

DECIZII

DECIZIA (UE) 2017/70 A COMISIEI

din 25 iulie 2016

privind ajutorul de stat SA.37185 (2015/C) (ex 2013/N) acordat și pus în aplicare parțial de către Spania pentru finanțarea Centro de Ensayos de Alta Tecnología Ferroviaria de Antequera (CEATF)

[notificată cu numărul C(2016) 4573]

(Numai textul în limba spaniolă este autentic)

(Text cu relevanță pentru SEE)

COMISIA EUROPEANĂ,

având în vedere Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene, în special articolul 108 alineatul (2) primul paragraf,

având în vedere Acordul privind Spațiul Economic European, în special articolul 62 alineatul (1) litera (a),

după solicitarea de observații de la părțile interesate în conformitate cu dispozițiile menționate mai sus ⁽¹⁾ și având în vedere observațiile acestora,

întrucât:

1. PROCEDURA

- (1) Prin scrisoarea din 5 august 2013, Spania a transmis Comisiei o notificare prealabilă privind un ajutor pentru finanțarea unui centru de testări pentru căi ferate de înaltă tehnologie în Antequera (*Centro de Ensayos de Alta Tecnología Ferroviaria de Antequera*, CEATF). Notificarea a fost înregistrată la 30 septembrie 2013. Comisia a solicitat informații suplimentare prin scrisorile din 28 noiembrie 2013, 28 martie, 25 iulie și 5 decembrie 2014, la care autoritățile spaniole au răspuns prin scrisorile din 6 februarie, 20 mai, 15 octombrie 2014 și 23 ianuarie 2015.
- (2) Prin scrisoarea din 23 martie 2015, Comisia a notificat Spaniei decizia de a iniția, în ceea ce privește măsura sus-menționată, procedura prevăzută la articolul 108 alineatul (2) din tratat.
- (3) Decizia Comisiei de a iniția procedura („decizia de inițiere”) a fost publicată în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene* ⁽²⁾. Comisia a invitat părțile interesate să își prezinte observațiile cu privire la ajutorul în cauză.
- (4) La solicitarea Comisiei, la 28 mai 2015 a avut loc o reuniune cu autoritățile spaniole. Spania și-a prezentat observațiile privind decizia de inițiere la 2 iulie 2015. Comisia a solicitat informații suplimentare prin scrisorile din 8 septembrie, 15 octombrie 2015 și 15 ianuarie 2016, la care autoritățile spaniole au răspuns prin scrisorile din 28 septembrie, 13 noiembrie 2015 și 21 ianuarie 2016.
- (5) Comisia a primit observații de la societăți care își desfășoară activitatea în domeniul feroviar la 7, 9, 10, 16, 17 și 23 iulie 2015. Aceste zece societăți sunt operatori feroviari, producători de material rulant sau societăți care furnizează instalații de testare virtuală sau testează materiale.

⁽¹⁾ JO C 188, 5.6.2015, p. 10.

⁽²⁾ A se vedea nota de subsol 1.

- (6) Comisia a transmis aceste observații Spaniei prin scrisoarea din 24 septembrie 2015, la care Spania a răspuns prin scrisoarea din 14 octombrie 2015.
- (7) În fine, la 26 iulie 2013 autoritățile spaniole au prezentat proiectul Direcției Generale Politică Regională și Urbană a Comisiei, în forma care ulterior a fost notificată Direcției Generale Concurență la 30 septembrie 2013, ca pe un „proiect major” care urma să fie finanțat în cadrul unui program operațional multiregional aflat în vigoare în Spania la momentul respectiv ⁽³⁾. Autoritățile spaniole au retras proiectul prin scrisoarea din 14 aprilie 2015.

2. DESCRIEREA DETALIATĂ A MĂSURII

2.1. Obiectivul și descrierea proiectului CEATF

- (8) Măsura notificată se referă la finanțarea publică a unei infrastructuri de cercetare concepută să funcționeze ca centru de testări pentru materialul rulant și echipamentele conexe de mare viteză. Obiectivul proiectului CEATF constă în furnizarea unei infrastructuri unice în Europa care să permită realizarea proceselor de testare, validare și omologare impuse pentru materialul rulant de mare viteză.
- (9) Proiectul CEATF cuprinde un circuit feroviar pe care trenurile să poată circula cu viteze foarte mari (de până la 520 km/h) și instalații auxiliare care să permită cercetarea, omologarea și reglarea elementelor echipamentelor feroviare mobile, de infrastructură și de suprastructură. Mai precis, instalațiile centrului permit cercetarea în domeniul dinamicii feroviare, al noii generații de echipamente de tracțiune și frânare pentru trenuri și al sistemelor de semnalizare pentru infrastructura feroviară.
- (10) Circuitul feroviar este un inel cu lungimea de 58 km și cu un aliniament de 9 km care permite atingerea unor viteze de până la 520 km/h. Circuitul include curbe cu rază mare care, împreună cu supraînălțarea specifică, permit circulația la o anumită viteză și accelerație laterală.
- (11) Spania a menționat că circuitul feroviar este proiectat să fie utilizat pentru omologarea de tip a materialului rulant care circulă cu până la 520 km/h, ceea ce corespunde omologării de tip pentru curbe cu rază mare și foarte mare ⁽⁴⁾.
- (12) De asemenea, circuitul este prevăzut cu două secțiuni cu linii duble și platforme care pot fi utilizate pentru omologarea de tip a materialului rulant care circulă cu 250 km/h ⁽⁵⁾ sau mai puțin, precum și pentru testările infrastructurii și suprastructurii.
- (13) Circuitul este prevăzut cu linii de racordare care pot fi utilizate pentru omologarea de tip pe curbe mici și foarte mici.
- (14) Printre instalațiile auxiliare se numără și Centrul Integrat pentru Servicii Feroviare (*Centro Integral de Servicios Ferroviarios*, CISF), care găzduiește laboratoare, birouri și săli de curs. Laboratoarele constau într-un atelier multifuncțional și o zonă de pregătire a testărilor care ar trebui să faciliteze montarea și demontarea echipamentelor trenului, acțiunile destinate dezvoltării diferitelor sisteme de la bord și activitățile de cercetare, dezvoltare și inovare („C&D&I”). O parte din această zonă este dedicată testelor privind comportarea optimă a materialului rulant în vederea validării și omologării ulterioare a vehiculelor feroviare.
- (15) Instalația auxiliară mai include linii pentru testări specifice, o substație multitensiune pentru furnizarea energiei către circuite și un centru de control al traficului.

⁽³⁾ Programul operațional multiregional „Cercetare, dezvoltare și inovare (C&D&I) pentru și de către întreprinderi – Fondul tehnologic”, adoptat de Comisie la 7 decembrie 2007 (Decizia C/2007/6316). Programul angajează sprijinul Comunității în toate regiunile Spaniei în cadrul obiectivelor privind convergența și competitivitatea regională și ocuparea forței de muncă.

⁽⁴⁾ A doua scrisoare transmisă de autoritățile spaniole, primită și înregistrată la 20 mai 2014, p. 12, confirmată în scrisoarea din 22 ianuarie 2015.

⁽⁵⁾ După cum se precizează la punctul 2.3.1 de mai jos, concepția tehnică a proiectului a făcut obiectul unor modificări în cursul fazei preliminare a studiului de fezabilitate, până când a ajuns la forma finală în aprilie 2013, moment la care ADIF a depus proiectul la Ministerul Lucrărilor Publice și Transporturilor.

- (16) Construcția și exploatarea circuitului feroviar urmau să fie încredințate unui parteneriat public-privat (PPP), format din ADIF (*Administrador de Infraestructura ferroviaria*, a se vedea considerentul 24 de mai jos) și dintr-un consorțiu de întreprinderi. Consorțiul de întreprinderi ar fi trebuit să capete forma juridică a unei entități cu scop special (*Sociedad de Propósito Específico – SPE*) ⁽⁶⁾, care urma să răspundă de construirea centrului de testări și ulterior de exploatarea acestuia timp de 25 de ani. ADIF a fost desemnat proprietar al CEATF.
- (17) Înainte de publicarea invitației de participare la licitație în Jurnalul Oficial al Spaniei, la 2 iulie 2013 ⁽⁷⁾, autoritățile spaniole au indicat că au avut loc întâlniri cu societățile potențial interesate și că s-au realizat anchete coordonate. Potrivit autorităților spaniole, răspunsurile au confirmat un nivel ridicat de interes din partea sectorului privat cu privire la punerea în aplicare a proiectului ⁽⁸⁾. Societățile care au manifestat un interes major față de proiect sunt societăți din domeniul construcțiilor (40,43 % dintre chestionarele primite) și producători de material rulant (12,76 % dintre chestionarele primite). Acestea și-au manifestat interesul de a participa la proiect și de a-și asuma riscuri sub rezerva unor garanții privind investiția, deoarece informațiile privind profitabilitatea disponibile la momentul studiului nu erau suficiente pentru un angajament ferm ⁽⁹⁾.
- (18) Cu toate acestea, prima procedură de ofertare pentru selectarea entității cu scop special a fost anulată în octombrie 2013, deoarece nici un ofertant nu și-a exprimat interesul față de proiect. Procesul de selectare a unui ofertant a fost apoi suspendat în așteptarea deciziei finale a Comisiei cu privire la proiect.
- (19) Autoritățile spaniole au confirmat faptul că în cadrul CEATF urmează să se desfășoare numai activități economice. În cazul în care ADIF sau filiala sa ADIF Alta Velocidad ar utiliza centrul pentru propriile testări, ele s-ar supune acelorași condiții aplicabile celorlalți utilizatori, pe parcursul perioadei contractuale de 25 de ani.
- (20) Autoritățile spaniole au precizat că, în prezent, în Europa sunt operaționale trei centre de testări pentru căi ferate [Cerhenice (Velim) în Republica Cehă, Wildenrath în Germania și Valenciennes în Franța]. Potrivit acestora, instalațiile respective permit doar testarea la viteze mai mici (a se vedea tabelul 1 de mai jos).

Tabelul 1

Comparație între alte centre de testări feroviare din Europa, unul din SUA și CEATF

	Velim (Republica Cehă)	Wegberg-Wilden- rath (Germania)	Valenciennes ⁽¹⁾ (Franța)	TTCI — Puebla (SUA)	CEATF (Spania)
Anul construcției	1963	1997	1999	1998	încă neconstruit
Număr de cir- cuite	2	5	4	4	1
Lungime (km)	3,9 și 13,3	de la 0,4 la 6,1	de la 1,6 la 2,7	de la 5,6 la 21,7	9 în aliniament 58 în inel
Viteză maximă (km/h)	210	160 (circuitul mare)	110	265 (circuitul mare)	520
Proprietar	Institutul de Cercetări Fero- viare, filială a operatorului feroviar național	Siemens	CEF SA (61 % deținut de Als- tom)	Asociația căilor ferate americane	Operatorul fero- viar național – ADIF

Sursa: autoritățile spaniole

⁽¹⁾ <http://www.c-e-f.fr/>⁽⁶⁾ Pentru o descriere mai detaliată, a se vedea punctul 2.4 din decizia de inițiere.⁽⁷⁾ Jurnalul Oficial al Spaniei (BOE) nr. 157, 2 iulie 2013.⁽⁸⁾ Deloitte, *Final conclusions on the questionnaires received on the project for the development, construction, maintenance and operation of ADIF's railway ring in Antequera under public-private partnership* (Concluzii finale privind chestionarele primite în legătură cu proiectul de dezvoltare, construcție, întreținere și exploatare a inelului feroviar al ADIF din Antequera în baza unui parteneriat public-privat), 8 octombrie 2012.⁽⁹⁾ Rezumatul raportului Deloitte, reprodus în scrisoarea autorităților spaniole din 22 ianuarie 2015.

- (21) Autoritățile spaniole au arătat că producătorii de material rulant din Spania utilizează cel mai frecvent, pentru testările pe calea ferată, instalațiile puse la dispoziție de Velim și Wildenrath, dar și centrul de testări TTCl din Puebla, Statele Unite ale Americii.
- (22) Testarea materialului rulant de mare viteză se realizează și pe căile ferate aflate în exploatare comercială proiectate pentru o viteză maximă de 350 km/h, pe care se realizează teste la viteze de până la 385 km/h în conformitate cu standardul (10 % peste viteza de regim a trenului). Testările se realizează noaptea, când nu există servicii feroviare comerciale de transport călători.

2.2. Beneficiarul

- (23) ADIF, în calitate de proprietar preconizat al centrului, a solicitat finanțare publică pentru construcția CEATF.
- (24) ADIF, creat în 2005, este o societate aflată 100 % în proprietatea statului care funcționează în subordinea Ministerului Lucrărilor Publice și Transporturilor (*Ministerio de Fomento*). ADIF este proprietarul infrastructurii feroviare spaniole și răspunde de gestionarea acesteia (construcție, întreținere, reparare și administrare).
- (25) Prin Decretul-lege regal nr. 15 din 13 decembrie 2013 privind restructurarea ADIF ⁽¹⁰⁾ a fost creată o nouă societate de stat, cu denumirea ADIF-Alta Velocidad. Drept urmare, sucursala responsabilă cu construcția și gestionarea rețelei feroviare naționale convenționale (ADIF) este în prezent separată de sucursala responsabilă cu gestionarea liniilor de cale ferată de mare viteză (ADIF Alta Velocidad).
- (26) Potrivit autorităților spaniole, activitățile ADIF cuprind construcția și administrarea infrastructurii feroviare, formată din linii de cale ferată, gări și terminale de mărfuri, gestionarea traficului feroviar, alocarea capacităților către operatorii feroviari, colectarea taxelor pentru utilizarea infrastructurii, a gărilor și a terminalelor de mărfuri și exploatarea propriilor active (cum ar fi portofoliul drepturilor de proprietate intelectuală și industrială). Aceste activități constituie activități economice. Alte activități economice includ închirierea de spații pentru magazine, târguri comerciale, expoziții, standuri, promoții sau prezentări în gările ADIF ⁽¹¹⁾. Aceste activități reprezintă 99,97 % din veniturile ADIF. Autoritățile spaniole au menționat însă că ADIF poate realiza și alte activități care, în opinia lor, nu sunt de natură economică, de exemplu activități de cercetare și dezvoltare (C&D).

2.3. Descrierea măsurii de ajutor

2.3.1. Elaborarea proiectului, temeiul juridic și finanțarea

- (27) În februarie 2009, Ministerul Lucrărilor Publice și Transporturilor a încredințat societății ADIF sarcina de a identifica opțiuni fezabile pentru o instalație de testări feroviare care să permită realizarea de activități C&D&I pentru soluții avansate în sectorul feroviar de mare viteză.
- (28) La 15 decembrie 2009, ADIF și Consiliul Andaluziei (*Junta de Andalucía*, prin intermediul Consiliului de Inovare, Știință și Întreprinderi al acestuia) au oficializat un memorandum de înțelegere care definea angajamentul ambelor instituții pentru crearea Centrului pentru Tehnologii Feroviare (*Centro de Tecnologías Ferroviarias*, CTF ⁽¹²⁾) în cadrul parcului tehnologic din Andaluzia și a unei instalații de testare feroviară, și anume CEATF, în provincia Málaga.
- (29) O primă variantă a proiectului, care a fost prezentată Ministerului Lucrărilor Publice și Transporturilor la 1 iunie 2010, prevedea construirea unui circuit inelar principal cu o lungime de 57 km pentru trenuri de mare viteză (cu o viteză maximă de testare de 450 km/h) și a două circuite secundare (cu lungimi de 20 km și 5 km) pentru testarea metroulor și a tramvaielor (cu o viteză maximă de 220 km/h). Au fost examinate diferite amplasamente pentru circuitul principal, precum și diferite opțiuni de proiectare. Documentul inițial a prezentat patru variante pentru circuitul principal și două variante pentru circuitele secundare și a fost elaborat în scopul demarării unei evaluări a impactului proiectului asupra mediului.

⁽¹⁰⁾ *Ley 39/2003 del Sector Ferroviario*, publicată în Jurnalul Oficial al Spaniei (BOE) nr. 299 din 14 decembrie 2013.

⁽¹¹⁾ Gestionate din punct de vedere comercial de către Departamentul stații de călători al ADIF (*sursa*: www.adif.es).

⁽¹²⁾ Cluster pentru tehnologii feroviare care funcționează în aceeași regiune; a se vedea considerentul 12 din decizia de inițiere.

- (30) În paralel cu studiile elaborate de ADIF pentru identificarea celei mai adecvate variante pentru un centru de testări feroviare de mare viteză, Spania a inclus propuneri pentru un astfel de proiect în programul său operațional [în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 1083/2006 al Consiliului ⁽¹³⁾] în scopul obținerii de fonduri FEDR ⁽¹⁴⁾.
- (31) La 1 decembrie 2010, ADIF a aprobat cu titlu provizoriu „Studiul de informare privind instalațiile de testare și de experimentare asociate centrului ADIF pentru tehnologii feroviare din Malaga”. Documentul a prezentat o analiză, efectuată pe baza mai multor criterii, a două variante pentru circuitul principal (1A și 1B) și a două variante pentru circuitul secundar (1B1 și 1B2). Concluzia documentului a fost aceea că variantele 1B și 1B1 sunt cele mai adecvate.
- (32) La 27 decembrie 2010 a fost semnat un acord (*convenio de colaboración*) între Ministerul Științei și Inovării și ADIF pentru finanțarea construcției și dotării unui centru pentru tehnologii feroviare de mare viteză. În mod concret, Statul își exprima acordul de a asigura finanțare pentru ADIF sub forma unor împrumuturi și a unui grant. Grantul a fost calificat drept un „avans” din fondurile FEDR ⁽¹⁵⁾.
- (33) ADIF a început să primească transferuri de la stat în ianuarie 2011. Potrivit autorităților spaniole ⁽¹⁶⁾, aceste avansuri au fost parțial utilizate pentru studii de fezabilitate și parțial pentru construcția laboratoarelor (CISF) în amplasamentul din regiunea Antequera în care urmau să se pună bazele proiectului CEATF.
- (34) După un proces administrativ și consultativ îndelungat și în urma celor câteva observații primite pe parcursul primelor consultări publice, ADIF a hotărât să reanalizeze domeniul de aplicare al proiectului. În documente a fost introdusă și analizată mai aprofundat o nouă variantă (1C), care consta într-un circuit pe care trenurile puteau atinge o viteză de 520 km/h în aliniament și care elimina circuitele secundare (și le înlocuia cu două secțiuni de linii racordate la circuitele principale).
- (35) Ulterior, ADIF a realizat o anchetă suplimentară și a redactat „Planul de bază pentru instalațiile de testare și cercetare ale centrului ADIF pentru tehnologii feroviare din Malaga. Circuitele principal și secundar și joncțiuni”. Acest document, care are la bază varianta 1C, a prezentat proiectul conform descrierii de la punctul 2.1 de mai sus. Planul a fost prezentat Direcției Generale Feroviare din cadrul Ministerului Lucrărilor Publice și Transporturilor care, la 8 aprilie 2013, a hotărât să lanseze o consultare publică ⁽¹⁷⁾.
- (36) În urma consultării publice, la 27 iunie 2013 proiectul a fost aprobat la nivel ministerial (de către Direcția Generală Feroviară din cadrul Ministerului Lucrărilor Publice și Transporturilor), sub rezerva aprobării finale de către Consiliul de Miniștri.
- (37) La 28 iunie 2013, Consiliul de Miniștri a aprobat oficial proiectul ⁽¹⁸⁾ și finanțarea acestuia și a autorizat Ministerul Lucrărilor Publice și Transporturilor să lanseze, prin intermediul ADIF, licitația pentru construcția și exploatarea CEATF ⁽¹⁹⁾.
- (38) În consecință, finanțarea proiectului notificat s-a bazat inițial pe acordul din 27 decembrie 2010, iar ulterior pe Hotărârea Consiliului de Miniștri din 28 iunie 2013.

⁽¹³⁾ Regulamentul (CE) nr. 1083/2006 al Consiliului din 11 iulie 2006 de stabilire a anumitor dispoziții generale privind Fondul European de Dezvoltare Regională, Fondul Social European și Fondul de coeziune și de abrogare a Regulamentului (CE) nr. 1260/1999 (JO L 210, 31.7.2006, p. 25).

⁽¹⁴⁾ Procesul verbal al reuniunii *Comité de seguimiento del programa operativo de I+D+i por y para el beneficio de las empresas – Fondo tecnológico 2007-2013* – 11 iunie 2010. Comitetul este prezidat de directorul general pentru FEDR din Ministerul Economiei din Spania și format din reprezentanții participanților la programul operațional (atât administrații publice, cât și societăți) și ai Comisiei.

⁽¹⁵⁾ Autoritățile spaniole au transmis textul acordului prin e-mail la 2 iulie 2015.

⁽¹⁶⁾ E-mailurile autorităților spaniole din 1 și 8 iunie 2015, confirmate în scrisoarea transmisă la 13 noiembrie 2015, pagina 5 și anexele la aceasta.

⁽¹⁷⁾ Publicată în Jurnalul Oficial al Spaniei (BOE) din 17 aprilie 2013.

⁽¹⁸⁾ În conformitate cu caracteristicile tehnice stabilite ca definitive (viteza maximă, numărul de circuite și forma acestora, amplasamentul și tipul de material rulant care urma să fie testat).

⁽¹⁹⁾ Rezoluția Departamentului de Stat pentru Infrastructură, Transporturi și Locuințe de avizare a proiectului și prezentare a obiectivelor acestuia și a procesului ulterior. A se vedea considerentul 10 din decizia de inițiere.

2.3.2. Instrumentul de ajutor

- (39) În conformitate cu Hotărârea din 28 iunie 2013, costurile totale ale proiectului se ridică la 358,6 milioane EUR ⁽²⁰⁾. Finanțarea publică acoperă costurile totale ale proiectului și urmează a fi acordată de Ministerul Economiei și Competitivității astfel:
- (a) 99,6 milioane EUR sub formă de împrumuturi (91,3 milioane EUR din Convenio INNVENTA 2010, 1,7 milioane EUR din Programa INNPLANTA 2010 și 6,6 milioane EUR din Programa INNPLANTA 2011) ⁽²¹⁾;
 - (b) 259 milioane EUR sub forma unui grant plătit din bugetul general al statului și calificat drept „avansuri” din fondurile aferente Fondului european de dezvoltare regională (FEDR) (253,2 milioane EUR din Convenio INNVENTA 2010, 3,9 milioane EUR prin cereri de propuneri în cadrul Programa INNPLANTA 2010 și 1,9 milioane EUR din Programa INNPLANTA 2011).
- (40) În legătură cu împrumuturile care urmau să fie acordate societății ADIF pentru proiect, descrise în considerentul 39 litera (a) de mai sus, autoritățile spaniole au prezentat următoarele detalii:

Tabelul 2

Structura și rambursarea împrumuturilor pentru proiectul CEATF

PROGRAM	RATA DOBÂNZII (%)	PERIOADA DE RAMBURSARE	SUMA MAXIMĂ (milioane 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
			99,6

Sursa: autoritățile spaniole

- (41) Împrumuturile se remunerează la rate diferite, în funcție de tranșe și de programele în baza cărora sunt acordate.
- (42) Pentru a compara ratele dobânzilor împrumuturilor menționate cu ratele efective de pe piață, autoritățile spaniole au prezentat o listă a împrumuturilor comerciale acordate ADIF/ADIF Alta Velocidad în ultimii cinci ani, împreună cu condițiile acestora ⁽²²⁾ (excluzând împrumuturile BEL):
- (a) în 2010, societății ADIF i-au fost acordate șapte împrumuturi: trei cu o rată fixă a dobânzii cuprinsă între 4,036 % și 4,580 %, iar celelalte patru – acordate la rate variabile ale dobânzii, calculate pe baza ratei Euribor la un interval de 3 până la 12 luni, la care s-a aplicat o marjă de 100-170 de puncte de bază, în funcție de durata împrumutului;
 - (b) în 2011, societății ADIF i-au fost acordate 11 împrumuturi cu o rată variabilă a dobânzii calculată pe baza ratei Euribor la un interval de 3 până la 6 luni, la care s-a aplicat o marjă de 210-250 de puncte de bază, în funcție de durata împrumutului. De exemplu, la 8 aprilie 2011 ADIF a primit un împrumut în valoare de 75 milioane EUR pe o durată de șapte ani, cu o rată variabilă a dobânzii calculată pe baza ratei Euribor la șase luni, la care s-a adăugat o marjă de 230 de puncte de bază (cu o perioadă de grație de trei ani și rambursare semestrială);

⁽²⁰⁾ Valoarea exactă este de 358 552 309,00 EUR rotunjită la 358,6 milioane EUR; a se vedea Hotărârea Consiliului de Miniștri din 28 iunie 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)

⁽²¹⁾ Sursa: p. 85 a memorandumului de notificare (septembrie 2013), completat de e-mailul din 2 iulie 2015 și de scrisoarea din 13 noiembrie 2015. Structura finanțării sub forma unui grant (calificat drept „grant cu titlu de avans”) și a unor împrumuturi rezultă din acordul semnat în 2010, dar bugetul a fost actualizat după hotărârea adoptată la 28 iunie 2013.

⁽²²⁾ Acestea au enumerat toate împrumuturile obținute de ADIF și ADIF-Alta Velocidad, însă cu efect de la 1 ianuarie 2013, data la care ADIF a fost divizată în ADIF și ADIF-Alta Velocidad. Activele aferente circuitului feroviar au rămas la ADIF.

- (c) Comisia remarcă faptul că marja punctelor de bază aplicată împrumuturilor acordate ADIF a crescut în 2013 și 2014 până la 450 de puncte de bază ⁽²³⁾.

2.3.3. Fondurile deja plătite societății ADIF

- (43) Spania a menționat și faptul că, până în noiembrie 2015, ADIF primise o sumă totală netă de 139,9 milioane EUR care cuprindea „granturi cu titlu de avans” și împrumuturi. Tabelele 3, 4 și 5 de mai jos descriu în detaliu finanțarea primită de ADIF începând cu ianuarie 2011:

Tabelul 3

Valorile actualizate ale sumelor primite de ADIF – noiembrie 2015

(în milioane EUR)

	INNVENTA	INNPLANTA 2010	INNPLANTA 2011	TOTAL (net)
Granturi cu titlu de avans	130,0	3,9	1,25	135,2
Împrumuturi	—	1,7	3,0	4,7
TOTAL	130,0	5,6	4,2	139,9

Sursa: autoritățile spaniole

Tabelul 4

Detalii privind tranșele granturilor

GRANTURI CU TITLU DE AVANS				
	Data	Activitate		Sume (în EUR)
Convenio Innventa				
(1)	17.1.2011			30 000 000
(2)	17.1.2012			100 000 000
			Total Innventa (1 + 2)	130 000 000
Programa Innplanta 2010				
(3)	17.1.2011	Act. 2		3 023 790
(4)	11.1.2012	Act. 2		966 210
(5)	28.2.2013	Act. 2	rambursare	– 25 084
			Total Innplanta 2010 (3 + 4 + 5)	3 964 916

⁽²³⁾ În 2012, rata fixă a dobânzii era de 4,884 %, iar rata variabilă a dobânzii se calcula pe baza ratei Euribor la un interval de 3 până la 6 luni, la care se aplica o marjă de 275-400 de puncte de bază, în funcție de durata împrumutului. În 2013, rata fixă a dobânzii era de 6,28 %, iar rata variabilă a dobânzii se calcula pe baza ratei Euribor la 6 luni, la care se aplica o marjă de 400-450 de puncte de bază, în funcție de valoarea împrumutului.

GRANTURI CU TITLU DE AVANS				
	Data	Activitate		Sume (în EUR)
	Programa Innplanta 2011			
(6)	2.5.2012	Act. 16		161 000
(7)	13.2.2013	Act. 16		857 500
(8)	10.1.2014	Act. 16		857 500
(9)	16.7.2014	Act. 16	rambursare	– 627 591
			Total Innplanta 2011 (6 + 7 + 8 + 9)	1 248 409
(10)	Total plăți în cadrul tuturor programelor (1 + 2 + 3 + 4 + 6 + 7 + 8)		135 866 000	
(11)	Total rambursări în cadrul tuturor programe- lor (5 + 9)		– 652 675	
	Total rămas în cadrul tuturor programelor (net) (10 + 11)		135 213 325,00	

Sursa: autoritățile spaniole

Tabelul 5

Detalii privind tranșele împrumuturilor împreună cu rata dobânzii aplicabile

ÎMPRUMUTURI					
	Data	Activitate	Rata dobânzii (%)		Sume (în EUR)
	Convenio Innventa				
				Total	00
	Programa Innplanta 2010				
(1)	17.1.2011	Act. 2	1,17		1 295 910
(2)	11.1.2012	Act. 2	1,17		414 090
(3)	28.2.2013	Act. 2	1,17	rambursare	– 10 750
				Total Innplanta 2010 (1 + 2 + 3)	1 699 250

ÎMPRUMUTURI					
	Data	Activitate	Rata dobânzii (%)		Sume (în EUR)
	Programa Innplanta 2011				
(4)	2.5.2012	Act. 13	3,06		236 000
(5)	13.2.2013	Act. 13	3,06		5 087 000
(6)	27.11.2013	Act. 13	3,06	rambursare	– 2 839 388
(7)	2.5.2012	Act. 16	3,06		69 000
(8)	13.2.2013	Act. 16	3,06		367 500
(9)	10.1.2014	Act. 16	3,06		367 500
(10)	16.7.2014	Act. 16	3,06	rambursare	– 268 467
				Total Innplanta 2011 (4 + 5 + 6 + 7 + 8 + 9 + 10)	3 019 145
(11)	Total plăți în cadrul tuturor programelor (1 + 2 + 4 + 5 + 7 + 8 + 9)			7 837 000	
(12)	Total rambursări în cadrul tuturor programelor (3 + 6 + 10)			– 3 118 605	
	Total rămas în cadrul tuturor programelor (net) (11 + 12)			4 718 395	

Sursa: autoritățile spaniole

- (44) Suma totală ⁽²⁴⁾ plătită de statul spaniol către ADIF este de 143 703 000 EUR, formată din granturi în valoare de 135 866 000 EUR și împrumuturi în valoare de 7 837 000 EUR. Comisia ia notă de faptul că, în conformitate cu informațiile furnizate de autoritățile spaniole, în perioada 2011-2014 ADIF a rambursat deja 652 675 EUR din granturi și 3 118 605 EUR din împrumuturi. Potrivit autorităților spaniole, rămâne de rambursat suma (netă) de 139 931 720 EUR, care include 135 213 325 EUR din granturi și 4 718 395 EUR din împrumuturi. Autoritățile spaniole au menționat că ADIF a cheltuit deja 20,46 milioane EUR ⁽²⁵⁾ din această sumă.
- (45) În contextul procedurii oficiale de investigare, autoritățile spaniole au confirmat că cele 20,46 milioane EUR cheltuite deja proveneau din programele menționate (INNVENTA 2010, INNPLANTA 2010 și 2011) și că nicio cheltuială nu a fost suportată din resursele ADIF provenite din activitățile sale economice. În plus, autoritățile spaniole au prezentat o listă a contractelor semnate și a lucrărilor executate (a se vedea considerentul 33 de mai sus cu privire la lucrările executate). Fiecare contract a fost clasificat în funcție de obiectul său și de componenta din ansamblul proiectului pentru care a fost încheiat. ADIF a cheltuit 6,54 milioane EUR pentru studii și lucrări preliminare pentru circuitele de testare și 13,92 milioane EUR pentru construirea și dotarea CISF.

⁽²⁴⁾ Cifra de 139 931 720 reprezintă valoarea din care s-a scăzut deja rambursarea parțială a împrumuturilor și granturilor.

⁽²⁵⁾ 19,8 milioane EUR menționate în scrisoarea din 20 mai 2014, anexa II „consecințe negative ale nerealizării proiectului”, p. 10. Actualizată la 20,46 milioane EUR în scrisoarea autorităților spaniole din 28 septembrie 2015.

3. DECIZIA DE ÎNȚIERE A PROCEDURII OFICIALE DE INVESTIGARE

(46) În decizia de inițiere, Comisia a exprimat îndoieli cu privire la:

(a) presupusa lipsă a ajutorului:

- la nivelul ADIF. În acest sens, Comisia a constatat că ADIF este o întreprindere publică ce realizează atât activități economice, cât și activități fără caracter economic și care primește finanțare publică de la Ministerul Economiei și Competitivității (resurse de stat). Întrucât ajutorul este acordat societății ADIF în scopul desfășurării de activități economice (închirierea infrastructurii către părți terțe, a se vedea considerentul 19 de mai sus), iar ADIF este desemnat proprietar al infrastructurii fără nicio procedură de licitație, măsura pare să constituie ajutor de stat în favoarea ADIF, în sensul articolului 107 alineatul (1) din tratat;
- la nivelul entității cu scop special. S-ar fi putut presupune inexistența ajutorului de stat dacă procedura de licitație ar fi permis ca oferta cea mai avantajoasă din punct de vedere economic să corespundă valorii concesiunii, însă licitația lansată în iulie 2013 a fost anulată în octombrie 2013 și de atunci nu s-a mai lansat nicio procedură de selecție competitivă. Prin urmare, în decizia de inițiere s-au exprimat îndoieli cu privire la prezența ajutorului la acest nivel ⁽²⁶⁾;
- la nivelul utilizatorilor centrului CEATF. Deși infrastructura ar urma să fie deschisă tuturor potențialilor utilizatori, lipsa unui plan de afaceri viabil a determinat Comisia să exprime îndoieli cu privire la faptul că tarifele de acces preconizate ar reflecta în mod efectiv nivelurile de pe piață;

(b) legalitatea ajutorului:

- pe baza informațiilor disponibile la data adoptării deciziei de inițiere, Comisia a remarcat că s-au cheltuit 19,8 milioane EUR înainte ca măsura să fie notificată Comisiei și a solicitat informații cu privire la natura publică sau privată a resurselor utilizate pentru lucrările executate înainte de notificarea măsurii în cauză;

(c) compatibilitatea acestei finanțări cu Cadrul pentru ajutoarele de stat pentru cercetare, dezvoltare și inovare adoptat de Comisie („Cadrul C&D&I”) ⁽²⁷⁾:

- Comisia a exprimat îndoieli cu privire la contribuția proiectului la un obiectiv bine definit de interes comun, la necesitatea și oportunitatea acestuia, la efectul stimulat al ajutorului și la proporționalitatea acestuia. În plus, Comisia a arătat că nu poate fi exclusă apariția unor efecte negative nejustificate asupra concurenței și schimburilor comerciale.

4. OBSERVAȚIILE PĂRȚILOR INTERESATE

(47) Așa cum s-a menționat în considerentul 5 de mai sus, în cursul procedurii oficiale de investigare au prezentat observații zece societăți care își desfășoară activitatea în domeniul feroviar.

(48) În primul rând, majoritatea respondenților au pus sub semnul întrebării existența cererii pentru o instalație de testare care să funcționeze la o viteză atât de mare (peste 385 km/h), subliniind faptul că în prezent sectorul feroviar de mare viteză din Europa este limitat la 320/350 km/h ⁽²⁸⁾. Potrivit unui operator feroviar, o viteză de 300 km/h reprezintă un echilibru optim între consumul de energie și durata călătoriei din punct de vedere al eficienței pe piață.

(49) Din punct de vedere tehnic, două societăți au arătat că liniile de mare viteză sunt în prezent linii balastate care permit materialului rulant să circule cu până la 350 km/h. O creștere semnificativă a vitezei comerciale ar necesita modificarea infrastructurii și înlocuirea liniilor existente cu linii pe dale de beton, ceea ce ar determina investiții și costuri de exploatare prohibitive. Întrucât costurile de exploatare și întreținere a liniilor de cale ferată comerciale cresc odată cu creșterea vitezei, prețurile билетelor pentru călători ar face ca exploatarea să devină necompetitivă în comparație cu transportul aerian.

⁽²⁶⁾ A se vedea considerentul 43 din decizia de inițiere.

⁽²⁷⁾ JO C 198, 27.6.2014, p. 1.

⁽²⁸⁾ Vitezele comerciale de până la 350 km/h ar necesita realizarea unor testări la o viteză maximă de 385 km/h.

- (50) În al doilea rând, referitor la testarea în sine, un producător de material rulant a subliniat că, chiar și atunci când astfel de instalații permit testarea avansată, validarea și omologarea echipamentelor de material rulant de mare viteză, a elementelor de infrastructură și de suprastructură, unele testări specifice pot fi realizate mai bine direct pe căile ferate comerciale, adică pe infrastructura reală. În plus, un alt producător de material rulant a arătat că trenurile produse vor trebui testate suplimentar pe rețeaua obișnuită din țara de destinație. Ambele observații ilustrează lipsa cererii.
- (51) În plus, o societate care furnizează un mediu de testare precizează că testarea virtuală prin intermediul platformelor TIC avansate poate fi deja realizată și ar putea reprezenta o soluție eficientă din punct de vedere al costurilor pentru viitoarele testări de mare viteză, deoarece s-ar evita costurile de exploatare și întreținere a instalațiilor fizice de testare, reducând astfel în mare măsură bugetele pentru C&D ale întreprinderilor feroviare.
- (52) În al treilea rând, numai o singură societate, care realizează de asemenea testări pentru materiale, a declarat că CEATF ar reprezenta o oportunitate pentru noi proiecte de dezvoltare. Alte două societăți au precizat că ar utiliza instalația de testare în cazul în care aceasta s-ar construi.
- (53) Una dintre aceste două societăți a declarat că existența unui centru de testări local ar putea reprezenta un avantaj concurențial pentru producătorii spanioli de material rulant care au sediul pe teritoriul țării.
- (54) În al patrulea rând, în legătură cu construcția și exploatarea centrului de testări, unele părți interesate au evidențiat că, pentru a avansa cu un astfel de proiect, ar fi necesară o justificare comercială clară și convingătoare a investiției. Multe dintre observațiile prezentate au evidențiat și necesitatea ca centrul de testări, în cazul în care ar fi construit și ar deveni operațional, să ofere acces nediscriminatoriu în condițiile pieței.
- (55) În ultimul rând, mai multe părți terțe au avut observații cu privire la amplasarea geografică a instalației CEATF. Acestea au subliniat că sudul Spaniei se află la depărtare de marea majoritate a întreprinderilor feroviare și a producătorilor de material rulant din Europa. Un astfel de amplasament comportă riscuri și costuri semnificative, întrucât transportul trenurilor prototip este foarte costisitor, ceea ce ar oferi în mod inevitabil un avantaj producătorilor spanioli de material rulant.

5. OBSERVAȚIILE SPANIEI

5.1. Existența ajutorului

- (56) Autoritățile spaniole și-au revizuit parțial poziția referitoare la existența unui ajutor, în special cu privire la eventuala denaturare a concurenței care poate rezulta în urma ajutorului. Acestea au arătat că se pot identifica trei categorii de testări de mare viteză în care este posibil sau nu ca proiectul CEATF să concureze cu alte instalații existente în Uniunea Europeană:
- (a) testări la viteze mai mici de 210 km/h: autoritățile spaniole au confirmat că testările de acest tip realizate la CEATF ar putea să concureze cu testările realizate în alte instalații din Europa. Totuși, ele au declarat că centrul CEATF nu ar avea nici un avantaj de pe urma lor, întrucât costurile fixe de exploatare și întreținere din Antequera ar fi prea mari comparativ cu cele ale altor centre proiectate să funcționeze la aceste viteze;
- (b) testări la viteze cuprinse între 210 și 385 km/h: autoritățile spaniole au recunoscut că ar putea să existe concurență în cadrul acestui segment între testările realizate la CEATF și cele realizate pe liniile de cale ferată comerciale existente. Autoritățile spaniole au arătat însă că aceste testări reprezintă doar o mică parte din ansamblul testelor efectuate asupra elementelor de infrastructură și suprastructură ale liniilor, asupra materialului rulant și asupra interacțiunilor dintre ele. Astfel, aceste testări s-ar limita la anumite tipuri de material rulant testat în condiții de utilizare „clasice”. În plus, după cum s-a afirmat mai sus, autoritățile spaniole au arătat că pentru aceste testări costurile ar fi prea mari ca să fie competitive la instalația de la CEATF;
- (c) testări la viteze de peste 385 km/h: autoritățile spaniole susțin că, deoarece nu există o piață pentru testări la aceste viteze, partea de finanțare corespunzătoare construcției instalației pentru testări la peste 385 km/h nu ar trebui să fie considerată ajutor.

- (57) Autoritățile spaniole au insistat asupra faptului că diferența dintre testările la diferite viteze ar trebui să fie considerată teoretică, întrucât în practică posibilitatea de a realiza testări sub 210 km/h sau între 210 și 385 km/h la CEATF ar fi limitată din cauza costurilor ridicate de întreținere și exploatare.
- (58) În concluzie, prin reanalizarea parțială a poziției inițiale cu privire la existența ajutorului, Spania consideră că numai finanțarea construcției elementelor CEATF care vor permite testări sub 385 km/h ar trebui să fie considerată ajutor de stat și evaluată în conformitate cu Cadrul C&D&I. În scrisoarea din 2 iulie 2015, autoritățile spaniole au prezentat o evaluare și au arătat că aceste costuri reprezintă 25,1 % din costurile totale ale proiectului și se ridică la 90,2 milioane EUR, fără TVA. Prin urmare, acestea au estimat că secțiunea din instalațiile CEATF dedicate testărilor la viteze de peste 385 km/h, în valoare de 240,6 milioane EUR, nu ar trebui considerată ca fiind ajutor ⁽²⁹⁾.

5.2. Compatibilitate

- (59) În observațiile lor, autoritățile spaniole și-au reiterat poziția privind compatibilitatea ajutorului de stat:
- (a) instalația CEATF ar contribui la un obiectiv de interes comun deoarece, prin creșterea investițiilor în C&D&I, s-ar încadra în Programul operațional pentru o creștere inteligentă destinat Spaniei, adoptat în februarie 2015 ⁽³⁰⁾, unul dintre obiectivele acestuia fiind modernizarea infrastructurilor C&D&I în scopul întăririi capacității de inovare a Spaniei. Potrivit Spaniei, țara are cea mai extinsă rețea de cale ferată de mare viteză din Europa și o astfel de instalație de testare ar putea duce cu certitudine la progrese tehnologice;
- (b) autoritățile spaniole justifică necesitatea ajutorului de stat pentru acest proiect prin natura multidisciplinară a testărilor tehnice care urmează să fie realizate. În opinia lor, datorită domeniilor de activitate variate ale societăților implicate în aceste testări (de exemplu, societăți de construcții civile, comunicații, semnalizări, tracțiune, material rulant), nicio societate nu ar atinge masa critică sau nu ar avea capacitatea financiară de a face o investiție comparabilă cu cea necesară pentru CEATF și care să poată atrage și asocia alte societăți. În ceea ce privește finanțarea proiectului și existența unei disfuncționalități a pieței manifestate sub forma caracterului imperfect și asimetric al informațiilor, autoritățile spaniole au confirmat că, „având în vedere studiile de profitabilitate realizate de ADIF”, nu este disponibilă nicio altă sursă de finanțare în afara finanțării publice pentru construcția CEATF;
- (c) având în vedere cele de mai sus, Spania a confirmat că măsura de ajutor este adecvată, întrucât nu există nici un alt instrument de ajutor adecvat în afara finanțării publice din cauza faptului că fluxul de lichidități al proiectului nu ar acoperi decât 8,13 % din valoarea investiției (deficitul de finanțare ar fi de 91,87 %). Situația fluxului de numerar explică și nereușita primei licitații pentru selectarea entității cu scop special, întrucât societățile au estimat că fluxul de numerar este insuficient pentru a acoperi investiția inițială;
- (d) potrivit autorităților spaniole, ajutorul are un efect stimulator. Spania a insistat asupra faptului că, deși analiza economică a proiectului indică o valoare actualizată netă („VAN”) negativă de – 362,5 milioane EUR, din punct de vedere socio-economic acesta ar avea o VAN pozitivă de 17,3 milioane EUR (având în vedere locurile de muncă create și alte activități determinate de realizarea CEATF în regiune);
- (e) autoritățile spaniole au arătat că, pentru a calcula valoarea ajutorului de stat și intensitatea maximă a ajutorului aplicabilă proiectului, ar trebui să se țină cont numai de partea de investiție care corespunde componentei proiectului care ar putea reprezenta o concurență efectivă pentru alte instalații (cu alte cuvinte, în opinia lor, 90,2 milioane EUR). După cum s-a menționat în considerentul 58 de mai sus, autoritățile spaniole consideră că această parte reprezintă 25,1 % din investiția totală. În opinia lor, întrucât intensitatea ajutorului permisă pentru o infrastructură de cercetare care desfășoară activități economice este de 60 %, astfel cum se prevede la punctul 89 din Cadrul C&D&I, ADIF ar urma să contribuie cu numai 10 % din investiție ($0,4 \times 25,1 \% = 10 \%$). În pofida acestui fapt, ele arată că ADIF, furnizând direct 39,2 milioane EUR, ar asigura o finanțare mai mare, egală cu 20 % din partea neacoperită de veniturile generate de proiect, prin intermediul unui împrumut acordat la o rată a dobânzii de 1,17 %. În plus, potrivit Spaniei, procedurile de achiziție și de contractare garantează că ajutorul este limitat la minimum. Prin urmare, autoritățile spaniole consideră că ajutorul este proporțional și limitat la minimum necesar;

⁽²⁹⁾ Întrucât autoritățile spaniole admit că există costuri suplimentare care sunt comune celor două secțiuni ale instalației CEATF și care nu pot fi separate și alocate cu exactitate fiecăreia dintre secțiuni, nu ar trebui să se considere că aceste valori reprezintă o alocare exactă a costurilor.

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

- (f) potrivit Spaniei, efectele negative nejustificate asupra concurenței și schimburilor comerciale vor fi evitate datorită relativelor dezavantaje concurențiale ale CEATF, determinate de costurile ridicate de exploatare și întreținere ale acestuia pentru testările la viteze mai mici de 210 km/h. Întrucât costurile de exploatare și întreținere a unei linii de mare viteză sunt de trei ori mai mari decât în cazul unei linii exploatare în regim normal, CEATF ar fi exclus *de facto* de pe piața acestor testări;
- (g) Spania garantează că ajutorul va îndeplini toate cerințele privind transparența impuse de regulamentele aplicabile ale Uniunii.
- (60) Astfel cum se menționează în considerentul 6 de mai sus, observațiile primite de la terți au fost transmise autorităților spaniole la 24 septembrie 2015. În răspunsul din 14 octombrie 2015, autoritățile spaniole au remarcat că aceste observații sunt de natură foarte generală cu privire la perspectiva utilizării centrului CEATF și că se bazează pe imaginea fiecărei societăți cu privire la evoluția pieței testărilor feroviare.

6. EVALUAREA AJUTORULUI

6.1. Existența ajutorului

- (61) Articolul 107 alineatul (1) din tratat prevede că „sunt incompatibile cu piața internă ajutoarele acordate de state sau prin intermediul resurselor de stat, sub orice formă, care denaturează sau amenință să denatureze concurența prin favorizarea anumitor întreprinderi sau a producerii anumitor bunuri, în măsura în care acestea afectează schimburile comerciale dintre statele membre.”

- (62) Comisia va analiza dacă fondurile acordate ADIF în baza acordului din 27 decembrie 2010, ca și întreaga finanțare acordată pentru proiect în baza Hotărârii Consiliului de Miniștri din 28 iunie 2013, pot fi considerate ajutor.

6.1.1. Activitatea economică

- (63) Curtea de Justiție a definit, în mod sistematic, întreprinderile ca fiind entități care desfășoară o activitate economică, indiferent de statutul juridic și de modul de finanțare a acestora ⁽³¹⁾. Prin urmare, încadrarea unei anumite entități în categoria întreprinderilor depinde în totalitate de natura activităților sale.
- (64) Tribunalul a recunoscut, în 1999, că „punerea la dispoziție a infrastructurilor de către entitățile responsabile pentru gestionarea lor” poate constitui o activitate economică ⁽³²⁾. Astfel, este evident că realizarea infrastructurii care urmează să fie exploatată în scop comercial constituie o activitate economică ⁽³³⁾.
- (65) În cazul de față, construcția CEATF are legătură directă cu exploatarea sa, iar autoritățile spaniole au confirmat că activitățile de testare care urmează să se realizeze la CEATF sunt de natură economică. Într-adevăr, aceste activități implică servicii care vor fi oferite pe piață.
- (66) Prin urmare, Comisia consideră că realizarea și exploatarea CEATF reprezintă activități economice.

6.1.2. Resursele de stat

- (67) Proiectul este finanțat prin granturi acordate cu titlu de avans și împrumuturi de la Ministerul Economiei și Competitivității. Acestea sunt resurse de stat.

⁽³¹⁾ Hotărârea Curții de Justiție din 12 septembrie 2000, Pavlov și alții, cauzele conexate C-180/98-C-184/98, ECLI:EU:C:2000:428, punctul 74; Hotărârea Curții de Justiție din 10 ianuarie 2006, Cassa di Risparmio di Firenze și alții, C-222/04, ECLI:EU:C:2006:8, punctul 107.

⁽³²⁾ Hotărârea Tribunalului din 12 decembrie 2000, Aéroports de Paris/Comisia, T-128/98, ECLI:EU:T:2000:290, astfel cum a fost confirmată în recurs în Hotărârea Curții de Justiție din 24 octombrie 2002, Aéroports de Paris/Comisia, C-82/01 P, ECLI:EU:C:2002:617, punctele 75-80.

⁽³³⁾ A se vedea Hotărârea Curții de Justiție din 19 decembrie 2012, Mitteldeutsche Flughafen și Flughafen Leipzig-Halle/Comisia, C-288/11 P, ECLI:EU:C:2012:821, punctele 43 și 44, și Hotărârea Curții de Justiție din 14 ianuarie 2015, Eventech, C-518/13, ECLI:EU:C:2015:9, punctul 42.

6.1.3. Avantajul economic selectiv

6.1.3.1. În favoarea ADIF

- (68) Măsura se acordă unei singure întreprinderi, ADIF ⁽³⁴⁾, prin urmare este selectivă.
- (69) Contribuind la finanțarea CEATF prin intermediul granturilor acordate cu titlu de avans și al împrumuturilor, măsura oferă societății ADIF un avantaj.
- (70) În primul rând, granturile acordate cu titlu de avans reprezintă un transfer direct de resurse de stat către ADIF, ceea ce constituie în mod evident un avantaj economic.
- (71) În al doilea rând, cu privire la împrumuturile acordate ADIF, trebuie să se stabilească dacă rata dobânzii corespunde ratei pieței.
- (72) Comunicarea privind revizuirea metodei de stabilire a ratelor de referință și de scont ⁽³⁵⁾ („Comunicarea din 2008”) oferă un indicator al ratelor pieței aplicabile împrumuturilor. În scrisoarea din noiembrie 2015, autoritățile spaniole au arătat că au respectat această metodologie și au aplicat o marjă de 100 de puncte la rata aplicabilă pentru Spania. Ulterior, acestea au realizat o estimare a dobânzii economisite ca urmare a diferenței dintre rata pieței și rata dobânzii pentru program, ținând cont de condițiile specifice ale fiecărui împrumut (amortizare, durată și perioadă de grație). Autoritățile au concluzionat că ratele pieței aplicabile pentru tranșele plătite în cadrul programului Innplanta 2010 sunt mai mari decât rata dobânzii aplicată în cadrul programului, dar mai mici decât ratele pieței aplicabile pentru tranșele plătite în cadrul programului Innplanta 2011 (3,06 %) ⁽³⁶⁾.
- (73) Marjele aplicate ratelor calculate în temeiul Comunicării din 2008 depind de ratingul societății și de nivelul garanțiilor constituite. În acest sens, Comisia constată că ratingul ADIF este legat intrinsec de ratingul statului spaniol ⁽³⁷⁾. În plus, Comisia constată că autoritățile spaniole nu au prezentat informații specifice cu privire la garanțiile constituite pentru împrumuturile obținute în cadrul diferitelor programe. Din tabelul 6 de mai jos rezultă în mod clar că, la un anumit moment din prima jumătate a anului 2012, ratingul ADIF a retrogradat de la „A” la „B”. Autoritățile spaniole au aplicat o marjă de 100 de puncte de bază tuturor împrumuturilor acordate ADIF. Trebuie precizat că, pentru o societate cu rating „A”, o astfel de marjă implică un nivel scăzut al garanțiilor, în timp ce pentru o societate cu rating „B” o marjă de 100 de puncte de bază implică un nivel normal al garanțiilor (și nu un nivel scăzut).
- (74) În cursul procedurilor oficiale, Comisia a solicitat autorităților spaniole să prezinte informații privind împrumuturile obținute de ADIF de pe piață între 20 iulie 2010 și 20 iulie 2015 (excluzând împrumuturile BEI). Autoritățile spaniole au prezentat o listă a împrumuturilor comerciale acordate ADIF/ADIF Alta Velocidad în ultimii cinci ani, împreună cu condițiile asociate acestora ⁽³⁸⁾ (excluzând împrumuturile BEI) ⁽³⁹⁾.
- (75) Aceste împrumuturi obținute de pe piață oferă suficiente informații pentru a stabili, pentru fiecare dintre anii 2011-2014, o rată adecvată a dobânzii de pe piață.

⁽³⁴⁾ În calitate de proprietar al infrastructurii concepute să fie utilizată pentru activități economice, societatea ADIF este considerată „întreprindere” în sensul ajutorului de stat. Autoritățile spaniole nu au contestat acest lucru în cursul procedurii oficiale de investigare.

⁽³⁵⁾ JO C 14, 19.1.2008, p. 6.

⁽³⁶⁾ Rata de bază, la care se adaugă cele 100 de puncte de bază ca marjă minimă în conformitate cu Comunicarea din 2008, a fost de 2,49 % pentru ianuarie 2011, 3,07 % pentru ianuarie 2012, 2,67 % pentru mai 2012, 1,66 % pentru februarie 2013 și 1,53 % pentru ianuarie 2014.

⁽³⁷⁾ <https://www.moodys.com/credit-ratings/Administrador-de-Infraestruct-Ferrovias-credit-rating-3010> Ratingul de credit al societății ADIF a fost stabilit în raport cu ratingul guvernului spaniol.

⁽³⁸⁾ Acestea au enumerat toate împrumuturile obținute de ADIF și ADIF-Alta Velocidad, însă cu efect de la 1 ianuarie 2013, data la care ADIF a fost divizată în ADIF și ADIF-Alta Velocidad; activele aferente circuitului feroviar au rămas la ADIF. S-au prezentat informații privind data cedării, data expirării, banca, proiectul finanțat, valoarea, rata dobânzii pentru rambursare și perioada de grație.

⁽³⁹⁾ A se vedea considerentul 42 de mai sus.

Tabelul 6

Detaliile calculului ratei dobânzii de pe piață care urmează să fie aplicată împrumuturilor plătite către ADIF

Data plății	Ratele dobânzilor pentru împrumuturile acordate ADIF (%)	Ratingul de credit al ADIF	Comunicarea din 2008		Propunerea autorităților spaniole pentru calculul ratelor dobânzilor de pe piață (%)	Împrumuturi comerciale obținute de ADIF	Calculul ratei dobânzii de pe piață pe baza condițiilor împrumuturilor comerciale (%)
			Rată de bază (%)	Puncte de bază care trebuie adăugate pentru garanții de nivel normal până la mic			
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)
17.1.2011	1,17	Aa1	1,49	75-100	2,49	Pentru 2011: Euribor la 6 luni (3.1.2011) + 227 puncte de bază (medie)	$1,224 + 2,27 = 3,494$
11.1.2012	1,17	Aa2	2,07	75-100	3,07	Pentru 2012: Euribor la 6 luni (2.1.2012) + 352 puncte de bază (medie)	$1,606 + 3,52 = 5,126$
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	Pentru 2013: Euribor la 6 luni (1.2.2013) + 425 puncte de bază (medie)	$0,38 + 4,25 = 4,63$
10.1.2014	3,06	Ba1	0,53	100-220	1,53	Pentru 2014: Euribor la 6 luni (2.1.2014) + 215 puncte de bază (medie)	$0,387 + 2,15 = 2,537$

(76) Din tabelul 6 se poate observa că ratele dobânzilor de pe piață bazate pe împrumuturile comerciale obținute de ADIF (coloana din dreapta) sunt în mod constant mai mari decât ratele propuse de Spania. Întrucât Comunicarea din 2008 oferă doar un indicator al ratelor pieței, Spania nu a prezentat nicio dovadă în sprijinul unei concluzii privind nivelul garanțiilor disponibile, iar probele coerente din dosar demonstrează că ratele plătite efectiv de ADIF pe piață au fost semnificativ mai mari, Comisia consideră că acestea din urmă oferă un punct de referință adecvat pentru a stabili dacă împrumuturile pentru proiect conferă un avantaj societății ADIF.

(77) Din tabelul 6 se poate concluziona că ratele dobânzilor pentru împrumuturile acordate ADIF în legătură cu proiectul sunt mai mici decât ratele dobânzilor relevante de pe piață calculate pe baza condițiilor împrumuturilor comerciale obținute de ADIF, cu excepția împrumuturilor acordate în 2014. Prin urmare, condițiile diferitelor împrumuturi acordate ADIF în perioada 2011-2013, care însumează o valoare de 7 469 500 EUR, conferă un avantaj societății ADIF în sensul articolului 107 alineatul (1) din tratat.

6.1.3.2. În favoarea entității cu scop special și a viitorilor utilizatori ai CEATF

- (78) În decizia de inițiere ⁽⁴⁰⁾, Comisia a explicat că inexistența ajutorului de stat poate fi presupusă doar dacă procedura de licitație permite ca oferta cea mai avantajoasă din punct de vedere economic să corespundă valorii de piață a concesiunii și dacă statul membru în cauză verifică, prin realizarea unei analize a fluxului de numerar actualizat și a unei comparații cu taxele plătite pentru servicii similare în alte părți, că taxele rezultate din concesiune sunt în concordanță cu prețurile pieței ⁽⁴¹⁾. Comisia a arătat că, chiar și în cazul în care anumite componente de bază ale structurii taxei au fost stabilite *ex ante* de Spania, acest lucru nu este în sine suficient pentru a nu pune sub semnul întrebării caracterul deschis și nediscriminatoriu al procesului.
- (79) De asemenea, Comisia a analizat posibila existență a unui avantaj indirect la nivelul utilizatorilor infrastructurii.
- (80) Întrucât entitatea cu scop special nu a fost selectată din cauza eșecului primei licitații și nu există indicii că va fi lansată o a doua licitație, nu pot fi formulate concluzii definitive cu privire la existența unui avantaj la nivelul entității cu scop special. În mod similar, nu pot fi formulate concluzii definitive cu privire la existența unui ajutor la nivelul utilizatorilor.

6.1.4. Denaturarea concurenței și efectul asupra schimburilor comerciale

- (81) Atunci când un ajutor acordat de un stat membru consolidează poziția unei întreprinderi în raport cu aceea a altor întreprinderi concurente în cadrul schimburilor comerciale intracomunitare, acestea din urmă trebuie considerate ca fiind influențate de ajutor ⁽⁴²⁾.
- (82) Este clar că avantajele acordate ADIF consolidează poziția acestei întreprinderi în raport cu aceea a altor întreprinderi concurente în cadrul schimburilor comerciale din Uniune.
- (83) După cum s-a arătat la punctul 5.1 de mai sus, autoritățile spaniole recunosc că este posibil ca CEATF să concureze cu alte instalații europene pentru testările la viteze mai mici de 210 km/h și cu liniile existente deschise traficului pentru testările la viteze cuprinse între 210 și 385 km/h. Prin urmare, ele consideră acum că numai finanțarea construcției acelor părți din CEATF care permit testări la viteze mai mici de 385 km/h ar trebui să fie considerată ajutor de stat și evaluată în conformitate cu Cadrul C&D&I. În acest sens, autoritățile spaniole susțin, de asemenea, că finanțarea publică a acestor activități ar urma să fie limitată la 90,2 milioane EUR.
- (84) CEATF ar urma să concureze cu alte instalații din Uniunea Europeană care oferă servicii de testări feroviare pentru mare viteză, deoarece este pe deplin capabil să ofere testări la viteze mai mici de 385 km/h. Întrucât dovezile sugerează că cererea de testări la viteze mai mari este foarte scăzută sau nu există (a se vedea detaliile de la considerentele 48-51 de mai sus), este probabil ca testările la viteze mai mici de 385 km/h să devină activitatea principală a CEATF.
- (85) Prin urmare, resursele de stat acordate ADIF pentru construcția CEATF ar urma să fie utilizate pentru subvenționarea intrării pe piață a unui nou concurent.
- (86) Având în vedere cele menționate la considerentele 82-85 de mai sus, ajutorul acordat ADIF este de natură să denatureze concurența și să afecteze schimburile comerciale dintre statele membre.

6.1.5. Concluzie privind existența ajutorului

- (87) Comisia consideră că resursele publice acordate ADIF pentru construcția CEATF, în baza Hotărârii din 28 iunie 2013 și a acordului din 27 decembrie 2010, pot fi considerate ajutor de stat în sensul articolului 107 alineatul (1) din tratat.

⁽⁴⁰⁾ A se vedea considerentele 43 și 44 din decizia de inițiere.

⁽⁴¹⁾ Cazul SA.38302 *Ajutor pentru investiții pentru Portul din Salerno*, Decizia din 27 martie 2014, considerentul 46.

⁽⁴²⁾ Hotărârea Curții de Justiție din 14 ianuarie 2015, *Eventech*, C-518/13, ECLI:EU:C:2015:9, punctul 66, și Hotărârea Curții de Justiție, *Libert și alții*, C-197/11 și C-203/11, ECLI:EU:C:2013:288, punctul 77.

6.2. Legalitatea ajutorului

- (88) Autoritățile spaniole au notificat măsura, în baza articolului 108 alineatul (3) din tratat, la 20 septembrie 2013. De asemenea, acestea au arătat că circuitul feroviar nu va fi construit înainte de a fi aprobat de Comisie ⁽⁴³⁾.
- (89) Spania a acordat ajutorul în baza acordului din 27 decembrie 2010 și a Hotărârii Consiliului de Miniștri din 28 iunie 2013. O parte din ajutor a fost deja plătită, astfel cum s-a descris la considerentul 44 de mai sus.
- (90) Întrucât ajutorul a fost acordat înainte de a fi aprobat de Comisie, acesta trebuie considerat ca fiind ajutor ilegal în sensul articolului 1 litera (f) din Regulamentul (UE) 2015/1589 al Consiliului ⁽⁴⁴⁾.

6.3. Compatibilitate

- (91) După ce s-a stabilit că măsura implică ajutor de stat în sensul articolului 107 alineatul (1) din tratat, Comisia trebuie să evalueze dacă aceasta poate fi considerată compatibilă cu piața internă.
- (92) Curtea de Justiție a stabilit că, „în cazul în care Comisia decide să deschidă procedura oficială de investigare, revine statului membru și beneficiarului potențial al unui ajutor nou sarcina de a prezenta Comisiei elementele de natură să demonstreze că acest ajutor este compatibil cu piața comună” ⁽⁴⁵⁾. După cum se menționează mai jos, autoritățile spaniole și beneficiarul ADIF nu au prezentat dovezi convingătoare în acest sens nici în notificare și în scrisorile transmise ulterior, nici în observațiile la decizia de inițiere și în scrisorile transmise în cursul etapei de investigare oficială.
- (93) Autoritățile spaniole au arătat că finanțarea publică a CEATF, în măsura în care constituie ajutor în sensul articolului 107 alineatul (1) din tratat, ar trebui declarată compatibilă cu piața internă având în vedere obiectivul general de C&D&I și ținând cont de normele Cadrului C&D&I aplicabile infrastructurilor de C&D&I ⁽⁴⁶⁾.
- (94) Din concluzia de la punctul 6.2 de mai sus reiese că ajutorul este ilegal. Punctul 126 din Cadrul C&D&I prevede că „[a]jutoarele pentru C&D&I ilegale vor fi evaluate în conformitate cu normele aplicabile la data la care s-au acordat ajutoarele”.
- (95) La momentul acordării ajutorului, Cadrul C&D&I din 2006 ⁽⁴⁷⁾ era în vigoare.
- (96) Cadrul C&D&I din 2006 nu conține dispoziții specifice privind ajutorul pentru infrastructuri de cercetare. Prin urmare, Comisia consideră că evaluarea măsurii de ajutor ar trebui să se bazeze direct pe articolul 107 alineatul (3) litera (c) din tratat. Această dispoziție prevede că „ajutoarele destinate să faciliteze dezvoltarea anumitor activități sau a anumitor regiuni economice, în cazul în care acestea nu modifică în mod nefavorabil condițiile schimburilor comerciale într-o măsură care contravine interesului comun” pot fi considerate compatibile cu piața internă.

⁽⁴³⁾ A se vedea scrisoarea autorităților spaniole din 6 februarie 2014, răspunsul la întrebarea 7, oferit de ministrul finanțelor și administrației publice din Spania, pagina 13.

⁽⁴⁴⁾ Regulamentul (UE) 2015/1589 al Consiliului din 13 iulie 2015 de stabilire a normelor de aplicare a articolului 108 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene (JO L 248, 24.9.2015, p. 9).

⁽⁴⁵⁾ Hotărârea Curții de Justiție din 16 decembrie 2010, AceaElectrabel Produzione/Comisia, C-480/09 P, ECLI:EU:C:2010:787, punctul 99 și jurisprudența citată în cadrul acesteia.

⁽⁴⁶⁾ În conformitate cu punctul 15 litera (ff) din Cadrul C&D&I, „«infrastructură de cercetare» înseamnă instalațiile, resursele și serviciile conexe utilizate de comunitatea științifică pentru a desfășura activități de cercetare în domeniile sale și cuprinde echipamente sau seturi de instrumente științifice, resurse de cunoștințe precum colecții, arhive sau informații științifice structurate ce permit infrastructurilor bazate pe tehnologia informației și comunicațiilor cum ar fi rețelele, materialul informatic, programele de software și instrumentele de comunicare, precum și orice alte mijloace necesare pentru desfășurarea activităților de cercetare. Astfel de infrastructuri de cercetare pot fi «localizate într-un singur sit» sau «distribuite» (rețea organizată de resurse)”.

⁽⁴⁷⁾ Cadrul pentru ajutoarele de stat pentru cercetare, dezvoltare și inovare al Comunității Europene (JO C 323, 30.12.2006, p. 1).

- (97) Pentru a stabili compatibilitatea măsurii cu articolul 107 alineatul (3) litera (c) din tratat, Comisia realizează un test comparativ, punând în balanță efectele pozitive prin prisma contribuției la atingerea unor obiective de interes comun bine definite și efectele negative asupra schimburilor comerciale și concurenței pe piața comună. În acest sens, Comisia va ține seama de următoarele principii ⁽⁴⁸⁾:
- (a) contribuția la o un obiectiv de interes comun bine definit: o măsură de ajutor de stat trebuie să vizeze un obiectiv de interes comun conform articolului 107 alineatul (3) din tratat;
 - (b) necesitatea intervenției statului: o măsură de ajutor de stat trebuie să vizeze o situație în care ajutorul poate aduce o îmbunătățire substanțială pe care piața nu o poate asigura pe cont propriu, de exemplu prin remedierea unui eșec al pieței sau prin soluționarea unei probleme legate de echitate sau coeziune;
 - (c) adecvarea măsurii de ajutor: măsura de ajutor propusă trebuie să fie un instrument de politică adecvat pentru atingerea obiectivului de interes comun;
 - (d) efectul stimulator: ajutorul trebuie să modifice comportamentul întreprinderii (întreprinderilor) în cauză astfel încât aceasta (acestea) să desfășoare activități suplimentare pe care nu le-ar desfășura în lipsa ajutorului sau pe care le-ar desfășura în mod limitat sau diferit sau într-un alt loc;
 - (e) proporționalitatea ajutorului: valoarea și intensitatea ajutorului trebuie să se limiteze la minimul necesar pentru a determina realizarea investițiilor sau a activităților suplimentare de către întreprinderea (întreprinderile) în cauză;
 - (f) evitarea efectelor negative nejustificate asupra concurenței și a schimburilor comerciale dintre statele membre: efectele negative ale ajutorului trebuie să fie suficient de limitate încât bilanțul general al măsurii să fie pozitiv;
 - (g) transparența ajutorului: statele membre, Comisia, operatorii economici și publicul trebuie să aibă acces cu ușurință la toate actele relevante și informațiile pertinente referitoare la ajutoarele acordate.

6.3.1. Contribuția la un obiectiv de interes comun bine definit

- (98) Autoritățile spaniole au evidențiat în notificare și în răspunsul la decizia de inițiere (a se vedea considerentul 59 din decizia de inițiere și punctul 5.2 de mai sus) că proiectul contribuie la o creștere a investițiilor în C&D&I în Spania, acesta fiind unul dintre obiectivele de interes comun din Strategia UE 2020, și că se încadrează în Programul operațional pentru o creștere inteligentă destinat Spaniei, adoptat în februarie 2015. Acestea susțin că CEATF este o infrastructură științifică și tehnică ce va permite testarea unor aspecte tehnice multidisciplinare în sectorul feroviar. De asemenea, autoritățile spaniole susțin că investiția în CEATF va consolida dezvoltarea economică a regiunii Andaluzia, care se confruntă cu o rată mare a șomajului.
- (99) În primul rând, aceste afirmații ar trebui evaluate din punctul de vedere al cererii pentru o astfel de instalație de cercetare și din punctul de vedere al activităților de C&D&I care s-ar putea desfășura acolo.
- (100) După cum s-a detaliat deja în considerentele 60-62 din decizia de inițiere, Comisia a pus sub semnul întrebării existența cererii din partea producătorilor de material rulant și de echipamente feroviare pentru această infrastructură de cercetare specifică. Comisia a făcut referire, în special, la nereușita primei licitații pentru construcția și exploatarea CEATF, precum și la costurile foarte mari de construcție și exploatare a rețelilor de cale ferată proiectate să furnizeze servicii comerciale de transport la viteze mai mari de 350 km/h, care nu ar fi viabile din punct de vedere economic în condițiile actuale de piață și în viitorul previzibil ⁽⁴⁹⁾.

⁽⁴⁸⁾ De exemplu, SA 32835 (2011/N) – Northwest Urban Investment Fund (JESSICA) (JO C 281, 24.9.2011, p. 2, http://ec.europa.eu/competition/state_aid/cases/240234/240234_1247477_97_2.pdf și SA 38769 (2015/N) – Green Deal for Electric Vehicle Charging Infrastructure (Pact verde pentru infrastructurile de încărcare destinate vehiculelor electrice), care urmează a fi publicat, http://ec.europa.eu/competition/state_aid/cases/258489/258489_1710979_137_2.pdf

⁽⁴⁹⁾ Referitor la argumentul adus de autoritățile spaniole, care reamintesc faptul că s-a transmis un chestionar unui număr de peste 80 de societăți, dintre care 47 au răspuns și 26 au arătat că ar fi pregătite să își asume o parte dintre riscurile proiectului, ar trebui remarcat faptul că majoritatea acestora din urmă sunt societăți din sectorul construcțiilor, ale căror interese de afaceri sunt legate de faza de construcție a proiectului, dar nu și de activitățile de C&D&I care urmează să se deruleze acolo. În plus, în cele din urmă niciuna dintre acestea nu și-a confirmat interesul real prin transmiterea unei oferte pentru licitația organizată în 2013, care a fost anulată din cauza lipsei de participanți.

- (101) Observațiile primite de la terți ca răspuns la decizia de inițiere confirmă poziția Comisiei conform căreia o infrastructură de cercetare dedicată testării trenurilor de viteză foarte mare (testări realizate la viteze de peste 385 km/h pentru servicii de transport comercial furnizate la viteze peste 350 km/h) nu este necesară pe piață.
- (102) Niciun producător de material rulant nu preconizează că va realiza produse care să circule la viteze atât de mari din cauza lipsei cererii pe piață pentru exploatarea comercială a unor astfel de trenuri. Unii dintre operatorii feroviari prezintă argumente legate de eficiența pieței (echilibrul între consumul de energie și durata călătoriei), care limitează exploatarea comercială a trenurilor de mare viteză în Europa la viteze mult mai mici (media în Europa – 280-300 km/h, maximum – 320-350 km/h), precum și creșterea exponențială a investițiilor în infrastructură și a costurilor de exploatare și întreținere pentru viteze de peste 300 km/h, ceea ce ar face ca prețurile biletelor de tren să devină necompetitive prin comparație cu cele ale biletelor de avion. Nu există dovezi care să sugereze că există cerere pentru construcția unor linii noi de cale ferată comerciale și/sau pentru modernizarea liniilor existente în scopul oferirii unor servicii de transport la viteze care să depășească 320-350 km/h – și, prin urmare, pentru o instalație de testări feroviare destinată în mod specific vitezelor care depășesc aceste limite ⁽⁵⁰⁾.
- (103) Alte argumente specifice în sensul lipsei cererii pentru infrastructura CEATF rezidă în amplasarea geografică a acesteia, care, în opinia unora dintre respondenți, va determina durate și cheltuieli de transport semnificative.
- (104) În ultimul rând, argumentele referitoare la disponibilitatea unor soluții mai avansate și mai eficiente din punct de vedere al costurilor pentru eventualele testări viitoare de mare viteză, cum ar fi testarea virtuală prin intermediul soluțiilor informatice, reprezintă tot argumente împotriva necesității unei instalații de testare fizice specifice.
- (105) Prin urmare, afirmația conform căreia ajutorul notificat ar fi condus la activități de C&D&I suplimentare în sectorul feroviar prin construcția infrastructurii unei instalații de testări de mare viteză este contrazisă de informațiile strânse de Comisie.
- (106) În al doilea rând, celelalte obiective de politică invocate de autoritățile spaniole, în special beneficiile socio-economice rezultate din crearea unor noi locuri de muncă în regiunea Antequera ⁽⁵¹⁾, nu sunt relevante pentru evaluarea contribuției ajutorului notificat la un obiectiv de interes comun în domeniul C&D&I. Deși autoritățile spaniole susțin că proiectul CEATF, analizat dintr-o perspectivă socio-economică, ar obține o VAN pozitivă de 17,3 milioane EUR, acestea nu au prezentat nicio dovadă convingătoare a beneficiilor care să fie de o asemenea amploare încât să depășească costurile de construcție și pierderile din exploatare pe care infrastructura planificată le-ar genera pe parcursul întregii durate de exploatare. Pretinsele beneficii par să se limiteze la crearea de locuri de muncă în sectorul construcțiilor în cursul etapei de construcție a infrastructurii. Acest lucru înseamnă că, departe de a contribui la un obiectiv pe termen lung de promovare a dezvoltării durabile a regiunii Andaluzia, proiectul ar avea doar efecte de scurtă durată, trecătoare, asupra economiei locale ⁽⁵²⁾.
- (107) Având în vedere cele menționate în considerentele 98-106 de mai sus, Comisia consideră că Spania nu a prezentat suficiente dovezi pentru a demonstra că proiectul contribuie la un obiectiv de interes comun bine definit.

6.3.2. Necesitatea intervenției statului

- (108) Autoritățile spaniole justifică necesitatea ajutorului de stat pentru acest proiect prin natura multidisciplinară a testărilor tehnice care urmează să fie realizate. În opinia lor, datorită domeniilor de activitate variate ale

⁽⁵⁰⁾ Nu este surprinzător faptul că singura societate care s-a exprimat în favoarea proiectului este o societate spaniolă care, așa cum a fost confirmat de observațiile altor respondenți, ar putea să se bucure *de facto* de un acces preferențial la instalație datorită apropierii de amplasamentul centrului. Prin urmare, observațiile acestea par să fie inspirate mai curând de posibilitatea de a obține un avantaj competitiv decât de evaluarea obiectivă a necesității instalației.

⁽⁵¹⁾ A se vedea și nota de subsol 17 din decizia de inițiere.

⁽⁵²⁾ De exemplu, Orientările privind ajutoarele de stat regionale pentru perioada 2014-2020 (JO C 209, 23.7.2013, p. 1), care preconizează în mod specific crearea de locuri de muncă, plasează acest obiectiv în contextul mai larg al obținerii unei creșteri durabile (sublinierea noastră) și favorabile incluziunii. Într-adevăr, chiar și atunci când Comisia dispunea de orientări specifice privind ajutorul pentru crearea de locuri de muncă (Orientări privind ajutorul pentru ocuparea forței de muncă, JO C 334, 12.12.1995, p. 4), era recunoscut faptul că ajutorul pentru crearea locurilor de muncă limitate la unul sau mai multe sectoare sensibile, care se confruntă cu capacitate excedentară sau sunt în criză, este considerat în general mai puțin favorabil, deoarece efectele sale negative asupra ocupării forței de muncă în sectoarele concurente din celelalte state membre depășesc, în general, interesul comun implicat de măsurile active de reducere a șomajului (a se vedea punctul 23).

societăților posibil implicate în aceste testări (de exemplu, societăți de construcții civile, comunicații, semnalizări, tracțiune și material rulant) nicio societate nu ar atinge de una singură masa critică sau nu ar avea capacitatea financiară de a face o investiție la fel de mare ca cea necesară pentru CEATF sau de a putea atrage și asocia alte societăți într-o astfel de investiție. În ceea ce privește finanțarea proiectului, autoritățile spaniole au declarat că, „având în vedere studiile de profitabilitate realizare de ADIF” nu este disponibilă nicio altă sursă de finanțare în afara finanțării publice pentru construcția CEATF.

- (109) Argumentul invocat de autoritățile spaniole indică o presupusă disfuncționalitate a pieței, manifestată printr-o problemă de coordonare pentru finanțarea construcției instalației vizate. Acestea par să plece de la ipoteza că, deoarece nicio societate individuală nu ar fi stimulată să se angajeze în finanțarea proiectului din cauza dezechilibrului dintre costurile acestuia și beneficiile preconizate (la nivel de firmă individuală), singurul mod posibil de susținere a investiției ar fi prin crearea unui consorțiu care să grupeze diferite societăți care își desfășoară activitatea în domenii tehnice diferite și care ar putea să valorifice pe deplin potențialul instalației prin intermediul unei utilizări în comun.
- (110) Cu toate acestea, nici un element din dosar nu sugerează că societățile posibil interesate să facă parte dintr-o astfel de colaborare ar fi fost împiedicate să facă acest lucru din cauza unor dificultăți obiective care le-ar fi îngreunat colaborarea. Dimpotrivă, faptul că guvernul spaniol a intervenit pentru a facilita crearea unei entități cu scop special prin organizarea unei licitații deschise și că acea procedură de licitație nu a reușit sugerează că problema reală care afectează finanțarea proiectului notificat se află în altă parte, și anume în lipsa viabilității financiare a acestuia. Slăbiciunea argumentului avansat de autoritățile spaniole este confirmată de faptul că, chiar dacă guvernul spaniol a hotărât să continue cu alocarea de fonduri publice pentru ca ADIF să înceapă lucrările, nici un investitor independent privat nu s-a arătat interesat să participe la finanțare.
- (111) Prin urmare, Comisia concluzionează că Spania nu a prezentat suficiente dovezi privind existența unei disfuncționalități a pieței manifestată sub forma unei probleme de coordonare la nivelul finanțării CEATF.
- (112) În plus, trebuie menționat faptul că practica decizională a Comisiei în domeniul C&D&I se referă la trei tipuri specifice de disfuncționalități ale pieței: informațiile imperfecte și asimetrice, problemele de coordonare și de rețea pentru activitățile C&D&I și propagarea cunoștințelor. Autoritățile spaniole nu au dovedit însă că în cazul de față ar surveni vreuna dintre aceste disfuncționalități specifice ale pieței.
- (113) Referitor la dificultățile care afectează finanțarea proiectului CEATF, nu a fost prezentată nicio dovadă că sectorul privat ar fi împiedicat să finanțeze proiectul din cauza unei posibile indisponibilități sau asimetriei a unor informații care să vizeze în mod specific activități de C&D&I identificabile și riscante. Cât privește problemele de coordonare și de rețea în C&D&I, rezultă clar din declarațiile autorităților spaniole că nu a fost planificată nicio cooperare între ADIF și industrie în cadrul centrului de testări. Se pare că ajutorul are ca scop atragerea de societăți care să participe la proiectarea sau la utilizarea infrastructurii CEATF, dar nu duce la o cooperare specifică între acestea pentru a realiza activități de colaborare în domeniul C&D&I în cadrul centrului. În ultimul rând, Spania nu a prezentat elemente care să dovedească propagarea de cunoștințe de care să beneficieze părțile terțe ca urmare a proiectului CEATF.
- (114) Spania nu a prezentat alte argumente în sprijinul concluziei conform căreia ajutorul poate să producă o îmbunătățire substanțială pe care piața nu o poate asigura pe cont propriu.
- (115) Având în vedere cele menționate în considerentele 108-113 de mai sus, Comisia concluzionează că necesitatea intervenției statului nu a fost dovedită.

6.3.3. Caracterul adecvat al măsurii de ajutor

- (116) Statele membre pot face alegeri diferite cu privire la instrumentele de politică, iar controlul ajutoarelor de stat nu impune o singură modalitate de intervenție în economie. Cu toate acestea, în conformitate cu articolul 107 alineatul (1) din tratat, ajutorul de stat poate fi justificat doar prin caracterul adecvat al unui anumit instrument pentru a îndeplini un obiectiv de politică publică și pentru a contribui la unul sau mai multe obiective de interes comun ⁽⁵³⁾.

⁽⁵³⁾ Pentru o dezbatere privind caracterul adecvat, a se vedea cauzele C 25/2004 – DVB-T Berlin-Brandenburg (JO L 200, 22.7.2006, p. 14) sau N 854/06 – Soutien de l'innovation industrielle en faveur du programme mobilisateur pour l'innovation industrielle TVMSL (JO C 182, 4.8.2007, p. 5).

- (117) Comisia consideră, în mod normal, că o măsură este un instrument adecvat atunci când un stat membru a analizat dacă există opțiuni de politică alternative care să fie la fel de potrivite pentru atingerea obiectivului de interes comun, dar care, în același timp, să distorsioneze mai puțin concurența decât ajutorul de stat selectiv și când acesta poate demonstra că măsura este adecvată pentru atingerea unor obiective de eficiență și/sau de echitate.
- (118) Autoritățile spaniole nu au prezentat nicio informație cu privire la eventualele instrumente de politică alternative sau la alte instrumente de ajutor pentru finanțarea proiectului. Ca răspuns la îndoielile exprimate în decizia de inițiere, acestea s-au limitat la a declara că, având în vedere presupusul deficit financiar de 91,87 % al proiectului, în acest caz nu ar fi adecvat nici un alt instrument în afara finanțării publice.
- (119) Comisia constată că faptul că proiectul notificat continuă să producă pierderi substanțiale chiar și în cazul în care primește ajutor nu este suficient pentru a demonstra că ajutorul de stat este un instrument adecvat.
- (120) În plus, întrucât nu s-a demonstrat că proiectul contribuie la obiectivul de interes comun de creștere a activităților de C&D&I, nu s-a demonstrat nici caracterul adecvat al instrumentului de investiții ales de guvernul spaniol. Alte măsuri care ar genera efectiv o creștere a activităților de C&D&I ar fi instrumente mai adecvate pentru îndeplinirea acestui obiectiv de interes comun.
- (121) Considerații similare se aplică și în legătură cu celelalte obiective de interes comun invocate de Spania. După cum s-a menționat în considerentul 106, noile locuri de muncă s-ar limita în principal la sectorul construcțiilor și ar fi temporare. Ajutorul de stat pentru construcția unei infrastructuri a cărei utilizare este puțin probabilă nu reprezintă un instrument de politică adecvat pentru a genera creștere economică și locuri de muncă.

6.3.4. Efectul stimulat

- (122) Ajutorul de stat trebuie să aibă un efect stimulat. Acest efect apare dacă ajutorul schimbă comportamentul beneficiarului în ceea ce privește atingerea obiectivului de interes comun și rezolvarea disfuncționalității identificate a pieței.
- (123) Autoritățile spaniole au arătat că, în lipsa ajutorului, CEATF nu ar fi construit: ele argumentează că ajutorul are un efect stimulat deoarece proiectul nu s-ar realiza niciodată în lipsa ajutorului.
- (124) Totuși, în cazul de față, Comisia constată că ajutorul face posibilă construirea unei instalații de testări feroviare care se pune la dispoziția ADIF, în calitate de viitor proprietar, însă nu pare să declanșeze nicio schimbare de comportament din partea ADIF sau a altora în sensul realizării de activități suplimentare de C&D&I în cadrul instalației de testare.
- (125) În cadrul procedurii oficiale de investigare, autoritățile spaniole nu au prezentat nicio informație sau argumentație nouă cu privire la schimbarea de comportament a ADIF datorată ajutorului. În timp ce datele disponibile indică faptul că proiectul notificat va continua să genereze pierderi chiar dacă primește ajutorul, autoritățile spaniole nu au reușit să demonstreze că acesta va genera totuși beneficii importante pentru societate în ceea ce privește C&D&I. Dimpotrivă, observațiile primite în timpul investigației oficiale de la potențialii utilizatori ai infrastructurii sugerează că, în forma actuală, proiectul nu rezolvă cerințele nesatisfăcute pe partea de cerere de la societățile implicate în activități de C&D&I în sectorul feroviar.
- (126) Nu au fost reliefate motive care ar putea să justifice schimbarea evaluării inițiale exprimate de către Comisie în decizia de inițiere. În esență, departe de a crea un efect stimulat, ajutorul vizează construirea unei infrastructuri al cărei plus de valoare comparativ cu alternativele existente (și anume testările pe rețelele de cale ferată obișnuite) nu a fost demonstrat.

6.3.5. Proporționalitatea ajutorului

- (127) Comisia consideră că ajutorul este proporțional în cazul în care același rezultat nu putea fi obținut cu un ajutor mai redus.

- (128) Autoritățile spaniole au notificat faptul că proiectul este în conformitate cu Cadrul C&D&I, care indică faptul că intensitatea maximă a ajutorului permisă pentru acoperirea investiției în infrastructuri de cercetare utilizate în scopuri economice se limitează la costurile suplimentare nete, până la un plafon de 60 % din costurile eligibile (punctul 89 din Cadrul C&D&I). În cazul de față, sprijinul public va acoperi costurile în proporție de 100 %.
- (129) Din cauza lipsei sau a insuficienței investițiilor private în infrastructura CEATF, ajutorul în discuție nu pare să fie proporțional.

6.3.6. Evitarea efectelor negative nejustificate asupra concurenței și asupra schimburilor comerciale dintre statele membre

- (130) Articolul 107 alineatul (3) litera (c) din tratat impune ca evoluțiile pozitive generate ca urmare a măsurii aplicate să fie puse în balanță cu efectele negative pe care aceasta le are asupra schimburilor comerciale și a concurenței.
- (131) Comisia consideră că autoritățile spaniole nu au dovedit existența unor efecte pozitive determinate de prezenta măsură. Prin urmare, Comisia concluzionează că proiectul de construire a CEATF nu va reuși să își atingă obiectivul de creștere a C&D în domeniul specific al serviciilor de transport feroviar de foarte mare viteză, întrucât cererea pieței pentru o astfel de infrastructură și pentru serviciile de C&D asociate este inexistentă sau, în cel mai bun caz, redusă. De asemenea, Comisia a concluzionat că nu s-a demonstrat o disfuncționalitate a pieței și nici nu s-a dovedit că măsura contribuie la o schimbare semnificativă de comportament a beneficiarului.
- (132) În ceea ce privește celelalte efecte pozitive ale măsurii pe care se bazează Spania, Comisia consideră că generarea temporară de locuri de muncă, în special în sectorul construcțiilor, atrage după sine un cost foarte mare și are o valoare pozitivă limitată.
- (133) În plus, întrucât măsura permite intrarea pe piață a unui nou concurent prin utilizarea unei finanțări publice masive, Comisia consideră că aceasta va avea un efect negativ asupra concurenței. Ajutorul ar pune sub semnul întrebării investițiile anterioare realizate de concurenți la propriile instalații de testare și ar duce la reducerea viitoarelor investiții pentru întreținerea sau îmbunătățirea acestor infrastructuri.
- (134) Piața afectată de ajutor este piața serviciilor de testare a echipamentelor feroviare din Uniunea Europeană. Așa cum s-a subliniat în decizia de inițiere, pe această piață din Uniunea Europeană funcționează în prezent trei centre de testări: Cerhenice (Velim) în Republica Cehă, Wildenrath în Germania și Valenciennes în Franța, unde se realizează testări cu viteze de până la 210 km/h. Testarea materialului rulant de mare viteză ⁽⁵⁴⁾ se realizează pe liniile aflate în exploatare comercială proiectate pentru o viteză maximă de 350 km/h, pe care se realizează teste la viteze de până la 385 km/h în conformitate cu standardul (10 % peste viteza de regim a trenului).
- (135) Rezultă că serviciile de testare ale CEATF nu sunt perfect substituibile celor oferite de celelalte instalații de testare și testărilor efectuate pe rețelele comerciale, din cauza vitezelor maxime de testare diferite. Însă posibilitatea deja existentă de testare la viteze de până la 385 km/h pe rețelele comerciale reflectă cererea existentă și potențială pentru servicii de testare realizate până la nivelul acestei viteze, care este viabilă din punct de vedere comercial. În ceea ce privește cererea potențială viitoare pentru testări la viteze de până la 520 km/h, din informațiile disponibile și din observațiile primite de la participanții la piață reiese că, cel puțin în viitorul previzibil, aceasta nu va fi o opțiune viabilă din punct de vedere comercial. Prin urmare, instalația de testare CEATF va fi un concurent direct atât pentru instalațiile existente, cât și pentru rețelele publice de cale ferată. În consecință, Comisia consideră că măsura este destinată subvenționării intrării pe piață a unui nou concurent, în întregime din resursele statului, și ca urmare este susceptibilă de a denatura semnificativ concurența pe piața respectivă.
- (136) Această măsură de ajutor ar putea să afecteze negativ și concurența pe piețele din aval ale produselor feroviare care urmează să fie testate (care includ materialul rulant și echipamentele). După cum s-a indicat în observațiile primite pe marginea deciziei de inițiere, este posibil ca amplasamentul geografic al instalației să creeze avantaje concurențiale *de facto* în favoarea producătorilor naționali de material rulant, în cazul cărora este mult mai mare probabilitatea să utilizeze CEATF pentru testări, fără suportarea unor costuri semnificative de transport.

⁽⁵⁴⁾ De exemplu: Rete Feroviaria Italiana în Italia, SNCF în Franța, DB Bahn în Germania.

- (137) Având în vedere lipsa unor efecte pozitive suficient dovedite pentru ajutorul notificat, potrivit constatărilor Comisiei de la punctele 6.3.1-6.3.5, se consideră că efectele negative ale măsurii din punctul de vedere al denaturării reale și potențiale a concurenței sunt de natură să depășească beneficiile invocate.

6.3.7. Transparența ajutorului

- (138) Având în vedere considerațiile anterioare, nu este necesar să se analizeze în ce măsură acest ajutor este transparent.

6.3.8. Concluzii privind compatibilitatea ajutorului

- (139) Având în vedere considerațiile de la punctele 6.3.1-6.3.7 de mai sus, Comisia concluzionează că măsura de ajutor notificată nu poate fi declarată compatibilă cu piața internă în temeiul articolului 107 alineatul (3) litera (c) din tratat.

6.4. Recuperarea ajutorului incompatibil

- (140) În conformitate cu jurisprudența constantă, articolul 16 alineatul (1) din Regulamentul (UE) 2015/1589 prevede următoarele: „Atunci când adoptă decizii negative în cazuri de ajutor ilegal, Comisia decide ca statul membru în cauză să ia toate măsurile necesare pentru recuperarea ajutorului de la beneficiar [...]”.
- (141) De asemenea, instanțele judecătorești ale Uniunii au susținut în mod consecvent că obligația impusă unui stat membru de a elimina ajutorul considerat de Comisie ca fiind incompatibil cu piața internă este menită să restabilească situația existentă anterior ⁽⁵⁵⁾. În acest context, instanțele judecătorești ale Uniunii au stabilit că acest obiectiv este atins odată cu rambursarea de către beneficiar a sumelor acordate sub formă de ajutor ilegal (inclusiv a dobânzii), pierzând astfel avantajul de care beneficiase față de concurenții săi de pe piață, și cu restabilirea situației anterioare acordării ajutorului ⁽⁵⁶⁾.
- (142) Comisia a concluzionat că ajutorul acordat de Spania societății ADIF este ilegal și incompatibil cu piața internă. Drept urmare, ajutorul trebuie recuperat pentru a se restabili situația existentă pe piață înainte de acordarea acestuia. Recuperarea ar trebui să acopere intervalul de timp care începe cu momentul la care beneficiarii au obținut un avantaj, adică de la care ajutorul a fost pus la dispoziția beneficiarilor, iar la sumele care urmează a fi recuperate trebuie să se aplice dobândă până la recuperarea efectivă.
- (143) Pe baza informațiilor prezentate de Spania și rezumate în considerentele 43 și 44 și în tabelele 3, 4 și 5 de mai sus, valoarea totală a fondurilor plătite societății ADIF în perioada 2011-2014 se ridică la 143 703 000 EUR (compusă din 135 866 000 EUR sub formă de granturi și 7 837 000 EUR sub formă de împrumuturi).
- (144) Comisia a calculat rata dobânzii care ar fi fost disponibilă pe piață pe baza informațiilor prezentate de Spania cu privire la împrumuturile comerciale contractate efectiv de ADIF în perioada relevantă. Cu toate acestea, Comisia consideră că rezultatul calculelor sale ar putea fi afectat de existența altor împrumuturi care nu i-au fost aduse la cunoștință. Astfel, în scopul calculării diferenței dintre ratele dobânzilor stabilite efectiv în împrumuturile acordate ADIF și rata dobânzii de pe piață și, prin urmare, a elementului de ajutor care urmează să fie recuperat, Spania are la dispoziție o perioadă de două luni de la data adoptării prezentei decizii în care să îi prezinte Comisiei dovezi privind orice alte împrumuturi comerciale contractate de ADIF în perioada relevantă.
- (145) Prin urmare, Spania trebuie să recupereze de la ADIF atât granturile acordate cu titlu de avans plătite efectiv și nerambursate încă de ADIF, cât și elementul de ajutor inclus în împrumuturile acordate în 2011, 2012 și 2013, care, fără a aduce atingere posibilității menționate în alineatul precedent, reprezintă diferența dintre rata dobânzii împrumutului și rata dobânzii de pe piață indicată în tabelul 6 de mai sus (a se vedea considerentul 75 de mai sus). Suma totală care urmează a fi recuperată va include o dobândă aplicabilă valorii recuperate de la momentul la care a fost plătit fiecare grant sau împrumut și până la momentul rambursării acestuia.

⁽⁵⁵⁾ A se vedea, printre altele, Hotărârea Curții de Justiție din 14 septembrie 1994, Spania/Comisia, C-278/92, C-279/92 și C-280/92, ECLI:EU:C:1994:325, punctul 75.

⁽⁵⁶⁾ A se vedea, printre altele, Hotărârea Curții de Justiție din 17 iunie 1999, Belgia/Comisia, cauza C-75/97, ECLI:EU:C:1999:311, punctele 64 și 65.

- (146) În timp ce dobânda aplicabilă granturilor recuperate trebuie calculată pe baza principalului grantului, dobânda aplicabilă împrumuturilor recuperate trebuie calculată pe baza elementului de ajutor inclus în împrumuturi.
- (147) Spania nu trebuie să facă noi plăți în legătură cu proiectul de față.
- (148) După cum s-a menționat în considerentul 88 de mai sus, autoritățile spaniole au declarat că circuitul feroviar al CEATF nu ar fi construit fără aprobarea Comisiei. Având în vedere acest lucru, Comisia consideră că nu ar exista nici un motiv pentru care ADIF să păstreze împrumuturile, care au fost acordate exclusiv pentru acest proiect specific. Din acest motiv, Comisia solicită încetarea imediată și rambursarea împrumuturilor acordate societății ADIF.

7. CONCLUZIE

- (149) Granturile cu titlu de avans și împrumuturile acordate societății ADIF de către Spania constituie ajutor în sensul articolului 107 alineatul (1) din tratat. Acest ajutor a fost acordat de Spania cu încălcarea obligațiilor de notificare și de respectare a clauzei de standstill prevăzute la articolul 108 alineatul (3) din tratat.
- (150) Comisia concluzionează că ajutorul este incompatibil cu piața internă.
- (151) Prin urmare, ajutorul trebuie recuperat de la beneficiarul ADIF, împreună cu dobânda aplicabilă,

ADOPTĂ PREZENTA DECIZIE:

Articolul 1

Finanțarea publică acordată de Spania pentru Administrador de Infraestructura ferroviaria (ADIF) în baza acordului din 27 decembrie 2010 și a Hotărârii Consiliului de Miniștri din 28 iunie 2013 pentru construirea CEATF, sub formă de granturi și de împrumuturi acordate cu dobânzi sub nivelul ratelor dobânzilor de pe piață, în valoare de 358 552 309 EUR, constituie ajutor de stat în sensul articolului 107 alineatul (1) din tratat.

Articolul 2

Ajutorul menționat la articolul 1 este ilegal întrucât a fost acordat cu încălcarea obligațiilor de notificare și de respectare a clauzei de standstill prevăzute la articolul 108 alineatul (3) din tratat.

Articolul 3

Ajutorul menționat la articolul 1 este incompatibil cu piața internă.

Articolul 4

- (1) Spania recuperează imediat ajutorul menționat la articolul 1, în măsura în care ADIF a beneficiat deja de acesta.
- (2) Sumele care se recuperează sunt purtătoare de dobândă începând de la data la care au fost puse la dispoziția ADIF și până la momentul recuperării efective.
- (3) Dobânda se calculează ca dobândă compusă, în conformitate cu prevederile capitolului V din Regulamentul (CE) nr. 794/2004 al Comisiei ⁽⁵⁷⁾. Sumele care urmează a fi rambursate sunt purtătoare de dobândă începând de la data la care au fost puse la dispoziția beneficiarilor, adică de la data plății grantului și a tranșelor împrumuturilor, și până la momentul recuperării efective.
- (4) Spania anulează toate plățile încă neefectuate ale ajutorului menționat la articolul 1, începând cu data adoptării prezentei decizii.
- (5) Spania solicită încetarea și rambursarea împrumuturilor acordate ADIF.

⁽⁵⁷⁾ Regulamentul (CE) nr. 794/2004 al Comisiei din 21 aprilie 2004 de punere în aplicare a Regulamentului (UE) 2015/1589 al Consiliului de stabilire a normelor de aplicare a articolului 108 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene (JO L 140, 30.4.2004, p. 1).

Articolul 5

Spania se asigură că prezenta decizie este pusă în aplicare în termen de patru luni de la data notificării sale.

Articolul 6

(1) În termen de două luni de la data notificării prezentei decizii, Spania transmite Comisiei următoarele informații:

- (a) suma totală (principal și dobânzi aplicabile) care trebuie recuperată de la ADIF;
- (b) descrierea detaliată a măsurilor deja luate și a celor planificate în vederea conformării cu prezenta decizie;
- (c) documente din care să reiasă că ADIF a fost somată să ramburseze ajutorul.

(2) Spania informează Comisia în legătură cu evoluția măsurilor naționale de punere în aplicare a prezentei decizii până la recuperarea completă a ajutorului menționat la articolul 1. Spania prezintă imediat, la simpla solicitare a Comisiei, informații privind măsurile care au fost deja luate și care au fost planificate în vederea respectării prezentei decizii. De asemenea, Spania furnizează informații detaliate cu privire la valoarea ajutorului și a dobânzii aplicabile care au fost deja recuperate de la ADIF.

Articolul 7

Prezenta decizie se adresează Regatului Spaniei.

Adoptată la Bruxelles, 25 iulie 2016.

Pentru Comisie
Margrethe VESTAGER
Membru al Comisiei
