

# LĒMUMI

## KOMISIJAS LĒMUMS (ES) 2017/70

(2016. gada 25. jūlijs)

par valsts atbalstu SA.37185 (2015/C (ex 2013/N)), kuru Spānija ir piešķirusi un daļēji īstenojusi *Centro de ensayos de alta tecnología ferroviaria de Antequera (CEATF)* finansēšanai

(izziņots ar dokumenta numuru C(2016) 4573)

(Autentisks ir tikai teksts spāņu valodā)

(Dokuments attiecas uz EEZ)

EIROPAS KOMISIJA,

ņemot vērā Līgumu par Eiropas Savienības darbību un jo īpaši tā 108. panta 2. punkta pirmo daļu,

ņemot vērā Līgumu par Eiropas Ekonomikas zonu un jo īpaši tā 62. panta 1. punkta a) apakšpunktu,

uzaicinājusi ieinteresētās personas iesniegt piezīmes saskaņā ar iepriekšminētajiem noteikumiem <sup>(1)</sup> un ņemot vērā šo personu piezīmes,

tā kā:

### 1. PROCEDŪRA

- (1) 2013. gada 5. augusta vēstulē Spānija paziņoja Komisijai par atbalstu Dzelzceļa augsto tehnoloģiju testēšanas centra Antekerā ("*Centro de Ensayos de Alta Tecnología Ferroviaria de Antequera*" – "*CEATF*") finansēšanai. Paziņojums reģistrēts 2013. gada 30. septembrī. Komisija 2013. gada 28. novembra un 2014. gada 28. marta, 25. jūlija un 5. decembra vēstulēs pieprasīja papildu informāciju, un Spānijas iestādes uz šīm vēstulēm atbildēja 2014. gada 6. februāra, 20. maija, 15. oktobra un 2015. gada 23. janvāra vēstulēs.
- (2) Komisija 2015. gada 23. marta vēstulē paziņoja Spānijai par savu lēmumu uzsākt procedūru attiecībā uz iepriekš minēto pasākumu saskaņā ar Līguma 108. panta 2. punktu.
- (3) Komisijas lēmums uzsākt procedūru (turpmāk "lēmums par procedūras uzsākšanu") tika publicēts *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī* <sup>(2)</sup>. Komisija aicināja ieinteresētās personas iesniegt piezīmes par atbalstu.
- (4) Pēc Komisijas pieprasījuma sanāksme ar Spānijas iestādēm notika 2015. gada 28. maijā. Spānija 2015. gada 2. jūlijā iesniedza savus novērojumus attiecībā uz lēmumu par procedūras uzsākšanu. Komisija 2015. gada 8. septembra, 15. oktobra un 2016. gada 15. janvāra vēstulēs pieprasīja papildu informāciju, un Spānijas iestādes uz šīm vēstulēm atbildēja 2015. gada 28. septembra, 13. novembra un 2016. gada 21. janvāra vēstulēs.
- (5) Komisija saņēma piezīmes no uzņēmumiem, kas darbojas dzelzceļa nozarē, 2015. gada 7., 9., 10., 16., 17. un 23. jūlijā. Šie desmit uzņēmumi ir dzelzceļa operatori, ritošā sastāva ražotāji vai uzņēmumi, kuri nodrošina virtuālās testēšanas iespējas vai kuri testē materiālus.

<sup>(1)</sup> OV C 188, 5.6.2015., 10. lpp.

<sup>(2)</sup> Sal. 1. zemsvītras piezīmi.

- (6) Komisija nosūtīja šīs piezīmes Spānijai 2015. gada 24. septembra vēstulē, uz kuru Spānija atbildēja 2015. gada 14. oktobra vēstulē.
- (7) Visbeidzot, 2013. gada 26. jūlijā Spānijas iestādes iesniedza projektu, par to attiecīgi 2013. gada 30. septembrī paziņojot Konkurences ģenerāldirektorātam, Komisijas Reģionālās politikas un pilsētpolitikas ģenerāldirektorātam kā par “nozīmīgu projektu”, kas tiks finansēts saskaņā ar Spānijā tolaik spēkā esošo daudzreģionu darbības programmu <sup>(3)</sup>. Spānijas iestādes atsauc projekta 2015. gada 14. aprīļa vēstulē.

## 2. PASĀKUMA SĪKS APRAKSTS

### 2.1. CEATF projekta mērķis un apraksts

- (8) Paziņotais pasākums attiecas uz valsts finansējumu pētniecības infrastruktūrai, kas ir izstrādāta kā testēšanas centrs ātrgaitas ritošajam sastāvam un saistītajam aprīkojumam. CEATF projekta mērķis ir nodrošināt Eiropā unikālu infrastruktūru, lai radītu iespēju īstenot nepieciešamos ātrgaitas ritošā sastāva testēšanas, validēšanas un apstiprināšanas procesus.
- (9) CEATF projektā ietilpst dzelzceļa trase, kurā vilcieni var braukt ļoti lielā ātrumā (līdz 520 km/h), un papildu objekti, kas nodrošina sliežu iekārtu, infrastruktūras un virsbūves elementu izpēti, apstiprināšanu un regulēšanu. Konkrētāk, centra iekārtas ļauj pētīt dzelzceļa dinamiku, vilcienu jaunās paaudzes vilces un bremžu sistēmu un sliežu infrastruktūras signalizācijas sistēmas.
- (10) Dzelzceļa trase ir aplis 58 km garumā, kurā ir 9 km garš taisns posms, kas ļauj attīstīt ātrumu līdz 520 km/h. Trasē ir liela rādiusa liekumi, kas kopā ar ārējās sliedes pacēlumu ļauj braukt noteiktā ātrumā ar sāvīziena paaugstinājumu.
- (11) Spānija norādīja, ka šī dzelzceļa trase ir izstrādāta, lai to izmantotu ritošā sastāva, kura braukšanas ātrums sasniedz 520 km/h, tipa apstiprināšanai, kas atbilst liela un ļoti liela rādiusa liekuma tipa apstiprinājumam <sup>(4)</sup>.
- (12) Trase ir aprīkota ar divām dubultu sliežu sekcijām un platformām, kuras var izmantot ritošā sastāva, kas brauc ar ātrumu 250 km/h <sup>(5)</sup> vai mazāku ātrumu, kā arī infrastruktūras un virsbūves testiem.
- (13) Trase ir aprīkota ar savienojumu atzariem, ko var izmantot mazu un ļoti mazu liekumu tipa apstiprināšanai.
- (14) Papildu objekti ietver Integrēto dzelzceļa pakalpojumu centru (“*Centro Integral de Servicios Ferroviarios*” – “CISF”), kurā atrodas laboratorijas, biroji un mācību telpas. Laboratorijas ir daudzfunkcionāla darbnīcu un testu sagatavošanas teritorija, kas paredzēta, lai atvieglotu vilcienu aprīkojuma montāžu un demontāžu, dažādu borta sistēmu izstrādi, kā arī pētniecības, attīstības un inovācijas darbības (“P&A&I”). Daļa šīs teritorijas ir atvēlēta ritošā sastāva optimālo pārvietošanās īpašību testiem dzelzceļa ritekļu turpmākai validēšanai un apstiprināšanai.
- (15) Papildu objekti ietver arī sliedes specifiskai testēšanai, dažāda ekspluatācijas sprieguma apakšstaciju, kas nodrošina elektroenerģiju sliežu ķēdēm, un satiksmes vadības centru.

<sup>(3)</sup> Daudzreģionu darbības programma “Pētniecība, attīstība un inovācija (P&A&I) uzņēmumiem – Tehnoloģiju fonds”, ko Komisija ir pieņēmusi 2007. gada 7. decembrī (Lēmums C/2007/6316). Programma paredz Kopienas atbalstu visos Spānijas reģionos saskaņā ar konverģences un reģionālās konkurētspējas un nodarbinātības mērķiem.

<sup>(4)</sup> Spānijas iestāžu otrajā reizē iesniegtie dokumenti, kas saņemti un reģistrēti 2014. gada 20. maijā (12. lpp.), tika apstiprināti 2015. gada 22. janvārī iesniegtajos dokumentos.

<sup>(5)</sup> Kā aprakstīts turpmāk 2.3.1. sadaļā, projektam provizoriskās priekšizpētes posmā ir veiktas tehniskās izstrādes izmaiņas, tā galīgo izstrādi pabeidzot 2013. gada aprīlī, kad ADIF iesniedza projektu Transporta un sabiedrisko būvdarbu ministrijai.

- (16) Dzelzceļa trases būvniecība un ekspluatācija tiktu uzticēta valsts un privātai partnerībai (VPP), valsts uzņēmumam ADIF (*Administrador de Infraestructura ferroviaria*, skatīt 24. apsvērumu turpmāk) un uzņēmumu konsorcijam. Uzņēmumu konsorcijam juridiski ir jābūt "īpašam nolūkam dibinātai sabiedrībai" (ĪNDS, "*Sociedad de Propósito Específico*" – "SPE")<sup>(6)</sup>, kas būs atbildīga par testēšanas centra būvniecību un pēc tam 25 gadus par tā ekspluatāciju. ADIF ir iecelts par CEATF īpašnieku.
- (17) Pirms uzaicinājuma piedalīties konkursā, kas Spānijas *Oficiālajā Vēstnesī* tika publicēts 2013. gada 2. jūlijā<sup>(7)</sup>, Spānijas iestādes norādīja, ka tiks organizētas sanāksmes ar potenciāli ieinteresētajiem uzņēmumiem un notiks saskaņota izskatīšana. Saskaņā ar Spānijas iestāžu sniegto informāciju atbildes uz šo uzaicinājumu ir apliecinājušas lielu privātā sektora interesi par projekta īstenošanu<sup>(8)</sup>. Uzņēmumi, kas izrādījuši nopietnu interesi par projektu, ir celtniecības nozares uzņēmumi (40,43 % no saņemtajām aptaujas lapām) un ritošā sastāva ražotāji (12,76 % no saņemtajām aptaujas lapām). Šie uzņēmumi norādīja, ka ir ieinteresēti piedalīties projektā un uzņemt riskus saistībā ar zināmām savu ieguldījumu garantijām, jo pētījuma laikā pieejamā informācija par rentabilitāti nebija pietiekama konkrētākiem lēmumiem<sup>(9)</sup>.
- (18) Taču pirmais uzaicinājums piedalīties konkursā ĪNDS atlasei 2013. gada oktobrī tika anulēts, jo neviens pretendents neizrādīja interesi par projektu. Pēc tam pretendentu atlases process tika atlikts līdz Komisijas galīgajam lēmumam par projektu.
- (19) Spānijas iestādes apstiprināja, ka CEATF plānots veikt tikai saimniecisku darbību. Ja ADIF vai tā meitasuzņēmums ADIF *Alta Velocidad* vēlētos izmantot centru paši saviem testiem, tiem 25 gadu līguma darbības periodā tiktu piemēroti tādi paši nosacījumi kā pārējiem lietotājiem.
- (20) Spānijas iestādes norādīja, ka pašlaik Eiropā darbojas trīs dzelzceļa testēšanas centri – *Cerhenice* (Velima) Čehijā, *Vildenrata* Vācijā un *Valensjēna* Francijā. Saskaņā ar Spānijas iestāžu sniegto informāciju šo centru iekārtas ļauj veikt testēšanu tikai mazākā braukšanas ātrumā (skatīt 1. tabulu).

## 1. tabula

## Citu Eiropā darbojošos dzelzceļa testēšanas centru, viena ASV testēšanas centra un CEATF salīdzinājums

	Velima (Čehijas Republika)	Vegberga-Vildenrata (Vācija)	Valensjēna <sup>(1)</sup> (Francija)	TTCI – Puebla (ASV)	CEATF (Spānija)
Būvniecības gads	1963	1997	1999	1998	Būvniecība vēl paredzēta
Sliežu ķēžu skaits	2	5	4	4	1
Garums (km)	3,9 un 13,3	No 0,4 līdz 6,1	No 1,6 līdz 2,7	No 5,6 līdz 21,7	9 – taisnais posms 58 – aplis
Maksimālais ātrums (km/h)	210	160 (lielā trase)	110	265 (lielā trase)	520
Īpašnieks	Dzelzceļa pētniecības institūts, valsts dzelzceļa uzņēmuma filiāle	Siemens	CEF SA (61 % pieder Alstom)	Amerikas Dzelzceļu asociācija	Valsts dzelzceļa uzņēmums – ADIF

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

<sup>(6)</sup> Sīkāku aprakstu skatīt lēmuma par procedūras uzsākšanu 2.4. sadaļā.

<sup>(7)</sup> Spānijas Oficiālais Vēstnesis (BOE) Nr. 157, 2013. gada 2. jūlijs.

<sup>(8)</sup> Deloitte, "Galīgie secinājumi par aptaujas lapām, kas saņemtas par projektu ADIF dzelzceļa trases Antekerā izstrādei, būvniecībai, uzturēšanai un ekspluatācijai, īstenojot valsts un privāto partnerību," 2012. gada 8. oktobris.

<sup>(9)</sup> Deloitte ziņojuma kopsavilkums, kura izklāstu Spānijas iestādes iesniedza 2015. gada 22. janvārī.

- (21) Spānijas iestādes norādīja, ka Spānijas ritošā sastāva ražotāji testēšanai trasē pārsvarā izmanto Velimas un Vildenratas piedāvātās iekārtas, taču izmanto arī Pueblas (ASV) testēšanas centra TTCI piedāvātās iekārtas.
- (22) Ātrgaitas ritošā sastāva testēšanu veic arī uz komerciālai izmantošanai paredzētiem dzelzceļiem, kuru maksimālais projektētais ātrums ir 350 km/h, testēšanu veicot līdz 385 km/h ātrumā, kā noteikts standartā (10 % vairāk par vilciena nominālo ātrumu). Testēšanu veic naktī, kad nekursē komerciālie pasažieru vilcieni.

## 2.2. Saņēmējs

- (23) ADIF, būdams paredzētais centra īpašnieks, ir pieprasījis valsts finansējumu CEATF būvniecībai.
- (24) 2005. gadā dibinātais ADIF ir 100 % valstij piederošs uzņēmums, kas darbojas Transporta un sabiedrisko būvdarbu ministrijas ("Ministerio de Fomento") pakļautībā. ADIF ir Spānijas dzelzceļa infrastruktūras īpašnieks un atbild par tās pārvaldību (būvniecību, uzturēšanu, remontu un administrēšanu).
- (25) Ar Karaļa 2013. gada 13. decembra dekrētu Nr. 15 par ADIF pārstrukturēšanu tika izveidots jauns valstij piederošs uzņēmums ar nosaukumu ADIF-Alta Velocidad<sup>(10)</sup>. Tā rezultātā tagad filiāle, kas atbild par tradicionālā valsts dzelzceļa tīkla būvniecību un pārvaldību (ADIF), ir nodalīta no filiāles, kas atbild par ātrgaitas dzelzceļa līniju pārvaldību (ADIF Alta Velocidad).
- (26) Saskaņā ar Spānijas iestāžu sniegto informāciju ADIF darbības ietver dzelzceļa infrastruktūras, ko veido trases, stacijas un kravas termināļi, būvniecību un administrēšanu, dzelzceļa satiksmes pārvaldību, jaudas sadalīšanu dzelzceļa operatoriem, nodevu par infrastruktūras, staciju un kravas termināļu lietošanu iekasēšanu un savu aktīvu (piemēram, rūpnieciskā un intelektuālā īpašuma portfeļa) izmantošanu. Minētās darbības ir saimnieciskās darbības. Citas saimnieciskās darbības ir platības īre veikalos, gadatirgiem, izstādēm, stendiem un reklāmas pasākumiem ADIF stacijās<sup>(11)</sup>. Šīs darbības nodrošina 99,97 % no ADIF ieņēmumiem. Taču Spānijas iestādes norādīja, ka ADIF var veikt arī citas darbības, kuras, kā uzskata Spānijas iestādes, nav saimnieciska rakstura, piemēram, darbības pētniecības un attīstības jomā (P&A).

## 2.3. Atbalsta pasākuma apraksts

### 2.3.1. Projekta izstrāde, juridiskais pamats un finansējums

- (27) 2009. gada februārī Transporta un sabiedrisko būvdarbu ministrija uzticēja ADIF noteikt iespējamās izvēles dzelzceļa testēšanai, kas nodrošinātu P&A&I mūsdienīgiem risinājumiem ātrgaitas dzelzceļa sektorā.
- (28) 2009. gada 15. decembrī ADIF un Andalūzijas Padome ("Junta de Andalucía" ar tās Inovācijas, zinātnes un uzņēmumu padomes starpniecību) parakstīja Saprašanās memorandu, apliecinot abu iestāžu apņemšanos izveidot dzelzceļa tehnoloģiju centru ("Centro de Tecnologías Ferroviarias", "CTF"<sup>(12)</sup>) Andalūzijas Tehnoloģiju parkā un dzelzceļa testēšanas centru, proti, CEATF, Malagas provincē.
- (29) Projekta pirmajā versijā, kas Transporta un sabiedrisko būvdarbu ministrijai tika iesniegta 2010. gada 1. jūnijā, bija paredzēts izbūvēt galveno aplveida sliežu ķēdi 57 km garumā ātrgaitas vilcieniem (ar maksimālo testēšanas ātrumu 450 km/h) un divas sekundārās sliežu ķēdes (20 km un 5 km garumā) metro un tramvaju testēšanai (ar maksimālo ātrumu 220 km/h). Tika izskatītas dažādas galvenās sliežu ķēdes atrašanās vietas un dažādas konstrukcijas iespējas. Sākotnējā dokumentā bija piedāvātas četras alternatīvas galvenajai sliežu ķēdei un divas iespējas sekundārajām sliežu ķēdēm, un tas tika izstrādāts, lai sāktu projekta ietekmes uz vidi novērtējuma veikšanu.

<sup>(10)</sup> Ley 39/2003 del Sector Ferroviario, publicēts Spānijas Oficiālajā Vēstnesī (BOE) Nr. 299 2013. gada 14. decembrī.

<sup>(11)</sup> Komerčiāli pārvalda ADIF Pasažieru staciju departaments (avots: www.adif.es).

<sup>(12)</sup> Dzelzceļa tehnoloģiju klasteris darbojas šajā pašā reģionā, skatīt lēmuma par procedūras uzsākšanu 12. apsverumu

- (30) Paralēli ADIF pētījumiem, kuru mērķis bija noteikt piemērotāko risinājumu ātrgaitas dzelzceļa testu centram, Spānija iekļāva priekšlikumus šādam projektam savā darbības programmā (saskaņā ar Padomes Lēmumu (EK) Nr. 1083/2006 <sup>(13)</sup>), lai saņemtu ERAF līdzekļus <sup>(14)</sup>.
- (31) 2010. gada 1. decembrī ADIF provizoriski apstiprināja "Informatīvo pētījumu par testēšanas un eksperimentu veikšanas iekārtām saistībā ar ADIF dzelzceļa tehnoloģiju centru Malagā". Dokumentā bija iekļauta divu galvenās sliežu ķēdes alternatīvu (1A un 1B) un divu sekundārās sliežu ķēdes alternatīvu (1B1 un 1B2) analīze, izmantojot daudzus kritērijus. Dokumentā bija secināts, ka atbilstīgākās alternatīvas ir 1B un 1B1.
- (32) 2010. gada 27. decembrī Zinātnes un inovācijas ministrija un ADIF parakstīja līgumu ("*convenio de colaboración*") par ātrgaitas tehnoloģiju dzelzceļa centra būvniecības un aprīkošanas finansēšanu. Jo īpaši valsts piekrita sniegt ADIF finansējumu aizdevumu un dotāciju veidā. Dotācijas tika kvalificētas kā "avanss" no ERAF līdzekļiem <sup>(15)</sup>.
- (33) ADIF sāka saņemt valsts pārskaitījumus 2011. gada janvārī. Saskaņā ar Spānijas iestāžu sniegto informāciju <sup>(16)</sup> šie avansa maksājumi daļēji tika izlietoti iespējamības pētījumiem, bet daļēji – laboratoriju būvniecībai (CISF) vietā, kur bija paredzēts īstenot CEATF projektu Antekeras reģionā.
- (34) Pēc ilgstoša administratīva un konsultatīva procesa, ņemot vērā dažas piezīmes, kas tika saņemtas pirmās publiskās apspriešanas laikā, ADIF nolēma pārskatīt projekta jomu. Dokumentos tika iekļauta un plašāk analizēta jauna alternatīva (1C), kas paredzēja sliežu ķēdi, kurā vilcieni var sasniegt ātrumu 520 km/h taisnajā sekcijā, atsakoties no sekundārajām sliežu ķēdēm (un aizstājot tās ar diviem sliežu ceļiem, kas savienoti ar galveno sliežu ķēdi).
- (35) Pēc tam ADIF veica papildu izmeklēšanu un sagatavoja dokumentu "ADIF dzelzceļa tehnoloģiju centra Malagā testu un pētniecības iekārtu pamatplāns. Galvenā un sekundārā sliežu ķēde un savienojumi". Šajā dokumentā, pamatojoties uz alternatīvu 1C, tika izklāstīts projekts, kā aprakstīts iepriekš 2.1. sadaļā. Šis plāns tika iesniegts Transporta un sabiedrisko būvdarbu ministrijas Dzelzceļu ģenerāldirektorātam, kas nolēma sākt publisko apspriešanu 2013. gada 8. aprīlī <sup>(17)</sup>.
- (36) Pēc publiskās apspriešanas projektu 2013. gada 27. jūnijā apstiprināja ministrijas līmenī (Transporta un sabiedrisko būvdarbu ministrijas Dzelzceļu ģenerāldirektorāts), un tam bija jāsaņem Ministru padomes apstiprinājums.
- (37) 2013. gada 28. jūnijā Ministru padome oficiāli apstiprināja projektu <sup>(18)</sup> un tā finansējumu un pilnvaroja Transporta un sabiedrisko būvdarbu ministriju ar ADIF starpniecību izsludināt konkursu par CEATF būvniecību un ekspluatāciju <sup>(19)</sup>.
- (38) Tādējādi paziņotā projekta finansēšanas pamatā vispirms bija 2010. gada 27. decembra līgums, bet pēc tam – Ministru padomes 2013. gada 28. jūnija lēmums.

<sup>(13)</sup> Padomes 2006. gada 11. jūlija Regula (EK) Nr. 1083/2006, ar ko paredz vispārīgus noteikumus par Eiropas Reģionālās attīstības fondu, Eiropas Sociālo fondu, Kohēzijas fondu un Regulas (EK) Nr. 1260/1999 atcelšanu (OV L 210, 31.7.2006., 25. lpp.).

<sup>(14)</sup> "Comité de seguimiento del programa operativo de I+D+I por y para el beneficio de las empresas – Fondo tecnologico 2007-2013" 2010. gada 11. jūnija sanāksmes protokols. Komitejas priekšsēdētājs ir ERAF ģenerāldirektors Spānijas Ekonomikas ministrijā, un tajā piedalās darbības programmas dalībnieku (gan valsts iestāžu, gan uzņēmumu) un Komisijas pārstāvji.

<sup>(15)</sup> Spānijas iestādes iesniedza līguma tekstu, nosūtot e-pastu 2015. gada 2. jūlijā.

<sup>(16)</sup> Spānijas iestāžu 2015. gada 1. un 8. jūnija e-pasti tika apstiprināti 2015. gada 13. novembrī iesniegtā dokumenta 5. lapā un tā pielikumos.

<sup>(17)</sup> Publikācija Spānijas Oficiālajā Vēstnesī (BOE) 2013. gada 17. aprīlī.

<sup>(18)</sup> Saskaņā ar tehniskajiem parametriem, kas noteikti kā galīgi (maksimālais ātrums, sliežu ķēžu skaits un forma, testējamā ritošā sastāva atrašanās vieta un veids).

<sup>(19)</sup> Infrastruktūras, transporta un mājokļu valsts departamenta rezolūcija, kurā tiek atbalstīts projekts un izklāstīti tā mērķi un plānotais process. Skatīt lēmuma par procedūras uzsākšanu 10. apsvērumu.

## 2.3.2. Atbalsta instruments

- (39) Saskaņā ar 2013. gada 28. jūnija lēmumu projekta kopējās izmaksas ir EUR 358,6 miljoni <sup>(20)</sup>. Valsts finansējums sedz visas projekta izmaksas, un to Ekonomikas un konkurētspējas ministrija piešķir šādi:
- a) EUR 99,6 miljoni aizdevumu veidā (EUR 91,3 miljoni no *Convenio INNVENTA 2010*, EUR 1,7 miljoni no *Programa INNPLANTA 2010* un EUR 6,6 miljoni no *Programa INNPLANTA 2011*) <sup>(21)</sup>.
- b) EUR 259 miljoni dotāciju veidā, ko izmaksā no valsts kopbudžeta un kvalificē kā "avansu" no Eiropas Reģionālās attīstības fonda (ERAF) līdzekļiem (EUR 253,2 miljoni no *Convenio INNVENTA 2010*, EUR 3,9 miljoni kā uzaicinājumi no *Programa INNPLANTA 2010* un EUR 1,9 miljoni no *Programa INNPLANTA 2011*).
- (40) Attiecībā uz aizdevumiem, kas ADIF jāpiešķir projekta īstenošanai un kas aprakstīti 39. apsvēruma a) punktā iepriekš, Spānijas iestādes sniedza šādu informāciju:

## 2. tabula

## CEATF projekta aizdevumu struktūra un atmaksāšana

PROGRAMMA	PROCENTU LIKME (%)	ATMAKSĀŠANAS PERIODS	MAKSIMĀLĀ SUMMA (miljonos EUR)
INNVENTA 2010	1,17	2016–2024	91,3
INNPLANTA 2010	1,17	2015–2025	1,7
INNPLANTA 2011	0,00	2014–2018	0,8
	3,06	2015–2025	5,8
			<b>99,6</b>

Avots: Spānijas iestādes.

- (41) Aizdevumus atmaksā ar atšķirīgām procentu likmēm atkarībā no tām daļām un programmām, no kurām tie ir piešķirti.
- (42) Lai salīdzinātu iepriekš minēto aizdevumu procentu likmes ar faktiskajām tirgus likmēm, Spānijas iestādes iesniedza pēdējos piecos gados ADIF/ADIF *Alta Velocidad* piešķirto komerciālo aizdevumu sarakstu kopā ar to nosacījumiem <sup>(22)</sup> (izņemot EIB).
- a) 2010. gadā ADIF ir piešķirti septiņi aizdevumi: trīs ar fiksētu procentu likmi no 4,036 % līdz 4,580 %, bet četri pārējie aizdevumi piešķirti ar mainīgu procentu likmi, kas aprēķināta pēc *Euribor* likmes 3 līdz 12 mēnešiem, kurai piemērota 100 līdz 170 bāzes punktu robeža atkarībā no aizdevuma termiņa;
- b) 2011. gadā ADIF piešķirti 11 aizdevumi ar mainīgu procentu likmi, kas aprēķināts pēc *Euribor* likmes 3 līdz 6 mēnešiem, kurai piemērota 210 līdz 250 bāzes punktu robeža atkarībā no aizdevuma termiņa. Piemēram, 2011. gada 8. aprīlī ADIF piešķirts aizdevums uz septiņiem gadiem EUR 75 miljonu apmērā ar mainīgu procentu likmi, kas aprēķināta pēc *Euribor* likmes sešiem mēnešiem, kurai piemērota 230 bāzes punktu robeža (ar triju gadu atvieglojumu periodu un maksājumu veikšanu reizi pusgadā).

<sup>(20)</sup> Precīzā summa ir EUR 358 552 309,00, kas tiek noapaļota uz EUR 358,6 miljoniem; skatīt Ministru padomes 2013. gada 28. jūnija lēmumu. [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> Avots: paziņošanas memoranda 85. lpp. (2013. gada septembris), ko papildina 2015. gada 2. jūlija e-pasts un 2015. gada 13. novembrī iesniegtie dokumenti. Finansējuma struktūru dotāciju veidā (kvalificētas kā "avansa dotācijas") un aizdevumus nosaka 2010. gadā parakstītais līgums, taču budžets tika atjaunināts pēc 2013. gada 28. jūnijā pieņemtā lēmuma.

<sup>(22)</sup> Sarakstā Spānijas iestādes bija iekļāvušas visus ADIF un ADIF *Alta Velocidad* saņemtos aizdevumus, taču tikai no 2013. gada 1. janvāra – dienas, kad ADIF tika sadalīts, izveidojot ADIF un ADIF-*Alta Velocidad*. Aktīvi, kas saistīti ar dzelzceļa trasi, ir palikuši ADIF.

- c) Komisija norāda, ka bāzes punktu robeža, kas piemērota ADIF piešķirtajiem aizdevumiem, 2013. un 2014. gadā palielinājās līdz 450 bāzes punktiem <sup>(23)</sup>.

### 2.3.3. ADIF jau izmaksātie līdzekļi

- (43) Spānija arī norādīja, ka līdz 2015. gada novembrim ADIF saņemtā neto summa ir EUR 139,9 miljoni, kurā ietilpst "avansa dotācijas" un aizdevumi. Turpmāk 3., 4. un 5.tabulā ir detalizēti atspoguļots ADIF saņemtais finansējums, sākot no 2011. gada janvāra.

### 3. tabula

#### Atjauninātas ADIF saņemtās summas – 2015. gada novembris

(miljonos EUR)

	INNVENTA	INNPLANTA 2010	INNPLANTA 2011	KOPĒJĀ SUMMA (neto)
Avansa dotācijas	130,0	3,9	1,25	135,2
Aizdevumi	—	1,7	3,0	4,7
KOPĀ	130,0	5,6	4,2	139,9

Avots: Spānijas iestādes.

### 4. tabula

#### Informācija par dotāciju daļām

AVANSA DOTĀCIJAS				
	Datums	Darbība		Summas (EUR)
Convenio Innventa				
(1)	17.1.2011.			30 000 000
(2)	17.1.2012.			100 000 000
			<b>Kopā Innventa (1 + 2)</b>	<b>130 000 000</b>
Programa Innplanta 2010				
(3)	17.1.2011.	Akts Nr. 2		3 023 790
(4)	11.1.2012.	Akts Nr. 2		966 210
(5)	28.2.2013.	Akts Nr. 2	izdevumu atlīdzināšana	– 25 084
			<b>Kopā Innplanta 2010 (3 + 4 + 5)</b>	<b>3 964 916</b>

<sup>(23)</sup> 2012. gadā fiksētā procentu likme bija 4,884 %, bet mainīgā procentu likme tika aprēķināta pēc Euribor likmes 3 līdz 6 mēnešiem, kurai piemērota 275 līdz 400 bāzes punktu robeža atkarībā no aizdevuma termiņa. 2013. gadā fiksētā procentu likme bija 6,28 %, bet mainīgā procentu likme tika aprēķināta pēc Euribor likmes 6 mēnešiem, kurai piemērota 400 līdz 450 bāzes punktu robeža atkarībā no aizdevuma termiņa.

AVANSA DOTĀCIJAS				
	Datums	Darbība		Summas (EUR)
Programa Innplanta 2011				
(6)	2.5.2012.	Akts Nr. 16		161 000
(7)	13.2.2013.	Akts Nr. 16		857 500
(8)	10.1.2014.	Akts Nr. 16		857 500
(9)	16.7.2014.	Akts Nr. 16	<i>izdevumu atļidzināšana</i>	- 627 591
			<b>Kopā Innplanta 2011 (6 + 7 + 8 + 9)</b>	<b>1 248 409</b>
(10)	<b>Kopā visas izmaksātās programmas (1 + 2 + 3 + 4 + 6 + 7 + 8)</b>			<b>135 866 000</b>
(11)	<b>Kopā visas atļidzinātās programmas (5 + 9)</b>			<b>- 652 675</b>
			<b>Kopā visas atlikušās programmas (neto) (10 + 11)</b>	<b>135 213 325,00</b>

Avots: Spānijas iestādes.

5. tabula

**Informācija par aizdevumu daļām ar piemērojamo procentu likmi**

AIZDEVUMI					
	Datums	Darbība	Procentu likme (%)		Summas (EUR)
Convenio Innventa					
				<b>Kopā</b>	<b>00</b>
Programa Innplanta 2010					
(1)	17.1.2011.	Akts Nr. 2	1,17		1 295 910
(2)	11.1.2012.	Akts Nr. 2	1,17		414 090
(3)	28.2.2013.	Akts Nr. 2	1,17	<i>izdevumu atļidzināšana</i>	- 10 750
				<b>Kopā Innplanta 2010 (1 + 2 + 3)</b>	<b>1 699 250</b>



AIZDEVUMI					
	Datums	Darbība	Procentu likme (%)		Summas (EUR)
Programa Innplanta 2011					
(4)	2.5.2012.	Akts Nr. 13	3,06		236 000
(5)	13.2.2013.	Akts Nr. 13	3,06		5 087 000
(6)	27.11.2013.	Akts Nr. 13	3,06	<i>izdevumu atlīdzināšana</i>	- 2 839 388
(7)	2.5.2012.	Akts Nr. 16	3,06		69 000
(8)	13.2.2013.	Akts Nr. 16	3,06		367 500
(9)	10.1.2014.	Akts Nr. 16	3,06		367 500
(10)	16.7.2014.	Akts Nr. 16	3,06	<i>izdevumu atlīdzināšana</i>	- 268 467
				<b>Kopā Innplanta 2011 (4 + 5 + 6 + 7 + 8 + 9 + 10)</b>	<b>3 019 145</b>
(11)	<b>Kopā visas izmaksātās programmas (1 + 2 + 4 + 5 + 7 + 8 + 9)</b>				<b>7 837 000</b>
(12)	<b>Kopā visas atlīdzinātās programmas (3 + 6 + 10)</b>				<b>- 3 118 605</b>
				<b>Kopā visas atlikušās programmas (neto) (11 + 12)</b>	<b>4 718 395</b>

Avots: Spānijas iestādes.

- (44) Kopējā <sup>(24)</sup> summa, ko Spānijas valsts izmaksājusi ADIF, ir EUR 143 703 000, no tās EUR 135 866 000 izmaksāti dotācijās, bet EUR 7 837 000 – aizdevumos. Komisija norāda, ka saskaņā ar Spānijas iestāžu sniegto informāciju laikposmā no 2011. līdz 2014. gadam ADIF jau ir atmaksājis EUR 652 675 no dotācijām un EUR 3 118 605 no aizdevumiem. Saskaņā ar Spānijas iestāžu sniegto informāciju atlikusī summa ir EUR 139 931 720 (neto), no tās EUR 135 213 325 dotācijās, bet EUR 4 718 395 – aizdevumos. Spānijas iestādes norādīja, ka no šīs summas ADIF jau ir izlietojis EUR 20,46 miljonus <sup>(25)</sup>.
- (45) Oficiālās izmeklēšanas kontekstā Spānijas iestādes apstiprināja, ka jau izlietotie EUR 20,46 miljoni ir iegūti no iepriekš minētajām programmām (INNVENTA 2010, INNPLANTA 2010 un 2011) un ka nekādi izdevumi nav segti, izmantojot ADIF saimnieciskajā darbībā iegūtos līdzekļus. Turklāt Spānijas iestādes iesniedza parakstīto līgumu un veikto darbu sarakstu (skatīt iepriekš 33. apsvērumu attiecībā uz veiktajiem darbiem). Katram līgumam bija piešķirta kategorija atkarībā no tā mērķa un tā kopējā projekta komponenta, attiecībā uz kuru līgums noslēgts. ADIF ir izlietojis EUR 6,54 miljonus testēšanas sliežu ķēžu pētījumiem un priekšdarbiem un EUR 13,92 miljonus CISF būvniecībai un aprīkošanai.

<sup>(24)</sup> Minētā summa EUR 139 931 720 jau ietver atskaitītās aizdevumu un dotāciju daļējās atmaksas summas.

<sup>(25)</sup> EUR 19,8 miljoni minēti 2014. gada 20. maijā iesniegtā dokumenta II pielikumā kā "projekta neīstenošanas negatīvās sekas", 10. lpp. Summa atjaunināta līdz EUR 20,46 miljoniem dokumentā, ko Spānijas iestādes iesniegušas 2015. gada 28. septembrī.

### 3. LĒMUMS UZSĀKT OFICIĀLO IZMEKLĒŠANAS PROCEDŪRU

- (46) Savā lēmumā par procedūras uzsākšanu Komisija izteica šaubas par
- a) iespējamo atbalsta trūkumu
- ADIF līmenī. Šajā saistībā Komisija norādīja, ka ADIF ir valsts uzņēmums, kas veic gan saimnieciskas, gan ar saimniecisko darbību nesaistītas darbības, saņemot valsts finansējumu, ko izmaksā Ekonomikas un konkurētspējas ministrija (valsts resursi). Tā kā atbalsts ADIF ir piešķirts saimnieciskās darbības veikšanas mērķiem (iekārtu iznomāšanai trešajām personām, skatīt 19. apsvērumu iepriekš) un tā kā ADIF ir iecelts par infrastruktūras īpašnieku ārpus jebkāda konkursa organizēšanas procesa, šis pasākums nozīmē valsts atbalstu Līguma 107. panta 1. punkta nozīmē par labu ADIF;
  - ĪNDS līmenī. Lai gan varētu pieņemt, ka valsts atbalsts netiek sniegts, ja konkursa procedūra nodrošinātu to, ka ekonomiski izdevīgākais piedāvājums atbilst koncesijas vērtībai, 2013. gada jūlijā izsludinātais konkurss 2013. gadā tika paziņots par spēkā neesošu un nekāds pretendenta atlases process netika sākts. Tāpēc lēmumā par procedūras uzsākšanu ir izteiktas šaubas par atbalsta esību šajā līmenī <sup>(26)</sup>;
  - CEATF centra lietotāju līmenī. Lai gan infrastruktūra būtu pieejama visiem potenciālajiem lietotājiem, dzīvotspējīga biznesa plāna trūkums lika Komisijai apšaubīt to, vai paredzētās piekļuves cenas reāli atspoguļotu tirgus cenas;
- b) atbalsta likumību:
- pamatojoties uz informāciju, kas bija pieejama lēmuma par procedūras uzsākšanu pieņemšanas dienā, Komisija norādīja, ka EUR 19,8 miljoni tikuši izlietoti pirms šā pasākuma paziņošanas Komisijai, un vēlējās noskaidrot, vai darbam, kas veikts pirms minētā pasākuma paziņošanas, izlietotie līdzekļi ir privāti vai valsts līdzekļi;
- c) šāda finansējuma saderību ar Komisijas Nostādnēm par valsts atbalstu pētniecībai, attīstībai un inovācijai ("Nostādnes par P&A&I") <sup>(27)</sup>:
- Komisija pauda bažas par to, vai projekts veicina skaidri definēta vispārējās nozīmes mērķa īstenošanu, par tā nepieciešamību un atbilstību, atbalsta stimulējošo ietekmi un tā samērīgumu. Turklāt Komisija norādīja, ka nevar izslēgt nepamatotu negatīvu ietekmi uz konkurenci un tirdzniecību.

### 4. IEINTERESĒTO PERSONU PIEZĪMES

- (47) Kā minēts iepriekš 5. apsvērumā, oficiālās izmeklēšanas procedūras laikā savas piezīmes iesniedza desmit uzņēmumi, kas darbojas dzelzceļa nozarē.
- (48) Pirmkārt, vairums respondentu apšaubīja to, ka pastāv pieprasījums pēc testēšanas trases šādam ātrumam (proti, vairāk nekā 385 km/h), norādot, ka pašreizējais braukšanas ātrums Eiropas ātrgaitas dzelzceļa sektorā nepārsniedz 320–350 km/h <sup>(28)</sup>. Dzelzceļa operators norādīja, ka 300 km/h ātrums nodrošina optimālu līdzsvaru starp enerģijas patēriņu un braukšanas ilgumu tirgus efektivitātes ziņā.
- (49) Raugoties no tehniskā viedokļa, divi uzņēmumi norādīja, ka pašlaik ātrgaitas līnijas ir balasta sliežu ceļi, kas ļauj ritošajam sastāvam braukt ar ātrumu līdz 350 km/h. Ievērojami palielinoties komerciālā transporta braukšanas ātrumam, infrastruktūra būtu jāpārveido un pašlaik esošie sliežu ceļi būtu jānomaina ar betona plātnēm, kas prasītu ārkārtīgi lielus ieguldījumus un radītu milzīgas darbības izmaksas. Tā kā, palielinoties braukšanas ātrumam, pieaug komerciālo dzelzceļa līniju ekspluatācijas un uzturēšanas izmaksas, attiecīgais pasažieru biļešu cenu sadārdzinājums padarītu dzelzceļu nekonkurētspējīgu salīdzinājumā ar gaisa transportu.

<sup>(26)</sup> Skatīt lēmuma par procedūras uzsākšanu 43. apsvērumu.

<sup>(27)</sup> OV C 198, 27.6.2014., 1. lpp.

<sup>(28)</sup> Komerציālajam transportam, kura braukšanas ātrums sasniedz 350 km/h, testi būtu jāveic maksimāli 385 km/h ātrumā.

- (50) Otrkārt, attiecībā uz pašu testēšanu ritošā sastāva ražotāji uzsvēra – kaut arī šādas iekārtas nodrošina ātrgaitas ritošā sastāva aprīkojuma, infrastruktūras un virsbūves elementu uzlabotu testēšanu, validēšanu un apstiprināšanu, dažus specifiskus testus labāk var veikt tieši uz komerciālajiem dzelzceļiem, proti, reālajā infrastruktūrā. Turklāt vēl viens ritošā sastāva ražotājs norādīja, ka saražotie vilcieni būtu papildus jātestē galamērķa valsts esošajā dzelzceļa tīklā. Abas piezīmes liecina par pieprasījuma trūkumu.
- (51) Turklāt uzņēmums, kurš nodrošina testēšanas vidi, norāda, ka jau tagad var veikt virtuālo testēšanu, izmantojot modernizētās IKT platformas, un tas varētu būt rentabls risinājums turpmākajai ātrgaitas testēšanai, jo tādējādi tiks novērsta fizisko testēšanas iekārtu darbības un uzturēšanas izmaksas, ievērojami samazinot dzelzceļa uzņēmumu pētniecības un attīstības budžetu.
- (52) Treškārt, tikai viens uzņēmums, kas nodrošina arī materiālu testēšanu, apgalvoja, ka CEATF radītu iespēju īstenot jaunus attīstības projektus. Divi citi uzņēmumi norādīja, ka gadījumā, ja testu trase tiktu izbūvēta, viņi to izmantotu.
- (53) Viens no šiem diviem uzņēmumiem uzskatīja, ka vietēja testu centra izveidošana valsts teritorijā sniegtu Spānijas ritošā sastāva ražotājiem priekšrocības konkurētspējas ziņā.
- (54) Ceturtkārt, kas attiecas uz testu centra būvniecību un ekspluatāciju, dažas ieinteresētās personas uzsvēra, ka šāda projekta īstenošanai būtu nepieciešams skaidrs un rūpīgi izstrādāts darījumdarbības scenārijs, kas atbalstītu ieguldījumus. Daudzās no iesniegtajām piezīmēm bija uzsvērts, ka ir nepieciešams, lai testēšanas centra izbūvēšanas un nodošanas ekspluatācijā gadījumā tiktu nodrošināta atklāta un nediskriminējoša piekļuve ar tirgus nosacījumiem.
- (55) Visbeidzot, vairākas trešās personas izteica piezīmes par CEATF ģeogrāfisko atrašanās vietu. Tās uzsvēra apstākli, ka Dienvidspānija atrodas tālu no lielākās daļas Eiropas dzelzceļa uzņēmumu un ritošā sastāva ražotāju. Šāda atrašanās vieta rada būtiskus riskus un izmaksas, jo prototipa vilcienu transportēšana ir ļoti dārga un neizbēgami sniegtu priekšrocības Spānijas ritošā sastāva ražotājiem.

## 5. SPĀNIJAS SNIEGTĀS PIEZĪMES

### 5.1. Atbalsta esība

- (56) Spānijas iestādes daļēji pārskatīja savu nostāju attiecībā uz atbalsta esību, īpašu uzmanību pievēršot iespējamajam atbalsta radītajam konkurences kropļojumam. Tās norādīja, ka ātruma testēšanu var iedalīt trijos diapazonos, kuros CEATF projekts var vai nevar konkurēt ar citiem Eiropas Savienībā izvietotajiem testēšanas centriem.
- a) Testi braukšanas ātrumā līdz 210 km/h: Spānijas iestādes apstiprināja, ka šādi CEATF veiktie testi varētu konkurēt ar testiem, ko veic citos testēšanas centros Eiropā. Taču tās norādīja, ka CEATF centram nebūtu nekādu priekšrocību attiecībā uz šādiem testiem, jo ekspluatācijas un uzturēšanas fiksētās izmaksas Antekera būtu pārāk lielas salīdzinājumā ar citiem centriem, kas paredzēti testēšanai minētajā ātrumā.
- b) Testi braukšanas ātrumā no 210 līdz 385 km/h: Spānijas iestādes atzina, ka šajā segmentā varētu pastāvēt konkurence starp CEATF veiktajiem testiem un testiem, ko veic uz pastāvošajiem komerciālā dzelzceļa sliežu ceļiem. Taču Spānijas iestādes norādīja, ka šie testi ir tikai maza daļa no visiem testiem, kas saistīti ar sliežu ceļu infrastruktūras un virsbūves elementiem, ritošo sastāvu un to mijiedarbību. Tāpēc šādi testi tiktu piemēroti tikai noteiktiem ritošā sastāva veidiem, ko testē "klasiskos" izmantošanas apstākļos. Turklāt, kā jau iepriekš minēts, Spānijas iestādes norādīja, ka šo testu izmaksas būtu pārāk augstas, lai tie būtu konkurētspējīgi CEATF.
- c) Testi braukšanas ātrumā virs 385 km/h: Kā uzskatīja Spānijas iestādes, tā kā nepastāv tirgus testēšanai šādā ātrumā, tā finansējuma daļa, kas atbilst testēšanas trases izbūvei testiem ātrumā virs 385 km/h, nebūtu jāuzskata par atbalstu.

- (57) Spānijas iestādes uzstāja uz to, ka testu dažādos braukšanas ātrumos nodalīšana būtu jāuzskata par teorētisku, jo praksē iespēja CEATF veikt testus ātrumā līdz 210 km/h vai no 210 līdz 385 km/h būtu ierobežota augsto uzturēšanas un ekspluatācijas izmaksu dēļ.
- (58) Rezumējumā, daļēji pārskatot savu sākotnējo nostāju attiecībā uz atbalsta esību, Spānija uzskata, ka par valsts atbalstu būtu jāuzskata un saskaņā ar nostādņēm par P&A&I būtu jāizvērtē tikai finansējums to CEATF elementu būvniecībai, kuri nodrošina testēšanu ātrumā līdz 385 km/h. 2015. gada 2. jūlijā iesniegtajos dokumentos Spānijas iestādes bija iekļāvušas novērtējumu un norādīja, ka minētās izmaksas ir 25,1 % no projekta izmaksām un attiecīgā summa ir EUR 90,2 miljoni bez PVN. Tāpēc tās lēsa, ka CEATF trases sekcija, kas paredzēta testēšanai ātrumā virs 385 km/h, kuras izbūves summa ir EUR 240,6 miljoni, nebūtu jāuzskata par atbalstu <sup>(29)</sup>.

## 5.2. Saderība

- (59) Savos novērojumos Spānijas iestādes arī atkārtoti uzsvēra savu nostāju attiecībā uz valsts atbalsta saderību:
- a) CEATF trase veicinātu vispārējās nozīmes mērķa īstenošanu, jo, palielinot P&A&I ieguldījumus, to varētu iekļaut 2015. gada februārī pieņemtajā Spānijas Gudrās izaugsmes darbības programmā <sup>(30)</sup>, kuras viens no mērķiem ir uzlabot P&A&I infrastruktūru, lai stiprinātu Spānijas spēju ieviest inovācijas. Kā apgalvo Spānija, šajā valstī ir visvairāk izvērstais ātrgaitas tīkls Eiropā un šāda testēšanas trase neapšaubāmi varētu kļūt par pamatu jauniem tehnoloģiskiem sasniegumiem.
- b) Spānijas iestādes paskaidro, ka valsts atbalsts šim projektam ir nepieciešams, pamatojoties uz veicamo tehnisko testu daudznozaru raksturu. Viņuprāt, ņemot vērā šajos testos iesaistīto uzņēmumu (piemēram, inženiertehnisko būvdarbu, komunikāciju, signalizācijas, vilces, ritošā sastāva uzņēmumu) atšķirīgās darbības jomas, neviens uzņēmums nespētu sasniegt kritisko masu vai būt finansiāli spējīgs veikt ieguldījumu, kas būtu salīdzināms ar CEATF nepieciešamo ieguldījumu un varētu piesaistīt un apvienot citus uzņēmumus. Attiecībā uz projekta finansējumu un to, ka pastāv tirgus nepilnības nepareizas un asimetriskas informācijas veidā, Spānijas iestādes apstiprināja, ka CEATF būvniecībai nav pieejams neviens cits finansējuma avots kā tikai valsts finansējums, "ņemot vērā ADIF veikto rentabilitātes pētījumus."
- c) Ņemot vērā iepriekš minēto, Spānija apliecināja, ka atbalsta pasākums ir atbilstīgs, jo nav cita piemērota atbalsta instrumenta, izņemot valsts finansējumu, tāpēc ka projekta naudas plūsmas segtu tikai 8,13 % no ieguldījumiem (finansējuma deficīts būtu 91,87 %). Naudas plūsmas situācija izskaidro arī pirmajā konkursā piedzīvoto neveiksmi izraudzīties ĪNDS, jo uzņēmumi lēsa, ka naudas plūsma ir nepietiekama sākotnējo ieguldījumu segšanai.
- d) Spānijas iestādes uzskata, ka atbalstam ir stimulējoša ietekme. Spānija uzsvēra apstākli, ka, lai gan projekta ekonomiskā analīze atklāj negatīvu neto pašreizējo vērtību ("NPV") EUR 362,5 miljonu apmērā, no sociāli ekonomiskā viedokļa tam būtu pozitīva NPV EUR 17,3 miljonu apmērā (ņemot vērā radīto nodarbinātību un citas darbības, ko izraisītu CEATF izveide reģionā).
- e) Spānijas iestādes norādīja – lai aprēķinātu valsts atbalsta apmēru un maksimālo projektam piemērojamā atbalsta intensitāti, būtu jāņem vērā tikai tā ieguldījumu daļa, kas atbilst projekta daļai, kura varētu efektīvi konkurēt ar citiem testu centriem (viņuprāt, tie ir EUR 90,2 miljoni). Kā minēts iepriekš 58. apsvērumā, Spānijas iestādes uzskata, ka šī daļa ir 25,1 % no kopējiem ieguldījumiem. Viņuprāt, tā kā pētniecības infrastruktūrai, kas veic saimniecisko darbību, atļautā atbalsta intensitāte ir 60 %, kā noteikts nostādņu par P&A&I 89. punktā, ADIF būtu jānodrošina tikai 10 % no ieguldījumiem ( $0,4 \times 25,1 \% = 10 \%$ ). Tomēr tās norāda, ka ADIF, tieši izmaksājot EUR 39,2 miljonus, nodrošinātu lielāku finansējumu, kas ir vienāds ar 20 % no projekta radīto ienākumu nesegtais daļas, ja tas saņemtu aizdevumu ar procentu likmi 1,17 %. Turklāt saskaņā ar Spānijas sniegto informāciju konkursa un līgumu slēgšanas procedūras garantē, ka atbalsts ir ierobežots līdz minimumam. Līdz ar to tās uzskata, ka atbalsts ir samērīgs un ierobežots līdz minimālajai nepieciešamībai.

<sup>(29)</sup> Tā kā Spānijas iestādes atzīst, ka ir papildu izmaksas, kas kopīgas abām CEATF trases sekcijām, un tās nevar precīzi nodalīt, attiecinot uz katru sekciju, minētās summas nebūtu uzskatāmas par izmaksu precīzu sadalījumu.

<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) Spānija apgalvo, ka nepamatota negatīva ietekme uz konkurenci un tirdzniecību tiks novērsta, ņemot vērā CEATF salīdzinoši neizdevīgo situāciju konkurētspējas ziņā, ko rada tā augstās ekspluatācijas un uzturēšanas izmaksas testēšanai ātrumā līdz 210 km/h. Tā kā ātrgaitas līnijai ekspluatācijas un uzturēšanas izmaksas ir 3 reizes lielākas nekā normāli ekspluatētai līnijai, faktiski CEATF tiktu izslēgts no šādas testēšanas tirgus.
- g) Spānija garantē, ka atbalsta sniegšanā tiks ievērotas visas pārredzamības prasības, kas noteiktas piemērojamajos Savienības tiesību aktos.
- (60) Kā norādīts iepriekš 6. apsvērumā, no trešām personām saņemtās piezīmes Spānijas iestādēm tika nosūtītas 2015. gada 24. septembrī. Savā 2015. gada 14. oktobra atbildē Spānijas iestādes izteica novērojumu, ka šīs piezīmes pēc būtības ir ļoti vispārīgas attiecībā uz CEATF izmantošanas perspektīvu un ir balstītas katra uzņēmuma priekšstatā par dzelzceļa testēšanas tirgus attīstību.

## 6. ATBALSTA NOVĒRTĒJUMS

### 6.1. Atbalsta esība

- (61) Līguma 107. panta 1. punktā ir noteikts, ka “ar iekšējo tirgu nav saderīgs nekāds atbalsts, ko piešķir dalībvalstis vai ko jebkādā citā veidā piešķir no valsts līdzekļiem un kas rada vai draud radīt konkurences izkropļojumus, dodot priekšroku konkrētiem uzņēmumiem vai konkrētu preču ražošanai, ciktāl tāds atbalsts iespaido tirdzniecību starp dalībvalstīm.”
- (62) Komisija izskatīs, vai ADIF piešķirtie līdzekļi, pamatojoties uz 2010. gada 27. decembrī parakstīto līgumu, kā arī kopējais projektam piešķirtais finansējums, pamatojoties uz Ministru padomes 2013. gada 28. jūnija lēmumu, ir kvalificējams kā atbalsts.

#### 6.1.1. Saimnieciskā darbība

- (63) Eiropas Savienības Tiesa uzņēmumus konsekventi ir definējusi kā subjektus, kas veic saimniecisko darbību, neatkarīgi no to juridiskā statusa un finansēšanas veida <sup>(31)</sup>. Līdz ar to tas, vai atsevišķs subjekts ir uzskatāms par uzņēmumu, ir pilnībā atkarīgs no tā veikto darbību rakstura.
- (64) Vispārējā tiesa 1999. gadā atzina, ka “infrastruktūras nodrošināšana, ko īsteno uzņēmumi, kas atbild par tās pārvaldību” var būt saimnieciska darbība <sup>(32)</sup>. Tādējādi ir skaidrs, ka infrastruktūras būvniecība, ja to ir paredzēts izmantot komerciāliem mērķiem, ir saimnieciska darbība <sup>(33)</sup>.
- (65) Konkrētajā gadījumā CEATF būvniecība ir tieši saistīta ar tā ekspluatāciju, un Spānijas iestādes apstiprināja, ka testēšanas darbībām, kas tiks veiktas CEATF, ir saimniecisks raksturs. Minētās darbības patiešām ietver pakalpojumus, kuri tiks piedāvāti tirgū.
- (66) Tāpēc Komisija uzskata, ka CEATF būvniecība un ekspluatācija ir saimnieciskas darbības.

#### 6.1.2. Valsts līdzekļi

- (67) Projekts tiek finansēts, piešķirot avansa dotācijas un aizdevumus ar Ekonomikas un konkurētspējas ministrijas starpniecību. Tie ir valsts līdzekļi.

<sup>(31)</sup> Tiesas 2000. gada 12. septembra spriedums *Pavlov un citi*, apvienotās lietas no C-180/98 līdz C-184/98, ECLI:EU:C:2000:428, 74. punkts; Tiesas 2006. gada 10. janvāra spriedums *Cassa di Risparmio di Firenze SpA un citi*, C-222/04, ECLI:EU:C:2006:8, 107. punkts.

<sup>(32)</sup> Vispārējās tiesas 2000. gada 12. decembra spriedums *Aéroports de Paris/Komisija*, T-128/98, ECLI:EU:T:2000:290, kā apstiprināts pēc 2002. gada 24. oktobra Vispārējās tiesas sprieduma pārsūdzībā lietā *Aéroports de Paris/Komisija*, C-82/01 P, ECLI:EU:C:2002:617, 75. līdz 80. punkts.

<sup>(33)</sup> Skatīt Tiesas 2012. gada 19. decembra spriedumu *Mitteldeutsche Flughafen un Flughafen Leipzig-Halle/Komisija*, C-288/11 P, ECLI:EU:C:2012:821, 43. un 44. punkts, un Tiesas 2015. gada 14. janvāra spriedumu *Eventech*, C-518/13, ECLI:EU:C:2015:9, 42. punkts.

### 6.1.3. *Selektīvas ekonomiskas priekšrocības*

#### 6.1.3.1. Par labu ADIF

- (68) Šis pasākums ir piemērots tikai vienam uzņēmumam – ADIF <sup>(34)</sup>, tāpēc tas ir selektīvs.
- (69) Sekmējot CEATF finansēšanu ar avansa dotācijām un aizdevumiem, pasākums piešķir ADIF priekšrocības.
- (70) Pirmkārt, avansa dotācijas ir tiešs valsts līdzekļu pārskaitījums ADIF, kas acīmredzami sniedz ekonomiskas priekšrocības.
- (71) Otrkārt, attiecībā uz ADIF piešķirtajiem aizdevumiem ir jānosaka, vai procentu likme atbilst tirgus likmei.
- (72) Komisijas 2008. gada paziņojumā par atsaucē likmes un diskonta likmes noteikšanas metodes pārskatīšanu <sup>(35)</sup> ir norādīts aizstājējs tirgus likmei, ko piemēro aizdevumiem. 2015. gada novembrī iesniegtajos dokumentos Spānijas iestādes norādīja, ka tās ir ievērojušas minēto metodoloģiju un piemērojušas 100. punktu robežu likmei, ko piemēro Spānijai. Tad tās aprēķināja procentus, kas ietaupīti sakarā ar atšķirību starp tirgus likmi un programmas procentu likmi, ņemot vērā specifiskos katra aizdevuma nosacījumus (amortizāciju, termiņu un atvieglojumu periodu). Tās secināja, ka piemērojamās tirgus likmes daļām, kas izmaksātas saskaņā ar *Innplanta 2010* programmu, ir augstākas nekā saskaņā ar programmu piemērotā procentu likme, taču tās ir zemākas par tirgus likmēm, kas piemērojamas daļām, kuras izmaksātas saskaņā ar *Innplanta 2011* programmu (3,06 %) <sup>(36)</sup>.
- (73) Likmēm piemērotās robežas, ko aprēķina saskaņā ar 2008. gada paziņojumu, ir atkarīgas no uzņēmuma vērtējuma un piedāvājuma nodrošinājuma līmeņa. Šajā sakarā Komisija norāda, ka ADIF vērtējums ir būtiski saistīts ar Spānijas valsts vērtējumu <sup>(37)</sup>. Turklāt Komisija norāda, ka Spānijas iestādes nav sniegušas konkrētu informāciju par sniegto nodrošinājumu aizdevumiem, kas saņemti saskaņā ar dažādām programmām. Kā skaidri redzams turpmāk 6. tabulā, kādā brīdī 2012. gada sākumā ADIF vērtējums tika pazemināts no "A" vērtējuma uz "B" vērtējumu. Spānijas iestādes piemēroja 100 bāzes punktu robežu visiem ADIF izsniegtajiem aizdevumiem. Jānorāda, ka uzņēmumam ar "A" vērtējumu šāda robeža nozīmē zemu nodrošinājuma līmeni. Savukārt uzņēmumam ar "B" vērtējumu 100 bāzes punktu robeža nozīmē drīzāk normālu nekā zemu nodrošinājuma līmeni.
- (74) Oficiālās izmeklēšanas gaitā Komisija lūdza Spānijas iestādēm sniegt informāciju par aizdevumiem, ko ADIF saņēmis tirgū no 2010. gada 20. jūlija līdz 2015. gada 20. jūlijam (izņemot EIB). Spānijas iestādes iesniedza to komerciālo aizdevumu sarakstu, kuri ADIF/*ADIF Alta Velocidad* piešķirti pēdējos piecos gados, pievienojot arī saistītos nosacījumus <sup>(38)</sup> (izņemot EIB) <sup>(39)</sup>.
- (75) Šie aizdevumi, kas iegūti tirgū, sniedz pietiekamu informāciju, lai noteiktu atbilstīgo tirgus procentu likmi katram gadam laikposmā no 2011. līdz 2014. gadam.

<sup>(34)</sup> ADIF kā infrastruktūras, kuru paredzēts izmantot saimnieciskai darbībai, īpašnieks tiek uzskatīts par "uzņēmumu" valsts atbalsta mērķiem. Spānijas iestādes oficiālās izmeklēšanas laikā to neapstrīdēja.

<sup>(35)</sup> OVC 14, 19.1.2008., 6. lpp.

<sup>(36)</sup> Bāzes likme, kurai saskaņā ar 2008. gada paziņojumu kā minimālā robeža tika pievienoti 100 bāzes punkti, bija 2,49 % 2011. gada janvārī, 3,07 % 2012. gada janvārī, 2,67 % 2012. gada maijā, 1,66 % 2013. gada februārī un 1,53 % 2014. gada janvārī.

<sup>(37)</sup> <https://www.moodys.com/credit-ratings/Administrador-de-Infraestruct-Ferrovias-credit-rating-3010> ADIF kredītvērtējums ir fiksēts saistībā ar Spānijas valdības vērtējumu.

<sup>(38)</sup> Sarakstā Spānijas iestādes bija iekļāvušas visus ADIF un *ADIF Alta Velocidad* saņemtos aizdevumus, taču tikai no 2013. gada 1. janvāra – dienas, kad ADIF tika sadalīts, izveidojot ADIF un *ADIF-Alta Velocidad* un aktīviem, kas saistīti ar dzelzceļa sliežu ķēdi, paliekot ADIF. Spānijas iestādes sniedza informāciju par aizdevumu izmaksāšanas datumu, termiņu, banku, finansējamo projektu, summu, atmaksāšanas procentu likmi un atvieglojumu periodu.

<sup>(39)</sup> Skatīt iepriekš 42. apsvērumu.

## 6. tabula

## Informācija par tirgus procentu likmes, kas jāpiemēro ADIF izmaksājamiem aizdevumiem, aprēķināšanu

Izmaksāšanas datums	ADIF izmaksāto aizdevumu procentu likmes (%)	ADIF kredītvērtējums	2008. gada paziņojums		Spānijas iestāžu ierosinājumi tirgus procentu likmju aprēķināšanai (%)	ADIF saņemtie komerciālie aizdevumi	Tirgus procentu likmes aprēķins, pamatojoties uz komerciālo aizdevumu nosacījumiem (%)
			Pamatlikme (%)	Bāzes punkti, kas jāpievieno normālam līdz zemam nodrošinājumam			
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)
17.1.2011.	1,17	Aa1	1,49	75–100	2,49	Attiecībā uz 2011. g.: <i>Euribor</i> 6M (3.1.2011.) + 227 bāzes punkti (vidēji)	1,224 + 2,27 = 3,494
11.1.2012.	1,17	Aa2	2,07	75–100	3,07	Attiecībā uz 2012. g.: <i>Euribor</i> 6M (2.1.2012.) + 352 bāzes punkti (vidēji)	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	Attiecībā uz 2013. g.: <i>Euribor</i> 6M (1.2.2013.) + 425 bāzes punkti (vidēji)	0,38 + 4,25 = 4,63
10.1.2014.	3,06	Ba1	0,53	100–220	1,53	2014. gadā: <i>Euribor</i> 6M (2.1.2014.) + 215 bāzes punkti (vidēji)	0,387 + 2,15 = 2,537

(76) 6.tabulā var redzēt, ka tirgus procentu likmes, pamatojoties uz ADIF saņemtajiem aizdevumiem (kolonna labajā pusē), vienmēr ir augstākas par Spānijas ieteiktajām likmēm. Tā kā 2008. gada paziņojumā ir norādīts tikai aizstājējs tirgus likmei, Spānija nav sniegusi nekādus pierādījumus, kas atbalstītu secinājumu par pieejamā nodrošinājuma līmeni, un konsekventie pierādījumi lietā liecina, ka likmes, ko ADIF faktiski ir maksājis tirgū, bijušas ievērojami augstākas, Komisija uzskata, ka minētās likmes ir atbilstīgs kritērijs, lai noteiktu, vai aizdevumi saistībā ar projektu rada ADIF priekšrocības.

(77) No 6. tabulas var secināt, ka ar projektu saistīto ADIF piešķirto aizdevumu procentu likmes ir zemākas par atbilstīgajām tirgus procentu likmēm, kas aprēķinātas, pamatojoties uz komerciālajiem aizdevumiem, kurus ADIF saņēmis, izņemot 2014. gadā piešķirtos aizdevumus. Tādējādi dažādo aizdevumu, kuri ADIF piešķirti 2011.–2013. gadā un kuru apmērs ir EUR 7 469 500, nosacījumi rada ADIF priekšrocības Līguma 107. panta 1. punkta nozīmē.

#### 6.1.3.2. Par labu ĪNDS un CEATF turpmākajiem lietotājiem

- (78) Savā lēmumā par procedūras uzsākšanu <sup>(40)</sup> Komisija paskaidroja, ka pieņemt, ka valsts atbalsts netiek sniegts, var tikai tad, ja konkursa procedūra nodrošina to, ka ekonomiski izdevīgākais piedāvājums atbilst koncesijas tirgus vērtībai un ja attiecīgā dalībvalsts pārbauda, vai izrietošās koncesijas maksas atbilst tirgus cenām, veicot diskontētās naudas plūsmas analīzi un salīdzinot minētās maksas ar maksām par līdzīgiem pakalpojumiem citviet <sup>(41)</sup>. Komisija norādīja, ka, pat ja Spānija dažus maksas struktūras pamatelementus ir noteikusi *ex ante*, tas pats par sevi nav pietiekams iemesls, lai neapšaubītu procesa atklāto un nediskriminējošo raksturu.
- (79) Komisija izskatīja arī iespējamo netiešu priekšrocību esību infrastruktūras lietotāju līmenī.
- (80) Tā kā pirmā konkursa neveiksmes dēļ ĪNDS nav izraudzīts un nav norāžu, ka tiks izsludināts otrs konkurss, nav iespējams izdarīt konkrētus secinājumus par to, vai pastāv priekšrocības ĪNDS līmenī. Tāpat nevar izdarīt noteiktus secinājumus par to, vai pastāv atbalsts lietotāju līmenī.

#### 6.1.4. Konkurences kropļojumi un ietekme uz tirdzniecību

- (81) Ja dalībvalsts piešķirts atbalsts nostiprina uzņēmuma stāvokli salīdzinājumā ar citiem uzņēmumiem, kas konkurē Savienības iekšējā tirdzniecībā, ir jāuzskata, ka šāds atbalsts ir ietekmējis tirdzniecību <sup>(42)</sup>.
- (82) Ir skaidrs, ka ADIF piešķirtās priekšrocības stiprina uzņēmuma stāvokli salīdzinājumā ar citiem uzņēmumiem, kas konkurē Savienības tirgū.
- (83) Kā norādīts iepriekš 5.1. sadaļā, Spānijas iestādes atzīst, ka CEATF var konkurēt ar citiem Eiropas testu centriem testiem braukšanas ātrumā līdz 210 km/h un ar pastāvošajām satiksmei atvērtajām līnijām testiem ātrumā no 210 līdz 385 km/h. Tādējādi tagad tās uzskata, ka finansējums to CEATF elementu būvniecībai, kuri nodrošina testēšanu ātrumā līdz 385 km/h, būtu jāuzskata par valsts atbalstu un jāizvērtē saskaņā ar nostādņēm par P&A&I. Šajā sakarā tās arī apgalvo, ka valsts finansējums minētajām darbībām būtu jāierobežo līdz EUR 90,2 miljoniem.
- (84) CEATF konkurētu ar citiem Eiropas Savienības centriem, kas sniedz ātrgaitas dzelzceļa testēšanas pakalpojumus, jo tas pilnībā spētu nodrošināt testus ātrumā līdz 385 km/h. Tā kā pierādījumi liecina, ka ir ļoti mazs pieprasījums vai vispār nav pieprasījuma pēc testiem lielākā braukšanas ātrumā (skatīt iepriekš 48. līdz 51. apsvērumu), šķiet, ka testēšana braukšanas ātrumā līdz 385 km/h kļūtu par CEATF galveno darbību.
- (85) Tā rezultātā valsts līdzekļi, kas ADIF piešķirti CEATF būvniecībai, tiktu izmantoti, lai subsidētu jauna konkurenta ienākšanu tirgū.
- (86) Ņemot vērā iepriekš 82.–85. apsvērumā izklāstītos apsvērumus, ADIF piešķirtais atbalsts spēj radīt konkurences kropļojumus un ietekmēt tirdzniecību starp dalībvalstīm.

#### 6.1.5. Secinājums par atbalsta esību

- (87) Komisija uzskata, ka valsts līdzekļi, kas ADIF piešķirti CEATF būvniecībai, pamatojoties uz 2013. gada 28. jūnija lēmumu un 2010. gada 27. decembra līgumu, ir kvalificējami kā valsts atbalsts Līguma 107. panta 1. punkta nozīmē.

<sup>(40)</sup> Skatīt lēmumu par procedūras uzsākšanu 43. un 44. apsvērumu.

<sup>(41)</sup> Lieta SA.38302 *Ieguldījumu atbalsts Salerno ostai*, 2014. gada 27. marta lēmums, 46. apsvērumus.

<sup>(42)</sup> Skatīt Tiesas 2015. gada 14. janvāra spriedumu *Eventech*, C-518/13, ECLI:EU:C:2015:9, 66. punkts un Tiesas spriedumu *Libert un citi*, C-197/11 un C-203/11, ECLI:EU:C:2013:288, 77. punkts.



## 6.2. Atbalsta likumība

- (88) Spānijas iestādes par attiecīgo pasākumu, pamatojoties uz Līguma 108. panta 3. punktu, paziņoja 2013. gada 20. septembrī. Tās ir arī norādījušas, ka dzelzceļa sliežu ķēde netiks izbūvēta, līdz Komisija to nebūs apstiprinājusi <sup>(43)</sup>.
- (89) Spānija piešķir atbalstu, pamatojoties uz 2010. gada 27. decembra līgumu un Ministru padomes 2013. gada 28. jūnija lēmumu. Daļa no atbalsta jau ir izmaksāta, kā aprakstīts iepriekš 44. apsvērumā.
- (90) Tā kā atbalsts tika piešķirts, pirms Komisija bija to apstiprinājusi, tas ir jāuzskata par nelikumīgu atbalstu Padomes Regulas (ES) 2015/1589 <sup>(44)</sup> 1. panta f) punkta nozīmē.

## 6.3. Saderība

- (91) Pēc tam, kad ir konstatēts, ka atbalsts ir valsts atbalsts Līguma 107. panta 1. punkta nozīmē, Komisijai tagad jāizvērtē, vai pasākumu var uzskatīt par saderīgu ar iekšējo tirgu.
- (92) Tiesa ir noteikusi, ka “ja Komisija pieņem lēmumu sākt oficiālu izmeklēšanas procedūru, dalībvalstij un jaunā atbalsta potenciālajam saņēmējam ir jāsniedz Komisijai pierādījumi, kas spēj apliecināt, ka atbalsts ir saderīgs ar kopējo tirgu.” <sup>(45)</sup> Kā izklāstīts turpmāk tekstā, Spānijas iestādes un saņēmējs ADIF nesniedza šajā ziņā pārliecinošus pierādījumus ne paziņojumā par pasākumu un turpmāk iesniegtajos dokumentos, ne arī piezīmēs attiecībā uz lēmumu par procedūras uzsākšanu un oficiālās izmeklēšanas laikā iesniegtajos dokumentos.
- (93) Spānijas iestādes norādīja, ka CEATF piešķirtais valsts finansējums tādā apmērā, kādā šāds finansējums ir atbalsts Līguma 107. panta 1. punkta nozīmē, būtu jāuzskata par saderīgu ar iekšējo tirgu, ņemot vērā kopējo P&A&I mērķi un nostādņu par P&A&I noteikumus, kas ir piemērojami P&A&I infrastruktūrai <sup>(46)</sup>.
- (94) No iepriekš 6.2. sadaļā izdarītā secinājuma izriet, ka šis atbalsts ir nelikumīgs. Nostādņu par P&A&I 126.punktā ir noteikts, ka “nelikumīgs pētniecības, izstrādes un inovācijas atbalsts tiks izvērtēts saskaņā ar noteikumiem, kas bija piemērojami dienā, kad atbalsts tika piešķirts.”
- (95) Atbalsta piešķiršanas laikā spēkā bija 2006. gada nostādnes par P&A&I <sup>(47)</sup>.
- (96) 2006. gada nostādņēs par P&A&I nebija iekļauti konkrēti nosacījumi attiecībā uz atbalstu pētniecības infrastruktūrai. Līdz ar to Komisija uzskata, ka atbalsta pasākuma novērtējumam jābūt tieši pamatotam uz Līguma 107. panta 3. punkta c) apakšpunktu. Tajā ir paredzēts, ka “atbalstu, kas veicina konkrētu saimniecisko darbību vai konkrētu tautsaimniecības jomu attīstību, ja šādam atbalstam nav tāds nelabvēlīgs iespaids uz tirdzniecības apstākļiem, kas ir pretrunā kopīgām interesēm” var uzskatīt par saderīgu ar kopējo tirgu.

<sup>(43)</sup> Skatīt Spānijas iestāžu 2014. gada 6. februārī iesniegtos dokumentus, atbildi uz 7. jautājumu, ko sniegusi Spānijas Finanšu un valsts pārvaldes ministrija, 13. lpp.

<sup>(44)</sup> Padomes 2015. gada 13. jūlija Regula (ES) 2015/1589, ar ko nosaka sīki izstrādātus noteikumus Līguma par Eiropas Savienības darbību 108. panta piemērošanai (OV L 248, 24.9.2015., 9. lpp.).

<sup>(45)</sup> Tiesas 2010. gada 16. decembra spriedums lietā C-480/09 P *AceaElectrabel Produzione/Komisija*, ECLI:EU:C:2010:787, 99. punkts un citētā judikatūra.

<sup>(46)</sup> Saskaņā ar nostādņu par P&A&I 15. punkta ff) apakšpunktu “pētniecības infrastruktūra” ir iekārtas, resursi un saistītie pakalpojumi, ko zinātnieki izmanto, lai veiktu pētniecību to attiecīgajās jomās, un tā ietver zinātniskās iekārtas vai instrumentu komplektus, uz zināšanām balstītus resursus, piemēram, kolekcijas, arhīvus vai strukturētu zinātnisku informāciju, informācijas un komunikāciju tehnoloģijas infrastruktūru, piemēram, GRID tipa tīmekli, datortehniku, programmatūru un sakaru tehniku, vai ikvienu citu unikāla rakstura līdzekli, kurš ir būtisks pētniecības veikšanai. Šāda infrastruktūra var būt izvietota “vienkopus” vai “izkliedēta” (organizēts resursu tīkls).”

<sup>(47)</sup> Kopienas nostādnes par valsts atbalstu pētniecībai, attīstībai un inovācijai (OV C 323, 30.12.2006., 1. lpp.).

- (97) Lai noteiktu pasākuma saderību saskaņā ar Līguma 107. panta 3. punkta c) apakšpunktu, Komisija veic līdzsvara pārbaudi, salīdzinot pozitīvo ietekmi, kas izpaužas kā labi definēta vispārēju interešu mērķa īstenošanas veicināšana, un negatīvo ietekmi uz tirdzniecību un konkurenci kopējā tirgū. Šajā sakarā Komisija ņems vērā šādus principus <sup>(48)</sup>:
- a) devums precīzi noteikta kopīgu interešu mērķa sasniegšanā – valsts atbalsta pasākuma mērķim ir jābūt kopīgu interešu mērķim saskaņā ar Līguma 107. panta 3. punktu;
  - b) vajadzība pēc valsts iejaukšanās – valsts atbalsta pasākumam jābūt vērstam uz tādas situācijas risināšanu, kurā atbalsts var sniegt būtisku uzlabojumu, ko tirgus pats nespētu nodrošināt, piemēram, novēršot tirgus nepilnību vai atrisinot tainīguma vai kohēzijas problēmu;
  - c) atbalsta pasākuma piemērotība – atbalsta pasākumam jābūt piemērotam politikas instrumentam, lai sasniegtu kopīgu interešu mērķi;
  - d) stimulējoša ietekme – atbalstam jāmaina attiecīgā uzņēmuma vai uzņēmumu rīcība tā, lai tas (tie) iesaistītos papildu darbībā, ko tas (tie) neveiktu bez šāda atbalsta vai veiktu ierobežotā vai atšķirīgā veidā vai vietā;
  - e) atbalsta samērīgums: atbalsta summa un atbalsta intensitāte jāierobežo līdz minimumam, kas nepieciešams, lai stimulētu attiecīgā(-o) uzņēmuma(-u) papildu ieguldījumus vai darbību;
  - f) izvairīšanās no pārmērīgas negatīvas ietekmes uz konkurenci un tirdzniecību starp dalībvalstīm – atbalsta negatīvajai ietekmei ir jābūt pietiekami nelielai, lai pasākuma kopējā balance būtu pozitīva;
  - g) atbalsta pārredzamība: visiem attiecīgajiem tiesību aktiem un informācijai par atbalstu, kas piešķirts atbilstīgi tiem, jābūt viegli pieejamiem dalībvalstīm, Komisijai, ekonomikas dalībniekiem un sabiedrībai.

#### 6.3.1. Ieguldījums precīzi definēta kopīgu interešu mērķa sasniegšanā

- (98) Spānijas iestādes savā paziņojumā un atbildē uz lēmumu par procedūras uzsākšanu (skatīt lēmuma par procedūras uzsākšanu 59. apsvērumu un 5.2. sadaļu iepriekš) uzsvēra, ka projekts veicina lielākus P&A&I ieguldījumus Spānijā, un tas ir viens no stratēģijas ES 2020 kopīgo interešu mērķiem un atbilst Spānijas Gudrās izaugsmes darbības programmai, kas pieņemta 2015. gada februārī. Tās apgalvoja, ka CEATF ir zinātniska un tehniska infrastruktūra, kura ļaus testēt daudzdisciplīnu tehniskos aspektus dzelzceļa nozarē. Spānijas iestādes arī apgalvoja, ka ieguldījumi CEATF stiprinās Andalūzijas reģiona, kurā pastāv augsts bezdarba līmenis, ekonomisko attīstību.
- (99) Pirmkārt, šādi apgalvojumi būtu jāizvērtē, ņemot vērā pieprasījumu pēc šāda pētniecības centra un ņemot vērā P&A&I darbības, kas tajā varētu tikt veiktas.
- (100) Kā sīki izklāstīts lēmuma par procedūras uzsākšanu 60.–62. apsvērumā, Komisija apšaubīja to, ka pastāv ritošā sastāva un dzelzceļa aprīkojuma ražotāju pieprasījums pēc šīs konkrētās pētniecības infrastruktūras. Jo īpaši Komisija atsaucās uz pirmā konkursa par CEATF būvniecību un ekspluatāciju neveiksmi, kā arī augstajām būvniecības un ekspluatācijas izmaksām dzelzceļa tīkliem, kas paredzēti komerciālā transporta pakalpojumiem braukšanas ātrumā virs 350 km/h, kuri nebūtu ekonomiski dzīvotspējīgi pašreizējos tirgus apstākļos un pārredzamā nākotnē <sup>(49)</sup>.

<sup>(48)</sup> Piemēram, SA 32835 (2011/N) – Ziemeļrietumu pilsētu ieguldījumu fonds (JESSICA) (OV C 281, 24.9.2011., 2. lpp., [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)) un SA 38769 (2015/N) – Zaļais kurss elektrisko transportlīdzekļu uzlādes infrastruktūrai, tiks publicēts [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> Attiecībā uz Spānijas iestāžu apgalvojumu, atgādinot, ka aptaujas lapa tika nosūtīta vairāk nekā 80 uzņēmumiem, no kuriem 47 atbildēja un 26 norādīja, ka būtu gatavi uzņemt daļu no projekta riskiem, būtu jāatzīmē, ka uzņēmumi, kas atbildēja, ir galvenokārt būvniecības nozares uzņēmumi, kuru darījumdarbības intereses ir saistītas ar projekta būvniecības posmu, nevis ar tajā veiktajām P&A&I darbībām. Turklāt neviens no tiem neapstiprināja savu patieso ieinteresētību, iesniedzot piedāvājumu 2013. gadā rīkotajam konkursam, kurš tika paziņots par spēkā neesošu dalībnieku trūkuma dēļ.

- (101) No trešām personām saņemtās piezīmes saistībā ar lēmumu par procedūras uzsākšanu apstiprināja Komisijas nostāju, ka tirgū nav pieprasījuma pēc pētniecības infrastruktūras, kas paredzēta ļoti liela braukšanas ātruma vilcienu testiem (testēšanai, ko veic ātrumā virs 385 km/h, komerciālā transporta pakalpojumiem, kuri tiek sniegti braukšanas ātrumā virs 350 km/h).
- (102) Neviens no ritošā sastāva ražotājiem neparedz, ka tiks attīstīti produkti, kuri brauc minētajā ļoti lielajā ātrumā, jo nav tirgus pieprasījuma pēc šādu vilcienu komerciālas ekspluatācijas. Daži dzelzceļa operatori norāda uz tirgus efektivitātes aspektiem (līdzsvaru starp enerģijas patēriņu un braukšanas ilgumu), kuri nosaka robežvērtību ātrgaitas vilcienu komerciālajai ekspluatācijai Eiropā daudz mazākā ātrumā (Eiropā vidēji 280–300 km/h, maksimāli – 320–350 km/h), kā arī uz infrastruktūras ieguldījumu, ekspluatācijas un uzturēšanas izmaksu eksponenciālo pieaugumu braukšanas ātrumam virs 300 km/h, kas padarītu vilcienu biļešu cenas nekonkurētspējīgas salīdzinājumā ar lidmašīnu biļetēm. Nav pierādījumu, kuri liecinātu, ka pastāv tirgus pieprasījums pēc jaunu komerciālu dzelzceļa līniju būvniecības un/vai pēc pastāvošo trašu uzlabošanas nolūkā sniegt transporta pakalpojumus braukšanas ātrumā, kas pārsniedz 320–350 km/h – un tādējādi arī pēc dzelzceļa testēšanas trases, kura paredzēta tieši ātrumam, kas pārsniedz iepriekš minēto ātrumu <sup>(50)</sup>.
- (103) Papildu konkrēti apgalvojumi par to, ka nav pieprasījuma pēc CEATF infrastruktūras, izriet no tā ģeogrāfiskās atrašanās vietas, kas saskaņā ar dažu respondentu teikto prasīs ievērojamu laika patēriņu un būtiskas transporta izmaksas.
- (104) Visbeidzot, arī apgalvojumi attiecībā uz to, ka pieejami mūsdienīgāki un rentablāki risinājumi iespējamai nākotnes ātrgaitas testēšanai, piemēram, virtuālā testēšana, izmantojot IKT balstītus risinājumus, ir pretrunā vajadzībai pēc speciāli izveidota fiziskas testēšanas centra.
- (105) Tāpēc apgalvojums, ka paziņotais atbalsts ir sekmējis papildu P&A&I darbības dzelzceļa nozarē, izbūvējot infras-truktūru ātrgaitas testēšanas trasei, ir pretrunā Komisijas savāktajai informācijai.
- (106) Otrkārt, pārējie ar politiku saistītie mērķi, kurus norādījušas Spānijas iestādes, galvenokārt sociāli ekonomiskie ieguvumi no jaunu darbavieta radīšanas Antekeras reģionā <sup>(51)</sup>, nav atbilstīgi, lai izvērtētu paziņotā atbalsta ieguldījumu kopīgu interešu mērķa P&A&I jomā īstenošanā. Lai gan Spānijas iestādes apgalvoja, ka, raugoties no sociāli ekonomiskās perspektīvas, CEATF projekts nodrošinātu pozitīvu NPV EUR 17,3 miljonu apmērā, tās nav sniegušas nekādus pārliecinošus pierādījumus tāda mēroga ieguvumiem, kas kompensētu būvniecības izmaksas un pamatdarbības zaudējumus, kurus plānotā infrastruktūra radītu visā ekspluatācijas periodā. Šķiet, ka minētie ieguvumi ir saistīti tikai ar darbavieta radīšanu būvniecības nozarē infrastruktūras būvniecības posmā. Tas nozīmē, ka projekts nebūt neveicinātu Andalūzijas reģiona ilgtspējīgas attīstības ilgtermiņa mērķi, bet tam būtu tikai īstermiņa pārejoša ietekme uz vietējo ekonomiku <sup>(52)</sup>.
- (107) Ņemot vērā apsvērumus, kas izklāstīti iepriekš 98.–106. apsvērumā, Komisija uzskata, ka Spānija nav sniegusi pietiekamas liecības, lai pierādītu, ka projekts veicina labi definēta vispārēju interešu mērķa īstenošanu.

### 6.3.2. Vajadzība pēc valsts iejaukšanās

- (108) Spānijas iestādes pamato valsts atbalsta šim projektam nepieciešamību ar tehnisko testu, kas tiks veikti, daudznozaru raksturu. Saskaņā ar Spānijas iestāžu teikto, ņemot vērā šajos testos potenciāli iesaistīto uzņēmumu

<sup>(50)</sup> Nav pārsteidzoši, ka vienīgais uzņēmums, kas izteica atbalstu projektam, ir Spānijas uzņēmums, kurš, kā apstiprināja citu respondentu piezīmes, varētu faktiski izmantot preferenciālu piekļuvi testēšanas trasei, ko nodrošina uzņēmuma tuvums centra atrašanās vietai. Tāpēc, šķiet, ka šā uzņēmuma izteikumu iedvesmo iespēja gūt konkurētspējas priekšrocības, nevis testēšanas trases nepieciešamības objektīvs novērtējums.

<sup>(51)</sup> Skatīt arī lēmuma par procedūras uzsākšanu 17. zemsvītras piezīmi.

<sup>(52)</sup> Piemēram, Reģionālā atbalsta pamatnostādnes 2014.–2020. gadam (OV C 209, 23.7.2013., 1. lpp.), kurās īpaši paredzēta darbavieta radīšana, šis mērķis ir minēts plašākā iekļaujošas un ilgtspējīgas izaugsmes nodrošināšanas kontekstā (izcēlums pievienots). Faktiski arī tad, kad Komisija bija pieņēmusi konkrētas pamatnostādnes par atbalstu darbavieta radīšanai (Pamatnostādnes par atbalstu nodarbinātības veicināšanai, OV C 334, 12.12.1995., 4. lpp.), tika atzīts, ka atbalsts darbavieta radīšanai, ja to sniedz tikai vienai vai vairākām jutīgām nozarēm, kurās pastāv liekā jaudas vai valda krīze, vispārēji tiek uzskatīts par mazāk vēlamu, jo tā negatīvā ietekme uz nodarbinātību konkurējošajās nozarēs citās dalībvalstīs parasti pārsniedz kopīgās intereses, ko ietver veiktie pasākumi bezdarba samazināšanai (skatīt 23. punktu).

(piemēram, inženiertehnisko būvdarbu, komunikāciju, signalizācijas, vilces un ritošā sastāva uzņēmumu) atšķirīgās darbības jomas, neviens uzņēmums atsevišķi nespētu sasniegt kritisko masu vai būt finansiāli spējīgs veikt tik lielus ieguldījumus, kādi nepieciešami CEATF, vai varētu piesaistīt un apvienot citus uzņēmumus šādos ieguldījumos. Attiecībā uz projekta finansējumu Spānijas iestādes apgalvoja, ka CEATF būvniecībai nav pieejams neviens cits finansējuma avots kā tikai valsts finansējums, “ņemot vērā ADIF veiktos rentabilitātes pētījumus.”

- (109) Spānijas iestāžu minētais apgalvojums norāda uz to, ka pastāv iespējama tirgus nepilnība, kas izpaužas kā koordinācijas problēma attiecībā uz paredzētās testēšanas trases būvniecības finansējumu. Rodas iespaids, ka Spānijas iestādes pieņem – tā kā nevienam atsevišķam uzņēmumam nebūtu stimula sākt projekta finansēšanu sakarā ar līdzsvara trūkumu starp tā izmaksām un plānotajiem ieguvumiem (atsevišķa uzņēmuma līmenī), tad vienīgais iespējama veids ieguldījumu veicināšanai būtu izveidot konsorciju, kurš apvieno dažādus uzņēmumus, kas darbojas atšķirīgās tehniskajās jomās, un kurš varētu nodrošināt testu centra potenciāla pilnīgu izmantošanu kopīgas lietošanas rezultātā.
- (110) Tomēr nekas šajā lietā neliecina par to, ka uzņēmumus, kas potenciāli būtu ieinteresēti iesaistīties šādā sadarbībā, to darīt kavētu objektīvi sarežģījumi, kuri apgrūtinā to efektīvu sadarbību. Gluži pretēji – fakts, ka Spānijas valdība ir iejaukusies, lai veicinātu īpašam nolūkam dibinātas sabiedrības (ĪNDS) izveidi, organizējot atklātu konkursu, un ka šāds konkursa process cieta neveiksmi, liecina par to, ka reālā problēma, kas ietekmē paziņotā projekta finansējumu, slēpjas citur, proti, projekta finansiālās dzīvotspējas trūkumā. To, ka Spānijas iestāžu minētais apgalvojums ir nepārliciešs, apstiprina fakts, ka arī tad, kad Spānijas valdība nolēma piešķirt valsts finansējumu ADIF, lai sāktu darbus, neviens neatkarīgs privāts investors neizrādīja interesi piedalīties finansēšanā.
- (111) Tāpēc Komisija secina, ka Spānija nav sniegusi pietiekamus pierādījumus tam, ka pastāv tirgus nepilnība, kas izpaužas kā koordinācijas trūkums CEATF finansējuma līmenī.
- (112) Turklāt būtu jānorāda, ka Komisijas lēmumu pieņemšanas praksē P&A&I jomā ir minēti trīs konkrētu tirgus nepilnību veidi: nepilnīga un asimetriska informācija, P&A&I darbību koordinācijas un tīkla nepilnības un zināšanu izplatība. Taču Spānijas iestādes nav pierādījušas, ka kāda no šīm konkrētajām tirgus nepilnībām pastāvētu šajā gadījumā.
- (113) Attiecībā uz sarežģījumiem, kas ietekmē CEATF projekta finansēšanu, nav sniegti nekādi pierādījumi, ka privāto sektoru no projekta finansēšanas atturētu iespējama informācijas trūkums vai asimetriska informācija, kas konkrēti saistīta ar nosakāmām un riskantām P&A&I darbībām. Attiecībā uz koordinācijas un tīkla nepilnībām P&A&I jomā no Spānijas iestāžu apgalvojumiem ir skaidrs, ka nekāda sadarbība starp ADIF un nozari testu centrā nav bijusi plānota. Šķiet, ka atbalsta mērķis ir panākt uzņēmumu līdzdalību CEATF infrastruktūras projektēšanā vai izmantošanā, taču tas nerodina konkrētu sadarbību starp šiem uzņēmumiem, lai veiktu kopīgas P&A&I darbības centrā. Visbeidzot, Spānija nav sniegusi nekādas liecības, kas pierādītu zināšanu izplatīšanu, no kuras trešās personas varētu gūt labumu CEATF projekta rezultātā.
- (114) Spānija nav minējusi nekādus citus argumentus, lai atbalstītu apgalvojumu, ka atbalsts var radīt būtisku uzlabojumu, kādu tirgus pats par sevi nevar sniegt.
- (115) Ņemot vērā apsvērumus, kas izklāstīti iepriekš 108.–113. apsvērumā, Komisija secina, ka nepieciešamība pēc valsts iejaukšanās nav pierādīta.

### 6.3.3. Atbalsta pasākuma piemērotība

- (116) Dalībvalstis var izdarīt dažādas izvēles attiecībā uz politikas instrumentiem, un valsts atbalsta kontrole nav vienīgais veids, kā iejaukties ekonomikā. Taču valsts atbalstu saskaņā ar Līguma 107. panta 1. punktu var pamatot tikai ar konkrēta instrumenta atbilstību, lai sasniegtu sabiedriskās kārtības mērķi un veicinātu viena vai vairāku kopīgu interešu mērķu īstenošanu <sup>(53)</sup>.

<sup>(53)</sup> Skatīt diskusiju par atbilstību Lietā C 25/2004 – DVB-T Berlīne-Brandenburga (OV L 200, 22.7.2006., 14. lpp.) vai N 854/06 – Soutien de l'agence de l'innovation industrielle en faveur du programme mobilisateur pour l'innovation industrielle TVMSL (OV C 182, 4.8.2007., 5. lpp.).

- (117) Parasti Komisija uzskata, ka pasākums ir atbilstīgs instruments, ja dalībvalsts ir izskatījusi to, vai pastāv alternatīvas politikas izvēles, kuras ir vienlīdz piemērotas, lai sasniegtu kopīgu interešu mērķi, taču vienlaikus konkurenci mazāk kropļojošas nekā selektīvais valsts atbalsts, un ja tā var uzskatāmi parādīt pasākuma atbilstību efektivitātes un/vai taisnīguma mērķu īstenošanā.
- (118) Spānijas iestādes nesniedza nekādu informāciju par iespējamiem alternatīviem politikas instrumentiem vai citiem atbalsta instrumentiem projekta finansēšanai. Atbildot uz lēmumā par procedūras uzsākšanu paustajām bažām, tās aprobežojās ar apgalvojumu, ka, ņemot vērā iespējamo projekta finansējuma deficītu 91,87 % apmērā, šajā gadījumā neviens instruments, izņemot valsts finansējumu, nebūtu atbilstīgs.
- (119) Komisija norāda – ar faktu, ka paziņotais projekts rada milzīgus zaudējumus, arī saņemot atbalstu, nepietiek, lai parādītu, ka valsts atbalsts ir atbilstīgs instruments.
- (120) Turklāt, tā kā nav parādīts, ka projekts sekmētu kopīgu interešu mērķa – palielināt P&A&I darbības – īstenošanu, nav pierādīta arī Spānijas valdības izvēlēta ieguldījumu instrumenta atbilstība. Minētā kopīgu interešu mērķa sasniegšanai atbilstīgāki instrumenti būtu citi pasākumi, kas reāli panāktu P&A&I darbību palielināšanu.
- (121) Līdzīgi apsvērumi attiecas arī pārējiem kopīgu interešu mērķiem, kurus Spānija minējusi. Kā norādīts iepriekš 106. apsvērumā, jaunas darbavietas tiktu radītas galvenokārt būvniecības nozarē un tām būtu pagaidu raksturs. Valsts atbalsts tādas infrastruktūras būvniecībai, kuras izmantošana ir maz ticama, nav atbilstīgs politikas instruments izaugsmes un darbavietu radīšanai.

#### 6.3.4. Stimulējoša ietekme

- (122) Valsts atbalstam jābūt ar stimulējošu ietekmi. Nepieciešamā stimulējošā ietekme pastāv, ja atbalsts maina saņēmēja rīcību saistībā ar kopīgu interešu mērķa sasniegšanu un konstatēto tirgus nepilnību novēršanu.
- (123) Spānijas iestādes norādīja, ka bez atbalsta CEATF netiktu uzbūvēts: tās apgalvo, ka atbalstam ir stimulējoša ietekme, jo bez šā atbalsta projekts nekad netiktu realizēts.
- (124) Taču šajā gadījumā Komisija saskata, ka atbalsts ļauj uzbūvēt dzelzceļa testēšanas centru, kas tiek nodots ADIF kā turpmākā īpašnieka rīcībā, taču nešķiet, ka tas izraisītu jebkādas izmaiņas ADIF vai citu uzņēmumu rīcībā attiecībā uz papildu P&A&I darbībām, kas tiktu veiktas testēšanas centrā.
- (125) Oficiālās izmeklēšanas procedūras gaitā Spānijas iestādes nesniedza nekādu jaunu informāciju vai argumentus par izmaiņām ADIF rīcībā, ko radītu saņemtais atbalsts. Kaut arī pieejamie dati liecina, ka paziņotais projekts radīs zaudējumus, arī saņemot atbalstu, Spānijas iestādēm nav izdevies parādīt, ka tas tomēr radītu svarīgu ar P&A&I saistītu ieguvumu sabiedrībai. Gluži pretēji – piezīmes, kas saņemtas no potenciālajiem infrastruktūras lietotājiem oficiālās izmeklēšanas laikā, liek domāt, ka pašlaik izstrādātajā veidā projekts neatbilst pieprasījuma puses, proti, uzņēmumu, kas iesaistīti P&A&I darbībās dzelzceļa nozarē, aktuālajām prasībām.
- (126) Nav iesniegti nekādi materiāli, kas pamatotu, ka Komisija ir atkāpusies no tās sākotnējā novērtējuma, kas izklāstīts lēmumā par procedūras uzsākšanu. Būtībā atbalsta mērķis ir tādas infrastruktūras būvniecība, kuras pievienotā vērtība salīdzinājumā ar pastāvošajām alternatīvām (proti, testa braucieniem parastajos dzelzceļa tīklos), nav pierādīta, tāpēc to nekādi nevar saistīt ar stimulējošas ietekmes radīšanu.

#### 6.3.5. Atbalsta samērīgums

- (127) Komisija uzskata, ka atbalsts ir samērīgs, ja tādu pašu rezultātu nevar panākt ar mazāku atbalstu.

- (128) Spānijas iestādes, paziņojot par projektu, apgalvoja, ka tas atbilst Nostādnēm par P&A&I, kurās norādīts, ka maksimālā atļautā atbalsta intensitāte, lai segtu ieguldījumus pētniecības infrastruktūrā, ko izmanto ekonomiskiem mērķiem, nepārsniedz neto papildu izmaksas līdz 60 % no attaisnotajām izmaksām (Nostādņu par P&A&I 89. punkts). Šajā gadījumā valsts atbalsts segs 100 % izmaksu.
- (129) Tā kā privāto ieguldījumu CEATF infrastruktūrā nav vai tie ir nepietiekami, minētais atbalsts nešķiet samērīgs.

#### 6.3.6. Izvairīšanās no pārmērīgas negatīvas ietekmes uz konkurenci un tirdzniecību starp dalībvalstīm

- (130) Līguma 107. panta 3. punkta c) apakšpunktā ir noteikts, ka ieguvumiem, kas radīti konkrēta pasākuma rezultātā, jābūt līdzsvarotiem ar nelabvēlīgu iespaidu uz tirdzniecības apstākļiem un konkurenci.
- (131) Komisija uzskata, ka Spānijas iestādes nav pierādījušas to, ka pastāvētu pozitīva ietekme, ko radījis šis pasākums. Komisija tādējādi secina, ka CEATF būvniecība nesasnies projekta mērķi palielināt P&A konkrētajā ļoti liela ātruma ātrgaitas dzelzceļa transporta pakalpojumu jomā, jo tirgus pieprasījums pēc šādas infrastruktūras un saistītajiem P&A pakalpojumiem labākajā gadījumā ir mazs vai tā vispār nav. Komisija arī secināja, ka nav parādītas tirgus nepilnības, kā arī nav sniegti pierādījumi tam, ka pasākums sekmētu jēgpilnas izmaiņas saņēmēja rīcībā.
- (132) Kas attiecas uz pārējo pasākuma pozitīvo ietekmi, ko Spānija uzsver, Komisija uzskata, ka darbavietu pagaidu radīšana, galvenokārt būvniecības nozarē, notiek ar ļoti lielām izmaksām un tai ir ierobežota pozitīvā vērtība.
- (133) Turklāt, tā kā pasākums ļauj jaunam konkurentam ienākt tirgū, izmantojot milzīgu valsts finansējumu, Komisija uzskata, ka tam būs nelabvēlīga ietekme uz konkurenci. Atbalsts liktu apšaubīt ieguldījumus, ko konkurenti iepriekš veikuši savās testēšanas iekārtās, kā arī iespēju samazināt turpmākos ieguldījumus šādu infrastruktūru uzturēšanā vai uzlabošanā.
- (134) Tirgus, ko ietekmē šis atbalsts, ir Eiropas Savienības dzelzceļa aprīkojuma testēšanas pakalpojumu tirgus. Šajā tirgū, kā jau norādīts lēmumā par procedūras uzsākšanu, pašlaik Eiropas Savienībā darbojas trīs dzelzceļa testēšanas centri: *Cerhenice* (Velima) Čehijā, *Vildenrata* Vācijā un *Valensjēna* Francijā. Tajos tiek veikta testēšana braukšanas ātrumā līdz 210 km/h. Ātrgaitas ritošā sastāva testēšanu veic arī komerciālas izmantošanas līnijās<sup>(54)</sup>, kuru maksimālais projektētais ātrums ir 350 km/h, testēšanu veicot līdz 385 km/h ātrumā, kā noteikts standartā (10 % vairāk par vilciena nominālo ātrumu).
- (135) No minētā izriet, ka atšķirīgo maksimālo testēšanas ātrumu dēļ nepastāv pilnīga aizvietojamība starp CEATF testēšanas pakalpojumiem, no vienas puses, un citām testēšanas iekārtām un testiem komerciālos tīklos, no otras puses. Taču jau pastāvošā testēšanas iespēja braukšanas ātrumā līdz 385 km/h komerciālos tīklos aptver faktisko un potenciālo pieprasījumu pēc testēšanas pakalpojumiem līdz šim komerciāli dzīvotspējīgajam ātrumam. Attiecībā uz nākotnes potenciālo pieprasījumu pēc testēšanas braukšanas ātrumā līdz 520 km/h pieejamā informācija un no tirgus dalībniekiem saņemtās piezīmes vedina domāt, ka šī nebūs komerciāli dzīvotspējīga izvēle – vismaz ne pārredzamā nākotnē. Tāpēc CEATF testēšanas trase būs tiešs konkurents gan jau pastāvošajām trasēm, gan arī publiskajiem sliežu tīkliem. Līdz ar to Komisija uzskata, ka šis pasākums ir paredzēts, lai subsidētu jauna konkurenta ienākšanu tirgū, izmantojot tikai valsts līdzekļus, tādējādi tas rada būtisku konkurences kropļojumu attiecīgajā tirgū.
- (136) Šis atbalsta pasākums varētu nelabvēlīgi ietekmēt arī konkurenci testējamo dzelzceļa produktu (tostarp ritošā sastāva un aprīkojuma) pakārtotajos tirgos. Kā norādīts saistībā ar lēmumu par procedūras uzsākšanu saņemtajās piezīmēs, trases ģeogrāfiskā atrašanās vieta var radīt faktiskas konkurences priekšrocības valsts ritošā sastāva ražotājiem, kuri, visticamāk, izmantos CEATF testēšanai, jo tiem nebūs jāsedz ievērojamas transporta izmaksas.

<sup>(54)</sup> Piemēram – *Rete Ferroviaria Italiana* Itālijā, *SNCF* Francijā, *DB Bahn* Vācijā.

- (137) Ņemot vērā, ka paziņotajam atbalstam trūkst pietiekami pierādītas pozitīvas ietekmes, kā Komisija konstatējusi 6.3.1.–6.3.5. sadaļā, ir uzskatāms, ka pasākuma negatīvā ietekme konkurences faktiskā un potenciālā kropļojuma ziņā pārsniedz ieguvumus, kuri, kā tiek apgalvots, tiktu gūti projekta rezultātā.

#### 6.3.7. Atbalsta pārredzamība

- (138) Ņemot vērā iepriekš minētos apsvērumus, nav nepieciešams izskatīt, cik lielā mērā atbalsts ir pārredzams.

#### 6.3.8. Secinājums par atbalsta saderību

- (139) Ņemot vērā apsvērumus, kas izklāstīti iepriekš 6.3.1.–6.3.7. sadaļā, Komisija secina, ka paziņoto atbalsta pasākumu nevar atzīt par saderīgu ar iekšējo tirgu, pamatojoties uz Līguma 107. panta 3. punkta c) apakšpunktu.

### 6.4. Ar iekšējo tirgu nesaderīga atbalsta atgūšana

- (140) Saskaņā ar labi izveidotu tiesu praksi Regulas (ES) 2015/1589 16. panta 1. punktā noteikts: “Kad nelikumīga atbalsta gadījumos tiek pieņemti negatīvi lēmumi, Komisija izlemj, ka attiecīgā dalībvalsts veic visus vajadzīgos pasākumus, lai atgūtu atbalstu no saņēmēja (...)”
- (141) Tāpat Savienības tiesas konsekventi ir lēmušas, ka dalībvalsts pienākums ir atcelt atbalstu, ko Komisija uzskata par nesaderīgu ar iekšējo tirgu – tas jādara iepriekšējā stāvokļa atjaunošanas nolūkā<sup>(55)</sup>. Šajā kontekstā Savienības tiesas ir noteikušas, ka šis mērķis ir sasniegts, ja saņēmējs ir atmaksājis nelikumīgā atbalsta summas un tādējādi zaudējis priekšrocību, kas tam bija tirgū attiecībā pret citiem konkurentiem, un ja ir atjaunots stāvoklis, kāds bija pirms atbalsta izmaksas<sup>(56)</sup>.
- (142) Komisija ir secinājusi, ka atbalsts, ko Spānija piešķirusi ADIF, ir nelikumīgs un nesaderīgs ar iekšējo tirgu. Tādēļ atbalsts jāatgūst, lai atjaunotu situāciju, kāda bija tirgū pirms tā piešķiršanas. Atgūšanai būtu jāaptver laiks no brīža, kad priekšrocība atbalsta saņēmējiem uzkrājas, proti, kad atbalsts tika nodots saņēmēju rīcībā, un atgūstamajām summām būtu jāpiemēro procenti līdz faktiskajai atgūšanai.
- (143) Pamatojoties uz informāciju, ko sniegusi Spānija un kas apkopota iepriekš 43. un 44. apsvērumā un 3., 4. un 5. tabulā, kopējā 2011.–2014. gadā ADIF izmaksātā summa ir EUR 143 703 000 (tostarp EUR 135 866 000 dotācijās un EUR 7 837 000 aizdevumos).
- (144) Komisija ir aprēķinājusi procentu likmi, kas būtu bijusi pieejama tirgū, pamatojoties uz Spānijas sniegto informāciju par komerciālajiem aizdevumiem, par kuriem faktiski noslēgts līgums ar ADIF attiecīgajā periodā. Tomēr Komisija atzīst, ka šo aprēķinu rezultātu varētu ietekmēt citu aizdevumu esība, par kuriem tā nav informēta. Tādējādi, lai aprēķinātu atšķirību starp procentu likmēm, kas reāli fiksētas ADIF piešķirtajos aizdevumos, un tirgus procentu likmi, un līdz ar to arī atbalsta elementu, kas jāatgūst, Spānijas rīcībā ir divi mēneši no šā lēmuma pieņemšanas dienas, kuru laikā tā var iesniegt Komisijai pierādījumus par jebkādiem citiem komerciāliem aizdevumiem, par kuriem noslēgts līgums ar ADIF attiecīgajā periodā.
- (145) Tāpēc Spānijai no ADIF jāatgūst gan avansa dotācijas, kuras faktiski izmaksātas un kuras ADIF vēl nav atmaksājis, gan atbalsta elements, kas ietilpst 2011., 2012. un 2013. gadā piešķirtajos aizdevumos un kas, nekaitējot iepriekšējā punktā minētajai iespējai, ir atšķirība starp aizdevuma procentu likmi un iepriekš 6. tabulā norādīto tirgus procentu likmi (skatīt iepriekš 75. apsvērumu). Kopējā atgūstamā summa ietver atgūšanas procentus no dienas, kad katra dotācija vai aizdevums izmaksāts, līdz tā atmaksāšanai.

<sup>(55)</sup> Cita starpā skatīt Tiesas 1994. gada 14. septembra spriedumu lietās C-278/92, C-279/92 un C-280/92 *Spānija/Komisija*, ECLI:EU:C:1994:325, 75. punkts.

<sup>(56)</sup> Cita starpā skatīt Tiesas 1999. gada 17. jūnija spriedumu lietā C-75/97 *Beļģija/Komisija*, ECLI:EU:C:1999:311, 64. un 65. punkts.

- (146) Dotācijām atgūšanas procenti būtu jāaprēķina, pamatojoties uz dotācijas pamatsummu, bet aizdevumiem atgūšanas procenti būtu jāaprēķina, pamatojoties uz aizdevumos ietverto atbalsta elementu.
- (147) Saistībā ar šo projektu Spānijai nebūtu jāveic nekādi jauni maksājumi.
- (148) Kā norādīts iepriekš 88. apsvērumā, Spānijas iestādes apgalvoja, ka CEATF dzelzceļa trase netiktu izbūvēta bez Komisijas apstiprinājuma. Tāpēc Komisija uzskata, ka ADIF nav iemesla paturēt aizdevumus, ņemot vērā to, ka tie piešķirti tikai šim konkrētajam projektam. Minētā iemesla dēļ Komisija pieprasa, lai nekavējoties tiktu pārtraukti aizdevumi ADIF un lai piešķirtie aizdevumi tiktu atmaksāti.

## 7. SECINĀJUMS

- (149) Avansa dotācijas un aizdevumi, ko Spānija piešķirusi ADIF, ir atbalsts Līguma 107. panta 1. punkta nozīmē. Šo atbalstu Spānija piešķirusi, pārkāpjot paziņošanas un nogaidīšanas perioda saistības, kas noteiktas Līguma 108. panta 3. punktā.
- (150) Komisija ir secinājusi, ka atbalsts ir nesaderīgs ar iekšējo tirgu.
- (151) Tāpēc atbalsts ir jāatgūst no saņēmēja – ADIF – kopā ar atgūšanas procentiem,

IR PIENĒMUSI ŠO LĒMUMU.

### 1. pants

Valsts finansējums, ko Spānija aizdevumu ar procentu likmēm zem tirgus procentu likmēm un dotāciju veidā CEATF būvniecībai piešķirusi *Administrador de Infraestructura ferroviaria (ADIF)*, pamatojoties uz 2010. gada 27. decembra līgumu un 2013. gada 28. jūnija Ministru padomes lēmumu, un kura summa ir EUR 358 552 309, ir valsts atbalsts Līguma 107. panta 1. punkta nozīmē.

### 2. pants

Lēmuma 1. pantā minētais atbalsts ir nelikumīgs, jo ir piešķirts, pārkāpjot Līguma 108. panta 3. punktā noteiktās iepriekšējās paziņošanas saistības.

### 3. pants

Lēmuma 1. pantā minētais atbalsts nav saderīgs ar iekšējo tirgu.

### 4. pants

1. Spānija nekavējoties atgūst visu Lēmuma 1. pantā minēto atbalstu, kas līdz šim ADIF ir izmaksāts.
2. Atgūstamajām summām pieskaita procentus, sākot no dienas, kad tās bija pieejamas ADIF, līdz to faktiskās atgūšanas dienai.
3. Procentus aprēķina gan pamatsummai, gan procentiem saskaņā ar Komisijas Regulas (EK) Nr. 794/2004 V nodaļu <sup>(57)</sup>. Atgūstamajām summām pieskaita procentus, sākot no dienas, kad tās bija pieejamas saņēmējiem, proti, no dotāciju un aizdevumu daļu izmaksāšanas dienas līdz faktiskās atgūšanas dienai.
4. Spānija atceļ visus 1. pantā minētā atbalsta neizmaksātos maksājumus, sākot no šā lēmuma pieņemšanas dienas.
5. Spānija pieprasa nekavējoties pārtraukt aizdevumus ADIF un atmaksāt piešķirtos aizdevumus.

<sup>(57)</sup> Komisijas 2004. gada 21. aprīļa Regula (EK) Nr. 794/2004, ar ko īsteno Padomes Regulu (ES) 2015/1589, ar ko nosaka sīki izstrādātus noteikumus Līguma par Eiropas Savienības darbību 108. panta piemērošanai (OV L 140, 30.4.2004., 1. lpp.).



*5. pants*

Spānija nodrošina, ka šis lēmums tiek izpildīts četru mēnešu laikā no tā paziņošanas datuma.

*6. pants*

1. Divu mēnešu laikā pēc šā lēmuma paziņošanas Spānija iesniedz Komisijai šādu informāciju:

- a) no *ADIF* atgūstamā kopējā summa (pamatsumma un atgūstamie procenti);
- b) šā lēmuma izpildes nodrošināšanas nolūkā veikto un plānoto pasākumu precīzs apraksts;
- c) dokumenti, kas parāda, ka *ADIF* ir dots rīkojums atmaksāt atbalstu.

2. Spānija Komisijai ziņo par to valsts pasākumu, kas pieņemti šā lēmuma izpildei, īstenošanu līdz 1. pantā minētā atbalsta pilnīgai atgūšanai. Pēc Komisijas vienkārša pieprasījuma tā nekavējoties sniedz ziņas par pasākumiem, kas jau veikti un iepļānoti, lai izpildītu šo lēmumu. Tā arī sniedz sīku informāciju par atbalsta summām un atgūstamajiem procentiem, kas jau atgūti no *ADIF*.

*7. pants*

Šis lēmums ir adresēts Spānijas Karalistei.

Briselē, 2016. gada 25. jūlijā

*Komisijas vārdā –*  
*Komisijas locekle*  
Margrethe VESTAGER

---