pasekmes prekybai bei konkurencijai vidaus rinkoje. Šiuo tikslu Komisija atsižvelgia į tokius principus <sup>(48)</sup>:
- a) tiksliai apibrėžto bendros svarbos tikslo siekimas: valstybės pagalbos priemone siekiama bendros svarbos tikslo pagal Sutarties 107 straipsnio 3 dalį;
  - b) valstybės intervencijos būtinybė: valstybės pagalbos priemonė turi būti skiriama tuo atveju, kai ja galima iš esmės pagerinti padėtį taip, kaip to negali padaryti pati rinka, pavyzdžiui, pašalinant rinkos nepakankamumą arba išsprendžiant teisingumo ar sanglaudos problemą;
  - c) pagalbos priemonės tinkamumas: siūloma pagalbos priemonė turi būti tinkama politikos priemonė, skirta bendros svarbos tikslui pasiekti;
  - d) skatinamasis poveikis: pagalba atitinkamos (-ų) įmonės (-ių) elgesys turi būti keičiamas taip, kad įmonė pradėtų vykdyti papildomą veiklą, kurios, negavusi pagalbos, ji nevykdytų arba vykdytų ją mažesniu mastu, kitaip ar kitoje vietoje;
  - e) pagalbos proporcingumas: pagalbos suma ir intensyvumas turi būti sumažinti iki minimumo, būtino atitinkamos (-ų) įmonės (-ių) papildomoms investicijoms arba veiklai paskatinti;
  - f) netinkamo neigiamo poveikio konkurencijai ir valstybių narių tarpusavio prekybai vengimas: neigiamas pagalbos poveikis turi būti pakankamai apribotas, kad bendras priemonės poveikis būtų teigiamas;
  - g) pagalbos skaidrumas: valstybės narės, Komisija, ekonominės veiklos vykdytojai ir visuomenė turi galėti lengvai susipažinti su visais susijusiais aktais ir informacija apie pagalbą, kuri skirta pagal tuos aktus.

#### 6.3.1. *Indėlis siekiant aiškiai apibrėžto bendros svarbos tikslo*

- (98) Ispanijos valdžios institucijos pranešime ir atsakydamos į sprendimą pradėti procedūrą (žr. sprendimo pradėti procedūrą 59 konstatuojamąją dalį ir šio dokumento 5.2 skirsnį) pabrėžė, kad projektu Ispanijoje padedama didinti MTPI investicijas, o tai yra vienas iš ES strategijos „Europa 2020“ bendrojo intereso tikslų, be to, jis atitinka 2015 m. vasario mėn. patvirtintą Ispanijos pažangiojo augimo veiklos programą. Jos teigia, kad CEATF yra mokslo ir technikos infrastruktūra, kurią naudojant geležinkelių sektoriuje bus galima išbandyti daugiadalykius techninius aspektus. Ispanijos valdžios institucijos taip pat teigia, kad investicijomis į CEATF bus stiprinama regiono, Andalūzijos, kurioje yra didelis nedarbas, ekonominė plėtra.
- (99) Pirma, tokius teiginius reikėtų vertinti atsižvelgiant į tokio mokslinių tyrimų centro paklausą ir į MTPI veiklą, kuri galėtų būti vykdoma jame.
- (100) Kaip išsamiau nurodyta sprendimo pradėti procedūrą 60–62 konstatuojamosiose dalyse, Komisija apklausė riedmenų ir geležinkelių įrangos gamintojus, ar yra būtent tokios mokslinių tyrimų infrastruktūros paklausa. Visų pirma Komisija nurodė, kad neįvyko pirmasis CEATF statybos ir eksploatavimo konkursas, taip pat didelės geležinkelių tinklų, skirtų komercinio transporto paslaugoms teikti esant didesniai nei 350 km/h greičiui, statybos ir eksploatavimo išlaidas, ir esamomis rinkos sąlygomis bei artimiausioje ateityje tai nebūtų ekonomiškai pagrįsta <sup>(49)</sup>.

<sup>(48)</sup> Pavyzdžiui, SA 32835 (2011/N) – Northwest URBAN Investment Fund (JESSICA) (OL C 281, 2011 9 24, p. 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) ir SA 38769 (2015/N) – Green Deal for Electric Vehicle Charging Infrastructure, dar nepaskelbtas, [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> Dėl Ispanijos valdžios institucijų argumento, kad klausimynas buvo išsiųstas daugiau kaip 80 įmonių, iš kurių 47 atsakė, o 26 nurodė, kad yra pasirengusios prisiimti projekto riziką, reikėtų pažymėti, kad pastarosios įmonės daugiausia buvo statybos sektoriaus įmonės, kurių verslo interesai yra susiję su projekto statybos etapu, tačiau ne su MTPI veikla, kurią šiame centre numatoma vykdyti. Be to, nė viena iš šių įmonių nepatvirtino tikro savo suinteresuotumo, galiausiai pateikdamos paraišką dalyvauti 2013 m. surengtame konkurse, kuris dėl dalyvių stokos buvo pripažintas negaliojančiu.

- (101) Trečiųjų asmenų pastabos, gautos atsakant į sprendimą pradėti procedūrą, patvirtina Komisijos poziciją, kad labai didelio greičio traukinių bandymams skirta mokslinių tyrimų infrastruktūra (bandymai atliekami esant didesniai nei 385 km/h greičiui, o komercinio transporto paslaugos teikiamos didesniu nei 350 km/h greičiu) rinkai nereikalinga.
- (102) Nė vienas riedmenų gamintojas neplanuoja kurti tokiu dideliu greičiu riedančių traukinių, nes komerciniam tokių traukinių naudojimui rinkoje nėra paklausos. Kai kurie geležinkelių veiklos vykdytojai pažymi rinkos veiksmingumo argumentus (energijos suvartojimo ir kelionės laiko pusiausvyra), kuriais grindžiamas komercinis greitųjų traukinių naudojimas Europoje esant daug mažesniai greičiui (Europoje jis vidutiniškai yra 280–300 km/h, maksimalus – 320–350 km/h), taip pat eksponentinių infrastruktūros investicijų, eksploatavimo ir techninės priežiūros išlaidų padidėjimą, jeigu greitis viršija 300 km/h, nes dėl to traukinių bilietų kainos taptų nekonkurencingos, palyginti su lėktuvų bilietais. Nėra įrodymų, kad rinkoje yra naujų komercinių geležinkelių statybos ir (arba) esamų bėgių atnaujinimo poreikis siekiant teikti transporto paslaugas didesniu nei 320–350 km/h greičiu, todėl nėra ir geležinkelių bandymo centro, skirto būtent šias ribas viršijančiam greičiui, poreikio <sup>(50)</sup>.
- (103) Papildomus konkrečius argumentus dėl CEATF infrastruktūros poreikio nebuvimo lemia jo geografinė buvimo vieta, dėl kurios, kaip nurodė kai kurie respondentai, tektų patirti didelių laiko ir transporto išlaidų.
- (104) Galiausiai argumentai dėl pažangesnių ir ekonomiškai efektyvesnių būsimų didelio greičio bandymų sprendimų, pavyzdžiui, virtualių bandymų naudojant IRT, taip pat paneigia specializuoto fizinių bandymų centro poreikį.
- (105) Todėl Komisijos surinkta informacija paneigia teiginį, kad pagalba, apie kurią pranešta, paskatintų papildomą MTPI veiklą geležinkelių sektoriuje, pastatant greitųjų geležinkelių bandymų infrastruktūrą.
- (106) Antra, kiti Ispanijos valdžios institucijų nurodyti su politika susiję tikslai, būtent socialinė ir ekonominė nauda sukūrus naujas darbo vietas Antekeros regione, <sup>(51)</sup> neturi reikšmės vertinant praneštos pagalbos prisidėjimą prie bendrojo intereso tikslo MTPI srityje. Nors Ispanijos valdžios institucijos teigia, kad socialiniu ir ekonominiu požiūriu CEATF projektu būtų pasiekta teigiama 17,3 mln. EUR grynoji dabartinė vertė, jos nepateikė jokių įtikinamų įrodymų, kad būtų gauta tokio dydžio nauda, kuri kompensuotų statybos sąnaudas ir veiklos nuostolius, kurie atsirastų dėl numatomos infrastruktūros per visą jos veikimo laikotarpį. Atrodo, kad nurodyta nauda darbo vietų kūrimui statybos sektoriuje infrastruktūros statybos etapu yra nedidelė. Tai reiškia, kad projektas nepadėtų siekti ilgalaikio tikslo skatinti darnų Andalūzijos regiono vystymąsi ir turėtų tik trumpalaikį, pereinamojo laikotarpio poveikį vietos ekonomikai <sup>(52)</sup>.
- (107) Atsižvelgdama į 98–106 konstatuojamosiose dalyse pateiktus argumentus, Komisija mano, kad Ispanija nepateikė pakankamų įrodymų, kurie patvirtintų, kad projektu padedama siekti tinkamai apibrėžto bendrojo intereso tikslo.

### 6.3.2. Valstybės intervencijos poreikis

- (108) Ispanijos valdžios institucijos valstybės pagalbos šiam projektui poreikį grindžia numatomų atlikti techninių bandymų daugiadalykiu pobūdžiu. Jų teigimu, dėl įmonių, kurios gali dalyvauti tokiuose bandymuose, veiklos

<sup>(50)</sup> Nenuostabu, kad vienintelė įmonė, palankiai atsiliepusi apie projektą, yra Ispanijos įmonė, kuri, kaip patvirtino kitų respondentų pastabos, faktiškai galėtų turėti lengvatinę prieigą prie centro, nes yra įsikūrusi arti jo buvimo vietos. Todėl atrodo, kad jos pastabas nulėmė galimybė įgyti konkurencinį pranašumą, o ne objektyvus centro būtinybės įvertinimas.

<sup>(51)</sup> Taip pat žr. sprendimo pradėti procedūrą 17 konstatuojamąją dalį.

<sup>(52)</sup> Pavyzdžiui, 2014–2020 m. Regioninės valstybės pagalbos gairėse (OL C 209, 2013 7 23, p. 1), kuriose konkrečiai numatytas darbo vietų kūrimas, šio tikslo kontekstas yra platesnis – užtikrinti įtraukų ir tvarų (pabraukta šio dokumento autoriaus) augimą. Iš tiesų net jei Komisija priima konkrečias pagalbos darbo vietų kūrimui gaires (Pagalbos užimtumui gairės, OL C 334, 1995 12 12, p. 4), buvo pripažinta, kad pagalba darbo vietų kūrimui vos viename ar keliuose jautresniuose sektoriuose, kuriuose yra perteklinių pajėgumų arba kurie patiria sunkmetį, paprastai taip pat yra vertinama mažiau palankiai, nes jos neigiamas poveikis užimtumui konkuruojančiuose sektoriuose kitose valstybėse narėse paprastai nusveria aktyvių nedarbo mažinimo priemonių bendrąjį interesą (žr. 23 punktą).

sričių įvairovės (pavyzdžiui, inžinerinių darbų, komunikacijos, signalizacijos, vilkimo ir riedmenų įmonės) nėra viena įmonė pati nepasiektų kritinės masės ir neturėtų finansinių pajėgumų tokioms didelėms investicijoms, kurių reikia CEATF, ir negalėtų pritraukti ir suburti kitų įmonių tokioms investicijoms. Dėl projekto finansavimo Ispanijos valdžios institucijos nurodė, kad, išskyrus viešąjį finansavimą, CEATF statybai nėra jokio kito finansavimo, „atsižvelgiant į ADIF atliktas pelningumo studijas“.

- (109) Ispanijos valdžios institucijų pateiktu argumentu kalbama apie tariamą rinkos nepakankamumą, nes kyla planuojamo centro statybos finansavimo koordinavimo problema. Atrodo, kad šiuo argumentu daroma prielaida, jog kadangi jokia atskira įmonė nebūtų motyvuota imtis finansuoti projektą dėl jo sąnaudų ir numatomos naudos disbalanso (atskiros įmonės lygmeniu), vienintelis galimas būdas gauti investicijų būtų sukurti konsorciumą iš įvairių skirtingose techninėse srityse veikiančių įmonių, kuris galėtų užtikrinti visišką centro galimybių išnaudojimą, naudojant jį bendrai.
- (110) Tačiau bylos medžiagoje nėra jokios informacijos, kad įmonės, kurios yra potencialiai suinteresuotos tokiu bendradarbiavimu, negalėtų to padaryti dėl objektyvių sunkumų, kliudančių veiksmingam jų bendradarbiavimui. Priešingai, tai, kad Ispanijos Vyriausybė įsikišo siekdama palengvinti specialiosios paskirties įmonės (SPI) kūrimą, surengdama atvirą konkursą, ir tai, kad šis konkursas neįvyko, rodo, kad tikrąją projekto, apie kurį pranešta, finansavimo problemą lemia kas kita, būtent jo finansinio pagrįstumo stoka. Ispanijos valdžios institucijų pateikto argumento silpnumą patvirtina tai, kad, net kai Ispanijos Vyriausybė nusprendė skirti viešąjį finansavimą ADIF, kad darbai būtų pradėti, dalyvavimas finansuojant šį projektą nesudomino nė vieno privačiojo investuotojo.
- (111) Todėl Komisija daro išvadą, kad Ispanija nepateikė pakankamų įrodymų, kurie patvirtintų rinkos nepakankamumą, kuris lemtų koordinavimo CEATF finansavimo lygmeniu nepakankamumą.
- (112) Be to, reikėtų pažymėti, kad Komisijos sprendimų praktikoje MTPI srityje nurodomas trijų rūšių rinkos nepakankamumas: netikslis ir asimetriška informacija, koordinavimo ir tinklo klaidos MTPI veiklos srityje, taip pat žinių perdavimas. Tačiau Ispanijos valdžios institucijos šioje byloje neįrodė nė vieno konkretaus rinkos nepakankamumo aspekto.
- (113) Kalbant apie sunkumus, turinčius įtaką CEATF finansavimui, nepateikta įrodymų, kad privatusis sektorius būtų atgrasytas nuo projekto finansavimo dėl galimos informacijos, konkrečiai susijusios su galima nustatyti ir rizikinga MTPI veikla, stokos ar asimetriškumo. Kalbant apie MTPI koordinavimo ir tinklo klaidas, iš Ispanijos valdžios institucijų teiginių aišku, kad bandymų centre nebuvo numatyta jokio ADIF ir pramonės subjektų bendradarbiavimo. Atrodo, kad pagalba siekiama pritraukti įmones dalyvauti kuriant arba naudojant CEATF infrastruktūrą, tačiau neskatinamas konkretus jų bendradarbiavimas siekiant centre vykdyti MTPI veiklą. Galiausiai Ispanija nepateikė jokios informacijos, kuri įrodytų, kad dėl CEATF projekto tretiesiems asmenims būtų naudingai perduodamos žinios.
- (114) Ispanija nepateikė jokių kitų argumentų, kuriais pagrįstų išvadą, kad dėl pagalbos padėtis iš esmės pagerėtų, ir kad to negalima pasiekti rinkos sąlygomis.
- (115) Atsižvelgdama į 108–113 straipsniuose pateiktus argumentus, Komisija daro išvadą, kad valstybės intervencijos poreikis neįrodytas.

### 6.3.3. Pagalbos priemonės tinkamumas

- (116) Valstybės narės gali rinktis skirtingas politikos priemones, o valstybės pagalbos kontrolė nėra vienintelis būdas daryti poveikį ekonomikai. Tačiau valstybės pagalba pagal Sutarties 107 straipsnio 1 dalį gali būti grindžiama tik konkrečios priemonės tinkamumu pasiekti viešosios politikos tikslą ir prisidėti prie vieno ar daugiau bendrojo intereso tikslų<sup>(53)</sup>.

<sup>(53)</sup> Žr. bylas, kuriose nagrinėjamas tinkamumas, C 25/2004 – DVB-T Berlin-Brandenburg (OL L 200, 2006 7 22, p. 14) arba N 854/06 – Soutien de l'Agence de l'innovation industrielle au programme de R&D TVMSL (OL C 182, 2007 8 4, p. 5).

- (117) Paprastai Komisija laikosi nuomonės, kad priemonė yra tinkama, jeigu valstybė narė apsvairstė, ar yra kitų politikos galimybių, kurios yra vienodai tinkamos bendrojo intereso tikslui pasiekti, tačiau kartu mažiau iškreipia konkurenciją nei atranki valstybės pagalba, ir jeigu ji gali įrodyti priemonės tinkamumą, atsižvelgdama į efektyvumo ir (arba) teisingumo tikslus.
- (118) Ispanijos valdžios institucijos nepateikė jokios informacijos apie galimas kitas politikos priemones ar kitas pagalbos priemones projektui finansuoti. Reaguodamos į sprendime pradėti procedūrą išreikštus nuogąstavimus, jos tiesiog nurodė, kad, atsižvelgiant į tariamą 91,87 % finansavimo trūkumą, šiuo atveju nebūtų tinkama jokia kita priemonė, išskyrus viešąjį finansavimą.
- (119) Komisija pažymi, jog aplinkybės, kad projektas, apie kurį pranešta, daugiausia sukelia nuostolių net ir suteikus pagalbą, nepakanka įrodyti, kad valstybės pagalba yra tinkama priemonė.
- (120) Be to, kadangi neįrodyta, kad projektu padedama siekti bendrojo intereso tikslo aktyvinti MTPI veiklą, Ispanijos Vyriausybės pasirinktas investicinės priemonės tinkamumas taip pat neįrodytas. Kitos priemonės, kurias taikant MTPI veikla iš tikrųjų suaktyvėtų, būtų tinkamesnės šiam bendrojo intereso tikslui pasiekti.
- (121) Panašūs argumentai taikytini ir kalbant apie kitus Ispanijos nurodytus bendrojo intereso tikslus. Kaip pažymėta 106 konstatuojamojoje dalyje, naujos darbo vietos daugiausia būtų sukurtos statybos sektoriuje ir būtų laikinos. Valstybės pagalba infrastruktūros, kurios naudojimas yra mažai tikėtinas, statybai nėra tinkama politikos priemonė augimui ir darbo vietų kūrimui skatinti.

#### 6.3.4. Skatinamasis poveikis

- (122) Valstybės pagalba turi būti skatinamojo pobūdžio. Reikalaujamas skatinamasis poveikis yra, jeigu dėl pagalbos pasikeičia jos gavėjo elgesys siekiant bendrojo intereso tikslo ir sprendžiant nustatytą rinkos nepakankamumo problemą.
- (123) Ispanijos valdžios institucijos nurodė, kad be pagalbos CEATF nebūtų pastatytas: jos teigia, kad pagalba turi skatinamąjį poveikį, nes projektas niekada nebūtų įgyvendintas be pagalbos.
- (124) Tačiau šioje byloje Komisija pažymi, kad suteikus pagalbą būtų galima pastatyti geležinkelių bandymų centrą, kuriam kaip būsima savininkė vadovautų ADIF, tačiau neatrodo, kad pagalba paskatintų kokius nors ADIF ar kitų subjektų elgesio pokyčius, susijusius su papildoma MTPI veikla bandymų centre.
- (125) Per oficialią tyrimo procedūrą Ispanijos valdžios institucijos nepateikė jokios naujos informacijos ar argumentų, susijusių su ADIF elgesio pasikeitimu dėl pagalbos. Nors turimi duomenys rodo, kad projektas, apie kurį pranešta, bus nuostolingas net ir suteikus pagalbą, Ispanijos valdžios institucijos neįrodė, kad jis vis dėlto teiktų reikšmingą su MTPI susijusią naudą visuomenei. Priešingai, atliekant oficialų tyrimą gautos potencialių infrastruktūros naudotojų pastabos rodo, kad pagal dabartinę savo struktūrą projektas netenkina MTPI geležinkelių sektoriuje atliekančių įmonių paklausos poreikių.
- (126) Nenurodyti jokie motyvai, kurie suteiktų pagrindą Komisijai nukrypti nuo savo pradinio vertinimo, pateikto sprendime pradėti procedūrą. Iš tiesų pagalba ne tik neturi skatinamojo poveikio, – ji skiriama statyti infrastruktūrai, kurios pridėtinė vertė, palyginti su esamomis alternatyvomis (būtent bandymais įprastuose geležinkelių tinkluose), neįrodyta.

#### 6.3.5. Pagalbos proporcingumas

- (127) Komisija laikosi nuomonės, kad pagalba yra proporcinga, jeigu to paties rezultato negalima pasiekti teikiant mažesnę pagalbą.

- (128) Ispanijos valdžios institucijos pranešė, kad projektas atitinka MTPI programą, kurioje nurodyta, kad maksimalus pagalbos intensyvumas investicijoms į ekonominius tikslais naudojamą mokslinių tyrimų infrastruktūrą yra tik grynosios papildomos išlaidos, neviršijančios 60 % tinkamų išlaidų (MTPI programos 89 punktą). Šioje byloje viešosiomis lėšomis bus dengiama 100 % išlaidų.
- (129) Kadangi nėra ar nepakanka privačių investicijų į CEATF infrastruktūrą, nagrinėjama pagalba neatrodo proporcinga.

#### 6.3.6. Netinkamo neigiamo poveikio konkurencijai ir valstybių narių tarpusavio prekybai vengimas

- (130) Sutarties 107 straipsnio 3 dalies c punkte reikalaujama, kad teigiamas konkrečios priemonės būtų suderintas su jos neigiamu poveikiu prekybai ir konkurencijai.
- (131) Komisijos nuomone, Ispanijos valdžios institucijos neįrodė šios priemonės skatinamo teigiamo poveikio. Todėl Komisija daro išvadą, kad CEATF statyba nebūtų pasiekti jos tikslai didinti MTP specifinėje labai greito geležinkelių transporto paslaugų srityje, nes tokios infrastruktūros ir susijusių MTP paslaugų poreikis rinkoje yra mažas arba jo apskritai nėra. Komisija taip pat padarė išvadą, kad nėra įrodytas rinkos nepakankamumas ir nepateikta įrodymų, kad priemone padedama reikšmingai pakeisti pagalbos gavėjo elgesį.
- (132) Kalbant apie kitą teigiamą Ispanijos nurodomos priemonės poveikį, Komisija mano, kad laikinas darbo vietų kūrimas, daugiausia statybos sektoriuje, kainuoja labai daug, o jo teigiama vertė nedidelė.
- (133) Be to, kadangi priemone, pasitelkus didžiulį viešąjį finansavimą, į rinką leidžiama patekti naujam konkurentui, Komisija mano, kad ji turės neigiamą poveikį konkurencijai. Dėl pagalbos kiltų grėsmė ankstesnėms konkurentų investicijoms į jų bandymų centrus, taip pat sumažėtų būsimos investicijos į tokios infrastruktūros techninę priežiūrą ar tobulinimą.
- (134) Pagalbos paveikta rinka yra Europos Sąjungos geležinkelių įrangos bandymo paslaugų rinka. Kaip pažymėta sprendime pradėti procedūrą, dabar šioje rinkoje Europos Sąjungoje veikia trys geležinkelių bandymų centrai. Vienas centras yra Čekijoje, Cerhenice (Velimas), vienas Vokietijoje, Vildenrate, ir vienas Prancūzijoje, Valansjene, ir juose atliekami bandymai iki 210 km/h greičiu. Greitųjų riedmenų bandymai atliekami komercinio naudojimo linijose<sup>(54)</sup>, kurių maksimalus greitis yra 350 km/h, o pagal standartą bandymai atliekami iki 385 km/h greičiu (10 % virš nominaliojo traukinio greičio).
- (135) Iš to darytina išvada, kad CEATF bandymų paslaugos ir kitos bandymų paslaugos bei komerciniuose tinkluose atliekami bandymai nėra tarpusavyje visiškai pakeičiami dėl skirtingo maksimalaus bandymų greičio. Tačiau esama galimybė atlikti bandymus komerciniuose tinkluose iki 385 km/h greičiu patenkinama esama ir galima bandymo paslaugų paklausa iki šio komerciniu požiūriu pagrįsto greičio. Kalbant apie galimą būsimą bandymų iki 520 km/h poreikį, turima informacija ir gautos rinkos dalyvių pastabos rodo, kad bent artimiausioje ateityje tai nebus komerciniu požiūriu pagrįsta galimybė. Taigi CEATF bandymų centras tiesiogiai konkuruotų ir su esamais centrais, ir su viešaisiais geležinkelių tinklais. Todėl Komisija mano, kad priemonė skirta naujo konkurento patekimo į rinką subsidijavimui vien iš valstybinių išteklių, tad ji gali gerokai iškreipti konkurenciją šioje rinkoje.
- (136) Dėl šios pagalbos priemonės taip pat galėtų būti neigiamai paveikta konkurencija bandytinų geležinkelio produktų galutinės grandies rinkoje (įskaitant riedmenis ir įrangą). Kaip pažymėta dėl sprendimo pradėti procedūrą gautose pastabose, dėl geografinės centro buvimo vietos nacionaliniai riedmenų gamintojai gali įgyti faktinį konkurencinį pranašumą, nes labiau tikėtina, kad tai jie naudotų CEATF bandymams, nepatirdami didelių transporto išlaidų.

<sup>(54)</sup> Pavyzdžiui, Rete Ferroviaria Italiana Italijoje, SNCF Prancūzijoje, DB Bahn Vokietijoje.

- (137) Atsižvelgiant į tai, kad pagalbos, apie kurią pranešta, teigiamas poveikis nėra pakankamai įrodytas, kaip Komisija pažymėjo 6.3.1–6.3.5 skirsniuose, neigiamas priemonės poveikis, vertinant esamo ir galimo konkurencijos iškraipymo požiūriu, laikomas nusveriančiu tariamą jos naudą.

#### 6.3.7. Pagalbos skaidrumas

- (138) Atsižvelgiant į pateiktus argumentus, nebūtina svarstyti, kiek pagalba yra skaidri.

#### 6.3.8. Išvados dėl pagalbos suderinamumo

- (139) Atsižvelgdama į 6.3.1–6.3.7 skirsniuose pateiktus argumentus, Komisija daro išvadą, kad pagalbos priemonės, apie kurią pranešta, negalima pripažinti suderinama su vidaus rinka remiantis Sutarties 107 straipsnio 3 dalies c punktu.

### 6.4. Nesuderinamos pagalbos susigrąžinimas

- (140) Reglamento (ES) 2015/1589 16 straipsnio 1 dalyje, kuri atitinka teismų praktiką, nustatyta, kad „[j]eigu esant neteisėtai pagalbai priimami neigiami sprendimai, Komisija nusprendžia, kad suinteresuotoji valstybė narė turi imtis visų priemonių, kurios būtinos, kad pagalba būtų išieškota iš gavėjo <...>“.
- (141) Sąjungos teismai taip pat nuosekliai laikosi nuomonės, kad valstybės narės įsipareigojimas nutraukti pagalbą, kurią Komisija laiko nesuderinama su vidaus rinka, skirtas anksčiau buvusiai padėčiai atkurti <sup>(55)</sup>. Šiuo atžvilgiu Sąjungos teismai yra nustatę, kad šis tikslas būna pasiektas, jei gavėjas grąžina neteisėtą pagalbą ir taip praranda savo konkurentų atžvilgiu rinkoje turėtą pranašumą ir yra atkuriamas iki pagalbos suteikimo buvusi padėtis <sup>(56)</sup>.
- (142) Komisija padarė išvadą, kad Ispanijos pagalba ADIF yra neteisėta ir nesuderinama su vidaus rinka. Todėl pagalbą būtina susigrąžinti siekiant atkurti prieš šios pagalbos suteikimą rinkoje buvusią padėtį. Pagalba turi būti susigrąžinta nuo tos dienos, kai pagalbos gavėjui buvo suteiktas pranašumas, t. y. kai pagalbos gavėjas ja galėjo disponuoti, ir jis privalo mokėti susigrąžinimo palūkanas, kol pagalba bus faktiškai susigrąžinta.
- (143) Remdamasi Ispanijos pateikta informacija, apibendrinta 43 ir 44 konstatuojamosiose dalyse ir 3, 4 bei 5 lentelėse, visos 2011–2014 m. ADIF iš viso išmokėta 143 703 000 EUR (įskaitant 135 866 000 EUR subsidijų ir 7 837 000 EUR paskolų).
- (144) Komisija apskaičiavo palūkanų normą, kuri būtų taikoma rinkoje remiantis Ispanijos pateikta informacija apie komercines paskolas, kurias ADIF faktiškai gavo nagrinėjamu laikotarpiu. Tačiau Komisija įvertina tai, kad jos skaičiavimų rezultatą galėjo paveikti kitų paskolų, apie kurias ji neturi informacijos, buvimas. Todėl siekiant apskaičiuoti palūkanų normą, kurios buvo faktiškai taikomos ADIF suteiktoms paskoloms, ir rinkos palūkanų normos skirtumą, taigi susigrąžintiną pagalbos dalį, Ispanijai suteikiamas 2 mėnesių laikotarpis nuo šio sprendimo priėmimo, per kurį ji gali pateikti Komisijai visų kitų ADIF nagrinėjamu laikotarpiu gautų komercinių paskolų įrodymus.
- (145) Todėl Ispanija privalo susigrąžinti iš ADIF ir faktiškai išmokėtas, ir dar ADIF negrąžintas išankstines subsidijas, taip pat pagalbos dalį iš 2011, 2012 ir 2013 m. suteiktų paskolų, o tai, nepaveikiant pirmesniame punkte nurodytos galimybės, yra 6 lentelėje nurodytas paskolos palūkanų normos ir rinkos palūkanų normos skirtumas (žr. 75 konstatuojamąją dalį). Visa susigrąžintina suma turi būti susigrąžinta su susigrąžinimo palūkanomis, skaičiuojamomis nuo kiekvienos subsidijos ar paskolos išmokėjimo dienos iki jos grąžinimo dienos.

<sup>(55)</sup> Žr., be kita ko, 1994 m. rugsėjo 14 d. Teisingumo Teismo sprendimo *Ispanija prieš Komisiją*, sujungtos bylos C-278/92–C-280/92, ECLI:ES:C:1994:325, 75 punktą.

<sup>(56)</sup> Žr., be kita ko, 1999 m. birželio 17 d. Sprendimo *Belgija prieš Komisiją*, C-75/97, ECLI:ES:C:1999:311, 64 ir 65 punktai.

- (146) Nors subsidijų susigrąžinimo palūkanos turėtų būti apskaičiuojamos remiantis pagrindine subsidija, paskolų susigrąžinimo palūkanos turėtų būti apskaičiuojamos remiantis iš paskolų sudaryta pagalbos dalimi.
- (147) Ispanija neturėtų atlikti jokių naujų su šiuo projektu susijusių mokėjimų.
- (148) Kaip nurodyta 88 konstatuojamojoje dalyje, Ispanijos valdžios institucijos nurodė, kad CEATF geležinkelių trasa nebūtų statoma be išankstinio Komisijos pritarimo. Atsižvelgdama į tai, Komisija laikosi nuomonės, kad ADIF nėra pagrindo išlaikyti gautas paskolas, nes jos buvo suteiktos vien šiam konkrečiam projektui. Dėl šios priežasties Komisija prašo iš karto nutraukti ADIF suteiktas paskolas ir jas grąžinti.

## 7. IŠVADA

- (149) Išankstinės subsidijos ir paskolos, kurias Ispanija suteikė ADIF, yra pagalba, kaip tai suprantama pagal Sutarties 107 straipsnio 1 dalį. Ispanija suteikė šią pagalbą pažeisdama Sutarties 108 straipsnio 3 dalyje nustatytus pranešimo ir neveikimo įpareigojimus.
- (150) Komisija padarė išvadą, kad pagalba yra nesuderinama su vidaus rinka.
- (151) Todėl pagalbą reikėtų susigrąžinti iš gavėjos ADIF kartu su susigrąžinimo palūkanomis,

PRIĖMĖ ŠĮ SPRENDIMĄ:

### 1 straipsnis

Ispanijos viešasis finansavimas, suteiktas *Administrador de Infraestructura ferroviaria* (ADIF) remiantis 2010 m. gruodžio 27 d. susitarimu ir 2013 m. birželio 28 d. Ministrų Tarybos sprendimu dėl CEATF statybos, suteikiant paskolas su mažesne nei rinkos palūkanų norma ir subsidijas, iš viso 358 552 309 EUR, yra valstybės pagalba, kaip tai suprantama pagal Sutarties 107 straipsnio 1 dalį.

### 2 straipsnis

1 straipsnyje nurodyta pagalba yra neteisėta, nes ji suteikta pažeidžiant Sutarties 108 straipsnio 3 dalyje nustatytus pranešimo ir priemonių neįgyvendinimo įpareigojimus.

### 3 straipsnis

1 straipsnyje nurodyta pagalba yra nesuderinama su vidaus rinka.

### 4 straipsnis

1. Kadangi 1 straipsnyje nurodyta pagalba jau išmokėta ADIF, Ispanija turi nedelsdama ją susigrąžinti.
2. Susigrąžintinioms sumoms taikomos palūkanos nuo jų perdavimo disponuoti ADIF iki faktinio susigrąžinimo datos.
3. Palūkanos skaičiuojamos nuo pagrindinės sumos ir susikaupusių palūkanų pagal Reglamento (EB) Nr. 794/2004 V skyrių<sup>(57)</sup>. Susigrąžintinioms sumoms taikomos palūkanos, skaičiuojamos nuo šių sumų suteikimo gavėjams dienos, t. y. nuo subsidijos ir paskolų išmokėjimo dienos, iki faktinio susigrąžinimo dienos.
4. Ispanija nuo šio sprendimo priėmimo dienos nutraukia visų dar neišmokėtų 1 straipsnyje nurodytos pagalbos sumų mokėjimą.
5. Ispanija turi pareikalauti nutraukti ADIF išmokėtas paskolas ir jas grąžinti.

<sup>(57)</sup> 2004 m. balandžio 21 d. Komisijos reglamentas (EB) Nr. 794/2004, įgyvendinantis Tarybos reglamentą (ES) Nr. 2015/1589, nustatantį išsamias Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 108 straipsnio taikymo taisykles (OL L 140, 2004 4 30, p. 1).

*5 straipsnis*

Ispanija užtikrina šio sprendimo įgyvendinimą per keturis mėnesius nuo pranešimo apie jį dienos.

*6 straipsnis*

1. Ispanija per du mėnesius nuo šio sprendimo paskelbimo Komisijai pateikia tokią informaciją:

- a) nurodo visą iš ADIF susigrąžintą sumą (pagrindinę sumą ir susigrąžinimo palūkanas);
- b) išsamų jau taikomų ir numatomų taikyti priemonių, kad būtų laikomasi šio sprendimo, apibūdinimą;
- c) dokumentus, įrodančius, kad ADIF įpareigota grąžinti pagalbą.

2. Ispanija informuoja Komisiją apie pažangą, padarytą ėmusis nacionalinių priemonių šiam sprendimui įgyvendinti iki visiškai 1 straipsnyje nurodytos pagalbos susigrąžinimo. Komisijos prašymu, Ispanija nedelsdama pateikia informaciją apie priemones, kurių ėmėsi arba ketina imtis šiam sprendimui įgyvendinti. Ispanija taip pat pateikia išsamią informaciją apie ADIF jau grąžintas pagalbos sumas ir palūkanas.

*7 straipsnis*

Šis sprendimas skirtas Ispanijos Karalystei.

Priimta Briuselyje 2016 m. liepos 25 d.

*Komisijos vardu*  
Margrethe VESTAGER  
*Komisijos narė*

---