

# DECISÕES

## DECISÃO (UE) 2017/70 DA COMISSÃO

de 25 de julho de 2016

**relativa ao auxílio estatal SA.37185 (2015/C) (ex-2013/N) que a Espanha concedeu e executou parcialmente para o financiamento do Centro de Ensayos de Alta Tecnología Ferroviaria de Antequera (CEATF)**

[notificada com o número C(2016) 4573]

(Apenas faz fé o texto em língua espanhola)

(Texto relevante para efeitos do EEE)

A COMISSÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia, nomeadamente o artigo 108.º, n.º 2, primeiro parágrafo,

Tendo em conta o Acordo sobre o Espaço Económico Europeu, nomeadamente o artigo 62.º, n.º 1, alínea a),

Após ter notificado as partes interessadas a apresentarem as suas observações em conformidade com o referido artigo <sup>(1)</sup> e tendo em conta essas observações,

Considerando o seguinte:

### 1. PROCEDIMENTO

- (1) Por carta de 5 de agosto de 2013, a Espanha enviou à Comissão uma notificação prévia sobre um auxílio para o financiamento de um centro de ensaios de alta tecnologia ferroviária em Antequera («Centro de Ensayos de Alta Tecnología Ferroviaria de Antequera», a seguir «CEATF»). A notificação foi registada em 30 de setembro de 2013. A Comissão solicitou informações suplementares por cartas de 28 de novembro de 2013 e 28 de março, 25 de julho e 5 de dezembro de 2014, às quais as autoridades espanholas responderam por cartas de 6 de fevereiro, 20 de maio e 15 de outubro de 2014 e 23 de janeiro de 2015.
- (2) Por carta de 23 de março de 2015, a Comissão comunicou a Espanha a sua decisão de dar início ao procedimento previsto no artigo 108.º, n.º 2, do Tratado CE relativamente à medida acima referida.
- (3) A decisão da Comissão de dar início ao procedimento («decisão de início de procedimento») foi publicada no *Jornal Oficial da União Europeia* <sup>(2)</sup>. A Comissão convidou as partes interessadas a apresentarem as suas observações relativamente ao auxílio.
- (4) A pedido da Comissão, em 28 de maio de 2015, realizou-se uma reunião com as autoridades espanholas. A Espanha apresentou as suas observações sobre a decisão de início do procedimento em 2 de julho de 2015. A Comissão solicitou informações suplementares por cartas de 8 de setembro e 15 de outubro de 2015 e 15 de janeiro de 2016, às quais as autoridades espanholas responderam por cartas de 28 de setembro e 13 de novembro de 2015 e 21 de janeiro de 2016.
- (5) Em 7, 9, 10, 16, 17 e 23 de julho de 2015, a Comissão recebeu observações de dez empresas que operam no setor ferroviário. Trata-se especificamente de operadores ferroviários, fabricantes de material circulante ou empresas que facilitam instalações virtuais de ensaios ou que testam material.

<sup>(1)</sup> JO C 188 de 5.6.2015, p. 10.

<sup>(2)</sup> Ver nota de rodapé 1.

- (6) A Comissão transmitiu essas observações a Espanha por carta de 24 de setembro de 2015, às quais a Espanha respondeu por carta de 14 de outubro de 2015.
- (7) Por último, em 26 de julho de 2013, as autoridades espanholas apresentaram o projeto, na forma notificada posteriormente à Direção-Geral da Concorrência, em 30 de setembro de 2013, à Direção-Geral da Política Regional e Urbana da Comissão como «projeto principal» a ser financiado no âmbito de um Programa Operativo Plurirregional vigente em Espanha naquele momento <sup>(3)</sup>. O projeto foi retirado pelas autoridades espanholas por carta de 14 de abril de 2015.

## 2. DESCRIÇÃO PORMENORIZADA DA MEDIDA

### 2.1. Objetivo e descrição do projeto do CEATF

- (8) A medida notificada refere-se ao financiamento público de uma infraestrutura de investigação destinada a funcionar como centro de ensaios para material circulante de alta velocidade e equipamentos relacionados. O objetivo do projeto CEATF é proporcionar uma infraestrutura única na Europa que permita a realização dos processos obrigatórios de ensaio, validação e homologação do material circulante de alta velocidade.
- (9) O projeto CEATF consiste num circuito ferroviário em que os comboios podem circular a alta velocidade (até 520 km/h) e nas instalações auxiliares que possibilitem as tarefas de investigação, homologação e afinação de equipamento ferroviário móvel, bem como de elementos de infraestrutura e superestrutura. Mais concretamente, as instalações do centro permitem realizar investigação sobre dinâmica ferroviária, a nova geração de sistemas de tração e travagem para comboios e sobre sistemas de sinalização da infraestrutura ferroviária.
- (10) O circuito ferroviário é um anel com 58 km de extensão que conta com uma reta de 9 km que permite alcançar velocidades até 520 km/h. O circuito inclui curvas de grande raio que, combinadas com uma escala específica, permitem alcançar determinadas velocidades e acelerações laterais.
- (11) A Espanha referiu que o circuito ferroviário está concebido para ser utilizado na homologação de material circulante que atinge os 520 km/h, o que corresponde à homologação em curvas de grande raio e de muito grande raio <sup>(4)</sup>.
- (12) O circuito também está equipado com duas secções de via dupla e plataformas que podem ser utilizadas para homologação de material circulante que circula a uma velocidade de 250 km/h <sup>(5)</sup> ou inferior, assim como para ensaios de infraestruturas ou superestruturas.
- (13) O circuito está equipado com ramais de conexão que podem ser utilizados para homologação em curvas de raio pequeno e muito pequeno.
- (14) As instalações auxiliares incluem o Centro Integrado de Serviços Ferroviários («*Centro Integral de Servicios Ferroviarios*», a seguir, «o CISF») que conta com laboratórios, escritórios e salas de formação. Os laboratórios dispõem de uma oficina multifuncional e uma zona de preparação de ensaios onde são montados e desmontados os equipamentos dos comboios, desenvolvidos os diferentes sistemas de bordo e promovidas atividades de investigação, desenvolvimento e inovação («I&D&I»). Uma parte desta zona destina-se a ensaios para otimização do comportamento do material circulante com vista à validação e futura aprovação de veículos ferroviários.
- (15) A instalação auxiliar também contém vias para ensaios específicos, uma subestação multitenção que fornece energia aos circuitos, e um centro de controlo de tráfego.

<sup>(3)</sup> Programa operativo plurirregional «Investigação, Desenvolvimento e Inovação (I&D&I) para e por empresas — Fundo Tecnológico», adotado pela Comissão em 7 de dezembro de 2007 (Decisão C/2007/6316). O programa mobiliza ajuda comunitária para todas as regiões espanholas no âmbito dos Objetivos da Convergência e da Competitividade Regional e do Emprego.

<sup>(4)</sup> Segunda comunicação das autoridades espanholas, recebida e registada em 20 de maio de 2014, p. 12, confirmada na sua comunicação de 22 de janeiro de 2015.

<sup>(5)</sup> Conforme referido na secção 2.3.1 *infra*, o projeto foi sujeito a alterações técnicas em termos de conceção, durante a fase de estudos prévios de viabilidade, até chegar à sua versão final, em abril de 2013, quando o ADIF (*Administrador de Infraestructuras Ferroviarias*) apresentou o projeto ao Ministério das Obras Públicas e Transportes (*Ministerio de Fomento*).

- (16) A construção e exploração do circuito ferroviário seriam confiadas a uma Parceria Público-privada (PPP), em que participariam o ADIF (*Administrador de Infraestructuras Ferroviarias*, ver o considerado 24 *infra*) e um consórcio de empresas. O consórcio de empresas devia assumir a forma jurídica de veículo de titularização (SPV, «*Sociedad de Propósito Específico*» — «*SPE*») <sup>(6)</sup>, e seria responsável pela construção do centro de ensaios e, posteriormente, pela sua exploração durante 25 anos. O ADIF é designado como proprietário do CEATF.
- (17) Antes da publicação do anúncio do concurso no jornal oficial espanhol (*Boletín Oficial del Estado*), em 2 de julho de 2013 <sup>(7)</sup>, as autoridades espanholas indicaram que foram realizadas reuniões com empresas potencialmente interessadas e foram levados a cabo inquéritos coordenados. Segundo as autoridades espanholas, as respostas confirmaram a existência de um grande interesse, por parte do setor privado, na execução do projeto <sup>(8)</sup>. As empresas que manifestaram maior interesse no projeto são as empresas do setor da construção civil (40,43 % dos questionários recebidos) e fabricantes de material circulante (12,76 % dos questionários recebidos). As referidas empresas também mostraram interesse em participar no projeto e assumir riscos, desde que lhes fossem dadas determinadas garantias em relação aos seus investimentos, uma vez que as informações sobre a rentabilidade, disponíveis no momento do estudo, não eram suficientes para assumirem um compromisso firme <sup>(9)</sup>.
- (18) Contudo, o primeiro concurso para selecionar o SPV foi anulado em outubro de 2013, uma vez que nenhum concorrente manifestou interesse no projeto. O processo de seleção de propostas foi suspenso, ficando a aguardar a decisão final da Comissão sobre o projeto.
- (19) As autoridades espanholas confirmaram que na CEATF só serão levadas a cabo atividades económicas. Se o ADIF ou a sua filial ADIF Alta Velocidad utilizassem o centro para os seus próprios ensaios, teriam de o fazer nas mesmas condições que os demais utilizadores durante os 25 anos de vigência do contrato.
- (20) As autoridades espanholas referiram que, atualmente, funcionam três centros de ensaios ferroviários na Europa [Cerhenice (Velim), na República Checa, Wildenrath, na Alemanha e Valenciennes, em França]. Segundo afirmam, as referidas instalações só permitem a realização de ensaios a velocidades inferiores (ver quadro 1, *infra*).

Quadro 1

**Comparação entre os centros de ensaios ferroviários existentes na Europa, um dos Estados Unidos e o CEATF**

	Velim (República Checa)	Wegberg-Wildenrath (Alemanha)	Valenciennes <sup>(1)</sup> (França)	TTCI — Puebla (USA)	CEATF (Espanha)
Ano de construção	1963	1997	1999	1998	Ainda não construído
Número de circuitos	2	5	4	4	1
Extensão (km)	3,9 e 13,3	entre 0,4 e 6,1	entre 1,6 e 2,7	entre 5,6 e 21,7	9 de retas 58 de anel
Velocidade máxima (km/h)	210	160 (circuito grande)	110	265 (circuito grande)	520
Proprietário:	Instituto de Investigação Ferroviária, filial do operador ferroviário nacional	Siemens	CEF SA (propriedade da Alstom em 61 %)	Associação de Caminhos de Ferro Norte-americanos	Operador ferroviário nacional — ADIF

Fonte: Autoridades espanholas

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

<sup>(6)</sup> Para uma descrição mais pormenorizada, ver secção 2.4 da decisão de início do procedimento.

<sup>(7)</sup> Jornal oficial espanhol (BOE) n.º 157, de 2 de julho de 2013.

<sup>(8)</sup> Deloitte, «Conclusões finais sobre os questionários recebidos do projeto para o desenvolvimento, construção, manutenção, exploração do anel ferroviário do ADIF em Antequera no âmbito de um acordo de parceria público-privada», 8 de outubro de 2012.

<sup>(9)</sup> Resumo do relatório da Deloitte, reproduzido na comunicação das autoridades espanholas de 22 de janeiro de 2015.

- (21) As autoridades espanholas declararam que os fabricantes de material circulante espanhóis, para os ensaios em circuito, geralmente utilizam as instalações de Velim e Wildenrath, mas também o centro de ensaios TTCI de Puebla, nos Estados Unidos.
- (22) Os ensaios de material circulante de alta velocidade são também realizados em linhas férreas exploradas comercialmente, que suportam uma velocidade máxima de projeto de 350 km/h, chegando os ensaios realizados a atingir velocidades até 385 km/h, como exigido pela norma (10 % acima da velocidade nominal do comboio). Os ensaios são realizados durante a noite, quando não são prestados serviços comerciais de transporte de passageiros.

## 2.2. O beneficiário

- (23) O ADIF, como presumível proprietário do Centro, solicitou financiamento público para a construção do CEATF.
- (24) O ADIF, criado em 2005, é uma empresa exclusivamente propriedade do Estado que depende do Ministério das Obras Públicas e Transportes («*Ministerio de Fomento*»). O ADIF é o proprietário da infraestrutura ferroviária espanhola e o responsável pela sua gestão (construção, manutenção, reparação e gestão).
- (25) Uma nova empresa pública, denominada ADIF-Alta Velocidad, foi criada pelo Real Decreto-Lei 15/2013, de 13 de dezembro de 2013, relativo à reestruturação do ADIF<sup>(10)</sup>. Em consequência, a secção responsável pela construção e gestão da rede nacional ferroviária convencional (ADIF) é independente da secção responsável pela gestão das linhas ferroviárias de alta velocidade (ADIF Alta Velocidad).
- (26) Segundo as autoridades espanholas, as atividades do ADIF abrangem a construção e gestão de infraestruturas ferroviárias (vias, estações e terminais de mercadorias), a gestão do tráfego ferroviário, a distribuição de capacidade pelos operadores ferroviários, a cobrança de taxas de utilização da infraestrutura, estações e terminais de mercadorias e a exploração dos ativos próprios (tais como a carteira de direitos de propriedade intelectual e industrial). Estas atividades têm caráter económico. Outras atividades económicas incluem o aluguer de espaços para lojas, feiras comerciais, exposições, pavilhões, promoções e outros eventos nas suas estações<sup>(11)</sup>. Estas atividades representam 99,97 % das receitas do ADIF. No entanto, as autoridades espanholas salientaram que o ADIF também pode realizar outras atividades que, em seu entender, são de caráter não económico, por exemplo investigação e desenvolvimento (I&D).

## 2.3. Descrição da medida de auxílio

### 2.3.1. Conção do projeto, base jurídica e financiamento

- (27) Em fevereiro de 2009, o Ministério das Obras Públicas e dos Transportes encarregou o ADIF da tarefa de estudar opções viáveis para criar uma instalação de ensaios ferroviários que permitisse realizar atividades de I&D&I destinadas a desenvolver soluções avançadas no setor ferroviário de alta velocidade.
- (28) Em 15 de dezembro de 2009, o ADIF e a Junta de Andalucía («*Junta de Andalucía*», através do Conselho para a Inovação, Ciência e Empresas) formalizaram um Memorando de Entendimento, que estabelece o compromisso de ambas as instituições criarem o Centro de Tecnologias Ferroviárias («*Centro de Tecnologías Ferroviarias*», «o CTF»<sup>(12)</sup>) no Parque Tecnológico da Andaluzia e uma instalação de ensaios ferroviários, o CEATF, na província de Málaga.
- (29) A primeira versão do projeto apresentada ao Ministério das Obras Públicas e dos Transportes, em 1 de junho de 2010, contemplava a construção de um circuito principal em forma de anel de 57 km de extensão para comboios de alta velocidade (com velocidade máxima de ensaio de 450 km/h) e dois circuitos secundários (20 km e 5 km de extensão) para proceder a ensaios de metropolitanos e metropolitanos ligeiros de superfície (com uma velocidade máxima de 220 km/h). Foram examinadas diferentes opções no que respeita à conceção e à localização do circuito principal. O documento inicial apresentava quatro alternativas para o circuito principal e duas para os circuitos secundários e foi elaborado para dar início à avaliação de impacto ambiental do projeto.

<sup>(10)</sup> Ley 39/2003 del Sector Ferroviario, publicada no jornal oficial espanhol (BOE) n.º 299, de 14 de dezembro de 2013.

<sup>(11)</sup> Geridas comercialmente pelo Departamento de Estações de Passageiros do ADIF (Fonte: www.adif.es).

<sup>(12)</sup> Agrupamento de empresas de tecnologia ferroviária que operam na mesma região, ver o considerando 12 da decisão de início do procedimento.

- (30) Paralelamente aos estudos do ADIF destinados a definir a opção mais adequada para a construção de um centro de ensaios ferroviários de alta velocidade, a Espanha incluiu propostas relativas a esse projeto no seu Programa Operacional [ao abrigo do Regulamento (CE) n.º 1083/2006 do Conselho <sup>(13)</sup>], para obter financiamento a título do FEDER <sup>(14)</sup>.
- (31) Em 1 de dezembro de 2010, o ADIF aprovou provisoriamente o «Informative study for Testing and experimentation facilities associated with the ADIF railway technology centre in Malaga» (Estudo Informativo das Instalações de Ensaio e Experimentação associadas ao Centro de Tecnologias Ferroviárias do ADIF, em Málaga). O documento apresentava uma análise, mediante diversos critérios, de duas alternativas para o circuito principal (1A e 1B) e duas alternativas para o circuito secundário (1B1 e 1B2). O documento concluía que as alternativas 1B e 1B1 eram as mais apropriadas.
- (32) Em 27 de dezembro de 2010, o Ministério da Ciência e Inovação e o ADIF assinaram um acordo de colaboração («*convenio de colaboración*») para o financiamento da construção e equipamento de um centro de tecnologia de alta velocidade ferroviária. Em particular, o Estado comprometia-se a conceder financiamento ao ADIF através de empréstimos e de uma subvenção. O financiamento foi considerado um «adiantamento» a título dos fundos do FEDER <sup>(15)</sup>.
- (33) Em janeiro de 2011, o ADIF começou a receber transferências do Estado. Segundo as autoridades espanholas <sup>(16)</sup>, estes adiantamentos foram utilizados, em parte, na realização de estudos de viabilidade e, em parte, na construção de laboratórios (o CISF) no local onde se previa construir o projeto do CEATF, na região de Antequera.
- (34) Após um longo processo administrativo e de consulta, e na sequência de algumas observações durante as primeiras consultas públicas, o ADIF decidiu reconsiderar a dimensão do projeto. Nos documentos, foi introduzida e analisada mais a fundo uma nova alternativa (1C) que consistia num circuito em que os comboios podiam alcançar uma velocidade de 520 km/h na secção reta e na eliminação dos circuitos secundários (que seriam substituídos por duas secções de vias ligadas aos circuitos principais).
- (35) Posteriormente, o ADIF procedeu a um exame adicional e elaborou o «Basic Plan for the test and research facilities of the ADIF Railway Technology Centre in Malaga. Main and secondary circuit and connections» (Projeto Básico das Instalações de Ensaio e Experimentação do Centro de Tecnologias Ferroviárias do ADIF em Málaga. Circuito principal, secundário e conexões). Este documento, baseado na alternativa 1C, apresentava o projeto, tal como descrito na secção 2.1, *supra*. O projeto foi apresentado à Direção-Geral de Transportes Ferroviários do Ministério das Obras Públicas e dos Transportes que, em 8 de abril de 2013, decidiu submetê-lo a consulta pública <sup>(17)</sup>.
- (36) Na sequência da consulta pública, o projeto foi aprovado a nível ministerial em 27 de junho de 2013 (pela Direção-Geral de Transportes Ferroviários do Ministério das Obras Públicas e dos Transportes), sob reserva de aprovação final pelo Conselho de Ministros.
- (37) Em 28 de junho de 2013, o Conselho de Ministros aprovou formalmente o projeto <sup>(18)</sup> e o seu financiamento e autorizou o Ministério das Obras Públicas e dos Transportes a lançar o concurso, através do ADIF, para a construção e exploração do CEATF <sup>(19)</sup>.
- (38) Por conseguinte, o financiamento do projeto notificado baseou-se no acordo de 27 de dezembro de 2010 e, posteriormente, na Decisão do Conselho de Ministros de 28 de junho de 2013.

<sup>(13)</sup> Regulamento (CE) n.º 1083/2006 do Conselho, de 11 de julho de 2006, que estabelece disposições gerais sobre o Fundo Europeu de Desenvolvimento Regional, o Fundo Social Europeu e o Fundo de Coesão, e que revoga o Regulamento (CE) n.º 1260/1999 (JO L 210 de 31.7.2006, p. 25).

<sup>(14)</sup> Ata da reunião do «Comité de seguimiento del programa operativo de I+D+I por y para el beneficio de las empresas — Fondo tecnologico 2007-2013» — 11 de junho de 2010. O Comité é presidido pelo Diretor-Geral do FEDER do Ministério da Economia espanhol e conta com a participação de representantes dos participantes no Programa Operacional (tanto administrações públicas como empresas) e a Comissão.

<sup>(15)</sup> As autoridades espanholas apresentaram o texto do acordo por correio eletrónico de 2 de julho de 2015.

<sup>(16)</sup> Mensagens de correio eletrónico das autoridades espanholas, de 1 e 8 de junho de 2015, confirmadas na carta de 13 de novembro de 2015, página 5 e respetivos anexos.

<sup>(17)</sup> Publicada no Jornal Oficial Espanhol (BOE), 17 de abril de 2013.

<sup>(18)</sup> Em conformidade com as características técnicas enumeradas como definitivas (velocidade máxima, número e forma dos circuitos, localização e tipo de material circulante que deve ser submetido a ensaios).

<sup>(19)</sup> Resolução do Departamento de Estado de Infraestruturas, Transportes e Habitação que aprova o projeto e apresenta os seus objetivos e as etapas seguintes. Ver considerando 10 da decisão de início do procedimento.

## 2.3.2. A medida de auxílio

- (39) Em conformidade com a Decisão de 28 de junho de 2013, o custo total do projeto ascende a 358,6 milhões de EUR <sup>(20)</sup>. O financiamento público cobre na íntegra os custos do projeto e será concedido pelo Ministério da Economia e Competitividade e distribuído da seguinte forma:
- 99,6 milhões de EUR sob a forma de empréstimos (91,3 milhões de EUR provenientes do Convénio INNVENTA 2010, 1,7 milhões de EUR do programa INNPLANTA 2010 e 6,6 milhões de EUR do programa INNPLANTA 2011) <sup>(21)</sup>.
  - 259 milhões de EUR sob a forma de subvenção, a título do orçamento geral do Estado e considerados como «adiantamentos» do Fundo Europeu de Desenvolvimento Regional (FEDER) (253,2 milhões de EUR provenientes do Convénio INNVENTA 2010, 3,9 milhões de EUR através de convites à apresentação de propostas do programa INNPLANTA 2010 e 1,9 milhões de EUR do Programa INNPLANTA 2011).
- (40) No que respeita aos empréstimos a conceder ao ADIF para o projeto e descritos no considerando 39, alínea a), *supra*, as autoridades espanholas forneceram os seguintes dados:

## Quadro 2

## Estrutura e reembolso dos empréstimos do projeto CEATF

PROGRAMA	TAXA DE JURO (%)	PERÍODO DE REEMBOLSO	MONTANTE MÁXIMO (em milhões de 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>

Fonte: Autoridades espanholas

- (41) Os empréstimos são remunerados a taxas diferentes em função das parcelas e dos programas ao abrigo dos quais são concedidos.
- (42) Para efeitos de comparação das taxas de juro dos empréstimos supramencionados com as taxas atuais de mercado, as autoridades espanholas forneceram uma lista dos empréstimos comerciais concedidos ao ADIF e ADIF-Alta Velocidad durante os últimos cinco anos, juntamente com as respetivas condições <sup>(22)</sup> (excluindo o BEL):
- Em 2010, foram concedidos sete empréstimos ao ADIF: três com uma taxa de juro fixa entre 4,036 % e 4,580 %, e os quatro restantes a uma taxa variável calculada à taxa Euribor entre 3 a 12 meses, à qual se aplicou uma margem de 100 a 170 pontos básicos, em função da duração do empréstimo;
  - Em 2011, foram concedidos onze empréstimos ao ADIF com uma taxa de juro variável calculada à taxa Euribor entre 3 a 6 meses, à qual se aplicou uma margem de 210 a 250 pontos básicos, em função da duração do empréstimo. Por exemplo, em 8 de abril de 2011, foi concedido ao ADIF um empréstimo de 75 milhões de EUR com uma duração de sete anos a uma taxa de juro variável calculada à taxa Euribor a seis meses, à qual se aplicou uma margem de 230 pontos básicos (com um período de carência de três anos e reembolso semestral);

<sup>(20)</sup> O montante exato de 358 552 309,00 EUR é arredondado para 358,6 milhões de EUR; ver a Decisão do Conselho de Ministros de 28 de junho de 2013. [http://prensa.adif.es/ade/u08/GAP/Prensa.nsf/0/80A8FA05AE117307C1257B9B00284BC1/\\$file/130628%20Anillo%20Ferroviario%20Antequera%20Consejo%20Ministros.pdf?OpenElement](http://prensa.adif.es/ade/u08/GAP/Prensa.nsf/0/80A8FA05AE117307C1257B9B00284BC1/$file/130628%20Anillo%20Ferroviario%20Antequera%20Consejo%20Ministros.pdf?OpenElement)

<sup>(21)</sup> Fonte: p. 85 do memorando de notificação (setembro de 2013) complementado pelo correio eletrónico de 2 de julho de 2015 e uma carta apresentada em 13 de novembro de 2015. A estrutura do financiamento, sob a forma de subvenção (considerada como «adiantamento da subvenção») e os empréstimos, decorre do acordo assinado em 2010, mas o orçamento foi atualizado após a decisão adotada em 28 de junho de 2013.

<sup>(22)</sup> Na lista, figuravam todos os empréstimos obtidos pelo ADIF e ADIF-Alta Velocidad, mas com efeitos a partir de 1 de janeiro de 2013, a data em que o ADIF se dividiu em ADIF e ADIF-Alta Velocidad. Os ativos relacionados com o circuito ferroviário mantiveram-se no âmbito do ADIF.

- c) A Comissão observa que a margem de pontos básicos aplicada aos empréstimos concedidos ao ADIF aumentou em 2013 e 2014, até 450 pontos básicos <sup>(23)</sup>.

### 2.3.3. Fundos já pagos ao ADIF

- (43) A Espanha também indicou que, até novembro de 2015, o ADIF tinha recebido um montante total líquido de 139,9 milhões de EUR que corresponde a «adiantamento de subvenções» e empréstimos. Os quadros 3, 4 e 5, *infra*, descrevem em pormenor o financiamento recebido pelo ADIF desde janeiro de 2011:

Quadro 3

### Valores atualizados dos montantes recebidos pelo ADIF — novembro de 2015

(em milhões de EUR)

	INNVENTA	INNPLANTA 2010	INNPLANTA 2011	TOTAL (líquido)
Adiantamento de subvenções	130,0	3,9	1,25	135,2
Empréstimos	—	1,7	3,0	4,7
<b>TOTAL</b>	<b>130,0</b>	<b>5,6</b>	<b>4,2</b>	<b>139,9</b>

Fonte: Autoridades espanholas

Quadro 4

### Dados discriminados das parcelas das subvenções

ADIANTAMENTO DE SUBVENÇÕES				
	Data	Atividade		Montantes (em EUR)
Convenio Innventa				
(1)	17.1.2011			30 000 000
(2)	17.1.2012			100 000 000
			<b>Total Innventa (1 + 2)</b>	<b>130 000 000</b>
Programa Innplanta 2010				
(3)	17.1.2011	Ato 2		3 023 790
(4)	11.1.2012	Ato 2		966 210
(5)	28.2.2013	Ato 2	<i>reembolso</i>	- 25 084
			<b>Total Innplanta 2010 (3 + 4 + 5)</b>	<b>3 964 916</b>

<sup>(23)</sup> Em 2012, a taxa de juro fixa era de 4,884 % e a taxa de juro variável foi calculada à taxa Euribor entre 3 a 6 meses, à qual se aplicou uma margem de 275 a 400 pontos básicos, em função da duração do empréstimo. Em 2013, a taxa de juro fixa era de 6,28 % e a taxa de juro variável foi calculada à taxa Euribor a 6 meses, à qual se aplicou uma margem de 400 a 450 pontos básicos, em função do montante do empréstimo.

ADIANTAMENTO DE SUBVENÇÕES				
	Data	Atividade		Montantes (em EUR)
Programma Innplanta 2011				
(6)	2.5.2012	Ato 16		161 000
(7)	13.2.2013	Ato 16		857 500
(8)	10.1.2014	Ato 16		857 500
(9)	16.7.2014	Ato 16	reembolso	- 627 591
			<b>Total Innplanta 2011 (6 + 7 + 8 + 9)</b>	<b>1 248 409</b>
<b>(10)</b>	<b>Total de todos os programas desembolsado (1 + 2 + 3 + 4 + 6+7 + 8)</b>		<b>135 866 000</b>	
<b>(11)</b>	<b>Total de todos os programas reembolsado (5 + 9)</b>		<b>- 652 675</b>	
			<b>Total de todos os programas restante (líquido) (10 + 11)</b>	<b>135 213 325,00</b>

Fonte: Autoridades espanholas

#### Quadro 5

#### Dados discriminados das parcelas dos empréstimos e taxas de juro aplicáveis

EMPRÉSTIMOS				
	Data	Atividade	Taxa de juro (%)	Montantes (em EUR)
Convenio Innventa				
			<b>Total</b>	<b>00</b>
Programa Innplanta 2010				
(1)	17.1.2011	Ato 2	1,17	1 295 910
(2)	11.1.2012	Ato 2	1,17	414 090
(3)	28.2.2013	Ato 2	1,17	reembolso - 10 750
			<b>Total Innplanta 2010 (1 + 2 + 3)</b>	<b>1 699 250</b>



EMPRÉSTIMOS					
	Data	Atividade	Taxa de juro (%)		Montantes (em EUR)
Programa Innplanta 2011					
(4)	2.5.2012	Ato 13	3,06		236 000
(5)	13.2.2013	Ato 13	3,06		5 087 000
(6)	27.11.2013	Ato 13	3,06	<i>reembolso</i>	- 2 839 388
(7)	2.5.2012	Ato 16	3,06		69 000
(8)	13.2.2013	Ato 16	3,06		367 500
(9)	10.1.2014	Ato 16	3,06		367 500
(10)	16.7.2014	Ato 16	3,06	<i>reembolso</i>	- 268 467
				<b>Total Innplanta 2011 (4 + 5 + 6 + 7 + 8 + 9 + 10)</b>	<b>3 019 145</b>
(11)	<b>Total de todos os programas desembolsado (1 + 2 + 4 + 5 + 7 + 8 + 9)</b>				<b>7 837 000</b>
(12)	<b>Total de todos os programas reembolsado (3 + 6 + 10)</b>				<b>- 3 118 605</b>
	<b>Total de todos os programas restante (líquido) (11 + 12)</b>				<b>4 718 395</b>

Fonte: Autoridades espanholas

- (44) O montante total <sup>(24)</sup> pago pelo Estado espanhol ao ADIF é de 143 703 000 EUR, dos quais 135 866 000 EUR em subvenções e 7 837 000 EUR em empréstimos. A Comissão constata que, no período 2011-2014, de acordo com a informação fornecida pelas autoridades espanholas, o ADIF já reembolsou 652 675 EUR correspondentes a subvenções e 3 118 605 EUR correspondentes a empréstimos. De acordo com as autoridades espanholas, 139 931 720 EUR (líquidos) continuam pendentes, incluindo 135 213 325 EUR em subvenções e 4 718 395 EUR em empréstimos. As autoridades espanholas indicaram que, desse montante, o ADIF já gastou 20,46 milhões de EUR <sup>(25)</sup>.
- (45) No contexto da investigação formal, as autoridades espanholas confirmaram que os 20,46 milhões de EUR que já tinham sido gastos procediam dos programas anteriormente referidos (INNVENTA 2010, INNPLANTA 2010 e 2011) e que não tinha sido coberta qualquer despesa através de recursos do ADIF provenientes das suas atividades económicas. Além disso, forneceram uma lista de contratos assinados e de obras executadas (ver considerando 33, *supra*, relativo às obras realizadas). Cada contrato foi classificado em função do seu objeto e da componente do projeto geral em relação à qual foi celebrado. O ADIF gastou 6,54 milhões de EUR em estudos e trabalhos preparatórios para os circuitos de ensaios e 13,92 milhões de EUR na construção e no equipamento do CISF.

<sup>(24)</sup> A verba de 139 931 720 é já líquida do reembolso parcial de empréstimos e subvenções.

<sup>(25)</sup> 19,8 milhões de EUR mencionados nas observações de 20 de maio de 2014, anexo II, «consequências negativas da não realização do projeto», p. 10. Atualizado para 20,46 milhões de EUR na comunicação das autoridades espanholas de 28 de setembro de 2015.

### 3. DECISÃO DE INÍCIO DO PROCEDIMENTO FORMAL DE INVESTIGAÇÃO

(46) Na sua decisão de início do procedimento, a Comissão expressou dúvidas no que respeita:

a) À alegada inexistência de auxílio:

- A nível do ADIF. A este respeito, a Comissão observou que o ADIF é uma empresa pública que exerce não apenas atividades económicas como também atividades não económicas e recebe financiamento público do Ministério da Economia e Competitividade (recursos estatais). Tendo em conta que o auxílio foi concedido ao ADIF para o desempenho de atividades económicas (aluguer de instalações a terceiros, ver considerando 19, *supra*) e que o ADIF foi designado como proprietário da infraestrutura à margem de qualquer processo de adjudicação por concurso, afigurava-se que a medida constituía um auxílio estatal ao ADIF na aceção do artigo 107.º, n.º 1, do Tratado;
- A nível do SPV. Embora possa presumir-se a inexistência de auxílio estatal se o processo de concurso permitisse que a oferta economicamente mais vantajosa igualasse o valor da concessão, o concurso lançado em julho de 2013 foi declarado nulo em outubro de 2013 e, desde então, não foi iniciado qualquer processo de seleção concorrencial. Por conseguinte, a decisão de início do procedimento manifestava dúvidas relativamente à existência de auxílio a este respeito <sup>(26)</sup>;
- A nível dos utilizadores do centro CEATF. Embora a infraestrutura fosse disponibilizada a todos os possíveis utilizadores, a ausência de um plano de negócios viável levou a Comissão a manifestar dúvidas quanto ao facto de os preços de acesso previstos refletirem efetivamente os preços de mercado.

b) A legalidade do auxílio:

- Com base nas informações disponíveis à data da adoção da decisão de início do procedimento, a Comissão salientou que, antes da notificação da medida, já tinham sido gastos 19,8 milhões de EUR, e inquiriu sobre o caráter privado ou público dos recursos utilizados para os trabalhos realizados antes da notificação da medida em apreço.

c) À compatibilidade do referido financiamento com o enquadramento, adotado pela Comissão, dos auxílios estatais à investigação e desenvolvimento e inovação (a seguir, o «Enquadramento I&D&I» <sup>(27)</sup>):

- A Comissão manifestou dúvidas quanto à contribuição do projeto para um objetivo de interesse comum claramente definido, à sua necessidade e adequação e aos efeitos de incentivo do auxílio e à sua proporcionalidade. Além disso, a Comissão declarou que não podia excluir-se a possibilidade de o auxílio ter efeitos negativos indevidos sobre a concorrência e as trocas comerciais.

### 4. OBSERVAÇÕES DAS PARTES INTERESSADAS

(47) Tal como referido anteriormente no considerando 5, dez empresas do setor ferroviário apresentaram as suas observações durante o procedimento formal de investigação.

(48) Em primeiro lugar, a maioria dos inquiridos questionou o facto de existir procura para um centro de ensaios que opere a tão alta velocidade (ou seja, superior a 385 km/h), salientando que, atualmente, o setor ferroviário de alta velocidade, na Europa, está limitado a 320/350 km/h <sup>(28)</sup>. Segundo um operador ferroviário, a velocidade de 300 km/h representa um equilíbrio ótimo entre o consumo de energia e o tempo de viagem, em termos de eficácia do mercado.

(49) Do ponto de vista técnico, duas empresas referiram que as linhas de alta velocidade são agora vias com balastro que permitem que o material circulante atinja uma velocidade máxima de 350 km/h. O aumento significativo da velocidade comercial exigiria uma alteração da infraestrutura e a substituição das vias existentes por placas de betão, o que implicaria incorrer em custos de investimento e funcionamento proibitivos. Uma vez que os custos de exploração e manutenção das vias férreas comerciais sobem com o aumento da velocidade, o consequente aumento do preço dos bilhetes dos passageiros faria com que as operações não pudessem concorrer com o transporte aéreo.

<sup>(26)</sup> Ver considerando 43 da decisão de início do procedimento.

<sup>(27)</sup> JO C 198 de 27.6.2014, p. 1.

<sup>(28)</sup> Uma velocidade comercial até 350 km/h exigiria a realização de ensaios a uma velocidade máxima de 385 km/h.

- (50) Em segundo lugar, no que se refere aos ensaios propriamente ditos, um fabricante de material circulante sublinhou que, mesmo que essas instalações permitam a realização de ensaios avançados, a validação e homologação do material circulante de alta velocidade, elementos de infraestrutura e superestrutura, alguns ensaios específicos podem realizar-se melhor diretamente nas vias férreas comerciais, ou seja, na infraestrutura real. Além disso, outro fabricante de material circulante referiu que os comboios fabricados teriam de ser submetidos a ensaios suplementares na rede convencional do país de destino. Ambas as observações ilustram a falta de procura.
- (51) Por outro lado, uma empresa que promove ambientes de ensaios salienta que já é possível realizar ensaios virtuais através de plataformas informáticas avançadas e que poderiam ser uma solução rentável para os futuros ensaios de alta velocidade, uma vez que se evitariam os custos de exploração e manutenção de instalações físicas de ensaios, reduzindo claramente dessa forma os orçamentos das empresas ferroviárias em matéria de I&D.
- (52) Em terceiro lugar, apenas uma empresa, que também se dedica ao ensaio de materiais, declarou que o CEATF seria uma oportunidade para a realização de novos projetos de desenvolvimento. Outras duas empresas declararam que, caso as instalações de ensaios fossem construídas, as utilizariam.
- (53) Uma dessas empresas afirmou que, o facto de dispor de um centro de ensaios, poderia constituir uma vantagem competitiva para os fabricantes espanhóis de material circulante estabelecidos no território nacional.
- (54) Em quarto lugar, no que se refere à construção e exploração do centro, algumas partes interessadas realçaram a necessidade de uma argumentação clara e convincente que justifique o investimento, para avançar com um projeto deste género. Muitas das observações sublinharam também a necessidade de que, caso seja construído e comece a funcionar, o centro de ensaios ofereça acesso aberto e não discriminatório em condições de mercado.
- (55) Por último, várias partes interessadas apresentaram observações sobre a localização geográfica das instalações do CEATF. Sublinharam o facto de o sul de Espanha estar afastado da grande maioria das empresas ferroviárias e dos fabricantes de material circulante. Esta localização implica riscos e custos significativos, uma vez que o transporte de protótipos de comboios é muito oneroso, o que inevitavelmente confere uma vantagem aos fabricantes espanhóis de material circulante.

## 5. OBSERVAÇÕES DA ESPANHA

### 5.1. Existência de auxílio

- (56) As autoridades espanholas reviram parcialmente a sua posição em relação à existência de auxílio, em especial no que se refere à eventual distorção da concorrência decorrente do mesmo. Referiram que seria possível distinguir três limites de velocidade dos ensaios nos quais o projeto CEATF poderia concorrer, ou não, com outras instalações situadas na União Europeia:
- a) Ensaios a velocidades inferiores a 210 km/h: as autoridades espanholas confirmaram que os referidos ensaios realizados no CEATF poderiam concorrer com os ensaios realizados noutras instalações europeias. Contudo, em seu entender, o centro CEATF não teria qualquer vantagem em realizar esses ensaios, visto que os custos fixos de exploração e manutenção em Antequera seriam demasiado elevados comparativamente aos outros centros concebidos para operar a essas velocidades.
- b) Ensaios a velocidades entre 210 e 385 km/h: as autoridades espanholas reconheceram que poderia haver concorrência neste segmento entre os ensaios realizados no CEATF e os testes realizados em vias férreas comerciais já existentes. No entanto, as autoridades espanholas referiram que esses ensaios constituem apenas uma pequena parte de todos os ensaios relativos aos elementos de infraestrutura e superestrutura de via, material circulante e respetivas interações. Esses ensaios limitar-se-iam, portanto, a determinados tipos de material circulante testado em condições de utilização «clássicas». Além disso, como já referido anteriormente, as autoridades espanholas declararam que os custos dos ensaios em causa, nas instalações do CEATF, seriam demasiado elevados para ser competitivos.
- c) Ensaios a velocidades superiores a 385 km/h: as autoridades espanholas sustentam que, como não existe um mercado para ensaios a tais velocidades, a parte do financiamento correspondente à construção da instalação para ensaios acima dos 385 km/h não deve ser considerada um auxílio.

- (57) As autoridades espanholas insistiram no facto de que a distinção entre ensaios a diferentes velocidades devia ser considerada em teoria já que, na prática, a possibilidade de realizar ensaios abaixo dos 210 km/h ou entre 210 e 385 km/h no CEATF seria limitada, devido aos elevados custos de manutenção e de exploração.
- (58) Em conclusão, ao reexaminar parcialmente a sua posição inicial no que se refere à existência de auxílio, a Espanha considera que só deve ser considerado auxílio, e por conseguinte, ser avaliado em conformidade com o enquadramento em matéria de I&D&I, o financiamento da construção dos elementos do CEATF que permitam a realização de ensaios abaixo dos 385 km/h. Na sua comunicação de 2 de julho de 2015, as autoridades espanholas apresentaram uma avaliação e declararam que os custos em causa representavam 25,1 % dos custos do projeto, e ascendiam a 90,2 milhões de EUR, excluindo o IVA. Por conseguinte, estimaram que a secção das instalações do CEATF destinada a ensaios a velocidades superiores a 385 km/h, equivalente a 240,6 milhões de EUR, não devia ser considerada um auxílio <sup>(29)</sup>.

## 5.2. Compatibilidade

- (59) Nas suas observações, as autoridades espanholas reafirmam também a sua posição relativamente à compatibilidade do auxílio estatal:
- a) As instalações do CEATF contribuiriam para a consecução de um objetivo de interesse comum, visto que, pelo facto de incrementar os investimentos em I&D&I, o projeto enquadrar-se-ia no Programa Operacional de Crescimento Inteligente para Espanha, adotado em fevereiro de 2015 <sup>(30)</sup>, que tem como um dos seus objetivos melhorar as infraestruturas de I&D&I com vista ao reforço da capacidade do país para inovar. Segundo as autoridades espanholas, o país possui a maior rede de alta velocidade da Europa e a referida instalação de ensaios poderia contribuir claramente para novos avanços tecnológicos;
- b) As autoridades espanholas justificam a necessidade de conceder um auxílio estatal a este projeto com base no carácter multidisciplinar dos ensaios técnicos a levar a cabo. Em seu entender, devido ao âmbito diversificado das atividades das empresas que participam nos ensaios (por exemplo, empresas dedicadas a obras de engenharia civil, comunicação, sinalização, tração, material circulante) nenhuma delas poderia alcançar a massa crítica ou ter a capacidade financeira para fazer um investimento comparável ao que requer o CEATF e que poderia atrair e reunir outras empresas. No que se refere ao financiamento do projeto e à existência de uma deficiência do mercado em termos de informação imperfeita e assimétrica, as autoridades espanholas confirmaram que não se encontra disponível qualquer outra fonte de financiamento, que não o financiamento público, para a construção do CEATF «tendo em conta os estudos de rentabilidade realizados pelo ADIF»;
- c) À luz do que precede, a Espanha confirmou que a medida de auxílio é adequada, uma vez que não estão disponíveis outros instrumentos de auxílio adequados, diferentes do financiamento público, pelo facto de os fluxos de caixa do projeto cobrirem apenas 8,13 % do investimento (ou seja, o défice de financiamento seria de 91,87 %). A situação do fluxo de caixa explica também o fracasso do primeiro concurso público para selecionar o SPV, já que as empresas consideraram que o fluxo de caixa era insuficiente para financiar o investimento inicial;
- d) Segundo as autoridades espanholas, o auxílio tem um efeito de incentivo. A Espanha insistiu no facto de que, embora a análise económica do projeto revele um valor atual líquido (a seguir, «VAL») negativo de - 362,5 milhões de EUR, teria, do ponto de vista socioeconómico um VAL de 17,3 milhões de EUR (tendo em conta os postos de trabalho criados e outras atividades induzidas pelo estabelecimento do CEATF na região);
- e) As autoridades espanholas declararam que, para calcular o montante do auxílio estatal e a intensidade máxima do auxílio aplicável ao projeto, apenas deve ser tida em conta a parte dos investimentos que corresponde à parte do projeto que poderia concorrer eficazmente com outras instalações (ou seja, 90,2 milhões de EUR, em sua opinião). Tal como anteriormente referido no considerando 58, as autoridades espanholas consideram que esta parte representa 25,1 % do investimento total. Em seu entender, como a intensidade do auxílio permitida para uma infraestrutura de investigação que realize uma atividade económica é de 60 %, conforme estabelecido no ponto 89 do Enquadramento de I&D&I, o ADIF teria de providenciar apenas 10 % do investimento ( $0,4 \times 25,1 \% = 10 \%$ ). Apesar disso, indicam que o ADIF, ao providenciar diretamente 39,2 milhões de EUR, garantiria um maior financiamento, equivalente a 20 % da parte não abrangida pelo rendimento gerado pelo projeto, mediante um empréstimo concedido a uma taxa de juro de 1,17 %. Por outro lado, segundo a Espanha, os procedimentos de concurso e de adjudicação de contratos garantem que o auxílio é limitado ao mínimo necessário. Por conseguinte, consideram que o auxílio é proporcional e limitado ao mínimo necessário;

<sup>(29)</sup> Como as autoridades espanholas admitem a existência de custos suplementares que são comuns a ambas as partes das instalações do CEATF e não podem ser separadas nem atribuídas com precisão a cada uma das referidas partes, não deve considerar-se que esses valores constituam uma atribuição precisa de custos.

<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) No entender das autoridades espanholas, os efeitos negativos sobre a concorrência e as trocas comerciais serão evitados, devido às desvantagens concorrenciais relativas do CEATF decorrentes dos seus elevados custos de exploração e manutenção para ensaios a velocidades inferiores a 210 km/h. Atendendo a que os custos de exploração e manutenção das linhas de alta velocidade equivalem ao triplo dos de uma linha explorada de forma convencional, o CEATF ficaria *de facto*, excluído do mercado deste tipo de ensaios;
- g) A Espanha garante que o auxílio cumprirá todos os requisitos de transparência estabelecidos na regulamentação aplicável na União.
- (60) Tal como anteriormente referido no considerando 6, as observações recebidas de terceiros foram enviadas às autoridades espanholas em 24 de setembro de 2015. Na sua resposta de 14 de outubro de 2015, as autoridades espanholas salientaram que as referidas observações eram de caráter muito geral, no que respeita à perspetiva de utilização do CEATF, e baseavam-se nas conceções próprias de cada empresa sobre a evolução do mercado de ensaios ferroviários.

## 6. APRECIÇÃO DO AUXÍLIO

### 6.1. Existência de auxílio

- (61) O artigo 107.º, n.º 1, do Tratado prevê que «são incompatíveis com o mercado comum, na medida em que afetem as trocas comerciais entre os Estados-Membros, os auxílios concedidos pelos Estados ou provenientes de recursos estatais, independentemente da forma que assumam, que falseiem ou ameacem falsear a concorrência, favorecendo certas empresas ou certas produções».
- (62) A Comissão irá analisar se os fundos concedidos ao ADIF, com base no acordo de 27 de dezembro de 2010, assim como o financiamento total concedido para o projeto com base na decisão do Conselho de Ministros, de 28 de junho de 2013, constituem um auxílio.

#### 6.1.1. Atividade económica

- (63) O Tribunal de Justiça tem sistematicamente definido as empresas como entidades que desenvolvem uma atividade económica, independentemente do seu estatuto jurídico e do modo como são financiadas <sup>(31)</sup>. A classificação de uma determinada entidade como uma empresa depende assim, inteiramente, da natureza das suas atividades.
- (64) Em 1999, o Tribunal Geral reconheceu que «a colocação à disposição de infraestruturas por entidades responsáveis pela sua gestão» pode constituir uma atividade económica <sup>(32)</sup>. Assim, é evidente que a construção de uma infraestrutura que vai ser objeto de exploração comercial constitui uma atividade económica <sup>(33)</sup>.
- (65) No caso em apreço, a construção do CEATF está diretamente relacionada com a sua exploração e as autoridades espanholas confirmaram que as atividades de ensaio que seriam levadas a cabo no centro são de caráter económico. Estas atividades implicam efetivamente serviços que serão oferecidos no mercado.
- (66) Por conseguinte, a Comissão considera que a construção e exploração do CEATF são atividades económicas.

#### 6.1.2. Recursos estatais

- (67) O projeto é financiado mediante subvenções, a título de adiantamento, e empréstimos do Ministério de Economia e Competitividade. Trata-se de recursos estatais.

<sup>(31)</sup> Acórdão do Tribunal de Justiça de 12 de setembro de 2000, *Pavlov e outros*, Processos apensos C-180/98 a C-184/98, ECLI:EU:C:2000:428, n.º 74; Acórdão do Tribunal de Justiça de 10 de janeiro de 2006, *Cassa di Risparmio di Firenze SpA e outros*, C-222/04, ECLI:EU:C:2006:8, n.º 107.

<sup>(32)</sup> Acórdão do Tribunal de Primeira Instância de 12 de dezembro de 2000, *Aéroports de Paris/Comissão*, T-128/98, ECLI:EU:T:2000:290, confirmado em recurso no Acórdão do Tribunal de Justiça de 24 de outubro de 2002 *Aéroports de Paris/Comissão*, C-82/01 P, ECLI:EU:C:2002:617, n.ºs 75 a 80.

<sup>(33)</sup> Ver acórdão do Tribunal de Justiça de 19 de dezembro de 2012 *Mitteldeutsche Flughafen e Flughafen Leipzig-Halle/Comissão*, C-288/11 P, ECLI:EU:C:2012:821, n.ºs 43 e 44, e acórdão do Tribunal de Justiça de 14 de janeiro de 2015 *Eventech*, C-518/13, ECLI:EU:C:2015:9, n.º 42.

### 6.1.3. Vantagem económica seletiva

#### 6.1.3.1. A favor do ADIF

- (68) A medida é concedida a uma única empresa, o ADIF <sup>(34)</sup>, pelo que tem caráter seletivo.
- (69) Ao contribuir para o financiamento do CEATF mediante empréstimos e adiantamentos de subvenções, a medida confere uma vantagem ao ADIF.
- (70) Em primeiro lugar, os adiantamentos de subvenções constituem uma transferência direta de recursos estatais para o ADIF, o que constitui claramente uma vantagem económica.
- (71) Em segundo lugar, no que se refere aos empréstimos concedidos ao ADIF, há que determinar se a taxa de juro corresponde à taxa de mercado.
- (72) A Comunicação sobre a revisão do método de fixação das taxas de referência e de atualização <sup>(35)</sup> (a seguir, a «Comunicação de 2008») proporciona um indicador para as taxas de mercado aplicáveis aos empréstimos. Na sua comunicação de novembro de 2015, as autoridades espanholas declararam que tinham seguido esta metodologia e aplicaram uma margem de 100 pontos à taxa aplicável em Espanha. Em seguida, fizeram uma estimativa dos juros poupados como resultado da diferença entre a taxa de mercado e a taxa de juro do programa, tendo em conta as condições específicas de cada empréstimo (amortização, duração e período de carência). Concluíram que as taxas de mercado aplicáveis, às parcelas desembolsadas no âmbito do programa Innplanta 2010 são superiores à taxa de juro aplicada ao abrigo do programa, mas são inferiores às taxas de mercado aplicáveis às parcelas desembolsadas no âmbito do programa Innplanta 2011 (3,06 %) <sup>(36)</sup>.
- (73) As margens aplicadas às taxas calculadas de acordo com a Comunicação de 2008 dependem da notação da empresa e do nível de garantia prestada. A este respeito, a Comissão salienta que a classificação do ADIF está intrinsecamente ligada à classificação do Estado espanhol <sup>(37)</sup>. Além disso, a Comissão realça que as autoridades espanholas não forneceram informações específicas no que respeita às garantias prestadas para os empréstimos obtidos a título dos diferentes programas. No quadro 6, *infra*, observa-se claramente que em algum momento durante o primeiro semestre de 2012, a notação do ADIF baixou de «A» para «B». As autoridades espanholas aplicaram uma margem de 100 pontos básicos a todos os empréstimos concedidos ao ADIF. Importa salientar que, para uma empresa com uma notação «A», essa margem implica um baixo nível de garantias. Contudo, para uma empresa com uma notação «B», uma margem de 100 pontos básicos implica um nível normal de garantias (em lugar de um nível baixo).
- (74) No decurso do procedimento formal de investigação, a Comissão solicitou às autoridades espanholas informações sobre os empréstimos que o ADIF obteve no mercado no período compreendido entre 20 de julho de 2010 e 20 de julho de 2015 (excluindo o BEI). As autoridades espanholas forneceram uma lista de empréstimos comerciais concedidos ao ADIF e ao ADIF-Alta Velocidad durante os últimos cinco anos, juntamente com as respetivas condições associadas <sup>(38)</sup> (excluindo o BEI) <sup>(39)</sup>.
- (75) Estes empréstimos obtidos no mercado proporcionam informações suficientes para determinar, para cada um dos anos do período 2011 a 2014, uma taxa de juro de mercado apropriada.

<sup>(34)</sup> O ADIF, como proprietário de uma infraestrutura projetada para ser utilizada em atividades económicas, é considerado «empresa» para efeitos de auxílios estatais. As autoridades espanholas não contestaram este facto no decurso do procedimento formal de investigação.

<sup>(35)</sup> JO C 14 de 19.1.2008, p. 6.

<sup>(36)</sup> A taxa de base, à qual se acrescentam 100 pontos básicos como margem mínima, de acordo com a Comunicação de 2008, era de 2,49 % em janeiro de 2011, 3,07 % em janeiro de 2012, 2,67 % em maio de 2012, 1,66 % em fevereiro de 2013 e 1,53 % em janeiro de 2014.

<sup>(37)</sup> <https://www.moodys.com/credit-ratings/Administrador-de-Infraestruct-Ferrovias-credit-rating-3010> A notação de crédito do ADIF foi fixada em relação à do Estado espanhol.

<sup>(38)</sup> Na lista, figuravam todos os empréstimos obtidos pelo ADIF e ADIF-Alta Velocidad, mas com efeito a partir de 1 de janeiro de 2013, a data em que o ADIF se dividiu em ADIF e ADIF-Alta Velocidad, os ativos relacionados com o circuito ferroviário permaneceram no ADIF. Forneceram informações sobre a data de alienação, a data de vencimento, o banco, o projeto financiado, o montante, a taxa de juro de reembolso e o período de carência.

<sup>(39)</sup> Ver considerando 42, *supra*.

Quadro 6

**Dados discriminados do cálculo da taxa de juro de mercado que deve ser aplicada aos empréstimos pagos ao ADIF**

Data do pagamento	Taxas de juro dos empréstimos pagos ao ADIF (%)	Notação de crédito do ADIF	Comunicação de 2008		Proposta das autoridades espanholas para o cálculo das taxas de juro de mercado (%)	Empréstimos comerciais obtidos pelo ADIF	Cálculo da taxa de juro de mercado baseado nas condições dos empréstimos comerciais (%)
			Taxa de base (%)	Pontos básicos que devem acrescentar-se por garantias normais a baixas			
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)
17.1.2011	1,17	Aa1	1,49	75-100	2,49	Para 2011: Euribor 6M (3.1.2011) + 227 pb (média)	$1,224 + 2,27 = 3,494$
11.1.2012	1,17	Aa2	2,07	75-100	3,07	Para 2012: Euribor 6M (2.1.2012) + 352 pb (média)	$1,606 + 3,52 = 5,126$
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	Para 2013: Euribor 6M (1.2.2013) + 425 pb (média)	$0,38 + 4,25 = 4,63$
10.1.2014	3,06	Ba1	0,53	100-220	1,53	Para 2014: Euribor 6M (2.1.2014) + 215 pb (média)	$0,387 + 2,15 = 2,537$

(76) No quadro 6, pode observar-se que as taxas de juro de mercado baseadas nos empréstimos comerciais obtidos pelo ADIF (coluna à direita) são sempre superiores às taxas sugeridas por Espanha. Tendo em conta que a Comunicação de 2008 proporciona apenas um indicador de referência das taxas de mercado, que a Espanha não forneceu qualquer elemento de prova para chegar a uma conclusão sobre o nível de garantias disponíveis, e que as provas coerentes existentes no processo mostram que as taxas que o ADIF efetivamente pagou no mercado eram sensivelmente superiores, a Comissão considera que estas últimas proporcionam um parâmetro de referência adequado para determinar se os empréstimos relativos ao projeto conferem uma vantagem ao ADIF.

(77) Pode concluir-se do quadro 6 que as taxas de juro dos empréstimos concedidos ao ADIF relativas ao projeto são inferiores às taxas de juro de mercado correspondentes, calculadas com base nas condições dos empréstimos comerciais obtidos pelo ADIF, com exceção dos empréstimos concedidos em 2014. Assim, as condições dos diferentes empréstimos concedidos ao ADIF no período 2011-2013, que ascendem a 7 469 500 EUR, conferem uma vantagem ao ADIF na aceção do artigo 107.º, n.º 1, do Tratado.

#### 6.1.3.2. A favor do SPV e dos futuros utilizadores do CEATF

- (78) Na decisão de início do procedimento <sup>(40)</sup>, a Comissão esclareceu que só pode presumir-se a inexistência de auxílio estatal se o processo de concurso permitir que a oferta economicamente mais vantajosa corresponda ao valor de mercado da concessão e se o Estado-Membro em causa comprovar que os direitos de concessão resultantes se ajustam aos preços de mercado, mediante a realização de uma análise dos fluxos de caixa atualizados e uma comparação com as taxas pagas por serviços similares noutro lugar <sup>(41)</sup>. A Comissão indicou que, mesmo que determinadas componentes básicas da estrutura das taxas tenham sido estabelecidas por Espanha *ex ante*, este facto não é, por si só, suficiente para pôr em causa o carácter aberto e não discriminatório do processo.
- (79) A Comissão também considerou a possível existência de uma vantagem concorrencial indireta a nível dos utilizadores da infraestrutura.
- (80) Como o SPV não foi selecionado, devido ao fracasso do primeiro concurso, e não há indícios de que venha a ser lançado um segundo concurso, não é possível tirar conclusões definitivas quanto à existência de uma vantagem a nível do SPV. De igual modo, não é possível chegar a qualquer conclusão definitiva quanto à existência de auxílio a nível dos utilizadores.

#### 6.1.4. Distorção da concorrência e efeitos nas trocas comerciais

- (81) Quando um auxílio concedido por um Estado-Membro reforça a posição de uma empresa relativamente às demais empresas concorrentes a nível das trocas comerciais intra-UE, deve entender-se que tais trocas comerciais são influenciadas por esse auxílio <sup>(42)</sup>.
- (82) É evidente que os benefícios concedidos ao ADIF reforçam a posição desta empresa em relação a outras empresas concorrentes no comércio intra-União.
- (83) Tal como indicado na secção 5.1, *supra*, as autoridades espanholas reconheceram que o CEATF poderia concorrer com outras instalações europeias nos ensaios abaixo dos 210 km/h e com linhas existentes abertas a ensaios entre 210 e 385 km/h. Consequentemente, consideram agora que só o financiamento da construção de partes do CEATF que permitam a realização de ensaios abaixo dos 385 km/h deve ser considerado como auxílio estatal e ser avaliado em conformidade com o enquadramento em matéria de I&D&I. A este respeito, as autoridades espanholas alegam ainda que o financiamento público destas atividades se limitaria a 90,2 milhões de EUR.
- (84) O CEATF iria concorrer com outras instalações da União Europeia que oferecem serviços de ensaio de equipamentos ferroviários de alta velocidade, uma vez que pode perfeitamente oferecer ensaios a velocidades inferiores a 385 km/h. Uma vez que os dados mostram que não existe ou praticamente não existe procura de ensaios a velocidades superiores (ver atentamente os considerandos 48 a 51, *supra*), é provável que os ensaios a velocidades abaixo dos 385 km/h venham a ser a atividade principal do CEATF.
- (85) Por conseguinte, os recursos públicos concedidos ao ADIF para a construção do CEATF seriam utilizados para subvencionar a entrada no mercado de um novo concorrente.
- (86) À luz das considerações anteriormente expostas nos considerandos 82 a 85, o auxílio concedido ao ADIF é suscetível de distorcer a concorrência e de afetar as trocas comerciais entre Estados-Membros.

#### 6.1.5. Conclusão sobre a existência de auxílio

- (87) A Comissão considera que os recursos públicos concedidos ao ADIF para a construção do CEATF, com base na decisão de 28 de junho de 2013 e no acordo de 27 de dezembro de 2010, constituem um auxílio estatal na aceção do artigo 107, n.º 1, do Tratado.

<sup>(40)</sup> Ver considerandos 43 e 44 da decisão de início do procedimento.

<sup>(41)</sup> Processo SA.38302 *Auxílio ao Investimento ao porto de Salerno*, decisão de 27 de março de 2014, considerando 46.

<sup>(42)</sup> Acórdão do Tribunal de Justiça de 14 de janeiro de 2015, *Eventech*, C-518/13, *ÉCLI:EU:C:2015:9*, n.º 66, e acórdão do Tribunal de Justiça, *Libert e outros*, C-197/11 e C-203/11, *ECLI:EU:C:2013:288*, n.º 77.



## 6.2. Legalidade do auxílio

- (88) Em 20 de setembro de 2013, as autoridades espanholas notificaram a medida com base no artigo 108, n.º 3, do Tratado. Também declararam que o circuito ferroviário não será construído até ser aprovado pela Comissão <sup>(43)</sup>.
- (89) A Espanha concedeu o auxílio com base no acordo de 27 de dezembro de 2010 e na decisão do Conselho de Ministros de 28 de junho de 2013. Uma parte desse auxílio já foi paga, conforme descrito no considerando 44, *supra*.
- (90) Uma vez que o auxílio foi concedido antes de ser aprovado pela Comissão, deve ser considerado um auxílio ilegal na aceção do artigo 1.º, alínea f), do Regulamento (UE) 2015/1589 do Conselho <sup>(44)</sup>.

## 6.3. Compatibilidade

- (91) Tendo estabelecido que a medida constitui um auxílio estatal na aceção do artigo 107.º, n.º 1, do Tratado, a Comissão tem de apreciar se a medida pode ser considerada compatível com o mercado interno.
- (92) O Tribunal de Justiça declarou «quando a Comissão decide iniciar um procedimento formal de investigação, cabe ao Estado-Membro e ao beneficiário potencial de um novo auxílio apresentar à Comissão elementos que demonstrem que este auxílio é compatível com o mercado comum» <sup>(45)</sup>. Tal como apresentado mais adiante, nem as autoridades espanholas nem o beneficiário, o ADIF, apresentaram provas concludentes nesse sentido na notificação quer nas alegações subsequentes, nas suas observações à decisão de início do procedimento quer nas apresentadas durante a fase de investigação formal.
- (93) As autoridades espanholas referiram que o financiamento público do CEATF, na medida em que constitui um auxílio na aceção do artigo 107.º, n.º 1, do Tratado, deve ser declarado compatível com o mercado interno tendo em conta o seu objetivo geral de I&D&I e à luz das normas do Enquadramento de I&D&I aplicáveis às infraestruturas de I&D&I <sup>(46)</sup>.
- (94) Da conclusão da secção 6.2, *supra*, deduz-se que o auxílio é ilegal. O ponto 126 do Enquadramento de I&D&I estabelece que «os auxílios à I&D&I ilegais serão apreciados em conformidade com as regras aplicáveis à data de concessão do auxílio».
- (95) Aquando da concessão do auxílio, era o Enquadramento de I&D&I de 2006 que estava em vigor <sup>(47)</sup>.
- (96) O Enquadramento de I&D&I de 2006 não contém disposições específicas em relação a infraestruturas de investigação. Por conseguinte, a Comissão considera que a apreciação da medida de auxílio deve basear-se diretamente no artigo 107.º, n.º 3, alínea c), do Tratado. Esta disposição estabelece que podem considerar-se compatíveis com o mercado interno «os auxílios destinados a facilitar o desenvolvimento de certas atividades ou regiões económicas quando não alterem as condições das trocas comerciais de maneira que contrariem o interesse comum».

<sup>(43)</sup> Ver comunicação das autoridades espanholas de 6 de fevereiro de 2014, resposta à pergunta 7, fornecida pelo Ministerio de Hacienda y Administraciones Públicas (Ministério das Finanças e da Administração Pública) espanhol, p. 13.

<sup>(44)</sup> Regulamento (UE) 2015/1589 do Conselho, de 13 de julho de 2015, que estabelece as regras de execução do artigo 108.º do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia (JO L 248 de 24.9.2015, p. 9).

<sup>(45)</sup> Acórdão do Tribunal de Justiça de 16 de dezembro de 2010, *AceaElectrabel Produzione/Comissão*, C-480/09 P, ECLI:EU:C:2010:787, n.º 99 e a jurisprudência nele citada.

<sup>(46)</sup> Em conformidade com o ponto 15 ff) do Enquadramento I&D&I «“Infraestrutura de investigação”, as instalações, os recursos e os serviços conexos utilizados pela comunidade científica para realizar investigação nos domínios respetivos, abrangendo equipamentos científicos ou conjuntos de instrumentos, os recursos baseados no conhecimento, como coleções, arquivos ou informação científica estruturada, as infraestruturas capacitantes baseadas nas tecnologias da informação e comunicação, como GRID, a computação, o *software* e as comunicações, ou qualquer outra entidade de natureza única, essencial para realizar a investigação. Essas infraestruturas podem ser “unilocais” ou “distribuídas” (rede organizada de recursos)»;

<sup>(47)</sup> Enquadramento comunitário dos auxílios estatais à investigação, desenvolvimento e inovação (JO C 323 de 30.12.2006, p. 1).

- (97) Para determinar a compatibilidade de uma medida nos termos do artigo 107.º, n.º 3, alínea c), do Tratado, a Comissão aplica um critério de equilíbrio, avaliando os efeitos positivos em termos de contribuição para a consecução de objetivos de interesse comum claramente definidos face aos efeitos negativos no comércio e concorrência no mercado comum. A este respeito, a Comissão terá em conta os seguintes princípios <sup>(48)</sup>:
- a) Contribuição para um objetivo de interesse comum bem definido: uma medida de auxílio estatal deve visar um objetivo de interesse comum em conformidade com o artigo 107.º, n.º 3, do Tratado;
  - b) Necessidade de intervenção do Estado: uma medida de auxílio estatal deve visar uma situação em que os auxílios são suscetíveis de se traduzirem numa melhoria significativa que o mercado, por si só, não poderá criar, por exemplo, solucionar uma deficiência do mercado ou eliminar um problema de equidade ou coesão;
  - c) Adequação da medida de auxílio: a medida de auxílio proposta deve constituir um instrumento político adequado para atingir o objetivo de interesse comum;
  - d) Efeito de incentivo: o auxílio deve alterar o comportamento da ou das empresas em causa, de modo a que estas criem novas atividades que não teriam realizado na ausência do auxílio ou que só teriam realizado de uma forma limitada ou diferente, ou noutra local;
  - e) Proporcionalidade do auxílio: o montante e a intensidade do auxílio deve limitar-se ao mínimo necessário para induzir investimentos ou atividades suplementares pela(s) empresa(s) em causa;
  - f) Prevenção de efeitos negativos indesejados na concorrência e nas trocas comerciais entre Estados-Membros: os efeitos negativos do auxílio devem ser suficientemente limitados para que o equilíbrio global da medida seja positivo;
  - g) Transparência do auxílio: os Estados-Membros, a Comissão, os operadores económicos e o público devem ter facilmente acesso a todos os atos relevantes e informações pertinentes sobre a concessão do auxílio em causa.

#### 6.3.1. Contribuição para um objetivo de interesse comum claramente definido

- (98) As autoridades espanholas sublinharam na sua notificação e em resposta à decisão de início do procedimento (ver o considerando 59 da decisão de início do procedimento e a secção 5.2, *supra*) que o projeto contribui para aumentar o investimento em I&D&I em Espanha, um dos objetivos de interesse comum da Estratégia 2020 da UE e enquadra-se no Programa Operacional de Crescimento Inteligente para Espanha, adotado em fevereiro de 2015. Alegam que o CEATF é uma infraestrutura científica e técnica que permitirá ensaiar aspetos técnicos multidisciplinares no setor ferroviário. As autoridades espanholas alegam também que o investimento no CEATF reforçará o desenvolvimento económico de uma região, a Andaluzia, que enfrenta uma elevada taxa de desemprego.
- (99) Em primeiro lugar, estas alegações devem ser apreciadas tendo em conta a procura de uma instalação de investigação dessa dimensão e as atividades de I&D&I que nela poderiam ter lugar.
- (100) Tal como referido pormenorizadamente nos considerandos 60 a 62 da decisão de início do procedimento, a Comissão questionou a existência de procura por parte de fabricantes de material circulante e ferroviário para este tipo específico de infraestrutura de investigação. Em especial, a Comissão aludiu ao fracasso do primeiro concurso para a construção e exploração do CEATF, bem como aos elevados custos de construção e exploração de redes ferroviárias destinadas a serviços de transporte comercial a velocidades superiores a 350 km/h, que não seria economicamente viável nas atuais condições de mercado e num futuro previsível <sup>(49)</sup>.

<sup>(48)</sup> Por exemplo, SA 32835 (2011/N) — Northwest Urban Investment Fund (JESSICA) (Fundo de Investimento Urbano Noroeste) (JO C 281 de 24.9.2011, 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) e SA 38769 (2015/N) — Green Deal for Electric Vehicle Charging Infrastructure (Pacto verde para infraestrutura de recarga de veículos elétricos), a aguardar publicação, [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> Em relação ao argumento formulado pelas autoridades espanholas, em que relembram que foi enviado um inquérito a mais de 80 empresas, das quais 47 responderam e 26 indicaram que estariam dispostas a participar nos riscos do projeto, importa salientar que estas últimas eram, na sua maioria, empresas do setor da construção civil interessadas na fase de construção do projeto, e não nas atividades de I&D&I que se desenvolveriam no mesmo. Além disso, nenhuma delas confirmou o seu verdadeiro interesse, apresentando eventualmente uma proposta no concurso organizado em 2013, que foi anulado devido à falta de participantes.

- (101) As observações recebidas de terceiros em resposta à decisão de início do procedimento confirmam a posição da Comissão de que o mercado não precisa de infraestruturas de investigação destinadas a ensaios de comboios de muito alta velocidade (ensaios realizados acima dos 385 km/h para serviços de transporte comerciais prestados a velocidades superiores a 350 km/h).
- (102) Nenhum dos fabricantes de material circulante prevê desenvolver produtos que circulem a velocidades tão altas devido à falta de procura no mercado para exploração comercial desses comboios. Alguns operadores ferroviários salientam os argumentos da eficácia do mercado (equilíbrio entre o consumo de energia e o tempo de duração da viagem) que limitam a exploração comercial dos comboios de alta velocidade na Europa a velocidades muito mais baixas (a média na Europa é de 280-300 km/h, e a máxima de 320-350 km/h), assim como o aumento exponencial dos custos de investimento, exploração e manutenção da infraestrutura para velocidades superiores a 300 km/h, o que tornaria os preços dos bilhetes de comboio não competitivos face aos bilhetes de avião. Não há indícios de que exista procura no mercado para a construção de novas linhas ferroviárias comerciais ou para a modernização das vias existentes com vista à prestação de serviços de transporte a velocidades superiores a 320-350 km/h e, por conseguinte, para uma instalação de ensaios ferroviários especificamente destinada a velocidades superiores a esses limites <sup>(50)</sup>.
- (103) Outros argumentos específicos relativos à falta de procura da infraestrutura do CEATF decorre da sua localização geográfica que, segundo alguns inquiridos, levaria a um grande consumo de tempo e despesas de transporte.
- (104) Por último, os argumentos relativos à disponibilidade de soluções mais avançadas e rentáveis para possíveis ensaios futuros de alta velocidade, como os ensaios virtuais através de soluções informáticas também vão contra a necessidade de uma instalação física específica para ensaios.
- (105) Portanto, a alegação de que o auxílio notificado teria induzido atividades de I&D&I no setor ferroviário através da construção de uma infraestrutura de ensaios de alta velocidade é contrariada pela informação reunida pela Comissão.
- (106) Em segundo lugar, outros objetivos estratégicos invocados pelas autoridades espanholas, em especial os benefícios socioeconómicos decorrentes da criação de novos postos de trabalho na região de Antequera <sup>(51)</sup> não são pertinentes para avaliar a contribuição do auxílio notificado para um objetivo de interesse comum em matéria de I&D&I. Embora as autoridades espanholas aleguem que, encarado do ponto de vista socioeconómico, o projeto do CEATF atinja um VAL positivo de 17,3 milhões de EUR, não forneceram dados convincentes de benefícios de tamanha dimensão que compensem os custos de construção e eventuais perdas de exploração que a infraestrutura prevista geraria durante todo o seu período de funcionamento. Os alegados benefícios parecem limitar-se à criação de postos de trabalho no setor da construção civil durante a fase das obras da infraestrutura. Isto significa que longe de contribuir para um objetivo a longo prazo de promoção de um desenvolvimento sustentável da região da Andaluzia, o projeto teria tido efeitos transitórios a curto prazo na economia local <sup>(52)</sup>.
- (107) À luz das considerações anteriormente expostas nos considerandos 98 a 106, a Comissão considera que a Espanha não forneceu dados suficientes para demonstrar que o projeto contribui para um objetivo de interesse comum claramente definido.

### 6.3.2. Necessidade de intervenção estatal

- (108) As autoridades espanholas justificam a necessidade de conceder um auxílio estatal a este projeto pelo caráter multidisciplinar dos ensaios técnicos a levar a cabo. Em seu entender, devido ao âmbito diversificado das

<sup>(50)</sup> Não surpreende que apenas uma empresa que se manifestou favorável ao projeto seja uma empresa espanhola que, tal como confirmado pelas observações de outras empresas inquiridas, poderia *de facto* desfrutar de acesso preferencial à instalação devido à sua proximidade do centro. Afigura-se, portanto, que as observações dessa empresa sejam inspiradas pela possibilidade de obter uma vantagem competitiva e não por uma avaliação objetiva da necessidade da instalação.

<sup>(51)</sup> Ver também a nota 17 da decisão de início do procedimento.

<sup>(52)</sup> Por exemplo, as Orientações relativas aos auxílios estatais com finalidade regional para 2014-2020 (JO C 209 de 23.7.2013, p. 1), que contemplam especificamente a criação de emprego, colocam o referido objetivo no contexto mais amplo de conseguiu um crescimento inclusivo e sustentável (sublinhado acrescentado). Com efeito, mesmo quando a Comissão dispunha de orientações específicas sobre auxílios para a criação de emprego (Orientações relativas ao auxílio ao emprego, JO C 334 de 12.12.1995, p. 4), reconheceu-se que os auxílios à criação de emprego limitados a um ou diversos setores sensíveis, em situação de excesso de capacidade ou de crise são geralmente considerados menos favoráveis, uma vez que as suas implicações negativas sobre o emprego nos setores concorrentes dos restantes Estados-Membros têm maior incidência do que o efeito sobre o interesse comum relacionado com as medidas ativas de redução do desemprego (ver ponto 23).

atividades das empresas que potencialmente participam nos ensaios (por exemplo, empresas dedicadas a obras de engenharia civil, comunicação, sinalização, tração e material circulante) nenhuma delas poderia alcançar, de forma autónoma, a massa crítica ou ter a capacidade financeira para fazer um investimento tão grande como o necessário para o CEATF ou associar e atrair outras empresas para um investimento deste género. No que se refere ao financiamento do projeto, as autoridades espanholas declararam que não existe nenhuma outra fonte de financiamento diferente do financiamento público para a construção do CEATF «tendo em conta os estudos de rentabilidade realizados pelo ADIF».

- (109) O argumento apresentado pelas autoridades espanholas indica uma alegada deficiência de mercado na forma de um problema de coordenação para o financiamento da construção da instalação prevista. Aparentemente assume que, uma vez que nenhuma empresa individual teria um incentivo para financiar o projeto devido ao desequilíbrio entre os custos e os benefícios esperados (a nível da empresa individual), a única forma possível de realizar o investimento seria através da criação de um consórcio que reunisse várias empresas de diferentes áreas técnicas que pudessem garantir o aproveitamento integral do potencial da instalação, mediante utilização conjunta.
- (110) No entanto, não existe nada no processo que sugira que as empresas potencialmente interessadas na referida colaboração tivessem sido impedidas de o fazer devido a dificuldades objetivas suscetíveis de criar obstáculos à colaboração efetiva entre as mesmas. Antes pelo contrário, o facto de o Governo espanhol ter intervindo para facilitar a criação do veículo de titularização (SPV) através da organização de um concurso público e de tal procedimento de concurso ter fracassado sugere que o verdadeiro problema que afeta o financiamento do projeto notificado é de outro tipo, nomeadamente a inexistência de viabilidade financeira. A fragilidade do argumento avançado pelas autoridades espanholas é confirmada pelo facto de que, embora o Governo espanhol tenha decidido avançar com a atribuição de fundos públicos para o ADIF iniciar as obras, os investidores privados independentes não mostraram qualquer interesse em participar no financiamento.
- (111) Por conseguinte, a Comissão conclui que a Espanha não forneceu provas suficientes da existência de uma deficiência de mercado na forma de falta de coordenação a nível do financiamento do CEATF.
- (112) Além disso, importa salientar que a prática decisória da Comissão no âmbito da I&D&I menciona três tipos de deficiências de mercado específicas: informação imperfeita e assimétrica, problemas de coordenação e de criação de redes para atividades de I&D&I e divulgação de conhecimentos. No entanto, as autoridades espanholas não demonstraram que, no caso em apreço, se verificou alguma destas deficiências específicas de mercado.
- (113) No que respeita às dificuldades que afetam o financiamento do projeto do CEATF, não foi apresentado qualquer elemento de prova de que o setor privado pudesse ser dissuadido de financiar o projeto devido a uma possível assimetria da informação especificamente relacionada com atividades de I&D&I identificáveis e arriscadas. Quanto aos problemas de coordenação e de criação de redes em matéria de I&D&I, depreende-se claramente das declarações das autoridades espanholas que não estava prevista qualquer colaboração entre o ADIF e a indústria no centro de ensaios. Afigura-se que o auxílio pretende atrair empresas para que participem na conceção e na utilização da infraestrutura do CEATF, mas não estabelece uma cooperação específica entre elas com vista à realização de atividades de colaboração no centro no domínio de I&D&I. Por último, a Espanha não forneceu qualquer elemento de prova que demonstre a existência de difusão de conhecimentos em benefício de terceiros que poderiam decorrer do projeto CEATF.
- (114) A Espanha não apresentou outros argumentos que levem a concluir que o auxílio é suscetível de produzir uma melhoria significativa que o mercado, por si só, não possa oferecer.
- (115) À luz das considerações expostas nos considerandos 108 a 113, *supra*, a Comissão conclui que a necessidade de intervenção estatal não foi demonstrada.

### 6.3.3. Adequação da medida de auxílio

- (116) Os Estados-Membros podem tomar opções diferentes no que se refere aos instrumentos políticos a utilizar e o controlo dos auxílios estatais não estabelece a primazia de uma única forma de intervenção na economia. Não obstante, os auxílios estatais ao abrigo do artigo 107.º, n.º 1, do Tratado só podem justificar-se pela adequação de um instrumento específico para alcançar o objetivo de política pública e contribuir para um ou vários dos objetivos de interesse comum <sup>(63)</sup>.

<sup>(63)</sup> Para uma análise da adequação, ver os processos C 25/2004 — DVB-T Berlim-Brandenburgo (JO L 200 de 22.7.2006, p. 14) ou N 854/06 — Soutien de l'agence de l'innovation industrielle en faveur du programme mobilisateur pour l'innovation industrielle TVMSL (JO C 182 de 4.8.2007, p. 5).

- (117) A Comissão normalmente considera que uma medida constitui um instrumento adequado quando o Estado-Membro ponderou se existem opções políticas alternativas que sejam igualmente adequadas para alcançar o objetivo de interesse comum e, ao mesmo tempo, menos suscetíveis de distorcer a concorrência que o auxílio estatal seletivo e se é possível demonstrar o caráter adequado da medida para atingir objetivos de eficiência ou de equidade.
- (118) As autoridades espanholas não facilitaram informações sobre possíveis instrumentos políticos alternativos ou outros instrumentos de auxílio para financiar o projeto. Em resposta às dúvidas manifestadas na decisão de início do procedimento, limitaram-se a afirmar que, atendendo ao alegado défice de financiamento de 91,87 % do projeto, nenhum instrumento diferente do financiamento público seria adequado no caso em apreço.
- (119) A Comissão salienta que o facto de o projeto notificado continuar a ser bastante deficitário, mesmo com auxílio, não é suficiente para demonstrar que o auxílio estatal seja um instrumento adequado.
- (120) Além disso, como não foi demonstrado que o projeto contribua para o objetivo de interesse comum de incrementar as atividades de I&D&I, a adequação do instrumento de investimento escolhido pelo Governo espanhol também não foi demonstrada. Outras medidas que contribuíssem para um incremento das atividades de I&D&I seriam instrumentos mais adequados para cumprir esse objetivo de interesse comum.
- (121) Aplicam-se considerações idênticas em relação aos outros objetivos invocados por Espanha. Conforme referido anteriormente no considerando 106, os novos postos de trabalho limitar-se-iam sobretudo ao setor da construção e teriam caráter temporário. Um auxílio estatal para a construção de infraestruturas que provavelmente não serão utilizadas não é um instrumento político adequado para gerar crescimento e emprego.

#### 6.3.4. *Efeito de incentivo*

- (122) Os auxílios estatais devem ter um efeito de incentivo. O efeito de incentivo necessário existe quando o auxílio muda o comportamento do beneficiário no sentido de alcançar o objetivo de interesse comum e fazer face à deficiência de mercado verificada.
- (123) As autoridades espanholas referiram que, sem o auxílio, o CEATF não seria construído: alegam que o auxílio tem um efeito de incentivo, uma vez que o projeto nunca seria realizado sem o auxílio estatal.
- (124) Contudo, no caso em apreço, a Comissão observa que o auxílio permite a construção de uma instalação de ensaios ferroviários posta à disposição do ADIF, como futuro proprietário, mas aparentemente não provoca qualquer alteração no comportamento do ADIF ou de outros em termos de realização de atividades adicionais de I&D&I na instalação de ensaios.
- (125) No decurso do procedimento formal de investigação, as autoridades espanholas não forneceram novos dados ou argumentos no que se refere à mudança de comportamento do ADIF devido ao auxílio. Embora os dados disponíveis revelem que o projeto notificado continuará a ser deficitário mesmo com auxílios, as autoridades espanholas não conseguiram demonstrar que, apesar disso, deveria gerar benefícios sociais significativos decorrentes das atividades de I&D&I. Ao invés, as observações recebidas dos potenciais utilizadores da infraestrutura, durante o procedimento formal de investigação, indicam que, tal como está atualmente concebido, o projeto não dá resposta às necessidades do lado da procura de empresas dedicadas a atividades de I&D&I no setor ferroviário.
- (126) Não foram apresentados quaisquer argumentos que justifiquem que a Comissão altere a sua avaliação inicial, tal como indicado na decisão de início do procedimento. Em suma, longe de criar um efeito de incentivo, o auxílio destina-se a construir uma infraestrutura cujo valor acrescentado em relação às alternativas existentes (nomeadamente ensaios realizados nas redes ferroviárias convencionais) não foi demonstrado.

#### 6.3.5. *Proporcionalidade do auxílio*

- (127) A Comissão considera que o auxílio é proporcionado se o mesmo resultado não puder ser alcançado com um nível inferior de auxílio.

- (128) As autoridades espanholas notificaram que o projeto estava em conformidade com o Enquadramento de I&D&I, o que indica que a intensidade máxima do auxílio autorizado para cobrir os investimentos em infraestruturas de investigação utilizadas com fins económicos se limita aos sobrecustos líquidos até ao limite máximo de 60 % dos custos elegíveis (ponto 89 do Enquadramento de I&D&I). No caso em apreço, a ajuda pública cobrirá 100 % dos custos.
- (129) Devido à ausência ou insuficiência de investimentos privados na infraestrutura do CEATF, o auxílio em questão não parece proporcionado.

#### 6.3.6. *Prevenção de efeitos negativos indesejados na concorrência e nas trocas comerciais entre Estados-Membros*

- (130) O artigo 107.º, n.º 3, alínea c), do Tratado prevê que haja um equilíbrio entre os desenvolvimentos positivos decorrentes de uma determinada medida e os seus efeitos negativos nas trocas comerciais e na concorrência.
- (131) A Comissão considera que as autoridades espanholas não demonstraram a existência de efeitos positivos induzidos pela medida em apreço. Por conseguinte, a Comissão conclui que a construção do CEATF não conseguirá concretizar o seu objetivo de incrementar a I&D no domínio específico dos serviços de transporte ferroviário de alta velocidade, uma vez que a procura de mercado para estas infraestruturas e serviços de I&D conexos é fraca, na melhor das hipóteses, ou inexistente. A Comissão também concluiu que não existe uma deficiência do mercado comprovada, nem qualquer elemento de prova de que a medida contribua para uma alteração significativa do comportamento do beneficiário.
- (132) Quanto aos outros efeitos positivos da medida invocados por Espanha, a Comissão considera que a criação temporária de postos de trabalho, sobretudo no setor da construção civil, envolve custos muito elevados e comporta um valor positivo limitado.
- (133) Além disso, como a medida permite a entrada no mercado de um novo concorrente mediante o recurso a financiamento público avultado, a Comissão considera que isso terá um efeito negativo na concorrência. O auxílio comprometeria investimentos anteriores realizados por concorrentes nas suas instalações de ensaios e reduziria futuros investimentos na manutenção ou melhoria dessas infraestruturas.
- (134) O mercado afetado pelo auxílio é o mercado de serviços de ensaios de equipamento ferroviário na União Europeia. Neste mercado, como já foi salientado na decisão de início do procedimento, na União Europeia, funcionam atualmente três centros de ensaios ferroviários: Cerhenice (Velim), na República Checa, Wildenrath, na Alemanha e Valenciennes, em França, onde se realizam ensaios a velocidades até 210 km/h. Os ensaios de material circulante de alta velocidade são realizados em linhas exploradas comercialmente <sup>(54)</sup> que suportam uma velocidade máxima de projeto de 350 km/h, chegando os ensaios realizados a atingir velocidades até 385 km/h, como exigido pela norma (10 % acima da velocidade nominal do comboio).
- (135) Conclui-se que não existe uma substituição perfeita entre os serviços de ensaio do CEATF, por um lado, e outras instalações de ensaio e testes realizados nas redes comerciais, por outro, devido às diferentes velocidades máximas de ensaio. No entanto, a possibilidade já existente de realizar ensaios a velocidades até 385 km/h em redes comerciais reflete a procura atual e potencial de serviços de ensaios até esta velocidade comercialmente viável. No que respeita à potencial procura, no futuro, de realização de ensaios a velocidades até 520 km/h, as informações disponíveis e as observações recebidas de participantes no mercado sugerem que esta opção não vai ser economicamente viável, pelo menos num futuro próximo. Por conseguinte, as instalações de ensaio do CEATF concorrerão diretamente não só com as instalações existentes como também com as redes ferroviárias públicas. Assim, a Comissão considera que a medida visa subvencionar a entrada no mercado de um novo concorrente exclusivamente através de recursos estatais, pelo que é suscetível de distorcer significativamente a concorrência nesse mercado.
- (136) A concorrência nos mercados derivados de produtos ferroviários que vão ser submetidos a ensaios (incluindo material circulante e equipamentos) também poderá ser afetada negativamente por esta medida de auxílio. Conforme salientado nas observações recebidas em relação à decisão de início do procedimento, a localização geográfica da instalação pode criar *de facto* vantagens concorrenciais a favor dos fabricantes nacionais de material circulante que mais provavelmente utilizariam o CEATF para realizar ensaios, sem incorrer em custos de transporte significativos.

<sup>(54)</sup> Por exemplo, Rete Feroviaria Italiana, em Itália, SNCF, em França, DB Bahn, na Alemanha.

- (137) Tendo em conta a ausência de efeitos positivos suficientemente comprovados do auxílio notificado, tal como salientou a Comissão nas secções 6.3.1 a 6.3.5, considera-se que os efeitos negativos da medida, em termos de distorção efetiva e potencial da concorrência, são de molde a superar as suas alegadas eficiências.

#### 6.3.7. *Transparência do auxílio*

- (138) Tendo em conta o que precede, não é necessário examinar em que medida o auxílio é transparente.

#### 6.3.8. *Conclusões sobre a compatibilidade do auxílio*

- (139) À luz das considerações anteriormente expostas nas secções 6.3.1 a 6.3.7, a Comissão conclui que a medida de auxílio notificada não pode ser considerada compatível com o mercado interno com base no artigo 107.º, n.º 3, alínea c), do Tratado.

### 6.4. **Recuperação do auxílio incompatível**

- (140) Em conformidade com a jurisprudência estabelecida, o artigo 16.º n.º 1, do Regulamento (UE) 2015/1589 estabelece que «nas decisões negativas relativas a auxílios ilegais, a Comissão decidirá que o Estado-Membro em causa deve tomar todas as medidas necessárias para recuperar o auxílio do beneficiário [...]».
- (141) Os Tribunais da União têm também defendido, de forma reiterada, que a obrigação que incumbe a um Estado-Membro de abolir auxílios considerados pela Comissão como incompatíveis com o mercado interno tem como objetivo restabelecer a situação previamente existente <sup>(55)</sup>. Neste contexto, os Tribunais da União estipularam que este objetivo será alcançado quando o beneficiário tiver reembolsado os montantes concedidos a título de auxílios ilegais (incluindo juros), perdendo assim a vantagem de que tinha beneficiado sobre os seus concorrentes no mercado, e a situação anterior ao pagamento do auxílio tiver sido reposta <sup>(56)</sup>.
- (142) A Comissão concluiu que o auxílio concedido pela Espanha ao ADIF é ilegal e incompatível com o mercado interno. Por conseguinte, o auxílio deve ser recuperado a fim de restabelecer a situação prevalecente no mercado antes da sua concessão. A recuperação deve abranger a data a partir da qual a vantagem foi conferida aos beneficiários, ou seja, quando o auxílio foi colocado à disposição dos beneficiários, devendo o montante a recuperar ser acrescido de juros até à recuperação efetiva.
- (143) Com base nas informações facilitadas por Espanha, referidas em síntese nos considerandos 43 e 44, e nos quadros 3, 4 e 5, *supra*, o montante total dos fundos pagos ao ADIF no período 2011-2014 ascende a 143 703 000 EUR (incluindo 135 866 000 EUR em subvenções e 7 837 000 EUR em empréstimos).
- (144) A Comissão calculou as taxas de juro que deviam estar disponíveis no mercado com base nas informações facilitadas por Espanha relativas aos empréstimos comerciais contraídos efetivamente pelo ADIF no período de referência. Contudo, a Comissão reconhece que o resultado do seu cálculo pode ser afetado pela existência de outros empréstimos dos quais não tenha sido informada previamente. Assim, para efeitos do cálculo da diferença entre as taxas de juro efetivas dos empréstimos concedidos ao ADIF e a taxa de juro de mercado e, por conseguinte, o elemento de auxílio que deve ser recuperado, a Espanha dispõe de um prazo de dois meses a partir da data de adoção da presente decisão para apresentar à Comissão elementos de prova de eventuais empréstimos contraídos pelo ADIF no período de referência.
- (145) Assim, a Espanha deve recuperar junto do ADIF não apenas os adiantamentos de subvenções pagos e ainda não reembolsados pelo ADIF como também o elemento de auxílio contido nos empréstimos concedidos em 2011, 2012 e 2013, que, sem prejuízo da possibilidade referida no número anterior, corresponde à diferença entre a taxa de juro do empréstimo e a taxa de juro de mercado indicada no quadro 6, *supra*, (ver considerando 75, *supra*). O montante total a recuperar inclui juros aplicáveis à recuperação a partir da data em que cada subvenção ou empréstimo foi pago e até ao momento do seu reembolso.

<sup>(55)</sup> Ver *inter alia* o acórdão do Tribunal de Justiça, de 14 de setembro de 1994, *Espanha/Comissão*, C-278/92, C-279/92 e C-280/92, ECLI:EU:C:1994:325, n.º 75.

<sup>(56)</sup> Ver *inter alia* o acórdão do Tribunal de Justiça, de 17 de junho de 1999, *Bélgica/Comissão*, Processo C-75/97, ECLI:EU:C:1999:311, n.ºs 64 e 65.

- (146) Enquanto os juros de recuperação relativos às subvenções devem ser calculados com base no capital da subvenção, os juros de recuperação dos empréstimos serão calculados com base no elemento de auxílio contido nos empréstimos.
- (147) A Espanha não poderá efetuar novos pagamentos em relação ao projeto em questão.
- (148) Tal como indicado anteriormente no considerando 88, as autoridades espanholas declararam que o circuito ferroviário CEATF não seria construído sem a aprovação da Comissão. Nesta perspetiva, a Comissão considera que não existem motivos para que o ADIF continue a manter os empréstimos que lhe foram concedidos exclusivamente para este projeto específico. Por conseguinte, a Comissão solicita a resolução imediata e o reembolso dos empréstimos concedidos ao ADIF.

## 7. CONCLUSÃO

- (149) Os adiamentos de subvenções e empréstimos que a Espanha concedeu ao ADIF constituem um auxílio na aceção do artigo 107, n.º 1, do Tratado. O auxílio estatal foi concedido pela Espanha infringindo as obrigações de notificação e suspensão estabelecidas no artigo 108.º, n.º 3, do Tratado.
- (150) A Comissão concluiu que o auxílio é incompatível com o mercado interno.
- (151) Por conseguinte, o auxílio deve ser recuperado junto do beneficiário, o ADIF, juntamente com os respetivos juros a título de recuperação,

ADOTOU A PRESENTE DECISÃO:

### *Artigo 1.º*

O financiamento público concedido pela Espanha ao Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF), com base no acordo de 27 de dezembro de 2010 e na Decisão do Conselho de Ministros de 28 de junho de 2013 para a construção do CEATF, sob a forma de empréstimos a taxas inferiores às taxas de juro de mercado e subvenções, que ascendem a 358 552 309 EUR, constitui um auxílio estatal na aceção do artigo 107.º, n.º 1, do Tratado.

### *Artigo 2.º*

O auxílio a que se refere o artigo 1.º é ilegal, uma vez que foi concedido em violação das obrigações de notificação e suspensão decorrentes do artigo 108.º, n.º 3, do Tratado.

### *Artigo 3.º*

O auxílio a que se refere o artigo 1.º é incompatível com o mercado interno.

### *Artigo 4.º*

1. Na medida em que o auxílio referido no artigo 1.º foi pago ao ADIF, a Espanha procederá de imediato à sua recuperação.
2. Os montantes a recuperar vencerão juros a partir da data em que foram colocados à disposição do ADIF e até à data da sua recuperação efetiva.
3. Os juros serão calculados numa base composta, em conformidade com o disposto no Capítulo V do Regulamento (CE) n.º 794/2004 da Comissão <sup>(57)</sup>. Os montantes a recuperar serão acrescidos de juros a partir da data em que foram postos à disposição dos beneficiários, ou seja, desde a data do pagamento da subvenção e das parcelas dos empréstimos até à sua recuperação efetiva.
4. A Espanha cancelará todos os pagamentos pendentes do auxílio referido no artigo 1.º, com efeitos a contar da data de adoção da presente decisão.
5. A Espanha deve solicitar a resolução e o reembolso dos empréstimos concedidos ao ADIF.

<sup>(57)</sup> Regulamento (CE) n.º 794/2004 da Comissão, de 21 de abril de 2004, relativo à aplicação do Regulamento (UE) 2015/1589 do Conselho, que estabelece as regras de execução do artigo 108.º do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia (JO L 140 de 30.4.2004, p. 1).



*Artigo 5.º*

A Espanha deve assegurar o cumprimento da presente decisão no prazo de quatro meses a contar da data da sua notificação.

*Artigo 6.º*

1. No prazo de dois meses a contar da data da notificação da presente decisão, a Espanha deve transmitir as seguintes informações à Comissão:

- a) Montante total (capital e juros) a recuperar junto do ADIF;
- b) Descrição pormenorizada das medidas já tomadas e planeadas com vista ao cumprimento da presente decisão;
- c) Documentos que demonstrem que o ADIF foi intimado a reembolsar o auxílio.

2. A Espanha deve informar a Comissão, até que se encontre concluída a recuperação do auxílio a que se refere o artigo 1.º, dos progressos realizados no seguimento das medidas nacionais adotadas para dar execução à presente decisão. A pedido da Comissão, deve prestar de imediato informações sobre as medidas já tomadas e planeadas para dar cumprimento à presente decisão. Deve também fornecer informações pormenorizadas sobre os montantes do auxílio e dos juros a título da recuperação já reembolsados pelo ADIF.

*Artigo 7.º*

O destinatário da presente decisão é o Reino de Espanha.

Feito em Bruxelas, em 25 de julho de 2016.

*Pela Comissão*  
Margrethe VESTAGER  
*Membro da Comissão*

---