ROZHODNUTÍ

ROZHODNUTÍ KOMISE (EU) 2017/70

ze dne 25. července 2016

o státní podpoře SA.37185 (2015/C) (ex-2013/N), kterou Španělsko poskytlo centru Centro de ensayos de alta tecnología ferroviaria de Antequera (CEATF) a částečně ji použilo na financování tohoto centra

(oznámeno pod číslem C(2016) 4573)

(Pouze španělské znění je závazné)

(Text s významem pro EHP)

EVROPSKÁ KOMISE

s ohledem na Smlouvu o fungování Evropské unie, a zejména na čl. 108 odst. 2 první pododstavec této smlouvy,

s ohledem na Dohodu o Evropském hospodářském prostoru, a zejména na čl. 62 odst. 1 písm. a) této dohody,

poté, co vyzvala zúčastněné strany k podání připomínek v souladu s uvedenými články ([1]) a s ohledem na jejich připomínky,

vzhledem k těmto důvodům:

1. POSTUP

(1) Dopisem ze dne 5. srpna 2013 Španělsko oznámilo Komisi předem podporu pro financování zkušebního centra pro železnici vysoké technologické úrovně ve městě Antequera („*Centro de Ensayos de Alta Tecnología Ferroviaria de Antequera*“, dále jen „CEATF“). Oznámení bylo zaregistrováno 30. září 2013. Komise požádala o doplňující informace dopisy ze dne 28. listopadu 2013 a ze dne 28. března, 25. července a 5. prosince 2014, na které španělské orgány odpověděly dopisy ze dne 6. února, 20. května a 15. října 2014 a 23. ledna 2015.

(2) Dopisem ze dne 23. března 2015 Komise oznámila Španělsku své rozhodnutí o zahájení řízení podle čl. 108 odst. 2 Smlouvy k výše uvedenému opatření.

(3) Rozhodnutí Komise zahájit řízení (dále jen „rozhodnutí o zahájení řízení“) bylo zveřejněno v *Úředním věstníku Evropské unie* ([2]). Komise vyzvala zainteresované strany, aby předložily své připomínky k podpoře.

(4) Na žádost Komise se dne 28. května 2015 uskutečnilo zasedání se španělskými orgány. Španělsko předložilo své připomínky k rozhodnutí o zahájení řízení dne 2. července 2015. Komise požádala o doplňující informace dopisy ze dne 8. září, 15. října 2015 a 15. ledna 2016, na které španělské orgány odpověděly dopisy ze dne 28. září, 13. listopadu 2015 a 21. ledna 2016.

(5) Komise obdržela připomínky od deseti společností, které působí v odvětví železniční dopravy, ve dnech 7., 9., 10., 16., 17. a 23. července 2015. Jedná se konkrétně o provozovatele železniční dopravy, výrobce železničních vozidel nebo společnosti, které poskytují virtuální zkušební zařízení či testují materiály.

([1]) Úř. věst. C 188, 5.6.2015, s. 10.
([2]) Viz pozn. pod čarou č. 1.

(6) Komise tyto připomínky zaslala Španělsku dopisem ze dne 24. září 2015, na který Španělsko odpovědělo dopisem ze dne 14. října 2015.

(7) Nakonec dne 26. července 2013 předložily španělské orgány projekt Generálnímu ředitelství Komise pro regionální a městskou politiku, a to ve formě oznámené následně dne 30. září 2013 Generálnímu ředitelství pro hospodářskou soutěž ([3]), jako „hlavní projekt", který se má financovat v rámci multiregionálního operačního programu v té době platného pro Španělsko. Španělské orgány od projektu odstoupily dopisem ze dne 14. dubna 2015.

2. **PODROBNÝ POPIS OPATŘENÍ**

2.1. **Cíl a popis projektu CEATF**

(8) Oznámené opatření se týká veřejného financování výzkumné infrastruktury určené k tomu, aby fungovala jako zkušební centrum pro vysokorychlostní kolejová vozidla a související zařízení. Cílem projektu CEATF je poskytnout jedinečnou infrastrukturu v Evropě za účelem umožnění potřebných postupů zkoušení, ověřování a schvalování, které se mají vykonávat u vysokorychlostních kolejových vozidel.

(9) Projekt CEATF pozůstává ze železničního okruhu, na němž mohou vlaky jezdit velmi vysokou rychlostí (až 520 km/h), a pomocných zařízení, která umožňují zkoumat, schvalovat a seřizovat prvky mobilního železničního zařízení, infrastruktury a železničního svršku. Konkrétněji řečeno, zařízení centra umožňují zkoumat železniční dynamiku, novou generaci trakce a brzdění pro vlaky a systémy dopravního značení železniční infrastruktury.

(10) Železniční okruh je okruh o délce 58 km s přímým úsekem dlouhým 9 km, který umožňuje dosáhnout rychlosti až 520 km/h. Okruh obsahuje oblouky o velkém poloměru, které ve spojení se specifickým náklonem umožňují jízdu o určité rychlosti a boční zrychlení.

(11) Španělské orgány uvedly, že železniční okruh je určen ke schvalování typu kolejových vozidel, která jedou o rychlosti až 520 km/h, což odpovídá schválení typu na obloucích o velkých a velmi velkých poloměrech ([4]).

(12) Okruh je rovněž vybaven dvěma úseky dvojkolejných tratí a nástupišti, které lze použít ke schvalování typu kolejových vozidel jedoucích o rychlosti 250 km/h ([5]) nebo nižší, a rovněž pro zkoušky infrastruktury a železničního svršku.

(13) Okruh je vybaven přípojnými tratěmi, které lze použít pro schválení typu na malých a velmi malých obloucích.

(14) Pomocná zařízení zahrnují Integrované středisko železničních služeb („*Centro Integral de Servicios Ferroviarios*," dále jen „CISF"), v němž se nacházejí laboratoře, kanceláře a místnosti pro odbornou přípravu. Laboratoře pozůstávají z multifunkční dílny a prostoru pro přípravu zkoušek, kde se montuje a demontuje vlakové zařízení a provádějí se úkoly vývoje různých palubních systémů a činnosti výzkumu, vývoje a inovací. Část tohoto prostoru je vyhrazena pro zkoušky optimálního chování kolejových vozidel pro budoucí prověřování a schválení železničních vozidel.

(15) Pomocné zařízení zahrnuje rovněž koleje pro specifické zkoušení, vícenapěťovou rozvodnu pro zásobování okruhů elektrickou energií a středisko řízení dopravy.

([3]) Multiregionální operační program „Výzkum, vývoj a inovace pro podniky uskutečňované podniky – technologický fond" přijala Komise dne 7. prosince 2007 (rozhodnutí C/2007/6316). Program uplatňuje podporu Společenství ve všech španělských regionech v rámci cílů „Konvergence" a „Regionální konkurenceschopnost a zaměstnanost".

([4]) Druhé oznámení španělských orgánů obdržené a registrované dne 20. května 2014, s. 12, potvrzené v jejich oznámení ze dne 22. ledna 2015.

([5]) Jak je to popsáno v oddílu 2.3.1 níže, projekt prošel změnami technického návrhu během předběžné fáze studie proveditelnosti, než v dubnu 2013 dosáhl své konečné formy, když podnik Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF) předložil projekt Ministerstvu dopravy a spojů.

(16) Výstavba a provoz železničního okruhu by byly svěřeny partnerství veřejného a soukromého sektoru, jehož účastníky by byly veřejný podnik ADIF (*Administrador de Infraestructuras ferroviarias*, viz níže 24. bod odůvodnění) a konsorcium podniků. Konsorcium podniků by mělo mít právní formu speciální účelové firmy („*Sociedad de Propósito Específico*“ – dále jen „SPE“) ([6]), která bude odpovídat za výstavbu zkušebního centra a pak po dobu 25 let za jeho provoz. Vlastníkem projektu CEATF byl určen podnik ADIF.

(17) Před výzvou k podání nabídky, která byla zveřejněna ve španělském Úředním věstníku dne 2. července 2013 ([7]), španělské úřady oznámily, že se konala zasedání s potenciálně zainteresovanými společnostmi a že byly provedeny koordinované průzkumy. V souladu s nimi odpovědi potvrdily vysokou úroveň zainteresovanosti v rámci soukromého sektoru na provádění projektu ([8]). O projekt projevily největší zájem společnosti z odvětví stavebnictví (40,43 % obdržených dotazníků) a výrobci kolejových vozidel (12,76 % obdržených dotazníků). Tyto společnosti uvedly svůj zájem o účast na projektu a převzetí rizik s výhradou, že budou poskytnuty určité záruky na jejich investice, jelikož dostupné informace o ziskovosti v době studie nebyly dostačující k převzetí pevného závazku ([9]).

(18) První výzva k podání nabídek za účelem výběru společnosti SPV byla v říjnu 2013 prohlášena za zrušenou, jelikož nebyl žádný předkladatel nabídky, který by projevil zájem o projekt. Řízení ve věci výběru předkladatele nabídky bylo potom odloženo, protože se čekalo na konečné rozhodnutí Komise o projektu.

(19) Španělské orgány potvrdily, že v CEAFT se mají vykonávat pouze ekonomické činnosti. Kdyby podnik ADIF a jeho dceřiná společnost ADIF Alta Velocidad používaly centrum pro vlastní zkoušky, bylo by to za stejných podmínek jako ostatní uživatelé, a to po dobu 25 let trvání smlouvy.

(20) Španělské úřady sdělily, že v současné době jsou v Evropě v provozu tři železniční zkušební centra (Cerhenice (Velim) v České republice, Wildenrath v Německu a Valenciennes ve Francii). Podle nich tato zařízení umožňují zkoušení pouze za menších rychlostí (viz tabulku 1 níže).

Tabulka 1

Srovnání mezi ostatními fungujícími železničními zkušebními centry v Evropě, jedním v USA a CEATF

	Velim (Česká republika)	Wegberg-Wildenrath (Německo)	Valenciennes ([1]) (Francie)	TTCI – Puebla (USA)	CEATF (Španělsko)
Rok výstavby	1963	1997	1999	1998	Má se postavit
Počet okruhů	2	5	4	4	1
Délka (km)	3,9 a 13,3	Od 0,4 do 6,1	Od 1,6 do 2,7	Od 5,6 do 21,7	9 přímých 58 okruhů
Nejvyšší rychlost (km/h)	210	160 (velký okruh)	110	265 (velký okruh)	520
Vlastník	Výzkumný ústav železniční, organizace národního železničního dopravce	Siemens	CEF SA (61 % ve vlastnictví společnosti Alstom)	Sdružení amerických železnic	Národní železniční dopravce – ADIF

Zdroj: Španělské orgány.
([1]) Zdroj: http://www.c-e-f.fr/

([6]) Podrobnější popis viz oddíl 2.4 rozhodnutí o zahájení řízení.
([7]) Španělský Úřední věstník (BEO) č. 157, 2. července 2013.
([8]) Deloitte, *„Konečné závěry na základě dotazníků obdržených k projektu vývoje, výstavby, údržby a provozu železničního okruhu ADIF v Antequeře s partnerstvím veřejného a soukromého sektoru“*, 8. října 2012.
([9]) Shrnutí zprávy Deloitte zopakované v oznámení španělských orgánů ze dne 22. ledna 2015.

(21) Španělské orgány oznámily, že španělští výrobci kolejových vozidel používají pro traťové zkoušky nejčastěji zařízení nabízená ve Velimi a Wildenrathu, ale také zkušební centrum TTCI of Puebla ve Spojených státech amerických.

(22) Zkoušky vysokorychlostních kolejových vozidel se vykonávají rovněž na železnicích pro komerční účely, které mají maximální konstrukční rychlost 350 km/h, přičemž zkoušky se provádějí o rychlosti do 385 km/h, jak to vyžaduje norma (o 10 % vyšší, než je jmenovitá rychlost vlaku). Zkoušky se vykonávají v noci, kdy se neuskutečňuje žádná komerční osobní vlaková doprava.

2.2. **Příjemce státní podpory**

(23) Podnik ADIF jako plánovaný vlastník centra požádal o finanční prostředky z veřejných zdrojů na výstavbu CEATF.

(24) Podnik ADIF vytvořený v roce 2005 je ze 100 % vlastněn státem a spadá do oblasti působnosti Ministerstva dopravy a spojů („*Ministerio de Fomento*“). Podnik ADIF je vlastníkem španělské železniční infrastruktury a odpovídá za její řízení (výstavbu, údržbu, opravu a správu).

(25) Nová společnost ve vlastnictví státu, která se nazývá ADIF-Alta Velocidad, byla vytvořena královským dekretem s platností zákona č. 15 ze dne 13. prosince 2013 o restrukturalizaci ADIF ([10]). V důsledku toho složka odpovědná za výstavbu a řízení konvenční státní železniční sítě (ADIF) je teď oddělena od složky, která odpovídá za řízení vysokorychlostních železničních tratí (ADIF Alta Velocidad).

(26) Podle španělských orgánů, činnosti ADIF zahrnují výstavbu a správu železniční infrastruktury, která pozůstává ze železničních tratí, stanic, nákladových nádraží, řízení železniční dopravy, rozdělování kapacit provozovatelům železniční dopravy, vybírání poplatků za používání infrastruktury, stanic a nákladových nádraží a činnosti vlastních aktiv (jako je portfolio průmyslového a duševního vlastnictví). Tyto činnosti představují ekonomické činnosti. Jiné ekonomické činnosti zahrnují pronájem prostor pro obchody, veletrhy, výstavy, stánky, reklamy nebo předvádění na stanicích ADIF ([11]). Tyto činnosti představují 99,97 % příjmu ADIF. Španělské orgány však uvedly, že ADIF může vykonávat rovněž jiné činnosti, které podle jejich názoru nemají povahu hospodářských činností, například výzkum a vývoj.

2.3. **Popis státní podpory**

2.3.1. *Návrh projektu, právní základ a financování*

(27) V únoru 2009 Ministerstvo dopravy a spojů pověřilo ADIF úkolem zjistit proveditelné možnosti pro železniční zkušební zařízení, které by umožnilo výzkum, vývoj a inovace pro pokroková řešení v sektoru vysokorychlostních železnic.

(28) Dne 15. prosince 2009 ADIF a Rada Andalusie („*Junta de Andalucía*“ prostřednictvím své Rady pro inovace, vědu a podniky) schválily memorandum o porozumění, které stanovilo závazek obou institucí vytvořit Železniční technologické centrum („*Centro de Tecnologías Ferroviarias*“, dále jen „CTF ([12])“) v technologickém parku Andalusie a železniční zkušební zařízení, a to CEATF v provincii Malaga.

(29) První verze projektu, který byl předložen Ministerstvu dopravy a spojů dne 1. června 2010, zahrnoval výstavbu hlavního okruhu o délce 57 km pro vysokorychlostní vlaky (s maximální zkušební rychlostí 450 km/h) a dvou sekundárních okruhů (o délce 20 km a 5 km) pro zkoušení metra a tramvají (s maximální rychlostí 220 km/h). Zkoumala se různá místa pro hlavní okruh a různé varianty konstrukce. V původním dokumentu byly předloženy čtyři alternativy pro hlavní okruh a dvě pro sekundární okruhy a byly zpracovány s cílem zahájit posuzování vlivů projektu na životní prostředí.

([10]) *Ley 39/2003 del Sector Ferroviario*, uveřejněno ve španělském Úředním věstníku (BOE) č. 299 ze dne 14. prosince 2013.
([11]) Obchodně řízeno složkou osobních železničních stanic ADIF (zdroj: www.adif.es).
([12]) Železniční technologický klastr, který působí ve stejném regionu, viz 12. bod odůvodnění rozhodnutí o zahájení řízení.

(30) Souběžně se studiemi ADIF určenými ke zjištění nejvhodnější varianty zkušebního centra pro vysokorychlostní železnice Španělsko zařadilo návrh na takový projekt do svého operačního programu (podle nařízení Rady (ES) č. 1083/2006 ([13])) s cílem získat finanční prostředky Evropského fondu pro regionální rozvoj (EFRR) ([14]).

(31) Dne 1. prosince 2010 podnik ADIF předběžně schválil „Informativní studii pro zkušební a experimentální zařízení přidružené k železničnímu technologickému centru ADIF v Malaze". V dokumentu byla předložena multikriteriální analýza dvou alternativ pro hlavní okruh (1 A a 1B) a dvě alternativy pro sekundární okruh (1B1 a 1B2). V dokumentu byl učiněn závěr, že nejvhodnější jsou alternativy 1B a 1B1.

(32) Dne 27. prosince 2010 byla mezi Ministerstvem pro vědu a inovace a podnikem ADIF podepsána dohoda o spolupráci („*convenio de collaboración*") pro financování výstavby a zařízení železničního centra pro vysokorychlostní technologie. Stát především souhlasil s poskytnutím finančních prostředků pro podnik ADIF ve formě úvěrů a grantu. Grant byl kvalifikován jako „záloha" z fondů EFRR ([15]).

(33) Podnik ADIF začala dostávat převody finančních prostředků od státu v lednu 2011. Podle španělských orgánů ([16]) byly tyto zálohy zčásti použity na studie proveditelnosti a částečně na výstavbu laboratoří (CISF) v lokalitě, kde se v regionu Antequera plánovalo umístit projekt CEATF.

(34) Po dlouhém administrativním procesu a postupu konzultací a v návaznosti na některé připomínky během prvních veřejných konzultací se podnik ADIF rozhodl znovu posoudit rozsah projektu. Do dokumentů byla začleněna a dále analyzována nová alternativa (1C) pozůstávající z okruhu, na němž vlaky mohou na přímých úsecích dosáhnout rychlosti 520 km/h a sekundární okruhy byly odstraněny (a nahrazeny dvěma úseky tratí napojených na hlavní okruhy).

(35) Podnik ADIF poté uskutečnil další zkoumání a navrhl „Základní plán pro zkušební a výzkumná zařízení železničního technologického centra ADIF v Malaze. Hlavní a sekundární okruh a propojení". Tento dokument založený na alternativě 1C představoval projekt popsaný výše v oddílu 2.1. Uvedený plán byl předložen Generálnímu ředitelství železnic Ministerstva dopravy a spojů, které se rozhodlo zahájit veřejné konzultace dne 8. dubna 2013 ([17]).

(36) Po veřejných konzultacích byl projekt schválen na ministerské úrovni dne 27. června 2013 (Generálním ředitelstvím železnic Ministerstva dopravy a spojů) s výhradou konečného schválení Radou ministrů.

(37) Rada ministrů dne 28. června 2013 oficiálně schválila projekt ([18]) a jeho financování a pověřila Ministerstvo dopravy a spojů, aby prostřednictvím ADIF zahájilo výběrové řízení na výstavbu a provoz CEATF ([19]).

(38) Financování oznámeného projektu bylo tedy nejdříve založeno na dohodě ze dne 27. prosince 2010 a potom na rozhodnutí Rady ministrů ze dne 28. června 2013.

([13]) Nařízení Rady (ES) č. 1083/2006 ze dne 11. července 2006 o obecných ustanoveních o Evropském fondu pro regionální rozvoj, Evropském sociálním fondu a Fondu soudržnosti a o zrušení nařízení (ES) č. 1260/1999 (Úř. věst. L 210, 31.7.2006, s. 25).

([14]) Zápis ze zasedání „*Comité de seguimiento del programa operativo de I+D+I por y para el beneficio de las empresas – Fondo tecnologico 2007–2013*" – 11. června 2010. Výboru předsedá generální ředitel pro EFRR na španělském Ministerstvu hospodářství a účastní se ho zástupci účastníků na operačním programu (jak orgány veřejné správy, tak i společnosti) a Komise.

([15]) Španělské orgány předložily znění dohody elektronickou poštou dne 2. července 2015.

([16]) Elektronické zprávy španělských orgánů ze dne 1. a 8. června 2015 potvrzené v oznámení ze dne 13. listopadu 2015, s. 5 a přílohy k němu.

([17]) Uveřejněné ve španělském Úředním věstníku (BOE), 17. dubna 2013.

([18]) V souladu s technickými charakteristikami stanovenými jako konečné (maximální rychlost, počet a forma okruhu, umístění a typ kolejových vozidel, která se mají zkoušet).

([19]) Rozhodnutí Ministerstva pro infrastrukturu, dopravu a bydlení, kterým se schvaluje projekt a předkládají jeho cíle a následující postup. Viz 10. bod odůvodnění rozhodnutí o zahájení řízení.

2.3.2. *Nástroj podpory*

(39) Podle rozhodnutí ze dne 28. června 2013 celkové náklady na projekt činí 358,6 milionů EUR ([20]). Veřejné financování plně pokrývá náklady na projekt a mělo by ho poskytnout Ministerstvo pro hospodářství a konkurenceschopnost takto:

a) 99,6 milionů EUR ve formě úvěrů (91,3 milionu EUR z Convenio INNVENTA 2010, 1,7 milionu EUR z Programa INNPLANTA 2010 a 6,6 milionů EUR z programa INNPLANTA 2011) ([21]).

b) 259 milionů EUR ve formě grantu hrazeného ze souhrnného státního rozpočtu a vymezeného jako „záloha" z finančních prostředků Evropského fondu pro regionální rozvoj (EFRR) (253,2 milionu EUR z Convenio INNVENTA 2010, 3,9 milionu EUR z programa INNPLANTA 2010 na základě výzev k předkládání návrhů a 1,9 milionu EUR z Programa INNPLANTA 2011).

(40) Pokud jde o půjčky, které mají být podniku ADIF poskytnuty na projekt a popsané výše v 39. bodě písm. a) odůvodnění, španělské orgány uvedly tyto informace:

Tabulka 2

Struktura a splácení úvěrů projektu CEATF

PROGRAM	ÚROKOVÁ SAZBA (%)	DOBA SPLÁCENÍ	MAXIMÁLNÍ VÝŠE (milionů EUR)
INNVENTA 2010	1,17	2016–2024	91,3
INNPLANTA 2010	1,17	2015-2025	1,7
INNPLANTA 2011	0,00 3,06	2014–2018 2015–2025	0,8 5,8
			99,6

Zdroj: Španělské orgány.

(41) Úvěry se splácejí s různými úrokovými sazbami v závislosti na tranších a programech, v rámci kterých se poskytují.

(42) Za účelem srovnání úrokových sazeb výšeuvedených úvěrů se skutečnými tržními sazbami poskytly španělské orgány seznam obchodních úvěrů poskytnutých společnostem ADIF/ADIF Alta velocidad za posledních pět let spolu s jejich podmínkami ([22]) (vyjma EIB):

a) v roce 2010 bylo podniku ADIF poskytnuto sedm úvěrů: tři s pevnou úrokovou sazbou 4,036 % až 4,580 % a čtyři ostatní úvěry byly poskytnuty s pohyblivými úrokovými sazbami vypočítanými na základě 3 až 12 měsíční sazby Euribor, na kterou se použila marže ve výši 100 až 170 bazických bodů v závislosti na době trvání úvěru;

b) v roce 2011 bylo podniku ADIF poskytnuto 11 úvěrů s pohyblivou úrokovou sazbou vypočítanou na základě 3 až 6měsíční sazby Euribor, na kterou se použila marže ve výši 210 až 250 bazických bodů v závislosti na době trvání úvěrů. Například dne 8. dubna 2011 byl podniku ADIF poskytnutý úvěr ve výši 75 milionů EUR na dobu sedm let s pohyblivou úrokovou sazbou vypočítanou na základě 6měsíční sazby Euribor, na kterou se použila marže ve výši 230 bazických bodů (s tříletou dobou odkladu a pololetním splácením);

([20]) Přesná částka je 358 552 309,00 EUR zaokrouhlená na 358,6 milionů; viz rozhodnutí Rady ministrů ze dne 28. června 2013. http://prensa.adif.es/ade/u08/GAP/Prensa.nsf/0/80A8FA05AE117307C1257B9B00284BC1/$file/130628%20Anillo%20Ferroviario%20Antequera%20Consejo%20Ministros.pdf?OpenElement

([21]) Zdroj: s. 85 oznámení (září 2013) doplněné elektronickou zprávou ze dne 2. července 2015 a oznámením ze dne 13. listopadu 2015. Struktura financování ve formě grantu (kvalifikovaný jako „zálohový grant") a úvěrů na základě dohody podepsané v roce 2010, ale rozpočet byl aktualizován po rozhodnutí přijatém 28. června 2013.

([22]) Uvedly seznam všech úvěrů, které dostal podnik ADIF a společnost ADIF-Alta Velocidad, ale s platností od 1. ledna 2013, což je datum, kdy se podnik ADIF rozdělil na ADIF a ADIF-Alta Velocidad. Aktiva týkající se železničního okruhu zůstala podniku ADIF.

c) Komise poznamenává, že marže bazických bodů použitá na úvěry poskytnuté podniku ADIF se v letech 2013 a 2014 zvýšila na 450 bazických bodů ([23]).

2.3.3. *Finanční prostředky, které již byly podniku ADIF vyplaceny*

(43) Španělsko rovněž oznámilo, že do listopadu 2015 obdržel podnik ADIF celkovou čistou částku ve výši 139,9 milionů EUR pozůstávající ze „zálohových grantů" a úvěrů. V tabulkách 3, 4 a 5 níže se podrobně popisují finanční prostředky, které obdržel podnik ADIF od ledna 2011:

Tabulka 3

Aktualizovaná čísla částek, které obdržel podnik ADIF – listopad 2015

(milionů EUR)

	INNVENTA	INNPLANTA 2010	INNPLANTA 2011	CELKEM (netto)
Zálohové granty	130,0	3,9	1,25	135,2
Úvěry	—	1,7	3,0	4,7
CELKEM	130,0	5,6	4,2	139,9

Zdroj: Španělské orgány.

Tabulka 4

Údaje o tranších grantů.

	ZÁLOHOVÉ GRANTY			
	Datum	Činnost		Částky (v EUR)
	Convenio Innventa			
(1)	17.1.2011			30 000 000
(2)	17.1.2012			100 000 000
			Innventa celkem 1 + 2	**130 000 000**
	Programa Innplanta 2010			
(3)	17.1.2011	Zákon 2		3 023 790
(4)	11.1.2012	Zákon 2		966 210
(5)	28.2.2013	Zákon 2	*splácení*	*– 25 084*
			Innplanta 2010 (3 + 4 + 5) celkem	**3 964 916**

([23]) V roce 2012 byla úroková sazba 4,884 % a pohyblivá úroková sazba byla vypočítaná na základě 3 až 6měsíční sazby Euribor, na kterou se použila marže ve výši 275 až 400 bazických bodů v závislosti na době trvání úvěru. V roce 2013 byla úroková sazba 6,28 % a pohyblivá úroková sazba byla vypočítaná na základě 6měsíční sazby Euribor, na kterou se použila marže ve výši 400 až 450 bazických bodů v závislosti na výši úvěru.

	ZÁLOHOVÉ GRANTY			
	Datum	Činnost		Částky (v EUR)
	Programa Innplanta 2011			
(6)	2.5.2012	Zákon 16		161 000
(7)	13.2.2013	Zákon 16		857 500
(8)	10.1.2014	Zákon 16		857 500
(9)	16.7.2014	Zákon 16	*splácení*	*– 627 591*
			Innplanta 2011 celkem (6 + 7 + 8 + 9)	**1 248 409**
(10)	**Všechny uhrazené programy celkem (1 + 2 + 3 + 4 + 6 + 7 + 8)**		**135 866 000**	
(11)	**Všechny uhrazené programy celkem 5 + 9**		**– 652 675**	
	Všechny zbývající programy (netto) (10 + 11) celkem		**135 213 325,00**	

Zdroj: Španělské orgány.

Tabulka 5

Údaje o tranších úvěrů s úrokovou sazbou, která se má použít

	ÚVĚRY				
	Datum	Činnost	Úroková sazba (%)		Částky (v EUR)
	Convenio Innventa				
				Celkem	**00**
	Programa Innplanta 2010				
(1)	17.1.2011	Zákon 2	1,17		1 295 910
(2)	11.1.2012	Zákon 2	1,17		414 090
(3)	28.2.2013	Zákon 2	1,17	*splácení*	*– 10 750*
				Innplanta 2010 celkem (1 + 2 + 3)	**1 699 250**

	ÚVĚRY				
	Datum	Činnost	Úroková sazba (%)		Částky (v EUR)
	Programa Innplanta 2011				
(4)	2.5.2012	Zákon 13	3,06		236 000
(5)	13.2.2013	Zákon 13	3,06		5 087 000
(6)	27.11.2013	Zákon 13	3,06	*splácení*	*– 2 839 388*
(7)	2.5.2012	Zákon 16	3,06		69 000
(8)	13.2.2013	Zákon 16	3,06		367 500
(9)	10.1.2014	Zákon 16	3,06		367 500
(10)	16.7.2014	Zákon 16	3,06	*splácení*	*– 268 467*
				Innplanta 2011 celkem (4 + 5 + 6 + 7 + 8 + 9 + 10)	**3 019 145**
(11)	**Všechny uhrazené programy celkem (1 + 2 + 4 + 5 + 7 + 8 + 9)**			**7 837 000**	
(12)	**Všechny uhrazené programy celkem (3 + 6 + 10)**			***– 3 118 605***	
	Všechny zbývající programy (netto) (11 + 12) celkem			**4 718 395**	

Zdroj: Španělské orgány.

(44) Celková ([24]) částka, kterou španělský stát vyplatil podniku ADIF, činí 143 703 000 EUR a pozůstává ze 135 866 000 EUR v grantech a 7 837 000 EUR v úvěrech. Komise poznamenává, že v období let 2011–2014 podle informací poskytnutých španělskými orgány podnik ADIF již splatil granty ve výši 652 675 EUR a úvěry ve výši 3 118 605 EUR. Podle španělských orgánů 139 931 720 EUR (netto) zůstává nezaplacených, včetně grantů ve výši 135 213 325 EUR a úvěrů ve výši 4 718 395 EUR. Španělské orgány uvedly, že z této částky už podnik ADIF vyčerpal 20,46 milionů EUR ([25]).

(45) V souvislosti s formálním vyšetřovacím řízením španělské orgány potvrdily, že 20,46 milionů EUR, které už byly vyčerpány, pocházejí z výšeuvedených programů (INNVENTA 2010, INNPLANTA 2010 a 2011) a žádné výdaje nebyly hrazeny ze zdrojů ADIF vytvořených jejími ekonomickými činnostmi. Kromě toho předložily seznam podepsaných smluv a vykonaných prací (viz výše 33. bod odůvodnění, kde je odkaz na vykonané práce). Každá smlouva byla zařazena do kategorie v závislosti na jejím cíli a součásti celkového projektu, pro které byla uzavřena. Podnik ADIF vynaložil 6,54 milionů EUR na studie a předběžné práce na zkušebním okruhu a 13,92 milionů EUR na výstavbu a zařízení CISF.

([24]) Suma 139 931 720 je už částečná splátka úvěrů a grantů netto.
([25]) 19,8 milionů EUR uvedených v příloze II k oznámení ze dne 20. května 2014, *„negativní důsledky neuskutečnění projektu“*, s. 10. Aktualizováno na 20,46 milionů EUR v oznámení španělských orgánů ze dne 28. září 2015.

3. ROZHODNUTÍ O ZAHÁJENÍ FORMÁLNÍHO VYŠETŘOVACÍHO ŘÍZENÍ

(46) Komise ve svém rozhodnutí o zahájení řízení vyjádřila pochybnosti týkající se:

a) skutečnosti, že podpora údajně neexistuje:

— na úrovni ADIF. V tomto ohledu Komise poznamenala, že podnik ADIF je veřejný podnik, který vykonává ekonomické i neekonomické činnosti a dostává finanční prostředky z veřejných zdrojů hrazené Ministerstvem pro hospodářství a konkurenceschopnost (státní zdroje). Jelikož podpora se podniku ADIF poskytuje na účely vykonávání ekonomických činností (pronajímání zařízení třetím stranám, viz 19. bod odůvodnění výše), a protože podnik ADIF je určen jako vlastník infrastruktury mimo jakékoli nabídkové řízení, opatření představuje státní podporu ve smyslu čl. 107 odst. 1 Smlouvy ve prospěch podniku ADIF;

— na úrovni společnosti SPV. I když neexistenci státní podpory by bylo možné předpokládat, pokud by nabídkové řízení mělo umožnit, aby ekonomicky nejvýhodnější nabídka odpovídala hodnotě koncese, nabídkové řízení zahájené v červenci 2013 bylo v říjnu 2013 prohlášeno za zrušené a žádné další soutěžní výběrové řízení nebylo zahájeno. Proto rozhodnutí o zahájení řízení vyvolalo pochybnosti, pokud jde o existenci státní podpory na této úrovni ([26]);

— na úrovni uživatelů CEATF. Ačkoli by infrastruktura byla otevřená pro všechny potenciální uživatele, skutečnost, že chybí proveditelný podnikatelský plán, vedla Komisi ke vznesení pochybností, zda by předpokládané ceny za přístup efektivně odrážely tržní úrovně.

b) legalita podpory:

— Na základě informací dostupných k datu přijetí rozhodnutí o zahájení řízení Komise konstatovala, že 19,8 milionů EUR bylo vynaloženo před oznámením opatření Komisi, a zjišťovala, zda zdroje použité na práce vykonané před oznámením předmětného opatření byly soukromé nebo veřejné povahy;

c) slučitelnost takového financování s rámcem Komise pro státní podporu pro výzkum, vývoj a inovace (dále jen „rámec pro výzkum, vývoj a inovace“) ([27]):

— Komise vyjádřila znepokojení, pokud jde o příspěvek projektu k jasně vymezenému cíli společného zájmu, jeho nutnost a vhodnost, motivační účinek podpory a její proporcionalitu. Komise kromě toho uvedla, že by nebylo možné vyloučit nenáležité negativní účinky na hospodářskou soutěž a obchod.

4. PŘIPOMÍNKY OD ZAINTERESOVANÝCH STRAN

(47) Jak bylo uvedeno výše v 5. bodě odůvodnění, deset společností působících v odvětví železniční dopravy předložilo své připomínky během formálního vyšetřovacího řízení.

(48) Za prvé, většina respondentů zpochybnila existenci poptávky po zkušebním zařízení, které pracuje při takových vysokých rychlostech (a to přes 385 km/h) a poukázala na to, že v současné době je vysokorychlostní železniční sektor v Evropě omezen na rychlost 320/350 km/h ([28]). Podle jednoho provozovatele železniční dopravy rychlost 300 km/h představuje optimální rovnováhu mezi spotřebou energie a dobou jízdy z hlediska efektivity trhu.

(49) Z technického hlediska dvě společnosti uvedly, že vysokorychlostní tratě jsou teď tratě s kolejovým ložem, které kolejovým vozidlům umožňují jízdu o rychlosti do 350 km/h. Značné zvýšení komerční rychlosti by si vyžadovalo změnu infrastruktury a výměnu existujících tratí za železobetonové desky, které by vyvolaly neúnosné investice a provozní náklady. Protože provozní náklady a náklady na údržbu se u komerčních železničních tratí zvyšují se zvyšováním rychlosti, výsledné ceny jízdenek pro cestující by způsobily, že železniční doprava by nebyla konkurenceschopná ve srovnání s leteckou dopravou.

([26]) Viz 43. bod odůvodnění rozhodnutí o zahájení řízení.
([27]) Úř. věst. C 198, 27.6.2014, s. 1.
([28]) Komerční rychlost do 350 km/h by si vyžadovala provedení zkoušek s maximální rychlosti 385 km/h.

(50) Za druhé, pokud jde o samotné zkoušení, jeden výrobce kolejových vozidel zdůraznil, že i když taková zařízení umožňují použití vyspělých systémů zkoušení, ověřování a schvalování pro zařízení vysokorychlostních kolejových vozidel, infrastruktury a prvků železničního svršku, některé specifické zkoušky lze lépe provádět přímo na komerčních železnicích, tj. na existující infrastruktuře. Jiný výrobce kolejových vozidel kromě toho sdělil, že vyráběné vlaky by se zkoušely navíc na běžné síti v zemi určení. Obě připomínky jsou důkazem chybějící poptávky.

(51) Jedna společnost, která poskytuje zkušební prostředí, navíc oznámila, že už lze vykonávat virtuální zkoušení pomocí platforem vyspělých informačních a komunikačních technologií a mohlo by to být nákladově efektivní řešení pro budoucí vysokorychlostní zkoušení, protože by se předešlo provozním nákladům a nákladům na údržbu fyzických zkušebních zařízení, čím by se značně snížily rozpočty železničních společností na výzkum a vývoj.

(52) Za třetí, pouze jediná společnost, která zajišťuje rovněž zkoušení materiálu, uvedla, že centrum CEATF by bylo příležitostí pro nové rozvojové projekty. Dvě další společnosti sdělily, že pokud se zkušební zařízení vybuduje, využívaly by ho.

(53) Jedna z těchto dvou společností oznámila, že pro španělské výrobce kolejových vozidel usazené na území Španělska by místní zkušební centrum mohlo představovat konkurenční výhodu.

(54) Za čtvrté, co se týče výstavby a provozu zkušebního centra, některé zainteresované strany zdůraznily, že budou potřebné jasné a důkladné obchodní argumenty na podporu investicí, aby se s takovým projektem pokročilo. V mnohých oznámeních byla podtržena rovněž potřeba, aby zkušební centrum, pokud se vybuduje a uvede do provozu, zajistilo otevřený a nediskriminační přístup za tržních podmínek.

(55) A nakonec některé třetí strany vznesly připomínky k zeměpisnému umístění zařízení CEATF. Zdůraznily, že jižní Španělsko je daleko od převažující většiny evropských železničních podniků a výrobců kolejových vozidel. Takové umístění nese sebou značná rizika a náklady, protože doprava prototypových vlaků je velmi nákladná, a nevyhnutně by poskytlo výhodu španělským výrobcům kolejových vozidel.

5. **PŘIPOMÍNKY ŠPANĚLSKA**

5.1. **Existence podpory**

(56) Španělské orgány částečně přezkoumaly své stanovisko, pokud jde o existenci podpory, se zvláštním zřetelem na potenciální narušení hospodářské soutěže vyplývající z podpory. Uvedly, že by se mohly rozlišovat tři rozsahy zkoušení rychlosti, v němž by projekt CEATF mohl, nebo nemusel, konkurovat jiným zařízením umístěných v Evropské unii:

a) zkoušky o rychlosti nižší než 210 km/h: španělské orgány potvrdily, že takové zkoušky prováděné v CEATF by mohly konkurovat zkouškám vykonávaným v jiných zařízeních v Evropě. Prohlásily však, že centrum CEATF by nemělo žádnou výhodu, pokud jde o tyto zkoušky, protože fixní provozní náklady a náklady na údržbu centra v Antequeře by byly příliš vysoké ve srovnání s ostatními centry určenými pro činnost za takových rychlostí;

b) zkoušky o rychlosti 210 až 385 km/h: španělské orgány uznaly, že by mohlo dojít ke konkurenci v tomto segmentu, a to mezi zkouškami prováděnými v CEATF a zkouškami vykonávanými na existujících komerčních železničních tratích. Španělské orgány však oznámily, že takové zkoušky představují pouze malou část všech zkoušek týkajících se prvků infrastruktury a železničního svršku tratí, kolejových vozidel a jejich interakce. Tyto zkoušky by proto byly omezeny na určité typy kolejových vozidel zkoušených za „klasických" podmínek využívání. Kromě toho, jak už bylo uvedeno výše, španělské orgány sdělily, že náklady na tyto zkoušky by byly příliš vysoké na to, aby byly v zařízení CEATF konkurenceschopné;

c) zkoušky o rychlosti vyšší než 385 km/h: španělské orgány tvrdí, že jelikož pro zkoušení za takových rychlostí neexistuje žádný trh, část financování odpovídající výstavbě zkušebního zařízení pro zkoušky o rychlosti vyšší než 385 km/h by se nemělo považovat za podporu.

(57) Španělské orgány trvaly na tom, že rozlišování mezi zkouškami za různých rychlostí by se mělo považovat za teoretické, protože v praxi by možnost vykonávat zkoušky o rychlosti nižší než 210 km/h nebo o rychlosti 210 až 385 km/h byla v CEATF omezena v důsledku vysokých nákladů na údržbu a provozních nákladů.

(58) Španělsko nakonec, když částečně přehodnotilo své počáteční stanovisko, pokud jde o existenci podpory, je toho názoru, že pouze financování výstavby prvků CEATF, které umožňují zkoušky o rychlosti nižší než 385 km/h, by se mělo považovat za státní podporu a mělo by se posuzovat v souladu s rámcem pro výzkum, vývoj a inovace. Španělské orgány ve svém oznámení z 2. července 2015 předložily hodnocení a uvedly, že takové náklady představují 25,1 % nákladů na projekt a činí 90,2 milionů EUR bez DPH. Proto usoudily, že část zařízení CEATF vyhrazená ke zkoušení o rychlostech vyšších než 385 km/h, která činí 240,6 milionů EUR, by se neměla považovat za podporu ([29]).

5.2. **Slučitelnost**

(59) Španělské orgány ve svých připomínkách rovněž znovu opakují své stanovisko ke slučitelnosti státní podpory:

a) zařízení CEATF by přispělo k cíli společného zájmu, protože zvýšením investicí na výzkum, vývoj a inovace by bylo vhodné v operačním programu pro inteligentní růst pro Španělsko přijatém v únoru 2015 ([30]), jehož jedním z cílů je zdokonalit infrastruktury výzkumu, vývoje a inovací, aby se posilnila schopnost Španělska inovovat. Podle Španělska má země nejrozšířenější vysokorychlostní síť v Evropě a takové zkušební zařízení by mohlo jednoznačně vést k novému zásadnímu technickému pokroku;

b) španělské orgány zdůvodňují potřebu státní podpory pro tento projekt na základě víceoborové povahy technických zkoušek, které se mají vykonávat. Podle jejich názoru by z důvodu odlišné oblasti činností společností zapojených do těchto zkoušek (například soukromoprávní podniky, společnosti pro komunikace, signalizaci, trakční soustavu a kolejová vozidla) žádná společnost nedosáhla kritického množství, nebo by neměla finanční možnosti, aby vynaložila investice srovnatelné s investicemi potřebnými pro CEATF, které by mohly přilákat jiné společnosti a spojit je. Pokud jde o financování projektu a existenci selhání trhu ve formě nedokonalých a asymetrických informací, španělské orgány potvrdily, že kromě veřejného financování nejsou k dispozici žádné zdroje financování pro výstavbu CEATF „s přihlédnutím ke studiím ziskovosti, které zpracoval podnik ADIF“;

c) vzhledem k výšeuvedenému Španělsko potvrdilo, že státní podpora je přiměřená, jelikož neexistuje žádný jiný vhodný nástroj podpory než veřejné financování, protože peněžní toky projektu by pokryly pouze 8,13 % investicí (finanční schodek by byl 91,87 %). Situace ve finančních tocích vysvětluje rovněž neúspěch prvního nabídkového řízení pro výběr SPV, jelikož společnosti odhadly peněžní tok jako nedostačující k pokrytí počátečních investicí;

d) podle španělských orgánů má podpora motivační účinek. Španělsko trvalo na tom, že i když ekonomická analýza projektu ukazuje zápornou čistou současnou hodnotu ve výši −362,5 milionu EUR, měla by ze sociálně-ekonomického hlediska kladnou čistou současnou hodnotu ve výši 17,3 milionů EUR (s přihlédnutím k vytvořeným pracovním místům a jiným činnostem, které by vznikly zřízením CEATF v regionu);

e) španělské orgány uvedly, že za účelem výpočtu výše státní podpory a maximální míry podpory uplatnitelné na projekt by se v úvahu měla vzít pouze část investicí odpovídající části projektu, která by mohla účinně konkurovat jiným zařízením (tj. podle jejich názoru 90,2 milionů EUR). Jak bylo uvedeno výše v 58. bodě odůvodnění, španělské orgány zastávají stanovisko, že tato část představuje 25,1 % z celkových investicí. Podle jejich názoru, jelikož míra podpory přípustná pro výzkumnou infrastrukturu vykonávající ekonomickou činnost je 60 %, jak je to stanoveno v bodě 89 rámce pro výzkum, vývoj a inovace, podnik ADIF by musel poskytnout pouze 10 % investicí (0,4 × 25,1 % = 10 %). Přesto oznámily, že podnik ADIF by přímým poskytnutím 39,2 milionů EUR zajistil vyšší finanční prostředky rovnající se 20 % části nepokryté příjmem, který vytvoří projekt, a to pomocí úvěru poskytnutého za úrokovou sazbu 1,17 %. Kromě toho podle Španělska nabídková řízení a uzavírání smluv zaručují, že podpora je omezena na minimum. Považují tedy podporu za přiměřenou a omezenou na potřebné minimum;

([29]) Jelikož španělské orgány připouštějí, že existují dodatečné náklady, které jsou společné pro obě části zařízení CEATF a nelze je přesně oddělit a přidělit každé části, tyto hodnoty by se neměly považovat za přesný rozpis nákladů.

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

f) podle Španělska se zamezí nenáležitým negativním účinkům na hospodářskou soutěž a obchod z důvodu relativní konkurenční nevýhody CEATF způsobené jeho vysokými provozními náklady a náklady na údržbu potřebnými pro zkoušení o nižší rychlosti než 210 km/h. Jelikož provozní náklady a náklady na údržbu vysokorychlostní tratě se násobí třemi ve srovnání s běžně provozovanou tratí, bylo by centrum CEATF fakticky vyloučeno z trhu pro takové zkoušení;

g) Španělsko zaručuje, že podpora bude v souladu se všemi transparentními požadavky, jak se to vyžaduje v použitelných právních předpisech Unie.

(60) Jak bylo uvedeno výše v 6. bodě odůvodnění, připomínky obdržené od třetích stran byly zaslány španělským orgánům dne 24. září 2015. Španělské orgány ve své odpovědi ze dne 14. října 2015 konstatovaly, že uvedené připomínky jsou svojí povahou velmi obecné, pokud jde o perspektivu využívání CEATF a vycházejí z pojetí každé společnosti, pokud jde o vývoj trhu železničního zkoušení.

6. **POSOUZENÍ PODPORY**

6.1. **Existence podpory**

(61) V čl. 107 odst. 1 Smlouvy se stanoví, že „podpory poskytované v jakékoli formě státem nebo ze státních prostředků, které narušují nebo mohou narušit hospodářskou soutěž tím, že zvýhodňují určité podniky nebo určitá odvětví výroby, jsou, pokud ovlivňují obchod mezi členskými státy, neslučitelné s vnitřním trhem“.

(62) Komise posoudí, zda se finanční prostředky poskytnuté podniku ADIF na základě dohody ze dne 27. prosince 2010 a také celkové finanční prostředky poskytnuté pro projekt na základě rozhodnutí Rady ministrů ze dne 28. června 2013 považují za podporu.

6.1.1. *Ekonomická činnost*

(63) Soudní dvůr důsledně definoval podniky jako subjekty zapojené do hospodářské činnosti bez ohledu na jejich právní status a způsob, jakým jsou financovány ([31]). Klasifikace jednotlivého subjektu jako podniku tudíž závisí plně na charakteru jeho činností.

(64) Soud prvního stupně v roce 1999 uznal, že „poskytování infrastruktury subjekty odpovědnými za její řízení“ může představovat ekonomickou činnost ([32]). Je tedy zřejmé, že výstavba infrastruktury, která se má komerčně využívat, představuje ekonomickou činnost ([33]).

(65) V současném případě je výstavba CEATF přímo spojena s jeho využíváním a španělské orgány potvrdily, že zkušební činnosti, které se mají v CEAFT vykonávat, mají ekonomický charakter. Tyto činnosti skutečně zahrnují služby, které se budou nabízet na trhu.

(66) Komise je toho názoru, že výstavba a využívání CEAFT jsou proto ekonomickými činnostmi.

6.1.2. *Státní zdroje*

(67) Projekt je financován pomocí zálohových grantů a úvěrů z Ministerstva pro hospodářství a konkurenceschopnost. Jedná se o státní zdroje.

([31]) Rozsudek Soudního dvora ze dne 12. září 2000, *Pavlov a další*, spojené věci C-180/98 až C-184/98, ECLI:EU:C:2000:428, bod 74; rozsudek soudního dvora ze dne 10. ledna 2006, *Cassa di Risparmio di Firenze a další*, C-222/04, ECLI:EU:C:2006:8, bod 107.

([32]) Rozsudek Tribunálu ze dne 12. prosince 2000, *Aéroports de Paris* v. *Komise*, T-128/98, ECLI:EU:T:2000:290, který byl v odvolacím řízení potvrzen rozsudkem Soudního dvora ze dne 24. října 2002, *Aéroports de Paris v. Komise*, C-82/01 P, ECLI:EU:C:2002:617, body 75 až 80.

([33]) Viz rozsudek Soudního dvora ze dne 19. prosince 2012, *Mitteldeutsche Flughafen a Flughafen Leipzig-Halle v. Komise*, C-288/11 P, ECLI:EU:C:2012:821, body 43 a 44 a rozsudek Soudního dvora ze dne 14. ledna 2015, *Eventech*, C-518/13, ECLI:EU:C:2015:9, bod 42.

6.1.3. *Selektivní hospodářská výhoda*

6.1.3.1. Ve prospěch podniku ADIF

(68) Opatření se poskytuje pouze jednomu podniku, ADIF ([34]), a proto je selektivní.

(69) Přispěním na financování CEATF ve formě zálohových grantů a úvěrů poskytuje opatření podniku ADIF výhodu.

(70) Za prvé, zálohové granty představují přímý převod státních zdrojů do podniku ADIF, které jsou jednoznačně hospodářskou výhodou.

(71) Za druhé, pokud jde o úvěry poskytnuté podniku ADIF, je potřebné určit, zda úroková sazba odpovídá tržní sazbě.

(72) Sdělení o revizi metody stanovování referenčních a diskontních sazeb ([35]) (dále jen „sdělení z roku 2008“) poskytuje náhradu pro tržní úrokové míry použitelné pro úvěry. Španělské orgány ve svém oznámení z listopadu 2015 uvedly, že dodržují tuto metodiku a na sazbu použitelnou pro Španělsko uplatňují marži ve výši 100 bazických bodů. Potom provedly odhad úroků ušetřených v důsledku rozdílu mezi tržní sazbou a úrokovou sazbou programu, s přihlédnutím ke specifickým podmínkám každého úvěru (amortizace, trvání a doba odkladu). Dospěly k závěru, že použitelné tržní sazby pro tranše uhrazené v rámci Innplanta 2010 Programme jsou vyšší než úroková sazba používaná v rámci programu, jsou však nižší než tržní sazby použitelné pro tranše hrazené v rámci Innplanta 2011 Programme (3,06 %) ([36]).

(73) Marže uplatňované na sazby vypočítané podle sdělení 2008 závisí na ratingu společnosti a úrovni nabízeného zajištění. Komise v tomto ohledu poznamenává, že rating ADIF je nerozlučně spojený s ratingem španělského státu ([37]). Komise kromě toho konstatuje, že španělské orgány nepředložily konkrétní informace o nabízeném zajištění za úvěry obdržené v rámci různých programů. Z tabulky 6 níže je zřejmé, že někdy v první polovině roku 2012 rating ADIF klesl z ratingu „A“ na rating „B“. Španělské orgány použily marži ve výši 100 bazických bodů na všechny úvěry poskytnuté podniku ADIF. Je třeba poznamenat, že v případě společnosti s ratingem „A“ taková marže znamená nízkou úroveň zajištění. Ale v případě společnosti s ratingem „B“ marže ve výši 100 bazických bodů znamená běžnou úroveň zajištění (spíše než nízkou).

(74) Během formálního vyšetřovacího řízení Komise požádala španělské orgány, aby předložily informace o úvěrech, které podnik ADIF obdržel na trhu od 20. července 2010 do 20. července 2015 (vyjma EIB). Španělské orgány předložily seznam komerčních úvěrů poskytnutých podnikům ADIF/ADIF Alta velocidad za posledních pět let spolu s podmínkami, které s nimi souvisí ([38]) (vyjma EIB) ([39]).

(75) Tyto úvěry obdržené na trhu zajišťují dostatek informací k určení příslušné tržní úrokové sazby za každý rok od roku 2011 do roku 2014.

([34]) ADIF jako vlastník infrastruktury určené k využívání pro ekonomické činnosti se považuje za „podnik“ na účely státní podpory. Španělské orgány to v průběhu formálního vyšetřovacího řízení nepopřely.

([35]) Úř. věst. C 14, 19.1.2008, s. 6.

([36]) Základní sazba, ke které se přidává 100 bazických bodů jako minimální marže v souladu se sdělením 2008, byla 2,49 % pro leden 2011, 3,07 % pro leden 2012, 2,67 % pro květen 2012, 1,66 % pro únor 2013 a 1,53 pro leden 2014.

([37]) https://www.moodys.com/credit-ratings/Administrador-de-Infraestruct-Ferroviarias-credit-rating-3010 Rating ADIF byl pevně stanovený ve vztahu k ratingu španělského státu.

([38]) Uvedly seznam všech úvěrů, které ADIF a ADIF-Alta Velocidad dostaly, ale s platností od 1. ledna 2013, což je datum, kdy se podnik ADIF rozdělil na ADIF a ADIF-Alta Velocidad, přičemž aktiva týkající se železničního okruhu zůstala podniku ADIF. Poskytly informace o datu vyřazení položky, datu ukončení platnosti, bance, projektu, který se má financovat, výši částky, úrokové sazbě pro splácení a době na odklad.

([39]) Viz výše 42. bod odůvodnění.

Tabulka 6

Údaje o výpočtu tržní úrokové sazby, která se má uplatňovat na úvěry vyplacené ADIF

Datum splacení	Úrokové sazby úvěrů vyplacených pro ADIF (%)	Rating ADIF	Sdělení 2008		Návrh španělských orgánů na výpočet tržních úrokových sazeb (%)	Komerční úvěry, které obdržel podnik ADIF	Výpočet tržní úrokové sazby na základě podmínek komerčních úvěrů (%)
			Základní sazba (%)	Bazické body, které je třeba připočítat pro běžné až nízké zajištění			
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)
17.1.2011	1,17	Aa1	1,49	75–100	2,49	Za rok 2011: 6měsíční sazba Euribor (3.1.2011) + 227 bazických bodů (průměrně)	1,224 + 2,27 = 3,494
11.1.2012	1,17	Aa2	2,07	75–100	3,07	Za rok 2012: 6měsíční sazba Euribor (2.1.2012) + 352 bazických bodů (průměrně)	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	Za rok 2013: 6měsíční sazba Euribor (1.2.2013) + 425 bazických bodů (průměrně)	0,38 + 4,25 = 4,63
10.1.2014	3,06	Ba1	0,53	100–220	1,53	Za rok 2014: 6měsíční sazba Euribor (2.1.2014) + 215 bazických bodů (průměrně)	0,387 + 2,15 = 2,537

(76) Na základě tabulky 6 je třeba poznamenat, že tržní úrokové sazby vycházející z komerčních úvěrů, které obdržel podnik ADIF (pravý sloupec), jsou zásadně vyšší než sazby navržené Španělskem. Jelikož sdělení 2008 poskytuje pouze náhradu pro tržní úrokové míry, Španělsko nepředložilo žádný důkaz na podporu závěru týkajícího se úrovně zajištění, které je k dispozici, a nesporný důkaz obsažený ve spise ukazuje, že sazby, které podnik ADIF skutečně zaplatil na trhu, byly podstatně vyšší, je Komise toho názoru, že posledně zmíněné sazby poskytují odpovídající referenční hodnotu ke stanovení, zda úvěry týkající se projektu dávají nějakou výhodu podniku ADIF.

(77) Z tabulky 6 lze vyvodit závěr, že úrokové sazby úvěrů poskytnutých podniku ADIF týkajících se projektu jsou nižší než příslušné tržní úrokové sazby vypočítané na základě podmínek komerčních úvěrů, které obdržel podnik ADIF, vyjma úroků poskytnutých v roce 2014. Podmínky různých úvěrů poskytnutých podniku ADIF v období 2011–2013, které činily 7 469 500 EUR, tudíž dávají podniku ADIF výhodu ve smyslu článku 107 odst. 1 Smlouvy.

6.1.3.2. Ve prospěch SPV a budoucích uživatelů CEATF

(78) V rozhodnutí o zahájení řízení ([40]) Komise vysvětlila, že neexistenci státní podpory lze předpokládat, pouze když nabídkové řízení umožňuje, aby ekonomicky nejvýhodnější nabídka odpovídala tržní hodnotě koncese, a když si dotčený členský stát provedením analýzy diskontovaných peněžních toků a srovnání s poplatky placenými někde jinde za podobné služby ověří, že výsledné koncesní poplatky jsou v souladu s tržními cenami ([41]). Komise uvedla, že i když některé základní složky struktury poplatků stanovilo Španělsko předem, není to samo o sobě dostačující k tomu, aby se nezpochybnil otevřený a nediskriminační charakter řízení.

(79) Komise také posoudila případnou existenci nepřímé výhody na úrovni uživatelů infrastruktury.

(80) Jelikož společnost pro „Vozidla zvláštního určení" (SPV) nebyla vybrána z toho důvodu, že první nabídkové řízení nebylo úspěšné, a nejsou žádné náznaky, že by bylo zahájeno druhé nabídkové řízení, není možné vyvodit konečné závěry, pokud jde o existenci výhody na úrovni SPV. Podobně nelze učinit jednoznačné závěry o existenci podpory na úrovni uživatelů.

6.1.4. *Narušení hospodářské soutěže a vliv na obchod*

(81) Když podpora poskytnutá členským státem posiluje postavení podniku oproti jiným podnikům, které jim v rámci obchodu uvnitř Unie konkurují, musí být tato výhoda považována za výhodu ovlivňující tento obchod. ([42])

(82) Je zřejmé, že výhody poskytnuté podniku ADIF posilují postavení tohoto podniku oproti jiným podnikům, které jí v rámci obchodu uvnitř Unie konkurují.

(83) Jak je uvedeno výše v oddílu 5.1, španělské orgány uznávají, že CEATF může ostatním evropským zařízením konkurovat ve zkouškách o rychlosti nižší než 210 km/h a existujícím tratím otevřeným pro dopravu ve zkouškách o rychlosti od 210 do 385 km/h. V důsledku toho teď zastávají stanovisko, že pouze financování výstavby těch částí CEATF, které umožňují zkoušky o rychlosti nižší než 385 km/h, by se mělo považovat za státní podporu a mělo by se posuzovat v souladu s rámcem pro výzkum, vývoj a inovace. V tomto ohledu rovněž tvrdí, že veřejné financování pro činnosti výzkumu, vývoje a inovací by bylo omezeno na 90,2 milionů EUR.

(84) Centrum CEATF by konkurovalo jiným zařízením v Evropské unii, která nabízejí služby zkoušení vysokorychlostních železnic, protože je plně schopné nabízet zkoušky o rychlosti nižší než 385 km/h. Jelikož důkazy svědčí o tom, že je jenom velmi malá, nebo že není žádná poptávka po zkouškách o vyšších rychlostech (podrobně viz výše 48. až 51. bod odůvodnění), zkoušení o rychlostech nižších než 385 km/h se pravděpodobně stane hlavní činností CEATF.

(85) V důsledku toho státní zdroje poskytnuté podniku ADIF na výstavbu CEATF by se použily na dotování vstupu nového konkurenta na trh.

(86) S přihlédnutím k důvodům uvedeným výše v 82. až 85. bodě odůvodnění je podpora poskytnutá podniku ADIF schopna narušit hospodářskou soutěž a ovlivnit obchod mezi členskými státy.

6.1.5. *Závěr o existenci podpory*

(87) Komise se domnívá, že veřejné zdroje poskytnuté podniku ADIF na výstavbu centra CEATF na základě rozhodnutí ze dne 28. června 2013 a dohody ze dne 27. prosince 2010 lze považovat za státní podporu ve smyslu čl. 107 odst. 1 Smlouvy.

([40]) Viz 43. a 44. bod odůvodnění rozhodnutí o zahájení řízení.
([41]) Věc SA.38302 *Investiční podpora pro přístav Salerno*, rozhodnutí ze dne 27. března 2014, 46. bod odůvodnění.
([42]) Rozsudek Soudního dvora ze dne 14. ledna 2015, *Eventech*, C-518/13, ECLI:EU:C:2015:9, bod 66, a rozsudek Soudního dvora, *Libert a další*, C-197/11 a C-203/11, ECLI:EU:C:2013:288, bod 77.

6.2. **Legalita podpory**

(88) Španělské orgány oznámily opatření na základě čl. 108 odst. 3 Smlouvy dne 20. září 2013. Rovněž uvedly, že železniční okruh se nebude stavět, dokud ho neschválí Komise ([43]).

(89) Španělsko poskytlo podporu na základě dohody ze dne 27. prosince 2010 a rozhodnutí Rady ministrů ze dne 28. června 2013. Část této podpory už byla vyplacena, jak je popsáno výše ve 44. bodě odůvodnění.

(90) Protože podpora byla poskytnuta dřív, než ji schválila Komise, musí se považovat za protiprávně poskytnutou podporu ve smyslu čl. 1 písm. f) nařízení Rady (EU) 2015/1589 ([44]).

6.3. **Slučitelnost**

(91) Když už Komise stanovila, že opatření je státní podporou ve smyslu čl. 107 odst. 1 Smlouvy, musí teď posoudit, zda se může považovat za slučitelnou s vnitřním trhem.

(92) Soudní dvůr se usnesl na tom, že „pokud se Komise rozhodne zahájit formální vyšetřovací řízení, je na členském státě a potenciálním příjemci nové podpory, aby poskytli Komisi důkazy schopné prokázat, že podpora je slučitelná se společným trhem“ ([45]). Jak je uvedeno níže, španělské orgány a příjemce podpory, ADIF, neposkytly za tímto účelem přesvědčivé důkazy v oznámení a následných sděleních, ani ve svých připomínkách k rozhodnutí o zahájení řízení a v podáních předložených během fáze formálního vyšetřování.

(93) Španělské orgány uvedly, že veřejné financování CEATF v takovém rozsahu, který představuje podporu ve smyslu čl. 107 odst. 1 Smlouvy, by se mělo prohlásit za slučitelné s vnitřním trhem se zřetelem k jeho celkovému cíli výzkumu, vývoje a inovací a s přihlédnutím k pravidlům rámce pro výzkum, vývoj a inovace použitelným na infrastruktury výzkumu, vývoje a inovací ([46]).

(94) Ze závěru ve výšeuvedeném oddíle 6.2 vyplývá, že jde o podporu poskytnutou protiprávně. V bodě 126 rámce pro výzkum, vývoj a inovace se stanoví, že „protiprávní podpora na výzkum, vývoj a inovace bude posuzována v souladu s pravidly platnými ke dni, kdy byla podpora poskytnuta“.

(95) V době, kdy byl poskytnutý grant na podporu, byl v platnosti rámec výzkumu, vývoje a inovací z roku 2006 ([47]).

(96) Rámec pro výzkum, vývoj a inovace z roku 2006 neobsahuje zvláštní ustanovení týkající se podpory pro výzkumné infrastruktury. Komise se proto domnívá, že posouzení státní podpory by mělo vycházet přímo z čl. 107 odst. 3 písm. c) Smlouvy. V tomto ustanovení se uvádí, že „podpory, které mají usnadnit rozvoj určitých hospodářských činností nebo hospodářských oblastí, pokud nemění podmínky obchodu v takové míře, jež by byla v rozporu se společným zájmem“, se mohou považovat za slučitelné s vnitřním trhem.

([43]) Viz oznámení španělských orgánů ze dne 6. února 2014, odpověď na 7. otázku, kterou poskytlo španělské Ministerstvo financí a veřejné správy, s. 13.

([44]) Nařízení Rady (EU) 2015/1589 ze dne 13. července 2015, kterým se stanoví prováděcí pravidla k článku 108 Smlouvy o fungování Evropské unie (Úř. věst. L 248, 24.9.2015, s. 9).

([45]) Rozsudek Soudního dvora ze dne 16. prosince 2010, *AceaElectrabel Produzione v. Komise,* C-480/09 P, ECLI:EU:C:2010:787, bod 99 a judikatura citovaná v něm.

([46]) Podle bodu 15 písm. ff) rámce výzkumu, vývoje a inovací „výzkumnou infrastrukturou“ se rozumí zařízení, zdroje a související služby, které vědecká obec využívá k provádění výzkumu v příslušných oborech, zahrnující vědecké vybavení a výzkumný materiál, zdroje založené na znalostech, např. sbírky, archivy a strukturované vědecké informace, infrastruktury informačních a komunikačních technologií, např. sítě GRID, počítačové a programové vybavení, komunikační prostředky, jakož i veškeré další prvky jedinečné povahy, které jsou nezbytné k provádění výzkumu. Tyto infrastruktury se mohou nacházet „na jednom místě“ nebo mohou být „rozmístěné“ v rámci sítě (organizovaná síť zdrojů).

([47]) Rámec společenství pro státní podporu výzkumu, vývoje a inovací (Úř. věst. C 323, 30.12.2006, s. 1).

(97) Aby Komise stanovila slučitelnost opatření podle čl. 107 odst. 3 písm. c) Smlouvy, provádí ověřování vyváženosti pro posouzení podpory, v němž se vyvažují kladné účinky z hlediska příspěvku k dosažení jasně vymezených cílů společného zájmu a záporné účinky na obchod a hospodářskou soutěž na společném trhu. V této souvislosti Komise posoudí tyto zásady ([48]):

a) příspěvek k jasně vymezenému cíli společného zájmu: státní podpora musí být zaměřena na cíl společného zájmu v souladu s čl. 107 odst. 3 Smlouvy;

b) potřeba státního zásahu: státní podpora se musí soustředit na situaci, kdy podpora může vést k podstatnému zlepšení, jehož trh nemůže dosáhnout sám o sobě, např. napravením selhání trhu nebo reakcí na obavy týkající se spravedlnosti nebo soudržnosti;

c) vhodnost státní podpory: navrhovaná státní podpora musí být vhodným politickým nástrojem, aby sledovala cíl společného zájmu;

d) motivační účinek: podpora musí změnit chování daného podniku (daných podniků) tak, aby zahájil další činnost, kterou by bez poskytnutí podpory nevykonával, nebo by ji vykonával omezeným nebo jiným způsobem nebo na jiném místě;

e) proporcionalita podpory: výše a míra podpory musí být omezena na minimum, které je nutné k tomu, aby daný podnik (dané podniky) přilákal dodatečné investice nebo činnosti;

f) zamezení nežádoucím negativním účinkům na hospodářskou soutěž a obchod mezi členskými státy: negativní účinky podpory musí být dostatečně omezeny tak, aby byla celková vyváženost opatření pozitivní;

g) transparentnost podpory: členské státy, Komise, hospodářské subjekty a veřejnost musí mít snadný přístup ke všem relevantním aktům a k příslušným informacím ohledně podpory, jež byla na základě těchto aktů poskytnuta.

6.3.1. *Příspěvek k jasně vymezenému cíli společného zájmu*

(98) Španělské orgány zdůraznily ve svém oznámení a v odpovědi na rozhodnutí o zahájení řízení (viz 59. bod odůvodnění rozhodnutí o zahájení řízení a výšeuvedený oddíl 5.2), že projekt přispívá ke zvýšení investicí na výzkum, vývoj a inovace ve Španělsku, což je jedním z cílů společného zájmu Strategie EU 2020, a je v souladu s Operačním programem inteligentního růstu pro Španělsko přijatým v únoru 2015. Tvrdí, že CEATF je vědecká a technická infrastruktura, která umožní zkoušení víceoborových technických aspektů v železničním sektoru. Španělské orgány také tvrdí, že investice do CEATF posílí hospodářský rozvoj regionu Andalucíe, který se potýká s vysokou mírou nezaměstnanosti.

(99) Za prvé, tato tvrzení by se měla posoudit s ohledem na poptávku po takovém výzkumném zařízení a se zřetelem k činnostem výzkumu, vývoje a inovací, které by se v něm mohly vykonávat.

(100) Jak je podrobně uvedeno v 60. až 62. bodě odůvodnění rozhodnutí o zahájení řízení, Komise zpochybnila existenci poptávky po této specifické výzkumné infrastruktuře od výrobců kolejových vozidel a železničního zařízení. Komise se odvolala především na neúspěch prvního nabídkového řízení pro výstavbu a provoz CEATF a také na vysoké náklady na výstavbu a provoz železničních sítí určených k poskytování komerčních přepravních služeb o rychlosti vyšší než 350 km/h, které by v současných tržních podmínkách a v dohledné budoucnosti nebyly ekonomicky rentabilní ([49]).

([48]) Například SA 32835 (2011/N) – Severozápadní městský investiční fond (JESSICA) (Úř. věst. C 281, 24.9.2011, s. 2, http://ec.europa.eu/competition/state_aid/cases/240234/240234_1247477_97_2.pdf a SA 38769 (2015/N) – Zelený úděl pro infrastrukturu nabíjení elektrických vozidel, který se má zveřejnit, http://ec.europa.eu/competition/state_aid/cases/258489/258489_1710979_137_2.pdf

([49]) Pokud jde o argumentaci španělských orgánů, v níž připomínají, že dotazník byl zaslán více než 80 společnostem, z nichž 47 odpovědělo a 26 uvedlo, že budou ochotny podílet se na rizicích projektu, je třeba poznamenat, že posledně zmíněné společnosti jsou společnosti většinou z odvětví stavebnictví, jejichž obchodní zájem je spojen s fází výstavby projektu, ale ne s činnostmi výzkumu, vývoje a inovací, které se v něm mají vykonávat. Kromě toho žádná z nich nepotvrdila skutečný zájem tím, že by nakonec předložila nabídku v nabídkovém řízení uspořádaném v roce 2013, které bylo prohlášeno za neplatné, protože se ho zúčastnilo málo účastníků.

(101) V připomínkách obdržených od třetích stran v reakci na rozhodnutí o zahájení řízení se potvrzuje stanovisko Komise, že trh nepotřebuje výzkumnou infrastruktura vyhrazenou pro zkoušky vysokorychlostních vlaků (zkoušení prováděné o rychlosti vyšší než 385 km/h pro komerční přepravní služby poskytované o rychlosti vyšší než 350 km/h).

(102) Žádní výrobci kolejových vozidel nepředpokládají vývoj vozidel, která by jezdila o tak vysokých rychlostech, protože na trhu není dostatečná poptávka po komerčním provozu takových vlaků. Někteří provozovatelé železniční dopravy poukazují na argumenty efektivity trhu (rovnováha mezi spotřebou energie a dobou jízdy), které dosahuje komerční využívání vysokorychlostních vlaků v Evropě za mnohem menších rychlostí (průměrně v Evropě – 280–300 km/h, maximálně – 320–350 km/h), a také exponenciální růst investicí do infrastruktury, provozních nákladů a nákladů na údržbu pro rychlosti vyšší než 300 km/h, což by vedlo k tomu, že ceny železničních jízdenek by nebyly konkurenceschopné ve srovnání s letenkami. Žádný důkaz nenasvědčuje tomu, že existuje poptávka trhu po výstavbě nových komerčních železničních tratí a/nebo rekonstrukci existujících tratí za účelem poskytování přepravních služeb o rychlosti překračující 320–350 km/h – neboli po železničním zkušebním zařízení vyhrazeném zvlášť pro rychlosti překračující tyto limity ([50]).

(103) Další konkrétní argumenty týkající se nedostatečné poptávky po infrastruktuře CEATF vyplývají z jeho zeměpisné polohy, která si podle některých respondentů vyžádá značnou dobu na přepravu a vyvolá vysoké přepravní náklady.

(104) Argumenty týkající se dostupnosti vyspělejších a nákladově efektivnějších řešení pro případné budoucí vysokorychlostní zkoušení, jako je virtuální zkoušení za pomoci řešení založených na informačních a komunikačních technologiích, nakonec mluví také proti vyhrazenému zařízení pro fyzické zkoušení.

(105) Proto tvrzení, že oznámená podpora by navodila další činnosti výzkumu, vývoje a inovací v odvětví železniční dopravy prostřednictvím výstavby infrastruktury zkušebního zařízení pro vysoké rychlosti, je v rozporu s informacemi, které shromáždila Komise.

(106) Za druhé, jiné cíle týkající se politiky, kterých se dovolávají španělské orgány, zejména sociálně-ekonomické přínosy vyplývající z vytvoření nových pracovních míst v regionu Antequera, ([51]) nejsou relevantní pro posouzení příspěvku oznámené podpory k cíli společného zájmu v oblasti výzkumu, vývoje a inovací. Ačkoli španělské orgány tvrdí, že když se projekt CEATF posoudí ze sociálně-ekonomického hlediska, dosáhl by pozitivní čistou současnou hodnotu (NVP) ve výši 17,3 milionů EUR, nepředložily žádný přesvědčující důkaz o přínosech, které by byly v takovém rozsahu, že by kompenzovaly náklady na výstavbu a provozní ztráty, jež by plánovaná infrastruktura vyvolala během celé doby provozu. Zdá se, že ohlášené přínosy jsou omezené na vytvoření pracovních míst v odvětví stavebnictví během fáze výstavby infrastruktury. To znamená, že projekt má daleko od přispění k dlouhodobému cíli podpory udržitelného rozvoje regionu Andalusie a měl by pouze krátkodobé, přechodné účinky na místní hospodářství ([52]).

(107) Ve světle úvah zmíněných výše v 98. až 106. bodě odůvodnění se Komise domnívá, že Španělsko nepředložilo dostatečné důkazy k prokázání, že projekt přispívá k jasně vymezenému cíli společného zájmu.

6.3.2. *Potřeba státního zásahu*

(108) Španělské orgány zdůvodňují potřebu státní podpory pro tento projekt víceoborovou povahou technických zkoušek, které se mají vykonávat. Podle jejich názoru, z důvodu odlišných oblastí činností společností potenciálně

([50]) Není překvapující, že pouze jediná společnost, která se vyjádřila příznivě na podporu projektu, je španělská společnost, jež, jak se potvrdilo v připomínkách ostatních respondentů, by fakticky mohla mít přednostní přístup k zařízení, protože se nachází blízko místa zkušebního centra. Zdá se tedy, že její připomínka byla podnícena spíše možností získat konkurenční výhodu a ne objektivním hodnocením potřeby zařízení.

([51]) Viz také pozn. pod čarou č. 17 v rozhodnutí o zahájení řízení.

([52]) Například Pokyny k regionální státní podpoře na období 2014–2020 (Úř. věst. C 209, 23.7.2013, s. 1), které specificky předpokládají vytváření pracovních míst, staví tento cíl do širších souvislostí zajišťování udržitelného růstu podporujícího začlenění (podtržení bylo doplněno). Samozřejmě i když Komise má specifické pokyny o podpoře pro vytváření pracovních míst (Pokyny o podpoře na zaměstnanost, Úř. věst. C 334, 12.12.1995, s. 4), bylo potvrzeno, že podpora na tvorbu pracovních míst, jež je omezena na jedno nebo více citlivých odvětví, které pociťují nadměrnou kapacitu, nebo jsou v krizi, se obecně také považuje za méně výhodnou, což má za následek, že její nepříznivé účinky na zaměstnanost v konkurenčních odvětvích v jiných členských státech obecně převážily společný zájem zahrnutý do aktivních opatření ke snížení nezaměstnanosti (viz bod 23).

zapojených do těchto zkoušek (například soukromoprávní podniky, společnosti pro komunikace, signalizaci, trakční soustavu a kolejová vozidla), by žádná společnost sama o sobě nedosáhla kritického množství, nebo by neměla finanční možnosti, aby vynaložila tak velké investice, jako jsou investice potřebné pro CEATF, nebo by nemohla přilákat k těmto investicím jiné společnosti a spojit je. Pokud jde o financování projektu, španělské orgány uvedly, že kromě veřejného financování nejsou k dispozici žádné zdroje financování pro výstavbu centra CEATF *„s přihlédnutím ke studiím ziskovosti, které zpracoval podnik ADIF“*.

(109) Argument předložený španělskými orgány poukazuje na údajné selhání trhu ve formě problému koordinace pro financování výstavby předpokládaného zařízení. Podle všeho se domnívají, že jelikož žádná jednotlivá společnost by neměla motivaci pustit se do financování projektu z důvodu nerovnováhy mezi jeho náklady a očekávanými přínosy (na úrovni jednotlivé firmy), jediný možný způsob, jak zvládnout investice, by bylo vytvoření konsorcia sdružujícího různé společnosti působící v rozličných technických oblastech, které by mohlo zabezpečit plné využití potenciálu zařízení prostřednictvím jeho společného využívání.

(110) Ve spise však nic nenaznačuje, že společnostem potenciálně zainteresovaným na svém zapojení do takové spolupráce by se v tom zabránilo z důvodu objektivních potíží, které brzdí účinnou spolupráci mezi nimi. Ba právě naopak, skutečnost, že španělská vláda zasáhla formou zorganizování otevřeného nabídkového řízení, aby usnadnila vytvoření společnosti pro vozidla zvláštního určení (SPE), a že toto nabídkové řízení nebylo úspěšné, naznačuje, že skutečný problém dotýkající se financování spočívá v něčem jiném, a sice v nedostatečné finanční životaschopnosti. Slabou stránku argumentu předloženého španělskými orgány potvrzuje skutečnost, že i když španělská vláda rozhodla, že přistoupí k přidělení veřejných prostředků pro ADIF za účelem zahájení prací, žádný soukromý nezávislý investor neprojevil zájem o účast na financování.

(111) Komise proto dospěla k závěru, že Španělsko neposkytlo dostatečný důkaz o existenci selhání trhu ve formě chyby v koordinaci na úrovni financování CEATF.

(112) Kromě toho je třeba poznamenat, že rozhodovací praxe Komise v oblasti výzkumu, vývoje a inovací se odvolává na tři druhy konkrétního selhání trhu: nedokonalé a asymetrické informace, nedostatečná koordinace a selhání sítě pro činnosti výzkumu, vývoje a inovací a přelévání znalostí. Španělské orgány však neprokázaly, že by v tomto případě došlo k některému z uvedených konkrétních selhání trhu.

(113) Pokud jde o potíže týkající se financování projektu CEATF, nebyl poskytnut žádný důkaz, že by se soukromému sektoru bránilo ve financování projektu kvůli případnému nedostatku nebo asymetrii informací specificky spojených s identifikovatelnými a rizikovými činnostmi výzkumu, vývoje a inovací. Co se týče nedostatečné koordinace a selhání sítě ve výzkumu, vývoji a inovacích, ze stanoviska španělských orgánů jasně vyplývá, že mezi ADIF a činností zkušebního centra nebyla plánována žádná koordinace. Zdá se, že podpora se zaměřuje na získání společností pro účast buď na projektu infrastruktury CEATF, nebo na jejím využívání, ale nedává impulz ke konkrétní spolupráci mezi nimi za účelem společného vykonávání činností výzkumu, vývoje a inovací v centru. Nakonec Španělsko neposkytlo žádné prvky prokazující existenci přelévání znalostí ve prospěch třetích stran, které by mohlo být důsledkem projektu CEAFT.

(114) Španělsko nepředložilo žádné další argumenty na podporu závěru, že podpora může přinést podstatné zlepšení, které trh sám o sobě není schopen zajistit.

(115) S přihlédnutím k důvodům uvedeným výše ve 108. až 113. bodě odůvodnění Komise vyvodila závěr, že potřeba státního zásahu se neprokázala.

6.3.3. *Vhodnost státní podpory*

(116) Členské státy mohou zvolit různé možnosti, pokud jde o nástroje politiky, a kontrola státní podpory nestanovuje jednotný způsob zásahů do ekonomiky. Státní podporu podle čl. 107 odst. 1 Smlouvy však lze zdůvodnit pouze vhodností konkrétního nástroje pro dosažení cíle veřejné politiky a přispěním k jednomu nebo více cílům společného zájmu ([53]).

([53]) Diskusi o vhodnosti viz věci C 25/2004 — *DVB-T Berlín–Braniborsko* (Úř. věst. L 200, 22.7.2006, s. 14) nebo N 854/06 — *Soutien de l'agence de l'innovation industrielle en faveur du programme mobilisateur pour l'innovation industrielle TVMSL* (Úř. věst. C 182, 4.8.2007, s. 5).

(117) Komise se obvykle domnívá, že opatření je vhodný nástroj, kde členské státy posoudily, zda existují alternativní možnosti politiky, které jsou stejně vhodné k dosažení cíle společného zájmu, ale současně méně narušující hospodářskou soutěž než selektivní státní podpora, a kde lze prokázat vhodnost opatření pro zaměření na efektivnost a/nebo na cíle rovného přístupu.

(118) Španělské orgány neposkytly žádné informace, pokud jde o případné alternativní nástroje politiky nebo jiné nástroje podpory pro financování projektu. V reakci na obavy vyjádřené v rozhodnutí o zahájení řízení se omezily na konstatování, že s přihlédnutím k údajnému schodku financování ve výši 91,87 % projektu by v tomto případě nebyl vhodný žádný jiný nástroj než veřejné financování.

(119) Komise poznamenává, že skutečnost, že oznámený projekt nadále způsobuje rozsáhlou ztrátu, i když se mu poskytne podpora, není dostačující k prokázání, že státní podpora je vhodný nástroj.

(120) Kromě toho se neprokázalo, že projekt přispívá k cíli společného zájmu, a to zvýšení činností výzkumu, vývoje a inovací, a vhodnost investičního nástroje zvoleného španělskou vládou se rovněž neprokázala. Ostatní opatření, která by přinesla zvýšené činnosti výzkumu, vývoje a inovací, by byla vhodnějšími nástroji pro plnění cíle společného zájmu.

(121) Podobně se postupuje i ve vztahu k ostatním cílům společného zájmu, kterých se dovolává Španělsko. Jak bylo uvedeno výše ve 106. bodě odůvodnění, nová pracovní místa by byla omezena většinou na odvětví stavebnictví a svojí povahou by byla přechodná. Státní podpora pro výstavbu infrastruktury, u níž není pravděpodobné, že se bude využívat, není vhodný politický nástroj pro vytváření růstu a pracovních míst.

6.3.4. *Motivační účinek*

(122) Státní podpora musí mít motivační účinek. Požadovaný motivační účinek existuje, jestliže podpora změní chování příjemce podpory, pokud jde o dosažení cíle společného zájmu a řešení zjištěného selhání trhu.

(123) Španělské orgány uvedly, že bez podpory by se centrum CEAFT nepostavilo: argumentují, že podpora má motivační účinek, protože projekt by se bez podpory nikdy nezrealizoval.

(124) V daném případě však Komise konstatuje, že podpora umožňuje výstavbu železničního zkušebního zařízení, které se dává k dispozici podniku ADIF jako budoucímu vlastníkovi, ale nezdá se, že by vyvolala nějakou změnu v chování ADIF nebo jiných z hlediska dodatečných činností výzkumu, vývoje a inovací, které se mají vykonávat ve zkušebním zařízení.

(125) V průběhu formálního vyšetřovacího řízení nepředložily španělské orgány žádné nové informace nebo argumentaci týkající se změny chování ADIF z důvodu podpory. I když dostupné údaje ukazují, že ohlášený projekt bude nadále vytvářet ztrátu dokonce i s podporou, španělské orgány neprokázaly, že bude přesto generovat důležité přínosy pro společnost týkající se výzkumu, vývoje a inovací. Naopak, připomínky potenciálních uživatelů infrastruktury obdržené během formálního vyšetřovacího řízení ukazují, že projekt tak, jak je v současné době navržen, neodpovídá nesplněným požadavkům na straně poptávky od společností zapojených do činností výzkumu, vývoje a inovací v rámci železničního sektoru.

(126) Nebyly předloženy žádné důvody, které by opravňovaly tvrzení, že Komise se odchýlila od svého počátečního posouzení vyjádřeného v rozhodnutí o zahájení řízení. Podpora má v podstatě daleko od vytvoření motivačního účinku a zaměřuje se na výstavbu infrastruktury, jejíž přidaná hodnota ve srovnání s existujícími alternativami (a to zkušební jízdy na běžných železničních sítích) nebyla prokázána.

6.3.5. *Proporcionalita podpory*

(127) Komise má za to, že podpora je přiměřená, pokud by s menší podporou nebylo možné dosáhnout stejného výsledku.

(128) Španělské orgány oznámily, že projekt je v souladu s rámcem pro výzkum, vývoj a inovace, což naznačuje, že maximální míra podpory přípustná pro pokrytí investicí do výzkumné infrastruktury používané pro hospodářské účely je omezena na čisté vícenáklady ve výši maximálně 60 % způsobilých nákladů (bod 89 rámce pro výzkum, vývoj a inovace). V daném případě veřejná podpora pokryje 100 % nákladů.

(129) Protože soukromé investice do infrastruktury CEATF chybí, nebo jsou nedostatečné, nezdá se, že by předmětná podpora byla přiměřená.

6.3.6. *Zabránění vzniku nežádoucích negativních účinků na hospodářskou soutěž a obchod mezi členskými státy*

(130) V čl. 107 odst. 3 písm. c) se požaduje, aby kladný vývoj vytvořený jako výsledek daného opatření byl vyvážený s jeho zápornými účinky na obchod a hospodářskou soutěž.

(131) Komise je toho názoru, že španělské orgány neprokázaly existenci kladných účinků vyvolaných současným opatřením. Komise proto dospěla k závěru, že výstavba CEATF nedosáhne svého cíle zvýšit výzkum a vývoj v konkrétní oblasti vysokorychlostních železničních přepravních služeb, jelikož poptávka na trhu po takové infrastruktuře a souvisejících službách výzkumu a vývoje je přinejlepším slabá, nebo neexistuje. Komise rovněž vyvodila závěr, že není prokázáno selhání trhu, ani neexistuje důkaz, že opatření přispívá ke smysluplné změně chování příjemce podpory.

(132) Pokud jde o další kladné účinky opatření, o které se Španělsko opírá, Komise má za to, že na dočasné vytvoření pracovních míst, většinou v odvětví stavebnictví, se musí vynaložit velmi vysoké náklady a přináší omezenou kladnou hodnotu.

(133) Kromě toho, jelikož opatření umožňuje vstup nových konkurentů na trh využíváním rozsáhlého veřejného financování, je Komise toho názoru, že bude mít negativní vliv na hospodářskou soutěž. Podpora by rovněž zpochybnila předcházející investice vynaložené konkurenty na jejich zkušební zařízení a také na snížení budoucích investicí na údržbu nebo zlepšení takových infrastruktur.

(134) Trh ovlivněný podporou je trh pro služby zkoušení železničního zařízení v Evropské unii. Jak už bylo zdůrazněno v rozhodnutí o zahájení řízení, v současné době jsou na těchto trzích v Evropské unii v provozu tři železniční zkušební centra: Cerhenice (Velim) v České republice, Wildenrath v Německu a Valenciennes ve Francii, v nichž se provádí zkoušení o rychlosti 210 km/h. Zkoušky vysokorychlostních kolejových vozidel se vykonávají na železnicích pro komerční účely ([54]), které mají maximální rychlost 350 km/h, přičemž zkoušky se provádějí o rychlosti do 385 km/h, jak to vyžaduje norma (o 10 % vyšší, než je jmenovitá rychlost vlaku).

(135) Z toho vyplývá, že z důvodu různých maximálních zkušebních rychlostí neexistuje dokonalá zastupitelnost mezi službami zkoušení CEATF na jedné straně a jinými zkušebními zařízeními a zkouškami na komerčních sítích na druhé straně. Už existující možnost zkoušení o rychlostech do 385 km/h na komerčních sítích však pokrývá skutečnou a potenciální poptávku po službách zkoušení do této komerčně dosažitelné rychlosti. Pokud jde o budoucí potenciální poptávku po zkoušení o rychlostech do 520 km/h, dostupné informace a připomínky obdržené od účastníků trhu svědčí o tom, že to nebude obchodně přijatelná alternativa, přinejmenším ne v dohledné budoucnosti. Proto zkušební zařízení CEAFT bude přímým konkurentem obou těchto existujících zařízení a také sítí veřejné železniční dopravy. Proto se Komise domnívá, že opatření je určeno k tomu, aby dotovalo vstup nového konkurenta na trh výlučně pomocí státních zdrojů a v důsledku toho je schopno podstatně narušit hospodářskou soutěž na trhu.

(136) Hospodářskou soutěž na navazujících trzích železničních výrobků, které se mají zkoušet (včetně kolejových vozidel a zařízení), by tato státní podpora mohla rovněž negativně ovlivnit. Jak bylo uvedeno v připomínkách obdržených k rozhodnutí o zahájení řízení, zeměpisné umístění zařízení může ve skutečnosti vytvořit konkurenční výhodu ve prospěch vnitrostátních výrobců kolejových vozidel, kteří by pravděpodobněji využívaly CEATF pro zkoušení, aniž by jim to vyvolalo značné dopravní náklady.

([54]) Například Rete Feroviaria Italiana v Itálii, SNCF ve Francii, DB Bahn v Německu.

(137) S přihlédnutím k tomu, že chybí dostatečně prokázané kladné účinky oznámené podpory, jak Komise konstatovala v oddílech 6.3.1 a 6.3.5, negativní účinky opatření z hlediska skutečného a potenciálního narušení hospodářské soutěže se považují za takové, které převažují jejich prohlašovanou efektivnost.

6.3.7. *Transparentnost podpory:*

(138) Vzhledem k předchozím připomínkám není nutné posuzovat, do jaké míry je podpora transparentní.

6.3.8. *Závěry týkající se slučitelnosti podpory*

(139) S přihlédnutím k úvahám uvedeným výše v oddílech 6.3.1 až 6.3.7 Komise dospěla k závěru, že oznámenou státní podporu nelze prohlásit za slučitelnou s vnitřním trhem na základě čl. 107 odst. 3 písm. c) Smlouvy.

6.4. **Navrácení neslučitelné podpory**

(140) V souladu s ustálenou judikaturou se v čl. 16 odst. 1 nařízení (EU) 2015/1589 stanoví, že „je-li v případech protiprávní podpory přijato záporné rozhodnutí, Komise rozhodne, že dotyčný členský stát učiní všechna nezbytná opatření, aby příjemce podporu navrátil (…)".

(141) Soudy Unie také jednoznačně rozhodly, že povinnost členského státu zrušit podporu, kterou Komise považuje za neslučitelnou s vnitřním trhem, je určena k obnově situace, která existovala dříve ([55]). V této souvislosti soudy Unie považovaly cíl za dosažený, jakmile příjemce vrátí částky protiprávně poskytnuté v rámci podpory (včetně úroků), a ztrácí tak výhodu, již měl oproti svým konkurentům na trhu, a tím dojde k návratu do stavu před vyplacením podpory ([56]).

(142) Komise učinila závěr, že podpora, kterou Španělsko poskytlo skupině p ADIF, je protiprávní a je neslučitelná s vnitřním trhem. V důsledku toho se podpora musí navrátit, aby se obnovila situace, která existovala na trhu před jejím poskytnutím. Toto navrácení se musí vztahovat k okamžiku, kdy příjemcům předmětné zvýhodnění vzniklo, tj. když podpora byla dána příjemcům k dispozici, a do částek, jež mají být navráceny, by měly být započteny úroky až do doby jejich faktického navrácení.

(143) Na základě informací předložených Španělskem a shrnutých ve 43. a 44. bodě odůvodnění a ve výše uvedených tabulkách 3, 4 a 5, celkové finanční prostředky vyplacené podniku ADIF v období 2011–2014 činily 14 370 300 EUR (včetně 135 866 000 EUR v grantech a 7 837 000 EUR v úvěrech).

(144) Komise vypočítala úrokovou sazbu, která by byla bývala k dispozici na trhu, na základě informací poskytnutých Španělskem týkajících se komerčních úvěrů skutečně sjednaných podnikem ADIF v příslušném období. Komise si však uvědomuje, že výsledek jejího výpočtu by mohla ovlivnit existence jiných úvěrů, o nichž nebyla informována. Pro účely výpočtu rozdílu mezi úrokovými sazbami stanovenými v úvěrech poskytnutých podniku ADIF a tržní úrokovou sazbou, a tudíž prvkem podpory, který se má vrátit, má tedy Španělsko lhůtu dvou měsíců ode dne přijetí tohoto rozhodnutí, během které může poskytnout Komisi důkazy o jakýchkoli jiných komerčních úvěrech sjednaných podnikem ADIF v příslušném období.

(145) Španělsko musí proto od ADIF získat zpět jak zálohové granty skutečně vyplacené a zatím ještě neuhrazené podnikem ADIF, tak i prvek podpory obsažený v úvěrech poskytnutých v letech 2011, 2012 a 2013, který, aniž je dotčena možnost uvedená v předcházejícím bodě, je rozdílem mezi úrokovou sazbou úvěru a tržní úrokovou sazbou uvedenou v tabulce 6 výše (viz výše uvedený 75. bod odůvodnění). Celková částka, která se má navrátit, musí zahrnovat úrokovou sazbu pro navrácení státní podpory od okamžiku, kdy každý grant nebo úvěr byly vyplaceny, až do doby jejich úhrady.

([55]) Viz kromě jiného rozsudek Soudního dvora ze dne 14. září 1994, *Španělsko v. Komise*, C-278/92, C-279/92 a C-280/92, ECLI:EU:C:1994:325, bod 75.

([56]) Viz kromě jiného rozsudek Soudního dvora ze dne 17. června 1999, *Belgie v. Komise*, C-75/97, ECLI:EU:C:1999:311, body 64 a 65.

(146) Zatímco u grantů by se měla úroková sazba z vracené státní podpory vypočítat na základě jistiny grantu, u úvěrů by se měla úroková sazba z vracené státní podpory vypočítat na základě prvku podpory obsaženého v úvěrech.

(147) Španělsko by nemělo provádět žádné nové platby, pokud jde o daný projekt.

(148) Jak je uvedeno v 88. bodě odůvodnění, španělské orgány prohlásily, že železniční okruh CEATF nebude vybudovaný bez schválení Komise. Vzhledem k tomu se Komise domnívá, že by podnik ADIF neměl mít žádný důvod ponechávat si úvěry, pokud byly poskytnuty výlučně pro tento konkrétní projekt. Proto Komise požaduje okamžité ukončení a úhradu půjček poskytnutých podniku ADIF.

7. **ZÁVĚR**

(149) Zálohové granty a úvěry, které Španělsko poskytlo podniku ADIF, představují podporu ve smyslu čl. 107 odst. 1 Smlouvy. Španělsko poskytlo tuto podporu v rozporu s oznamovací povinností a povinnosti pozastavení podle čl. 108 odst. 3 Smlouvy.

(150) Komise učinila závěr, že podpora je neslučitelná s vnitřním trhem.

(151) Proto by příjemce podpory, podnik ADIF, měl podporu vrátit spolu s úrokem z vracené částky,

PŘIJALA TOTO ROZHODNUTÍ:

Článek 1

Veřejné finanční prostředky ve výši 358 552 309 EUR, které Španělsko poskytlo podniku Administrador de Infraestructura ferroviaria (ADIF) na základě dohody ze dne 27. prosince 2010 a rozhodnutí Rady ministrů ze dne 28. června 2013 na výstavbu centra CEATF ve formě úvěrů za úrokové sazby, které jsou nižší než tržní úrokové sazby, a ve formě grantů představují státní podporu ve smyslu čl. 107 odst. 1 Smlouvy.

Článek 2

Podpora uvedená v článku 1 je protiprávní a byla poskytnuta v rozporu s oznamovací povinností a povinností zdržet se jednání vyplývajících z čl. 108 odst. 3 Smlouvy.

Článek 3

Podpora uvedená v článku 1 je neslučitelná s vnitřním trhem.

Článek 4

1. Pokud podpora uvedená v článku 1 byla podniku ADIF vyplacena, musí ji Španělsko neprodleně získat zpět.

2. Z částek, které mají být vráceny, plynou úroky ode dne, kdy byly dány k dispozici podniku ADIF, až do dne jejich skutečného navrácení.

3. Úroky se vypočítají jako složený úrok v souladu s kapitolou V nařízení Komise (ES) č. 794/2004 ([57]). Z částek, které mají být vráceny, plynou úroky ode dne, kdy byly dány k dispozici příjemcům podpory, tj. ode dne úhrady splátek grantu a úvěrů až do dne jejich skutečného navrácení.

4. Španělsko zruší všechny zbývající platby podpory uvedené v článku 1 s účinností ke dni přijetí tohoto rozhodnutí.

5. Španělsko požádá o ukončení a splacení úvěrů poskytnutých podniku ADIF.

([57]) Nařízení Komise (ES) č. 794/2004 ze dne 21. dubna 2004, kterým se provádí nařízení Rady (EU) 2015/1589, kterým se stanoví prováděcí pravidla k článku 108 Smlouvy o fungování Evropské unie (Úř. věst. L 140, 30.4.2004, s. 1).

Článek 5

Španělsko zajistí, aby toto rozhodnutí bylo provedeno do čtyř měsíců ode dne oznámení tohoto rozhodnutí.

Článek 6

1. Do dvou měsíců od oznámení tohoto rozhodnutí předloží Španělsko Komisi tyto informace:

a) celkovou částku (jistinu a úroky), kterou má ADIF vrátit;

b) podrobný popis opatření k zajištění souladu s tímto rozhodnutím, která již byla přijata a která se plánují;

c) dokumenty prokazující, že podniku ADIF bylo nařízeno, aby podporu vrátil.

2. Španělsko bude Komisi průběžně informovat o pokroku při provádění vnitrostátních opatření přijatých k provedení tohoto rozhodnutí, dokud nebude podpora uvedená v článku 1 zcela navrácena. Na žádost Komise předloží Španělsko okamžitě informace o opatřeních k zajištění souladu s tímto rozhodnutím, která již byla přijata a která se plánují. Poskytne rovněž podrobné informace o částkách podpory a úrocích z podpory, které již podnik ADIF vrátil.

Článek 7

Toto rozhodnutí je určeno Španělskému království.

V Bruselu dne 25. července 2016

Za Komisi
Margrethe VESTAGER
členka Komise