ROZHODNUTIA

ROZHODNUTIE KOMISIE (EÚ) 2017/70

z 25. júla 2016

o štátnej pomoci SA.37185 (2015/C) (ex-2013/N) udelenej a čiastočne zavedenej Španielskom na financovanie Centro de ensayos de alta tecnología ferroviaria de Antequera (CEATF)

[oznámené pod číslom C(2016) 4573]

(Iba španielske znenie je autentické)

(Text s významom pre EHP)

EURÓPSKA KOMISIA,

so zreteľom na Zmluvu o Európskej únii a na Zmluvu o fungovaní Európskej únie, a najmä na článok 108 ods. 2 prvý pododsek ZFEÚ,

so zreteľom na Dohodu o Európskom hospodárskom priestore, a najmä na jej článok 62 ods. 1 písm. a),

po vyzvaní zainteresovaných strán, aby predložili pripomienky v súlade s uvedenými ustanoveniami ([1]), a so zreteľom na tieto pripomienky,

keďže:

1. **POSTUP**

(1) Listom z 5. augusta 2013 Španielsko vopred oznámilo Komisii pomoc na financovanie skúšobného strediska pre špičkové železničné technológie v meste Antequera („*Centro de Ensayos de Alta Tecnología Ferroviaria de Antequera*“, „CEATF“). Oznámenie bolo zaevidované 30. septembra 2013. Komisia požiadala o dodatočné informácie prostredníctvom listov z 28. novembra 2013, 28. marca, 25. júla a 5. decembra 2014, na ktoré španielske orgány odpovedali listami zo 6. februára, 20. mája, 15. októbra 2014 a 23. januára 2015.

(2) Listom z 23. marca 2015 Komisia oznámila Španielsku svoje rozhodnutie začať konanie stanovené v článku 108 ods. 2 Zmluvy o fungovaní Európskej únie, pokiaľ ide o uvedené opatrenie.

(3) Rozhodnutie Komisie o začatí konania (ďalej len „rozhodnutie o začatí konania“) bolo uverejnené v *Úradnom vestníku Európskej únie* ([2]). Komisia vyzvala zainteresované strany, aby predložili svoje pripomienky k tejto pomoci.

(4) Na žiadosť Komisie sa 28. mája 2015 uskutočnilo stretnutie so španielskymi orgánmi. Španielsko predložilo svoje pripomienky k rozhodnutiu o začatí konania 2. júla 2015. Komisia požiadala o dodatočné informácie prostredníctvom listov z 8. septembra, 15. októbra 2015 a 15. januára 2016, na ktoré španielske orgány odpovedali listami z 28. septembra, 13. novembra 2015 a 21. januára 2016.

(5) Komisia 7., 9., 10., 16., 17. a 23. júla 2015 dostala pripomienky od spoločností pôsobiacich v sektore železničnej dopravy. Týmito desiatimi spoločnosťami sú železniční prevádzkovatelia, výrobcovia železničných koľajových vozidiel alebo spoločnosti, ktoré poskytujú virtuálne skúšobné zariadenia alebo ktoré testujú materiály.

([1]) Ú. v. EÚ C 188, 5.6.2015, s. 10.
([2]) Pozri poznámku pod čiarou č. 1.

(6) Listom z 24. septembra 2015 Komisia tieto pripomienky postúpila Španielsku, ktoré na ne odpovedalo listom zo 14. októbra 2015.

(7) Nakoniec 26. júla 2013 španielske orgány predložili projekt, vo forme neskôr oznámenej Generálnemu riaditeľstvu pre hospodársku súťaž dňa 30. septembra 2013, Generálnemu riaditeľstvu pre regionálnu a mestskú politiku Komisie, ako „veľký projekt", ktorý má byť financovaný v rámci multiregionálneho operačného programu, ktorý bol v danom čase v platnosti ([3]). Listom zo 14. apríla 2015 od projektu odstúpili.

2. **PODROBNÝ OPIS OPATRENIA**

2.1. **Cieľ a popis projektu CEATF**

(8) Oznámené opatrenie sa týka verejného financovania výskumnej infraštruktúry navrhnutej tak, aby pôsobila ako skúšobné stredisko pre vysokorýchlostné železničné koľajové vozidlá a súvisiace zariadenia. Cieľom projektu CEATF je poskytnúť jedinečnú infraštruktúru v Európe, aby sa umožnilo vykonávanie požadovaných procesov testovania, validácie a schvaľovania pre vysokorýchlostné železničné koľajové vozidlá.

(9) Projekt CEATF tvorí železničný okruh, kde môžu vlaky premávať pri veľmi vysokých rýchlostiach (až 520 km/h) a pomocné zariadenia, ktoré umožňujú výskum, schvaľovanie a ladenie mobilných železničných zariadení, infraštruktúry a prvkov nadstavby. Presnejšie povedané, zariadenia strediska umožňujú výskum železničnej dynamiky, novej generácie trakcie a brzdenia pre vlaky a signalizačných systémov železničnej infraštruktúry.

(10) Železničný okruh má dĺžku 58 km s 9 km dlhým rovným úsekom a umožňuje dosahovať rýchlosť až 520 km/h. Okruh má zákruty s veľkým rádiusom, ktorý spolu s určitým prevýšením umožňuje chod pri určitej rýchlosti a priečne zrýchlenie.

(11) Španielsko uviedlo, že železničný okruh je navrhnutý na použitie pre typové schvaľovanie železničných koľajových vozidiel, ktoré sa pohybujú rýchlosťou až 520 km/h, čo zodpovedá typovému schváleniu veľkých a veľmi veľkých rádiusov ([4]).

(12) Okruh je okrem toho vybavený aj dvoma úsekmi dvojkoľajnej trate a perónmi, ktoré možno použiť pre typové schválenie železničných koľajových vozidiel, ktoré sa pohybujú rýchlosťou 250 km/h ([5]) alebo menej, ako aj pre skúšky infraštruktúry a nadstavby.

(13) Okruh je vybavený pripojovacími vetvami, ktoré môžu byť použité pre typové schválenie malých a veľmi malých zákrut.

(14) Pomocné zariadenia zahŕňajú integrované stredisko pre služby v železničnej doprave („*Centro Integral de Servicios Ferroviarios*", „CISF"), ktoré má k dispozícii laboratóriá, kancelárie a školiace miestnosti. Laboratóriá tvoria multifunkčné dielne a priestor pre prípravu skúšok, ktorý by mal uľahčiť montáž a demontáž vlakových zariadení, úlohy rozvoja rôznych palubných systémov, aktivity súvisiace s výskumom, rozvojom a inováciami. Časť tohto priestoru je venovaná skúškam optimálnych funkcií železničných koľajových vozidiel pre budúcu validáciu a schvaľovanie železničných vozidiel.

(15) Pomocné zariadenie takisto zahŕňa aj koľaje pre špecifické testovanie, rozvodňu, ktorá pracuje pri rôznom napätí, aby dodávala energiu do okruhu aj do centra riadenia prevádzky.

([3]) Multiregionálny operačný program „Výskum, vývoj a inovácie podnikov a pre podniky – fond pre technológie" prijatý Komisiou 7. decembra 2007 (Rozhodnutie C/2007/6316). V rámci cieľov konvergencie a regionálnej konkurencieschopnosti a zamestnanosti program zapája podporu Spoločenstva vo všetkých španielskych regiónoch.

([4]) Druhé predloženie španielskych orgánov, prijaté a zaevidované 20. mája 2014, s. 12, potvrdené v predložení z 22. januára 2015.

([5]) Ako je uvedené v bode 2.3.1, počas predbežnej fázy štúdie uskutočniteľnosti prešiel projekt technickými zmenami konštrukcie a svoju konečnú podobu nadobudol v apríli 2013, kedy ho ADIF predložila ministerstvu verejných prác a dopravy.

(16) Výstavbu a prevádzku železničného okruhu by malo na starosti verejno-súkromné partnerstvo (PPP), zoskupenie ADIF (*Administrador de Infraestructura ferroviaria*, pozri odôvodnenie 24) a konzorcium podnikov. Konzorcium podnikov by malo mať právnu formu účelovo vytvoreného subjektu (SPV, „*Sociedad de Propósito Específico*“ – „*SPE*“) ([6]), ktorý bude zodpovedný za výstavbu skúšobného strediska a následne aj za jeho prevádzku po dobu 25 rokov. Za vlastníka projektu CEATF je vymenovaná spoločnosť ADIF.

(17) Španielske orgány pred výzvou na predkladanie ponúk, ktorá bola zverejnená v španielskom úradnom vestníku dňa 2. júla 2013 ([7]), uviedli, že sa uskutočnili stretnutia s potenciálnymi zainteresovanými spoločnosťami a že sa vykonali koordinované prieskumy. Podľa nich odpovede potvrdili vysokú mieru záujmu o realizáciu projektu zo strany súkromného sektora ([8]). Spoločnosti, ktoré prejavili najväčší záujem o projekt sú spoločnosti zo sektoru stavebníctva (40,43 % prijatých dotazníkov) a výrobcovia železničných koľajových vozidiel (12,76 % prijatých dotazníkov). Tieto spoločnosti prejavili svoj záujem o účasť na projekte a sú ochotné niesť riziká, ktoré podliehajú niektorým zárukám na ich investície, keďže dostupné informácie o ziskovosti v tom čase neboli dostatočné pre pevný záväzok ([9]).

(18) Prvá výzva na predkladanie ponúk s cieľom vybrať SPV bola v októbri 2013 vyhlásená za neplatnú, pretože žiadny záujemca neprejavil záujem o projekt. Proces výberu uchádzača bol potom pozastavený, pričom sa čakalo na konečné rozhodnutie Komisie o projekte.

(19) Španielske orgány potvrdili, že v stredisku CEATF sa majú vykonávať iba hospodárske činnosti. Keby spoločnosť ADIF alebo jej dcérska spoločnosť ADIF Alta Velocidad mali využívať stredisko pre svoje vlastné skúšky, robili by to za rovnakých podmienok ako iní používatelia, počas 25 rokov trvania zmluvy.

(20) Španielske orgány uviedli, že v súčasnosti sú v Európe v prevádzke tri železničné skúšobné strediská [Cerhenice (Velim) v Českej republike, Wildenrath v Nemecku a Valenciennes vo Francúzsku]. Podľa ich vyjadrenia tieto strediská umožňujú testovanie len pri nižších rýchlostiach (pozri tabuľku 1).

Tabuľka 1

Porovnanie strediska CEATF s inými železničnými skúšobnými strediskami v Európe a jedným v USA

	Velim (Česká republika)	Wegberg-Wildenrath (Nemecko)	Valenciennes ([1]) (Francúzsko)	TTCI – Puebla (USA)	Stredisko CEATF (Španielsko)
Rok výroby	1963	1997	1999	1998	Má sa postaviť
Počet okruhov	2	5	4	4	1
Dĺžka (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 priamy úsek 58 okruh
Najvyššia rýchlosť (km/h)	210	160 (veľký okruh)	110	265 (veľký okruh)	520
Vlastník	Výskumný ústav železničný, vlastnený národným prevádzkovateľom železničnej prepravy	Siemens	CEF SA (61 % vlastní spol. Alstom)	Association of American railroads	Národný prevádzkovateľ žel. prepravy – spoločnosť ADIF

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

([6]) Pre podrobnejší opis pozri bod 2.4 rozhodnutia o začatí konania.
([7]) Španielsky úradný vestník (BOE) č.157 z 2. júla 2013.
([8]) Deloitte, „*Konečné závery týkajúce sa prijatých dotazníkov v súvislosti s projektom pre rozvoj, výstavbu, údržbu a prevádzku železničného okruhu spoločnosti ADIF v meste Antequera v rámci verejno-súkromného partnerstva verejného a súkromného partnerstva*“, 8. októbra 2012.
([9]) Zhrnutie správy Deloitte, reprodukované v predložení španielskych orgánov z 22. januára 2015.

(21) Španielske orgány uviedli, že na testovanie na trati španielski výrobcovia železničných koľajových vozidiel najčastejšie využívajú Velim a Wildenrath, ale aj skúšobné stredisko TTCI v meste Pueblo v Spojených štátoch.

(22) Testovanie vysokorýchlostných železničných koľajových vozidiel sa takisto vykonáva aj na železniciach pre komerčné využitie, ktoré majú maximálnu konštrukčnú rýchlosť 350 km/h, pričom testy sa na základe normy vykonávajú pri rýchlosti až 385 km/h (10 % oproti nominálnej rýchlosti vlaku). Tieto testy sa vykonávajú v noci, kedy sa neposkytujú komerčné služby železničnej dopravy.

2.2. **Príjemca**

(23) Spoločnosť ADIF, ako plánovaný vlastník strediska, požiadal o verejné financovanie výstavby strediska CEATF.

(24) Spoločnosť ADIF, založená v roku 2005, 100 % štátna spoločnosť, ktorá pôsobí v rámci zodpovednosti ministerstva verejných prác a dopravy „*Ministerio de Fomento*“). Spoločnosť ADIF je vlastníkom španielskej železničnej infraštruktúry a zodpovedá za jej riadenie (výstavba, údržba, oprava a správa).

(25) Nová verejnoprávna spoločnosť s názvom ADIF-Alta Velocidad vznikla kráľovským dekrétom č. 15 z 13. decembra 2013 o reštrukturalizácii spoločnosti ADIF ([10]). V dôsledku toho je teraz pobočka, zodpovedná za výstavbu a riadenie konvenčnej národnej železničnej siete (ADIF), oddelená od pobočky, ktorá má na starosti vysokorýchlostné železničné trate (ADIF Alta Velocidad).

(26) Podľa španielskych orgánov, činnosť spoločnosti ADIF zahŕňa výstavbu a správu železničnej infraštruktúry pozostávajúcej z koľají, staníc a terminálov nákladnej dopravy, riadenie železničnej dopravy, rozdeľovanie funkcií prevádzkovateľom železničnej dopravy, vyberanie poplatkov za infraštruktúru, využívanie stanice a terminálu nákladnej dopravy a prevádzkovanie vlastných aktív (napríklad portfólio priemyselného a duševného vlastníctva). Tieto činnosti predstavujú hospodárske činnosti. Medzi ostatné hospodárske činnosti patrí prenájom priestorov pre obchody, veľtrhy, výstavy, stánky, reklamné kampane alebo podujatia na staniciach spoločnosti ADIF ([11]). Tieto činnosti predstavujú 99,97 % tržieb spoločnosti ADIF. Španielske orgány však uviedli, že spoločnosť ADIF môže vykonávať aj iné činnosti, ktoré sú z ich pohľadu nehospodárskeho charakteru, napríklad výskum a vývoj.

2.3. **Opis opatrenia pomoci**

2.3.1. *Návrh projektu, právny základ a financovanie*

(27) Vo februári 2009 ministerstvo verejných prác a dopravy poverilo spoločnosť ADIF úlohou určiť realizovateľné možnosti pre skúšobné železničné stredisko, ktoré by umožňovalo výskum, rozvoj a inovácie pre pokročilé riešenia v sektore vysokorýchlostnej železnice.

(28) Dňa 15. decembra 2009 spoločnosť ADIF a Rada Andalúzie („*Junta de Andalucía*“, prostredníctvom jej Rady pre inovácie, vedu a podniky) sformovali Memorandum o porozumení, pričom stanovili záväzky oboch inštitúcií vytvoriť stredisko pre železničné technológie („*Centro de Tecnologías Ferroviarias*“„CTF“ ([12])) v technologickom parku a skúšobnom železničnom stredisku v Andalúzii, konkrétne stredisku CEATF, v provincii Malaga.

(29) Prvá verzia projektu, ktorá bola predložená na ministerstvo verejných prác a dopravy 1. júna 2010 zahŕňala výstavbu hlavného okruhu s dĺžkou 57 km pre vysokorýchlostné vlaky (s maximálnou skúšobnou rýchlosťou 450 km/h) a dva sekundárne okruhy (s dĺžkou 20 km a 5 km) na testovanie metra a električiek (s maximálnou rýchlosťou 220 km/h). Predmetom skúmania boli rôzne miesta pre hlavný okruh a rôzne možnosti návrhu. Počiatočný dokument predstavoval štyri alternatívy pre hlavný okruh a dve pre sekundárne okruhy a bol vypracovaný s cieľom začať posudzovanie projektu z hľadiska vplyvov na životné prostredie.

([10]) *Ley 39/2003 del Sector Ferroviario* (Zákon č. 39/2003 o odvetví železníc), zverejnený v španielskom úradnom vestníku (BOE) č. 299, zo 14. decembra 2013.
([11]) Hospodárske riadenie oddelením pre stanice osobnej dopravy spoločnosti ADIF (Zdroj: www.adif.es).
([12]) Železničné technologické zoskupenie pôsobiace v rovnakej oblasti, pozri odôvodnenie 12 rozhodnutia o začatí konania.

(30) Súčasne so štúdiami spoločnosti ADIF, ktorých cieľom bolo určiť najvhodnejšiu možnosť pre vysokorýchlostné železničné skúšobné stredisko, Španielsko v svojom operačnom programe uviedlo návrhy na takýto projekt [podľa nariadenia Rady (ES) č. 1083/2006 ([13])], s cieľom získať fondy EFRR ([14]).

(31) Dňa 1. decembra 2010 spoločnosť ADIF „predbežne schválila informatívnu štúdiu pre testovacie a experimentálne zariadenia súvisiace so železničným technologickým strediskom ADIF v Malage". Dokument uvádzal multikriteriálnu analýzu dvoch alternatív pre hlavný okruh (1A a 1B) a dvoch alternatív pre sekundárny okruh (1B1 a 1B2). V dokumente sa dospelo k záveru, že alternatívy 1B a 1B1 sú najvhodnejšie.

(32) Dňa 27. decembra 2010 ministerstvo pre vedu a inovácie a spoločnosť ADIF podpísali dohodu („*convenio de collaboración*") o financovaní výstavby a vybavenia pre železničné stredisko s vysokorýchlostnou technológiou. Štát najmä súhlasil s poskytnutím finančných prostriedkov spoločnosti ADIF vo forme úverov a dotácie. Dotácia bola kvalifikovaná ako „záloha" z prostriedkov EFRR ([15]).

(33) V januári 2011 začala spoločnosť ADIF prijímať prevody od štátu. Podľa španielskych orgánov ([16]) boli tieto zálohy čiastočne použité na štúdie uskutočniteľnosti a čiastočne na výstavbu laboratórií (CISF) na mieste, kde sa malo zriadiť stredisko CEATF, v oblasti Antequera.

(34) Po dlhom správnom a konzultačnom procese a po určitých pripomienkach počas prvých verejných konzultácií sa spoločnosť ADIF rozhodla prehodnotiť rozsah projektu. Dokument uviedol a ďalej analyzoval novú alternatívu (1C), ktorú tvoril okruh, kde môžu vlaky na rovnom úseku dosiahnuť rýchlosť 520 km/h, pričom sekundárne okruhy boli odstránené (a nahradené dvoma časťami pripojených tratí k hlavným okruhom).

(35) Spoločnosť ADIF potom vykonala ďalšie vyšetrovanie a vypracovala „Základný plán pre skúšobné a výskumné zariadenia v železničnom technologickom stredisku spoločnosti ADIF v Malage. Hlavný a sekundárny okruh a pripojenia". Tento dokument založený na alternatíve 1C predstavuje projekt uvedený v bode 2.1. Tento plán bol predložený generálnemu riaditeľstvu pre železnice ministerstva verejných prác a dopravy, ktoré sa rozhodlo začať verejnú konzultáciu dňa 8. apríla 2013 ([17]).

(36) Po verejnej konzultácii bol projekt schválený na úrovni ministrov 27. júna 2013 (generálnym riaditeľstvom pre železnice ministerstva verejných prác a dopravy), pričom bol predmetom konečného schválenia Rady ministrov.

(37) Dňa 28. júna 2013 Rada ministrov formálne schválila projekt ([18]) a jeho financovanie a poverila ministerstvo verejných prác a dopravy, aby prostredníctvom spoločnosti ADIF začalo verejnú súťaž na výstavbu a využívanie strediska CEATF ([19]).

(38) V dôsledku toho bolo financovanie oznámeného projektu najprv založené na dohode z 27. decembra 2010 a potom na rozhodnutí Rady ministrov z 28. júna 2013.

([13]) Nariadenie Rady (ES) č. 1083/2006 z 11. júla 2006, ktorým sa ustanovujú všeobecné ustanovenia o Európskom fonde regionálneho rozvoja, Európskom sociálnom fonde a Kohéznom fonde a ktorým sa zrušuje nariadenie (ES) č. 1260/1999 (Ú. v. EÚ L 210, 31.7.2006, s. 25).

([14]) Zápisnica zo stretnutia „*Comité de seguimiento del programa operativo de I+D+I por y para el beneficio de las empresas – Fondo tecnologico 2007-2013*" (Monitorovací výbor pre operačný program „Výskum, vývoj a inovácie podnikov a pre podniky – fond pre technológie" na roky 2007 – 2013) – 11. júna 2010. Výboru predsedá generálny riaditeľ pre EFRR na španielskom ministerstve hospodárstva a zúčastňujú sa ho predstavitelia účastníkov operačného programu (orgánov verejnej správy aj firiem) a Komisia.

([15]) Španielske orgány predložili znenie dohody e-mailom z 2. júla 2015.

([16]) E-maily španielskych orgánov z 1. a 8. júna 2015 potvrdené v predložení z 13. novembra 2015, strana 5 a jeho prílohy.

([17]) Uverejnenie v španielskom úradnom vestníku (BOE), 17. apríla 2013.

([18]) V súlade s technickými parametrami uvedenými ako určité (maximálna rýchlosť, počet a tvar okruhu, umiestnenie a typ koľajových vozidiel, ktoré majú byť testované).

([19]) Uznesenie štátneho oddelenia pre infraštruktúru, dopravu a bývanie schválilo projekt a predstavilo svoje ciele a nadchádzajúci postup. Pozri odôvodnenie 10 rozhodnutia o začatí konania.

2.3.2. *Nástroj pomoci*

(39) Podľa rozhodnutia z 28. júna 2013 celkové náklady na projekt predstavujú 358,6 milióna EUR ([20]). Verejné financovanie pokrýva všetky náklady na projekt a má byť poskytnuté ministerstvom hospodárstva a hospodárskej súťaže takto:

a) 99,6 milióna EUR vo forme úverov (91,3 milióna EUR z Convenio INNVENTA 2010; 1,7 milióna EUR z Programa INNPLANTA 2010 a 6,6 milióna EUR z Programa INNPLANTA 2011) ([21]).

b) 259 miliónov EUR vo forme dotácie platenej zo všeobecného štátneho rozpočtu a klasifikovanej ako „zálohy" z prostriedkov Európskeho fondu regionálneho rozvoja (EFRR) (253,2 milióna EUR z Convenio INNVENTA 2010; 3,9 milióna EUR prostredníctvom žiadosti z programa INNPLANTA 2010 a 1,9 milióna EUR z Programa INNPLANTA 2011).

(40) Pokiaľ ide o úvery, ktoré sa majú poskytnúť spoločnosti ADIF na projekt a ako je uvedené v odôvodnení 39 písm. a), španielske orgány poskytli nasledujúce údaje:

Tabuľka 2

Štruktúra a splácanie úverov projektu CEATF

PROGRAM	ÚROKOVÁ SADZBA (%)	OBDOBIE SPLÁCANIA	MAXIMÁLNA SUMA (mil. 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: španielske orgány.

(41) Tieto úvery sú úročené pri rôznych sadzbách, v závislosti od častí a programov, v rámci ktorých sú poskytované.

(42) Španielske orgány poskytli zoznam komerčných úverov poskytnutých spoločnostiam ADIF/ADIF Alta velocidad za uplynulých päť rokov, spolu s ich podmienkami ([22]) (okrem EIB), s cieľom porovnať úrokové sadzby vyššie spomínaných úverov so skutočnými trhovými sadzbami:

a) V roku 2010 spoločnosť ADIF získala sedem úverov: tri s pevnou úrokovou sadzbou vo výške 4,036 % až 4,580 %, ostatné štyri boli udelené s pohyblivou úrokovou sadzbou vypočítanou na základe sadzby Euribor na 3 až 12 mesiacov, pre ktorú sa použila marža 100 až 170 bázických bodov, v závislosti od trvania úveru;

b) V roku 2011 spoločnosť ADIF získala 11 úverov s pohyblivou úrokovou sadzbou vypočítanou na základe sadzby Euribor na 3 až 6 mesiacov, pre ktorú sa použila marža 210 až 250 bázických bodov, v závislosti od trvania úveru. Napríklad dňa 8. apríla 2011 bol spoločnosti ADIF poskytnutý úver vo výške 75 miliónov EUR s dobou trvania sedem rokov s variabilnou úrokovou sadzbou vypočítanou na základe sadzby Euribor na šesť mesiacov, pre ktorú sa použila marža 230 bázických bodov (s trojročným tolerančným obdobím a semestrálnym splácaním);

([20]) Presná suma je 358 552 309,00 EUR, zaokrúhlená na 358,6 milióna EUR; pozri rozhodnutie Rady ministrov z 28. júna 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 správy oznámenia (september 2013) doplnené o e-mail: z 2. júla 2015 a predloženie z 13. novembra 2015. Štruktúra financovania vo forme dotácie (kvalifikovanej ako „zálohová dotácia") a pôžičiek vychádza z dohody podpísanej v roku 2010, ale po rozhodnutí prijatom 28. júna 2013 bol rozpočet aktualizovaný.

([22]) Uviedli všetky úvery, ktoré spoločnosti ADIF a ADIF-Alta Velocidad získali, ale s účinnosťou od 1. januára 2013, čo je dátum, ku ktorému bola spoločnosť ADIF rozdelená na ADIF a ADIF-Alta Velocidad. Aktíva súvisiace so železničným okruhom zostali v rámci spoločnosti ADIF.

c) Komisia berie na vedomie, že marža bázických bodov použitá na úvery poskytnuté spoločnosti ADIF sa v roku 2013 a 2014 zvýšila na 450 bázických bodov ([23]).

2.3.3. *Prostriedky, ktoré sa už vyplatili spoločnosti ADIF*

(43) Španielsko tiež uviedlo, že do novembra 2015 spoločnosť ADIF získala celkovú čistú sumu 139,9 milióna EUR, pozostávajúcu zo „zálohových dotácií" a úverov. Tabuľky 3, 4 a 5 podrobne znázorňujú financovanie prijaté spoločnosťou ADIF od januára 2011:

Tabuľka 3

Aktualizované údaje prijatých súm spoločnosťou ADIF – november 2015

(mil. EUR)

	INNVENTA	INNPLANTA 2010	INNPLANTA 2011	CELKOVÁ SUMA (netto)
Zálohové dotácie	130,0	3,9	1,25	135,2
Úvery	—	1,7	3,0	4,7
SPOLU	130,0	5,6	4,2	139,9

Zdroj: španielske orgány.

Tabuľka 4

Podrobnosti o častiach dotácií

	ZÁLOHOVÉ DOTÁCIE			
	Dátum	Činnosť		Sumy (v EUR)
	Convenio Innventa			
1.	17.1.2011			30 000 000
2.	17.1.2012			100 000 000
			Innventa spolu (1 + 2)	**130 000 000**
	Programa Innplanta 2010			
3.	17.1.2011	Akt 2		3 023 790
4.	11.1.2012	Akt 2		966 210
5.	28.2.2013	Akt 2	*úhrada*	*– 25 084*
			Innplanta 2010 spolu (3 + 4 + 5)	**3 964 916**

([23]) V roku 2012 bola pevná úroková sadzba 4,884 % a pohyblivá úroková sadzba bola vypočítaná na základe sadzby Euribor na 3 až 6 mesiacov, pre ktorú sa použila marža 275 až 400 bázických bodov, v závislosti od trvania úveru. V roku 2013 bola pevná úroková sadzba 6,28 % a pohyblivá úroková sadzba bola vypočítaná na základe sadzby Euribor na 6 mesiacov, pre ktorú sa použila marža 400 až 450 bázických bodov, v závislosti od trvania úveru.

	ZÁLOHOVÉ DOTÁCIE			
	Dátum	Činnosť		Sumy (v EUR)
	Programma Innplanta 2011			
6.	2.5.2012	Akt 16		161 000
7.	13.2.2013	Akt 16		857 500
8.	10.1.2014	Akt 16		857 500
9.	16.7.2014	Akt 16	*úhrada*	*– 627 591*
			Innplanta 2011 spolu (6 + 7 + 8 + 9)	**1 248 409**
10.	**Všetky programy – celková vyplatená suma (1 + 2 + 3 + 4 + 6 + 7 + 8)**		**135 866 000**	
11.	**Všetky programy – celková splatená suma (5 + 9)**		***– 652 675***	
	Všetky programy – celková zostávajúca suma (netto) (10 + 11)		**135 213 325,00**	

Zdroj: španielske orgány.

Tabuľka 5

Podrobnosti o častiach úverov s úrokovými sadzbami, ktoré majú byť použité

	ÚVERY				
	Dátum	Činnosť	Úroková sadzba (%)		Sumy (v EUR)
	Convenio Innventa				
				Spolu	**00**
	Programa Innplanta 2010				
1.	17.1.2011	Akt 2	1,17		1 295 910
2.	11.1.2012	Akt 2	1,17		414 090
3.	28.2.2013	Akt 2	1,17	*úhrada*	*– 10 750*
				Innplanta 2010 spolu (1 + 2 + 3)	**1 699 250**

	ÚVERY				
	Dátum	Činnosť	Úroková sadzba (%)		Sumy (v EUR)
	Programma Innplanta 2011				
4.	2.5.2012	Akt 13	3,06		236 000
5.	13.2.2013	Akt 13	3,06		5 087 000
6.	27.11.2013	Akt 13	3,06	*úhrada*	*– 2 839 388*
7.	2.5.2012	Akt 16	3,06		69 000
8.	13.2.2013	Akt 16	3,06		367 500
9.	10.1.2014	Akt 16	3,06		367 500
10.	16.7.2014	Akt 16	3,06	*úhrada*	*– 268 467*
				Innplanta 2011 spolu (4 + 5 + 6 + 7 + 8 + 9 + 10)	**3 019 145**
11.	**Všetky programy – celková vyplatená suma (1 + 2 + 4 + 5 + 7 + 8 + 9)**			**7 837 000**	
12.	**Všetky programy – celková splatená suma (3 + 6 + 10)**			***– 3 118 605***	
	Všetky programy – celková zostávajúca suma (netto) (11 + 12)			**4 718 395**	

Zdroj: španielske orgány.

(44) Celková ([24]) suma, ktorú španielsky štát vyplatil spoločnosti ADIF je 143 703 000 EUR, pričom z toho 135 866 000 EUR predstavujú dotácie a 7 837 000 EUR úvery. Komisia konštatuje, že v období rokov 2011 – 2014, podľa informácií, poskytnutých španielskymi orgánmi, spoločnosť ADIF už splatila 652 675 EUR z dotácií a 3 118 605 EUR z úverov. Podľa španielskych orgánov zostávajúca neuhradená suma je 139 931 720 EUR (netto), 135 213 325 EUR v dotáciách a 4 718 395 EUR v úveroch. Španielske orgány uviedli, že z tejto sumy spoločnosť ADIF už minula 20,46 milióna EUR ([25]).

(45) V rámci formálneho vyšetrovania španielske orgány potvrdili, že suma 20,46 milióna EUR, ktorá sa už minuli, pochádzala z vyššie uvedených programov (INNVENTA 2010, INNPLANTA 2010 a 2011) a že žiadne výdavky neboli hradené zo zdrojov spoločnosti ADIF pochádzajúcich z jej hospodárskej činnosti. Okrem toho poskytli zoznam podpísaných zmlúv a vykonaných prác (pozri odôvodnenie 33, s odkazom na vykonané práce). Každá zmluva bola zaradená do kategórie v závislosti od jej predmetu a zložky celkového projektu, pre ktorý bola uzavretá. Spoločnosť ADIF minula 6,54 milióna EUR na štúdie a predbežné práce na skúšobných okruhoch, a 13,92 milióna EUR na výstavbu a vybavenie CISF.

([24]) Suma 139 931 720 je už netto z čiastočnej úhrady úverov a dotácií.
([25]) 19,8 milióna EUR uvedených v predložení z 20. mája 2014, príloha II *„negatívne dôsledky z nerealizovania projektu“*, s. 10. V predložení španielskych orgánov z 28. septembra 2015 aktualizované na 20,46 milióna EUR.

3. ROZHODNUTIE O ZAČATÍ FORMÁLNEHO VYŠETROVACIEHO KONANIA

(46) Vo svojom rozhodnutí o začatí konania Komisia vyjadrila pochybnosti, pokiaľ ide o:

a) Údajnú absenciu pomoci:

— na úrovni spoločnosti ADIF: V tejto súvislosti Komisia uviedla, že spoločnosť ADIF je verejný podnik, ktorý vykonáva hospodárske aj nehospodárske činnosti, pričom prijíma financovanie z verejných zdrojov vyplácaných Ministerstvom hospodárstva a hospodárskej súťaže (štátne prostriedky). Vzhľadom na to, že pomoc je poskytovaná spoločnosti ADIF na účely vykonávania hospodárskej činnosti (prenájom zariadení tretím stranám, pozri odôvodnenie 19) a že spoločnosť ADIF je označovaná ako vlastník infraštruktúry mimo akéhokoľvek výberového konania, javilo sa, že opatrenie predstavuje štátnu pomoc v zmysle článku 107 ods. 1 Zmluvy v prospech spoločnosti ADIF;

— na úrovni SPV. Kým absencia štátnej pomoci sa dala predpokladať, keby výberové konanie umožnilo ekonomicky najvýhodnejšej ponuke zodpovedať hodnote koncesie, verejná súťaž vyhlásená v júli 2013 sa v októbri 2013 vyhlásila za neplatnú a žiadne ďalšie verejné výberové konanie už nebolo spustené. V rozhodnutí o začatí konania boli preto vyjadrené pochybnosti, pokiaľ ide o existenciu pomoci na tejto úrovni ([26]);

— na úrovni používateľov strediska CEATF. Hoci by infraštruktúra bola otvorená všetkým potenciálnym používateľom, absencia životaschopného podnikateľského plánu viedla Komisiu k pochybnostiam o tom, či by plánované prístupové ceny účinne odrážali trhové úrovne.

b) Oprávnenosť pomoci:

— Na základe informácií dostupných v deň prijatia rozhodnutia o začatí konania Komisia konštatovala, že 19,8 milióna EUR bolo vynaložených pred oznámením o opatrení Komisii a tiež sa informovala o súkromnej alebo verejnej povahe prostriedkov použitých na vykonanie práce pred oznámením predmetného opatrenia;

c) Zlučiteľnosť takéhoto financovania s rámcom Komisie pre štátnu pomoc na výskum, vývoj a inovácie ([27]):

— Komisia vyjadrila obavy týkajúce prínosu projektu pre jasne definovaný cieľ spoločného záujmu, jeho nutnosti a vhodnosti, stimulačného účinku pomoci a jej primeranosti. Okrem toho Komisia uviedla, že nemožno vylúčiť neprimerané negatívne účinky na hospodársku súťaž a obchod.

4. PRIPOMIENKY ZAINTERESOVANÝCH STRÁN

(47) Ako bolo uvedené v odôvodnení 5, desať spoločností pôsobiacich v sektore železničnej dopravy predložilo svoje pripomienky počas formálneho zisťovania.

(48) Po prvé, väčšina respondentov spochybňovala existenciu dopytu po skúšobnom zariadení pracujúcom pri tak vysokej rýchlosti (a to nad 385 km/h), pričom sa zdôraznilo, že v súčasnosti je sektor vysokorýchlostnej železnice v Európe obmedzený na 320/350 km/h ([28]). Podľa železničného prevádzkovateľa predstavuje rýchlosť 300 km/h optimálnu rovnováhu medzi spotrebou energie a časom cestovania z hľadiska efektivity trhu.

(49) Z technického hľadiska dve spoločnosti uviedli, že vysokorýchlostné trate dnes majú štrkový zvršok, ktorý umožňuje koľajovým vozidlám pohybovať sa rýchlosťou až 350 km/h. Výrazný nárast obslužnej rýchlosti by vyžadoval zmenu infraštruktúry a nahradenie existujúcich tratí betónovými platňami, čo by znamenalo príliš vysoké investičné a prevádzkové náklady. Keďže náklady na využívanie a údržbu komerčných železničných tratí sa s rastúcou rýchlosťou zvyšujú, výsledná cena cestovného lístka pre cestujúcich by spôsobila, že prevádzky by neboli konkurencieschopné v porovnaní s leteckou dopravou.

([26]) Pozri odôvodnenie 43 rozhodnutia o začatí konania.
([27]) Ú. v. EÚ C 198, 27.6.2014, s. 1.
([28]) Obslužná rýchlosť do 350 km/h by vyžadovala skúšky, ktoré sa vykonávajú pri maximálnej rýchlosti 385 km/h.

(50) Po druhé, pokiaľ ide o samotné testovanie, výrobca železničných koľajových vozidiel zdôraznil, že ak aj tieto zariadenia umožňujú pokročilé testovanie, validáciu a schvaľovanie pre vysokorýchlostné železničné zariadenia, infraštruktúru a nadstavbové prvky, niektoré špecifické skúšky je lepšie vykonávať priamo na komerčných železničných tratiach, to znamená v reálnej infraštruktúre. Okrem toho ďalší výrobca železničných koľajových vozidiel uviedol, že vyrobené vlaky sa budú dodatočne skúšať na pravidelnej sieti v krajine určenia. Obe pripomienky znázorňujú absenciu dopytu.

(51) Okrem toho spoločnosť, ktorá poskytuje testovacie prostredie konštatuje, že už je možné vykonávať aj virtuálne testovanie pomocou pokročilých platforiem informačných a komunikačných technológií a to by mohlo byť nákladovo efektívnym riešením pre budúce vysokorýchlostné testovanie. Tak by bolo možné sa vyhnúť nákladom na využívanie a údržbu fyzických skúšobných zariadení, čím by sa značne znížili rozpočty železničných spoločností na vedu a výskum.

(52) Po tretie, len jedna spoločnosť, ktorá tiež poskytuje testovanie materiálu, uviedla, že CEATF by bolo príležitosťou pre nové vývojové projekty. Ďalšie dve spoločnosti uviedli, že keby sa skúšobné zariadenie postavilo, využívali by ho.

(53) Jedna z týchto dvoch spoločností uviedla, že vlastné skúšobné stredisko by bolo pre španielskych výrobcov železničných koľajových vozidiel usadených na území štátu konkurenčnou výhodou.

(54) Po štvrté, pokiaľ ide o výstavbu a prevádzku skúšobného strediska, niektoré zainteresované strany zdôraznili, že nato, aby sa dalo napredovať s takýmto projektom by bol potrebný jasný a stabilný obchodný prípad na podporu investovania. Mnohé z predložení zdôraznili, že ak sa skúšobné stredisko postaví a uvedie do prevádzky, je nevyhnutné, aby poskytovalo otvorený a nediskriminačný prístup za trhových podmienok.

(55) Nakoniec niekoľko tretích strán sa vyjadrilo k zemepisnej polohe zariadenia strediska CEATF. Zdôrazňujú, že južné Španielsko je ďaleko od drvivej väčšiny európskych železničných podnikov a výrobcov železničných koľajových vozidiel. Takáto poloha predstavuje značné riziká a náklady vzhľadom na to, že preprava prototypových vlakov je veľmi nákladná, čo by nevyhnutne poskytlo výhodu španielskym výrobcom železničných koľajových vozidiel.

5. **PRIPOMIENKY ŠPANIELSKA**

5.1. **Existencia pomoci**

(56) Španielske orgány čiastočne prehodnotili svoj postoj, pokiaľ ide o existenciu pomoci, najmä vzhľadom na potenciálne narušenie hospodárskej súťaže vyplývajúce z pomoci. Uviedli, že by sa mohli rozlišovať tri rozsahy testovania rýchlosti, v ktorých projekt CEATF môže alebo nemusí súťažiť s ostatnými zariadeniami nachádzajúcimi sa v Európskej únii:

a) Skúšky pri rýchlostiach nižších ako 210 km/h: španielske orgány potvrdili, že takéto skúšky vykonané na stredisku CEATF by mohli konkurovať skúškam vykonaným na iných zariadeniach v Európe. Uviedli však, že stredisko CEATF by v súvislosti s týmito skúškami nemalo žiadnu výhodu, pretože fixné náklady na využívanie a údržbu v meste Antequera by boli príliš vysoké v porovnaní s ostatnými strediskami navrhnutými na prevádzku pri týchto rýchlostiach;

b) Skúšky pri rýchlostiach medzi 210 a 385 km/h: španielske orgány uznali, že môže existovať hospodárska súťaž v rámci tohto segmentu medzi skúškami vykonanými na stredisku CEATF a skúškami vykonanými na existujúcich komerčných železničných tratiach. Španielske orgány však uviedli, že tieto skúšky predstavujú len malú časť všetkých skúšok týkajúcich sa prvkov koľajovej infraštruktúry a nadstavby, koľajových vozidiel a ich interakcií. Tieto skúšky by preto boli obmedzené na určité typy koľajových vozidiel testovaných v „klasických“ podmienkach použitia. Okrem toho, ako sa už spomenulo, španielske orgány uviedli, že náklady na tieto skúšky by boli príliš vysoké na to, aby boli konkurencieschopné na zariadení strediska CEATF;

c) Skúšky pri rýchlostiach nad 385 km/h: španielske orgány tvrdia, že keďže neexistuje trh na testovanie pri takýchto rýchlostiach, časť financovania zodpovedajúca výstavbe skúšobného zariadenia pre skúšky nad 385 km/h by sa nemala považovať za pomoc.

(57) Španielske orgány trvali na tom, že rozdiel medzi skúškami pri rôznych rýchlostiach by mal byť považovaný za teoretický, keďže v praxi by bola možnosť vykonávať skúšky pod 210 km/h alebo medzi 210 a 385 km/h na stredisku CEATF obmedzená v dôsledku vysokých nákladov na údržbu a prevádzkových nákladov.

(58) Na záver, čiastočným prehodnotením svojho pôvodného postoja, pokiaľ ide o existenciu pomoci, sa Španielsko domnieva, že za štátnu pomoc by sa malo považovať iba financovanie výstavby prvkov strediska CEATF, ktoré umožňujú testovanie pod 385 km/h a malo by sa posudzovať v súlade s rámcom pre výskum, vývoj a inovácie. V predložení z 2. júla 2015 španielske orgány poskytli vyhodnotenie a uviedli, že tieto náklady predstavovali 25,1 % nákladov projektu a rovnali sa 90,2 milióna EUR bez DPH. Preto odhadovali, že časť zariadení strediska CEATF venovaná skúšaniu pri rýchlostiach nad 385 km/h, ktorá predstavuje 240,6 milióna EUR, by sa nemala považovať za pomoc ([29]).

5.2. **Zlučiteľnosť**

(59) Vo svojich pripomienkach španielske orgány znovu opakujú svoj postoj k zlučiteľnosti štátnej pomoci:

a) Zariadenie strediska CEATF by prispelo k cieľu spoločného záujmu, keďže zvýšením investícií do výskumu, vývoja a inovácií by sa zlučovalo s operačným programom Inteligentný rast pre Španielsko, ktorý bol prijatý vo februári 2015 ([30]), jedným z cieľov ktorého je zdokonaliť infraštruktúry pre výskum, vývoj a inovácie s cieľom podporiť inovačné schopnosti Španielska. Podľa Španielska má krajina najrozšírenejšiu vysokorýchlostnú sieť v Európe a takéto skúšobné zariadenie by zjavne viedlo k novým technologickým objavom;

b) Španielske orgány odôvodňujú potrebu štátnej pomoci pre tento projekt na základe multidisciplinárnej povahy technických skúšok, ktoré majú byť vykonané. Podľa ich názoru, vzhľadom na rôznorodé oblasti činností spoločností, ktoré sa na týchto skúškach zúčastňujú (napríklad stavebné práce, komunikácie, signalizácia, trakcia, spoločnosti poskytujúce koľajové vozidlá), žiadna iná spoločnosť by nedosiahla rozhodujúce množstvo alebo by nemala finančné možnosti na investíciu porovnateľnú s tou, ktorá je potrebná pre projekt CEATF a ktorá by mohla prilákať a spojiť iné spoločnosti. Pokiaľ ide o financovanie projektu a existenciu zlyhania trhu v podobe neúplných a asymetrických informácií, španielske orgány potvrdili, že pre výstavbu strediska CEATF nie je k dispozícii žiadny zdroj financovania okrem verejného financovania „s prihliadnutím na štúdie ziskovosti vyhotovené spoločnosťou ADIF";

c) Vo svetle uvedených skutočností Španielsko potvrdilo, že opatrenie pomoci je primerané, pretože neexistuje iný nástroj pomoci, než verejné financovanie v dôsledku skutočnosti, že peňažné toky projektu by kryli len 8,13 % investície (deficit financovania by bol 91,87 %). Stav peňažného toku tiež vysvetľuje zlyhanie prvého výberového konania s cieľom zvoliť SPV, keďže spoločnosti odhadovali, že peňažný tok bol nedostatočný na pokrytie počiatočných investícií;

d) Podľa španielskych orgánov pomoc má stimulačný účinok. Španielsko trvalo na tom, že ak aj ekonomická analýza projektu odhalí zápornú čistú súčasnú hodnotu („NPV") −362,5 milióna EUR, zo sociálno-ekonomického hľadiska by mal kladnú NPV 17,3 milióna EUR (s prihliadnutím na vytvorené pracovné miesta a ďalšie činnosti vyvolané zriadením strediska CEATF v regióne);

e) Španielske orgány uviedli, že na účely výpočtu výšky štátnej pomoci a maximálnej intenzity pomoci platnej pre projekt by sa mala vziať do úvahy iba časť investície, ktorá zodpovedá časti projektu, ktorá by mohla účinne súťažiť s iným zariadeniami (to podľa nich znamená 90,2 milióna EUR). Ako je uvedené v odôvodnení 58, španielske orgány sa domnievajú, že táto časť predstavuje 25,1 % z celkovej investície. Podľa ich názoru, keďže intenzita pomoci povolená pre výskumnú infraštruktúru vykonávajúcu hospodársku činnosť je 60 %, ako je uvedené v odôvodnení 89 rámca pre výskum, vývoj a inovácie, spoločnosť ADIF bude musieť poskytnúť iba 10 % z investície (0,4 × 25,1 % = 10 %). Napriek tomu uvádzajú, že spoločnosť ADIF by priamo poskytnutím 39,2 milióna EUR zabezpečila väčšie finančné prostriedky vo výške 20 % z časti, na ktorú sa nevzťahuje príjem generovaný projektom, a to prostredníctvom úveru poskytnutého pri úrokovej sadzbe 1,17 %. Navyše podľa Španielska výberové konania a postupy uzatvárania zmlúv zaručujú, že pomoc je obmedzená na minimum. Preto považujú pomoc za primeranú a obmedzenú na nevyhnutné minimum;

([29]) Keďže španielske orgány pripúšťajú, že existujú aj ďalšie náklady, ktoré sú spoločné pre obe časti zariadenia strediska CEATF a nemôžu byť jasne oddelené a pridelené každej časti, tieto hodnoty by sa nemali považovať za presné pridelenie nákladov.

([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) Podľa Španielska sa zabráni neprimeraným negatívnym účinkom na hospodársku súťaž a obchod vzhľadom na relatívne konkurenčné nevýhody strediska CEATF spôsobené jeho vysokými prevádzkovými nákladmi a nákladmi na údržbu pre testovanie pri rýchlostiach nižších ako 210 km/h. Keďže náklady na využívanie a údržbu vysokorýchlostnej trate sa násobia tromi v porovnaní s bežnou využívanou traťou, stredisko CEATF bude pre takéto skúšanie *de facto* vylúčené z trhu;

g) Španielsko zaručuje, že pomoc bude spĺňať všetky požiadavky na transparentnosť podľa požiadaviek platných predpisov Únie.

(60) Ako je uvedené v odôvodnení 6, pripomienky prijaté od tretích strán boli 24. septembra 2015 zaslané španielskym orgánom. Španielske orgány v ich odpovedi zo 14. októbra 2015 poznamenali, že tieto pripomienky boli veľmi všeobecnej povahy, pokiaľ ide o stanovisko k využívaniu strediska CEATF, a boli založené na koncepcii vývoja trhu železničného testovania každej spoločnosti.

6. **POSÚDENIE POMOCI**

6.1. **Existencia pomoci**

(61) V článku 107 ods. 1 ZFEÚ sa ustanovuje, že „pomoc poskytovaná v akejkoľvek forme členským štátom alebo zo štátnych prostriedkov, ktorá narúša hospodársku súťaž alebo hrozí narušením hospodárskej súťaže tým, že zvýhodňuje určitých podnikateľov alebo výrobu určitých druhov tovaru, je nezlučiteľná s vnútorným trhom, pokiaľ ovplyvňuje obchod medzi členskými štátmi“.

(62) Komisia zváži, či finančné prostriedky poskytnuté spoločnosti ADIF na základe dohody z 27. decembra 2010, ako aj celkové financovanie poskytnuté na projekt na základe rozhodnutia Rady ministrov z 28. júna 2013, možno považovať za podporu.

6.1.1. *Hospodárska činnosť*

(63) Súdny dvor konzistentne definoval podniky ako subjekty vykonávajúce hospodársku činnosť bez ohľadu na ich právne postavenie a spôsob ich financovania ([31]). Označenie konkrétneho subjektu za podnik teda plne závisí od povahy jeho činnosti.

(64) Všeobecný súd v roku 1999 uznal, že „poskytovanie infraštruktúr orgánmi, ktoré sú zodpovedné za ich riadenie“ môže predstavovať hospodársku činnosť ([32]). Je teda zrejmé, že výstavba infraštruktúry, ktorá bude komerčne využívaná, predstavuje hospodársku činnosť ([33]).

(65) V tejto veci výstavba strediska CEATF priamo súvisí s jeho využívaním a španielske orgány potvrdili, že testovacie činnosti, ktoré majú byť vykonávané na CEATF, sú hospodárskeho charakteru. Tieto činnosti skutočne zahŕňajú služby, ktoré budú ponúkané na trhu.

(66) Komisia sa domnieva, že výstavba a využívanie strediska CEATF sú teda hospodárskej činnosti.

6.1.2. *Štátne zdroje*

(67) Projekt je financovaný na základe zálohových dotácií a úverov od Ministerstva hospodárstva a hospodárskej súťaže. To sú štátne zdroje.

([31]) Rozsudok Súdneho dvora z 12. septembra 2000, *Pavlov a i.*, spojené veci C-180/98 až C-184/98, ECLI:EU:C:2000:428, bod 74; Rozsudok Súdneho dvora z 10. januára 2006, *Cassa di Risparmio di Firenze a i.*, C-222/04, ECLI:EU:C:2006:8, bod 107.

([32]) Rozsudok Všeobecného súdu z 12. decembra 2000, *Aéroports de Paris* proti *Komisii*, T-128/98, ECLI:EU:T:2000:290, potvrdené v odvolacom konaní rozsudkom Súdneho dvora z 24. októbra 2002 vo veci *Aéroports de Paris* v *Commission*, C-82/01 P, ECLI:EU:C:2002:617, body 75 až 80.

([33]) Pozri rozsudok Súdneho dvora z 19. decembra 2012 vo veci *Mitteldeutsche Flughafen a Flughafen Leipzig-Halle* proti *Komisii*, C-288/11 P, ECLI:EU:C:2012:821, body 43 a 44, a rozsudok Súdneho dvora zo 14. januára 2015 vo veci *Eventech*, C-518/13, ECLI:EU:C:2015:9, bod 42.

6.1.3. *Selektívna hospodárska výhoda*

6.1.3.1. V prospech spoločnosti ADIF

(68) Opatrenie sa poskytuje iba jednému podniku, spoločnosti ADIF ([34]), a preto je selektívne.

(69) Tým, že prispeje k financovaniu strediska CEATF prostredníctvom zálohových dotácií a úverov, poskytuje opatrenie spoločnosti ADIF výhodu.

(70) Po prvé, zálohové dotácie predstavujú priamy prevod štátnych zdrojov v prospech spoločnosti ADIF, čo jasne predstavuje ekonomickú výhodu.

(71) Po druhé, pokiaľ ide o úvery poskytnuté spoločnosti ADIF, je potrebné určiť, či úroková sadzba zodpovedá trhovej sadzbe.

(72) Oznámenie o revízii spôsobu stanovenia referenčných a diskontných sadzieb ([35]) („oznámenie z roku 2008“) poskytuje náhradu trhových sadzieb uplatniteľnú na úvery. V predložení z novembra 2015 španielske orgány uviedli, že používali túto metodiku a použili maržu 100 bodov na príslušnú sadzbu pre Španielsko. Potom urobili odhad úroku ušetreného v dôsledku rozdielu medzi trhovou sadzbou a úrokovou sadzbou programu, s prihliadnutím na špecifické podmienky každého úveru (amortizácia, trvanie a tolerančné obdobie). Dospeli k záveru, že použiteľné trhové sadzby, pokiaľ ide o časti vyplatené v rámci programu Innplanta 2010, sú vyššie ako úroková sadzba používaná v rámci programu, ale nižšie ako trhové sadzby použiteľné na časti vyplatené v rámci programu Innplanta 2011 (3,06 %) ([36]).

(73) Marže použité na sadzby vypočítané podľa oznámenia z roku 2008 závisia od hodnotenia spoločnosti a úrovne ponúkanej zábezpeky. V tejto súvislosti Komisia poznamenáva, že hodnotenie spoločnosti ADIF sa neodmysliteľne spája s hodnotením španielskeho štátu ([37]). Okrem toho Komisia konštatuje, že španielske orgány neposkytli konkrétne informácie, pokiaľ ide o ponúkanú zábezpeku na úvery získané v rámci rôznych programov. Z tabuľky 6 je zrejmé, že v určitom okamihu v prvej polovici roka 2012, sa hodnotenie spoločnosti ADIF znížilo z „A“ na „B“. Španielske orgány použili maržu 100 bázických bodov na všetky úvery poskytnuté spoločnosti ADIF. Je potrebné poznamenať, že pre spoločnosť s hodnotením „A“ predstavujú takéto marže nízku úroveň zabezpečenia. Pričom pre spoločnosť s hodnotením „B“ marža 100 bázických bodov predstavuje normálnu úroveň zábezpeky (skôr než nízku úroveň).

(74) V priebehu formálneho konania Komisia požiadala španielske orgány o poskytnutie informácií o úveroch, ktoré spoločnosť ADIF získala na trhu medzi 20. júlom 2010 a 20. júla 2015 (okrem EIB). Španielske orgány poskytli zoznam komerčných úverov poskytnutých spoločnostiam ADIF/ADIF Alta velocidad za uplynulých päť rokov, spolu s ich súvisiacimi podmienkami ([38]) (okrem EIB) ([39]).

(75) Tieto úvery získané na trhu poskytujú dostatočné informácie na určenie primeranej trhovej úrokovej sadzby za každý rok, od roku 2011 do roku 2014.

([34]) Spoločnosť ADIF ako vlastník infraštruktúry, ktorá má byť použitá na hospodárske činnosti, sa na účely štátnej pomoci považuje za „podnik“. Španielske orgány proti tomu počas formálneho vyšetrovania nenamietali.

([35]) Ú. v. EÚ C 14, 19.1.2008, s. 6.

([36]) Základná sadzba, ku ktorej je pridaných 100 bodov ako minimálna marža podľa oznámenia z roku 2008, bola 2,49 % za január 2011; 3,07 % za január 2012; 2,67 % za máj 2012; 1,66 % za február 2013 a 1,53 % za január 2014.

([37]) https://www.moodys.com/credit-ratings/Administrador-de-Infraestruct-Ferroviarias-credit-rating-3010 Úverové hodnotenie spoločnosti ADIF sa stanovilo vo vzťahu k hodnoteniu španielskej vlády.

([38]) Uviedli všetky úvery, ktoré spoločnosti ADIF a ADIF-Alta Velocidad získali, ale s účinnosťou od 1. januára 2013, čo je dátum, ku ktorému bola spoločnosť ADIF rozdelená na ADIF a ADIF-Alta Velocidad, pričom aktíva súvisiace so železničným okruhom zostali v rámci spoločnosti ADIF. Poskytli informácie o dátume vyradenia, dátume vypršania platnosti, banke, projekte, ktorý má byť financovaný, sume, úrokovej sadzbe pre splácanie a tolerančné obdobie.

([39]) Pozri odôvodnenie 42.

Tabuľka 6

Podrobnosti o výpočte trhových úrokových sadzieb, ktoré sa použijú na pôžičky vyplácané spoločnosti ADIF

Dátum vyplatenia	Úrokové sadzby úverov vyplatených spoločnosti ADIF (%)	Úverové hodnotenie spoločnosti ADIF	Oznámenie z roku 2008		Návrh španielskych orgánov na výpočet trhových úrokových sadzieb (%)	Komerčné úvery poskytnuté spoločnosti ADIF	Výpočet trhovej úrokovej sadzby na základe podmienok komerčných úverov (%)
			Základná sadzba (%)	Bázické body, ktoré sa pridávajú pre normálnu až nízku kolateralizáciu			
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)
17.1.2011	1,17	Aa1	1,49	75 – 100	2,49	na rok 2011: Euribor 6M (3.1.2011) + 227 bb (priemer)	1,224 + 2,27 = 3,494
11.1.2012	1,17	Aa2	2,07	75 – 100	3,07	na rok 2012: Euribor 6M (2.1.2012) + 352 bb (priemer)	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	na rok 2013: Euribor 6M (1.2.2013) + 425 bb (priemer)	0,38 + 4,25 = 4,63
10.1.2014	3,06	Ba1	0,53	100 – 220	1,53	za rok 2014: Euribor 6M (2.1.2014) + 215 bb (priemer)	0,387 + 2,15 = 2,537

(76) Z tabuľky 6 možno pozorovať, že trhové úrokové sadzby založené na komerčných úveroch prijatých spoločnosťou ADIF (pravý stĺpec) sú stále vyššie ako sadzby navrhnuté Španielskom. Vzhľadom na to, že oznámenie z roku 2008 poskytuje iba náhradu trhových sadzieb, Španielsko neposkytlo žiadny dôkaz, ktorý by podporil záver o úrovni dostupnej zábezpeky a súhlasné dôkazy v spise ukazujú, že sadzby, ktoré spoločnosť ADIF na trhu skutočne platila, boli podstatne vyššie, sa Komisia domnieva, že druhé z uvedených poskytuje vhodné meradlo na určenie, či úvery v súvislosti s projektom poskytujú spoločnosti ADIF výhodu.

(77) Z tabuľky 6 možno vyvodiť, že úrokové sadzby pre úvery poskytnuté spoločnosti ADIF v súvislosti s projektom sú nižšie ako príslušné trhové úrokové sadzby vypočítané na základe podmienok komerčných úverov poskytnutých spoločnosti ADIF, s výnimkou úverov poskytnutých v roku 2014. To znamená, že podmienky pre rôzne úvery poskytnuté spoločnosti ADIF v období rokov 2011 – 2013 vo výške 7 469 500 EUR, predstavujú pre spoločnosť ADIF výhodu v zmysle článku 107 ods. 1 ZFEÚ.

6.1.3.2. V prospech SPV a budúcich používateľov strediska CEATF

(78) V rozhodnutí o začatí konania ([40]) Komisia vysvetlila, že absenciu štátnej pomoci možno predpokladať iba ak výberové konanie umožňuje ekonomicky najvýhodnejšej ponuke zodpovedať trhovej hodnote koncesie a ak príslušný členský štát skontroluje, či výsledné koncesné poplatky sú v súlade s trhovými cenami, a to vykonaním analýzy diskontovaného peňažného toku a porovnaním s poplatkami platenými za podobné služby inde ([41]). Komisia uviedla, že keby aj Španielsko stanovilo *ex ante* niektoré základné prvky štruktúry poplatkov, samo o sebe by to nestačilo na nespochybnenie otvoreného a nediskriminačného charakteru tohto procesu.

(79) Komisia tiež zvažovala možnú existenciu nepriamej výhody na úrovni používateľov infraštruktúry.

(80) Vzhľadom na to, že SPV sa nezvolil pre neúspech prvého výberového konania a nič nenaznačuje vyhlásenie druhého výberového konania, nie je možné vyvodiť definitívne závery pokiaľ ide o existenciu výhody na úrovni SPV. Podobne nie je možné vyvodiť pevné závery pokiaľ ide o existenciu pomoci na úrovni používateľov.

6.1.4. *Narušenie hospodárskej súťaže a vplyv na obchod*

(81) Ak sa prostredníctvom pomoci poskytnutej zo strany členského štátu posilní postavenie podniku v porovnaní s inými podnikmi, s ktorými súťaží pri obchodovaní v rámci Únie, tieto iné podniky sa musia považovať za podniky ovplyvnené touto pomocou ([42]).

(82) Je zrejmé, že výhody poskytnuté spoločnosti ADIF posilňujú postavenie daného podniku v porovnaní s inými podnikmi, s ktorými súťaží pri obchodovaní v rámci Únie.

(83) Ako je uvedené v bode 5.1, španielske orgány uznávajú, že stredisko CEATF môže súťažiť s inými európskymi zariadeniami pre skúšky pri rýchlosti pod 210 km/h a s existujúcimi traťami v prevádzke pre skúšky pri rýchlosti medzi 210 a 385 km/h. V dôsledku toho teraz zvažujú, že za štátnu pomoc by sa malo považovať iba financovanie výstavby častí strediska CEATF, ktoré umožňujú testovanie pod 385 km/h a malo by sa posudzovať v súlade s rámcom pre výskum, vývoj a inovácie. V tomto ohľade sa tiež tvrdí, že verejné financovanie pre naposledy menované činnosti by bolo obmedzené na 90,2 milióna EUR.

(84) Stredisko CEATF by súťažilo s inými zariadeniami v Európskej únii, ktoré ponúkajú služby vysokorýchlostného železničného testovania, keďže je nepochybne schopné ponúkať skúšky pri rýchlostiach nižších ako 385 km/h. Keďže dôkazy nasvedčujú tomu, že dopyt po vysokorýchlostných skúškach je malý alebo žiadny (pozri podrobne v odôvodneniach 48 až 51), testovanie pri rýchlostiach nižších ako 385 km/h sa pravdepodobne stane hlavnou činnosťou strediska CEATF.

(85) V dôsledku toho by sa štátne zdroje poskytnuté spoločnosti ADIF na výstavbu strediska CEATF použili na dotovanie vstupu nového konkurenta na trh.

(86) Vzhľadom na úvahy uvedené v odôvodneniach 82 až 85, pomoc poskytnutá spoločnosti ADIF môže narušiť hospodársku súťaž a ovplyvniť obchod medzi členskými štátmi.

6.1.5. *Záver o existencii pomoci*

(87) Komisia sa domnieva, že verejné zdroje poskytnuté spoločnosti ADIF na výstavbu strediska CEATF na základe rozhodnutia z 28. júna 2013 a dohody z 27. decembra 2010, možno kvalifikovať ako štátnu pomoc v zmysle článku 107 ods. 1 ZFEÚ.

([40]) Pozri odôvodnenia 43 a 44 rozhodnutia o začatí konania.
([41]) Vec SA.38302 *Investičná pomoc pre prístav Salerno*, rozhodnutie z 27. marca 2014, odôvodnenie 46.
([42]) Rozsudok Súdneho dvora zo 14. januára 2015, *Eventech*, C-518/13, ECLI:EU:C:2015:9, bod 66 a rozsudok Súdneho dvora, *Libert a i.*, C-197/11 a C-203/11, ECLI:EU:C:2013:288, bod 77.

6.2. **Oprávnenosť pomoci**

(88) Španielske orgány oznámili opatrenie na základe článku 108 ods. 3 ZFEÚ dňa 20. septembra 2013. Okrem toho tiež uviedli, že železničný okruh sa bude stavať až po schválení Komisiou ([43]).

(89) Španielsko poskytlo pomoc na základe dohody z 27. decembra 2010 a rozhodnutia Rady ministrov z 28. júna 2013. Časť tejto pomoci už bola vyplatená, ako je uvedené v bode 44.

(90) Vzhľadom na to, že pomoc sa poskytla ešte predtým, než bola schválená Komisiou, je potrebné ju považovať za protiprávnu pomoc v zmysle článku 1 písm. f) nariadenia Rady (EÚ) č. 2015/1589 ([44]).

6.3. **Zlučiteľnosť**

(91) Po zistení, že opatrenie zahŕňa štátnu pomoc v zmysle článku 107 ods. 1 ZFEÚ, musí Komisia posúdiť, či opatrenie možno považovať za zlučiteľné s vnútorným trhom.

(92) Súdny dvor rozhodol, že „pokiaľ sa Komisia rozhodne začať konanie vo veci formálneho zisťovania, je na členskom štáte a potenciálnom príjemcovi pomoci, aby Komisii predložili skutočnosti, ktoré môžu preukázať zlučiteľnosť tejto pomoci so spoločným trhom“ ([45]). Ako ďalej uvádza, španielske orgány a príjemca, spoločnosť ADIF, neposkytli na tento účel presvedčivé dôkazy ani v oznámení a v nasledujúcich predloženiach, ani vo svojich pripomienkach k rozhodnutiu o začatí konania a v predloženiach poskytnutých počas fázy formálneho vyšetrovania.

(93) Španielske orgány uviedli, že verejné financovanie strediska CEATF do tej miery, že tieto prostriedky predstavujú pomoc v zmysle článku 107 ods. 1 ZFEÚ, by malo byť vyhlásené za zlučiteľné s vnútorným trhom vzhľadom na jeho celkový cieľ výskumu, vývoja a inovácií a na základe pravidiel rámca pre výskum, vývoj a inovácie, použiteľné v infraštruktúrach pre výskum, vývoj a inovácie ([46]).

(94) Zo záveru v bode 6.2. vyplýva, že pomoc je neoprávnená. Bod 126 rámca pre výskum, vývoj a inovácie uvádza, že „neoprávnená pomoc na výskum, vývoj a inovácie sa posúdi v súlade s predpismi uplatniteľnými v deň poskytnutia pomoci“.

(95) V čase poskytnutia pomoci bol v platnosti rámec pre výskum, vývoj a inovácie 2006 ([47]).

(96) Rámec pre výskum, vývoj a inovácie 2006 neobsahuje osobitné ustanovenia, pokiaľ ide o podporu výskumných infraštruktúr. Komisia sa preto domnieva, že posúdenie opatrenia pomoci by malo byť založené priamo na článku 107 ods. 3 písm. c) ZFEÚ. Toto ustanovenie uvádza, že „pomoc na rozvoj určitých hospodárskych činností alebo určitých hospodárskych oblastí, za predpokladu, že táto podpora nepriaznivo neovplyvní podmienky obchodu tak, že by to bolo v rozpore so spoločným záujmom“ sa môže považovať za zlučiteľnú s vnútorným trhom.

([43]) Pozri predloženie španielskych orgánov zo 6. februára 2014, odpoveď na otázku 7, ktorú poskytlo španielske ministerstvo financií a verejnej správy, strana 13.

([44]) Nariadenie Rady (EÚ) č. 2015/1589 z 13. júla 2015 stanovujúce podrobné pravidlá na uplatňovanie článku 108 Zmluvy o fungovaní Európskej únie (Ú. v. EÚ L 248, 24.9.2015, s. 9).

([45]) Rozsudok Súdneho dvora zo 16. decembra 2010, *AceaElectrabel Produzione* proti *Komisii*, C-480/09 P, ECLI:EU:C:2010:787, bod 99 a citovaná judikatúra.

([46]) Podľa bodu 15 písm. ff) rámca pre výskum, vývoj a inovácie „výskumná infraštruktúra‘ sú zariadenia, zdroje a súvisiace služby, ktoré využíva vedecká komunita na uskutočňovanie výskumu vo svojich príslušných odboroch; toto vymedzenie zahŕňa vedecké vybavenie alebo súbory nástrojov, zdroje založené na poznatkoch, akými sú zbierky, archívy alebo štruktúrované vedecké informácie, ktoré umožňujú také infraštruktúry založené na informačných a komunikačných technológiách, ako sú siete GRID, výpočtová technika, softvér a komunikácie, alebo akýkoľvek iný subjekt jedinečnej povahy, ktorý je podstatný pre uskutočňovanie výskumu. Takéto infraštruktúry môžu byť sústredené na jednom mieste alebo ‚distribuované‘ (organizovaná sieť zdrojov)“.

([47]) Rámec Spoločenstva pre štátnu pomoc na výskum, vývoj a inovácie (Ú. v. EÚ C 323, 30.12.2006, s. 1).

(97) Na účely zistenia kompatibility opatrenia podľa článku 107 ods. 3 písm. c) ZFEÚ Komisia vykoná test vyváženosti, pričom zváži pozitívne účinky pokiaľ ide o prínos k dosiahnutiu jasne definovaných cieľov spoločného záujmu a negatívne účinky na obchod a hospodársku súťaž na spoločnom trhu. V tejto súvislosti Komisia zváži tieto zásady ([48]):

a) prínos k jasne vymedzenému cieľu spoločného záujmu: opatrenie štátnej pomoci musí byť zamerané na cieľ spoločného záujmu v súlade s článkom 107 ods. 3 ZFEÚ;

b) potreba štátneho zásahu: opatrenie štátnej pomoci musí byť zamerané na situácie, v ktorých môže pomoc priniesť dôležité zlepšenie, ktoré samotný trh dosiahnuť nemôže, napríklad nápravou zlyhania trhu alebo riešením obavy o spravodlivý prístup a súdržnosť;

c) vhodnosť opatrenia pomoci: navrhované opatrenie pomoci musí byť primeraným politickým nástrojom na dosiahnutie cieľa spoločného záujmu;

d) stimulačný účinok: na základe pomoci sa správanie dotyčného podniku (podnikov) musí zmeniť tak, že sa zapojí do ďalšej činnosti, ktorú by bez pomoci nevykonával, alebo by ju vykonával obmedzene alebo inak alebo na inom mieste;

e) primeranosť pomoci: výška a intenzita pomoci musia byť obmedzené na minimum potrebné na podnietenie ďalšej investície alebo činnosti zo strany dotknutého podniku (dotknutých podnikov);

f) zabránenie neprípustným negatívnym účinkom na hospodársku súťaž a obchod medzi členskými štátmi: negatívne účinky pomoci musia byť dostatočne obmedzené v záujme celkovej pozitívnej bilancie daného opatrenia;

g) transparentnosť pomoci: členské štáty, Komisia, hospodárske subjekty a verejnosť musia mať jednoduchý prístup k všetkým relevantným právnym predpisom a príslušným informáciám o pomoci, ktorá sa na ich základe poskytuje.

6.3.1. *Príspevok k jasne vymedzenému cieľu spoločného záujmu*

(98) Španielske orgány zdôraznili vo svojom oznámení a v reakcii na rozhodnutie o začatí konania (pozri odôvodnenie 59 rozhodnutia o začatí konania a bod 5.2), že projekt prispieva k zvýšenej investícii do výskumu, vývoja a inovácií v Španielsku, čo je jedným z cieľov spoločného záujmu stratégie EÚ 2020 a zapadá do operačného programu Inteligentný rast pre Španielsko, ktorý bol prijatý vo februári 2015. Tvrdia, že stredisko CEATF je vedeckou a technickou infraštruktúrou, ktorá umožní skúšanie multidisciplinárnych technických aspektov v železničnom sektore. Španielske orgány tiež tvrdia, že investícia do strediska CEATF posilní hospodársky rozvoj regiónu Andalúzia, ktorý čelí vysokej miere nezamestnanosti.

(99) Takéto tvrdenia by mali byť predovšetkým posúdené s ohľadom na dopyt po takomto výskumnom zariadení a s ohľadom na činnosti výskumu, vývoja a inovácií, ktoré by sa v ňom mohli vykonávať.

(100) Ako je podrobne uvedené v odôvodneniach 60 až 62 rozhodnutia o začatí konania, Komisia spochybnila existenciu dopytu zo strany výrobcov železničných koľajových vozidiel a železničných zariadení pre túto konkrétnu výskumnú infraštruktúru. Komisia poukázala najmä na zlyhanie prvého výberového konania na výstavbu a prevádzku strediska CEATF, ako aj na vysoké náklady na výstavbu a prevádzku železničných sietí, ktorých cieľom je poskytovať komerčné prepravné služby pri rýchlostiach nad 350 km/h, čo by v súčasných trhových podmienkach a blízkej budúcnosti nebolo ekonomicky realizovateľné ([49]).

([48]) Napríklad SA 32835 (2011/N) – Mestský investičný fond na severozápade (JESSICA) (Ú. v. EÚ 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 pakt pre infraštruktúru pre nabíjanie elektrických vozidiel, má sa zverejniť, http://ec.europa.eu/competition/state_aid/cases/258489/258489_1710979_137_2.pdf.

([49]) S ohľadom na tvrdenie zo strany španielskych orgánov, že dotazník bol rozoslaný do viac ako 80 spoločností, z ktorých 47 odpovedalo a 26 uviedlo, že by boli ochotné prevziať časť rizika projektu, je potrebné uviesť, že druhú skupinu tvorili väčšinou spoločnosti zo sektora stavebníctva, ktorých obchodný podiel sa spája s konštrukčnou fázou projektu, ale nie s činnosťami výskumu, vývoja a inovácií, ktoré sa tam majú vykonávať. Okrem toho žiadna z nich nakoniec nepotvrdila svoj skutočný záujem predložením ponuky vo výberovom konaní organizovanom v roku 2013, ktoré bolo vyhlásené za neplatné kvôli nedostatku účastníkov.

(101) Pripomienky prijaté od tretích strán v reakcii na rozhodnutie o začatí konania potvrdzujú stanovisko Komisie, že výskumná infraštruktúra venovaná skúškam vlakov pri veľmi vysokej rýchlosti (testovanie vykonávané pri rýchlosti nad 385 km/h pre komerčné prepravné služby poskytované pri rýchlosti nad 350 km/h), nie je na trhu potrebná.

(102) Žiadny výrobca železničných koľajových vozidiel nepremýšľa o vývoji produktov, ktoré bežia pri tak vysokých rýchlostiach kvôli nedostatku trhového dopytu po komerčnej prevádzke takýchto vlakov. Niektorí železniční prevádzkovatelia poukazujú na argumenty v súvislosti s efektívnosťou trhu (rovnováha medzi spotrebou energie a časom cestovania), ktoré obmedzujú využívanie vysokorýchlostných vlakov v Európe na oveľa nižšie rýchlosti (priemer v Európe je 280 – 300 km/h, maximálne 320 – 350 km/h), ako aj na exponenciálny nárast investícií do infraštruktúry, náklady na používanie a údržbu pre rýchlosti nad 300 km/h, čím by ceny cestovných lístkov na vlak neboli konkurencieschopné v porovnaní s letenkami. Žiadne dôkazy nenaznačujú, že na trhu existuje dopyt po výstavbe nových komerčných železničných tratí a/alebo po zmodernizovaní existujúcich tratí na účely zabezpečenia prepravných služieb pri rýchlostiach prekračujúcich 320 až 350 km/h – a teda ani po skúšobnom železničnom zariadení, špeciálne určenom na rýchlosti prekračujúce tieto limity ([50]).

(103) Ďalšie špecifické argumenty pre nedostatok dopytu po infraštruktúre strediska CEATF pramenia z jeho geografickej polohy, ktorá bude podľa niektorých respondentov spôsobovať značné časové a prepravné náklady.

(104) Napokon, tvrdenia týkajúce sa dostupnosti vyspelejších a nákladovo efektívnych riešení pre prípadné budúce vysokorýchlostné testovanie, napríklad virtuálne testovanie prostredníctvom riešení založených na IKT, sú tiež v rozpore s nutnosťou špecializovaného fyzického testovacieho zariadenia.

(105) Preto bolo tvrdenie, že oznámená pomoc by privodila ďalšie činnosti výskumu, vývoja a inovácií v sektore železničnej dopravy prostredníctvom výstavby infraštruktúry pre vysokorýchlostné testovacie zariadenie, v rozpore s informáciami, ktoré Komisia zhromaždila.

(106) Po druhé, ďalšie politické ciele, na ktoré sa odvolávali španielske orgány, najmä sociálno-ekonomické prínosy vyplývajúce z vytvárania nových pracovných miest v regióne mesta Antequera ([51]), nie sú relevantné pre posúdenie prínosu oznámenej pomoci k cieľu spoločného záujmu v oblasti výskumu, vývoja a inovácií. Hoci španielske orgány tvrdia, že zo sociálno-ekonomického hľadiska by projekt CEATF dosiahol kladnú NPV 17,3 milióna EUR, neposkytli žiadne presvedčivé dôkazy o prínose, ktorý by mal taký rozsah, aby kompenzoval náklady na výstavbu a prevádzkové straty, ktoré by plánovaná infraštruktúra generovala v priebehu celého obdobia činnosti. Údajné výhody sa zdajú byť obmedzené na vytváranie pracovných miest v stavebnom sektore vo fáze výstavby infraštruktúry. To znamená, že projekt by mal len krátkodobý, prechodný vplyv na miestnu ekonomiku a zďaleka by neprispel k dlhodobému cieľu podpory trvalo udržateľného rozvoja regiónu Andalúzia ([52]).

(107) Vzhľadom na úvahy uvedené v odôvodneniach 98 až 106 sa Komisia domnieva, že Španielsko neposkytlo dostatočné dôkazy, aby preukázalo, že projekt prispieva k jasne vymedzenému cieľu spoločného záujmu.

6.3.2. *Potreba štátneho zásahu*

(108) Španielske orgány odôvodňujú potrebu štátnej pomoci pre tento projekt multidisciplinárnou povahou technických skúšok, ktoré sa majú vykonávať. Podľa ich názoru, vzhľadom na rôznorodé oblasti činností

([50]) Nie je prekvapujúce, že jediná spoločnosť, ktorá sa vyjadrila priaznivo v súvislosti s podporou projektu, je španielska spoločnosť, ktorá, ako potvrdili pripomienky ostatných respondentov, by mohla *de facto* využívať prednostný prístup k zariadeniu kvôli jej blízkosti k umiestneniu strediska. Jej pripomienka sa preto javí ako podnietená možnosťou získať konkurenčnú výhodu, skôr než objektívnym hodnotením nutnosti zariadenia.

([51]) Pozri tiež poznámku pod čiarou č. 17 v rozhodnutí o začatí konania.

([52]) Napríklad Usmernenia o regionálnej štátnej pomoci na roky 2014 – 2020 (Ú. v. EÚ C 209, 23.7.2013, s. 1), ktoré obzvlášť predpokladajú vytváranie pracovných miest, radia tento cieľ do širšieho kontextu zabezpečenia inkluzívneho a udržateľného rastu (zvýšený dôraz). Dokonca aj keď Komisia mala konkrétne usmernenia v súvislosti s pomocou pre tvorbu pracovných miest (Zásady týkajúce sa pomoci zamestnanosti, Ú. v. ES C 334, 12.12.1995, s. 4), uznalo sa, že pomoc pre tvorbu pracovných miest, ktorá je obmedzená na jeden alebo viac citlivejších sektorov s nadmernou kapacitou alebo v kríze, sa tiež spravidla vníma ako menej priaznivá, pričom dôsledkom bolo, že jej nepriaznivé účinky na zamestnanosť v konkurujúcich sektoroch v iných členských štátoch všeobecne prevážili spoločný záujem zahrnutý v aktívnych opatreniach na zníženie nezamestnanosti (pozri bod 23).

spoločností, ktoré sa na týchto skúškach potenciálne zúčastňujú (napríklad stavebné práce, komunikácie, signalizácia, trakcia a spoločnosti poskytujúce koľajové vozidlá), žiadna iná spoločnosť by sama o sebe nedosiahla rozhodujúce množstvo alebo by nemala finančné možnosti na tak veľkú investíciu, aká je potrebná pre projekt CEATF alebo by nemohla prilákať a spojiť iné spoločnosti do takej investície. Pokiaľ ide o financovanie projektu, španielske orgány uviedli, že pre výstavbu strediska CEATF nie je k dispozícii žiadny zdroj financovania okrem verejného financovania „s prihliadnutím na štúdie ziskovosti vyhotovené spoločnosť ou ADIF".

(109) Tvrdenie vznesené španielskymi orgánmi poukazuje na údajné zlyhanie trhu v podobe problému koordinácie pre financovanie výstavby plánovaného zariadenia. Zdá sa, že predpokladá, že keďže žiadna jednotlivá spoločnosť by nemala motiváciu pustiť sa do financovania projektu v dôsledku nerovnováhy medzi jeho nákladmi a očakávanými prínosmi (na úrovni jednotlivého podniku), jedinou možnou cestou k udržaniu investície je vytvorenie konzorcia, ktoré zhromaždí viacero spoločností pôsobiacich v rôznych technických oblastiach, a tak by sa prostredníctvom spoločného využívania mohlo zabezpečiť plné využitie potenciálu tohto zariadenia.

(110) Nič v spise však nenaznačuje, že by sa v tom spoločnostiam s potenciálnym záujmom o vstup do takejto spolupráce bránilo v dôsledku objektívnych ťažkostí, ktoré bránia účinnej spolupráci medzi nimi. Práve naopak, skutočnosť, že španielska vláda zasiahla s cieľom uľahčiť vytvorenie účelovo vytvoreného subjektu (SPV) prostredníctvom zorganizovania otvoreného výberového konania, a že takéto výberové konanie zlyhalo, naznačuje skôr to, že skutočný problém, ktorý ovplyvňuje financovanie oznámeného projektu spočíva inde, a to v nedostatku finančnej životaschopnosti. Slabinu tvrdenia predloženého španielskymi orgánmi potvrdzuje skutočnosť, že aj keď sa španielska vláda rozhodla pokračovať v prideľovaní verejných finančných prostriedkov spoločnosti ADIF na začatie prác, ani jeden súkromný nezávislý investor neprejavil záujem o účasť na financovaní.

(111) Komisia preto dospela k záveru, že Španielsko neposkytlo dostatočné dôkazy o existencii zlyhania trhu v podobe zlyhania koordinácie na úrovni financovania projektu CEATF.

(112) Okrem toho je potrebné poznamenať, že rozhodovacia prax Komisie v oblasti výskumu, vývoja a inovácií označuje tri typy konkrétneho zlyhania trhu: neúplné a asymetrické informácie, zlyhania koordinácie a siete pre činnosti v oblasti výskumu, vývoja a inovácií, a šírenie vedomostí. Španielske orgány však nepreukázali, že by v tomto prípade dochádzalo k niektorému z týchto zlyhaní trhu.

(113) Pokiaľ ide o ťažkosti ovplyvňujúce financovanie projektu CEATF, nepredložil sa žiaden dôkaz o tom, že by sa súkromný sektor nechať odradiť od financovania projektu z dôvodu možného nedostatku či asymetrie informácií osobitne súvisiacich s rozpoznateľnými a riskantnými činnosťami v oblasti výskumu, vývoja a inovácií. Čo sa týka zlyhaní koordinácie a siete v oblasti výskumu, vývoja a inovácií, z vyhlásenia španielskych orgánov je jasné, že medzi spoločnosťou ADIF a priemyslom v skúšobnom stredisku nebola plánovaná žiadna spolupráca. Zdá sa, že táto pomoc je zameraná na prilákanie spoločností zúčastňujúcich sa návrhu alebo využívania infraštruktúry strediska CEATF, ale nepodnecuje medzi nimi špecifickú spoluprácu s cieľom vykonávať spoločné činnosti v oblasti výskumu, vývoja a inovácií v stredisku. Nakoniec Španielsko neposkytlo žiadne prvky, ktoré dokazujú existenciu šírenia vedomostí v prospech tretích strán, ktoré by mohli vzniknúť pri projekte CEATF.

(114) Španielsko neposkytlo žiadne ďalšie argumenty na podporu záveru, že pomoc môže priniesť materiálne zlepšenie, ktoré trh nedokáže sám zabezpečiť.

(115) Vzhľadom na úvahy uvedené v odôvodneniach 108 až 113, Komisia dospela k záveru, že potreba štátneho zásahu nebola preukázaná.

6.3.3. *Vhodnosť opatrenia pomoci*

(116) Členské štáty môžu prijať rôzne rozhodnutia v súvislosti s nástrojmi politiky a kontrola štátnej pomoci neukladá jediný spôsob zásahu do hospodárstva. Štátna pomoc však podľa článku 107 ods. 1 ZFEÚ môže byť odôvodnená iba vhodnosťou konkrétneho nástroja na splnenie cieľa verejnej politiky a prínos k jednému alebo viacerým cieľom spoločného záujmu ([53]).

([53]) Pokiaľ ide o rozbor vhodnosti, pozri veci C 25/2004 – DVB-T Berlin-Brandenburg (Ú. v. EÚ L 200, 22.7.2006, s. 14) alebo N 854/06 – Soutien de l'agence de l'innovation industrielle en faveur du programme mobilisateur pour l'innovation industrielle TVMSL (Ú. v. EÚ C 182, 4.8.2007, s. 5).

(117) Komisia sa obvykle domnieva, že opatrenie je vhodným nástrojom, ak členský štát zvážil, či existujú alternatívne možnosti politiky, ktoré sú rovnako vhodné na dosiahnutie cieľa spoločného záujmu, ale zároveň narúšajú hospodársku súťaž menej, než selektívna štátna pomoc, a ak môže preukázať vhodnosť opatrenia pokiaľ ide o ciele zamerané na účinnosť a/alebo rovnosť.

(118) Španielske orgány neposkytli žiadne informácie pokiaľ ide o možné alternatívne politické nástroje či iné nástroje pomoci na financovanie projektu. V reakcii na obavy vyjadrené v rozhodnutí o začatí konania sa obmedzili len na tvrdenie, že s ohľadom na údajný deficit financovania 91,87 % projektu, iný nástroj ako verejné financovanie by v tomto prípade nebol vhodný.

(119) Komisia poznamenáva, že skutočnosť, že oznámený projekt je naďalej značne stratový aj napriek pomoci, nestačí na preukázanie, že štátna pomoc je vhodným nástrojom.

(120) Okrem toho sa nepreukázalo, že projekt je prínosom k cieľu spoločného záujmu súvisiaceho so zvyšovaním činností v oblasti výskumu, vývoja a inovácií, rovnako nebola preukázaná vhodnosť investičného nástroja zvoleného španielskou vládou. Ďalšie opatrenia, ktoré by v skutočnosti priniesli zvýšené činnosti v oblasti výskumu, vývoja a inovácií by boli vhodnejšími nástrojmi na splnenie cieľa spoločného záujmu.

(121) Podobné úvahy platia aj vo vzťahu k ďalším cieľom spoločného záujmu, na ktoré sa odvoláva Španielsko. Ako je uvedené v odôvodnení 106, nové pracovné miesta by boli prevažne obmedzené na stavebníctvo a boli by dočasného charakteru. Štátna pomoc na výstavbu infraštruktúry, ktorá by sa pravdepodobne nevyužívala, nie je vhodným nástrojom politiky na vytvorenie rastu a pracovných miest.

6.3.4. *Stimulačný účinok*

(122) Štátna pomoc musí mať stimulačný účinok. Požadovaný stimulačný účinok je prítomný, ak pomoc zmení správanie príjemcu vo vzťahu k dosiahnutiu cieľa spoločného záujmu a riešeniu zisteného zlyhanie trhu.

(123) Španielske orgány uviedli, že bez pomoci sa stredisko CEATF nepostaví: tvrdia, že pomoc má stimulačný účinok, keďže bez pomoci sa projekt nikdy nezrealizuje.

(124) V tomto prípade však Komisia konštatuje, že pomoc umožňuje výstavbu skúšobného železničného zariadenia, ktoré má byť k dispozícii spoločnosti ADIF ako budúceho majiteľa, ale zjavne nepodnecuje žiadnu zmenu v správaní spoločnosti ADIF alebo iných z hľadiska ďalších činností v oblasti výskumu, vývoja a inovácií, ktoré sa majú vykonávať na skúšobnom zariadení.

(125) V priebehu formálneho vyšetrovacieho konania španielske orgány neposkytli žiadne nové informácie ani tvrdenia týkajúce sa zmeny správania spoločnosti ADIF v dôsledku pomoci. Hoci z dostupných údajov vyplýva, že oznámený projekt bude naďalej stratový aj napriek pomoci, španielske orgány nepreukázali, že by aj napriek tomu vytváral dôležité výhody pre spoločnosť súvisiace s výskumom, vývojom a inováciami. Naopak, pripomienky prijaté od potenciálnych užívateľov infraštruktúry počas formálneho vyšetrovania naznačujú, že v jeho súčasnom návrhu projekt nezodpovedá nesplneným požiadavkám na strane dopytu od spoločností zaoberajúcich sa činnosťami v oblasti výskumu, vývoja a inovácií v rámci sektora železničnej dopravy.

(126) Ako je uvedené v rozhodnutí o začatí konania, neboli predložené žiadne dôvody, ktoré by odôvodňovali, že Komisia sa odchýlila od jej prvého posúdenia. V podstate možno povedať, že pomoc sa zameriava na výstavbu infraštruktúry, ktorej pridaná hodnota v porovnaní s existujúcimi alternatívami (najmä skúšobné jazdy na pravidelných železničných sieťach) nebola preukázaná, čo má ďaleko od vytvorenia stimulačného účinku.

6.3.5. *Primeranosť pomoci*

(127) Komisia sa domnieva, že pomoc je primeraná, ak rovnaký výsledok nemožno dosiahnuť s menšou pomocou.

(128) Španielske orgány oznámili projekt s tým, že je v súlade s rámcom pre výskum, vývoj a inovácie, čo naznačuje, že maximálna intenzita pomoci povolená pre krytie investícií do výskumných infraštruktúr používaných na hospodárske účely je obmedzená na čisté dodatočné náklady do celkovej hranice 60 % oprávnených nákladov (bod 89 rámca pre výskum, vývoj a inovácie). V tomto prípade pokryje verejná pomoc 100 % nákladov.

(129) Vzhľadom na absenciu či nedostatočnosť súkromných investícií do infraštruktúry strediska CEATF sa predmetná pomoc nejaví byť primeraná.

6.3.6. *Zabránenie neprípustným negatívnym účinkom na hospodársku súťaž a obchod medzi členskými štátmi*

(130) Článok 107 ods. 3 písm. c) ZFEÚ vyžaduje, aby pozitívny vývoj generovaný v dôsledku daného opatrenia bol v rovnováhe s jeho negatívnymi účinkami na obchod a hospodársku súťaž.

(131) Komisia sa domnieva, že španielske orgány nepreukázali existenciu pozitívnych účinkov vyvolaných týmto opatrením. Komisia preto dospela k záveru, že výstavbou strediska CEATF sa nedosiahne cieľ, ktorým je zvyšovanie výskumu a vývoja v špecifickej oblasti služieb vysokorýchlostnej železničnej dopravy, keďže trhový dopyt po takejto infraštruktúre a súvisiacich službách výskumu a vývoja je prinajlepšom slabý alebo neexistujúci. Komisia tiež dospela k záveru, že neexistuje dokázané zlyhania trhu ani dôkaz, že opatrenie prispieva k zmysluplnej zmene správania príjemcu.

(132) Čo sa týka ostatných pozitívnych účinkov opatrenia, o ktoré sa Španielsko opiera, Komisia sa domnieva, že dočasné vytvorenie pracovných miest, a to najmä v stavebníctve, so sebou prináša veľmi vysoké náklady a má obmedzenú pozitívnu hodnotu.

(133) Okrem toho, keďže toto opatrenie umožňuje vstup nového konkurenta na trh prostredníctvom obrovského verejného financovania, Komisia sa domnieva, že to bude mať negatívny vplyv na hospodársku súťaž. Táto pomoc by spochybnila predchádzajúce investície zo strany konkurentov na svojich vlastných skúšobných zariadeniach, ako aj zníženie budúcich investícií do údržby alebo zlepšenia týchto infraštruktúr.

(134) Trh ovplyvnený touto pomocou je trh služieb pre testovanie železničných zariadení v Európskej únii. Na tomto trhu, ako to už bolo uvedené v rozhodnutí o začatí konania, sú v súčasnosti v prevádzke tri železničné skúšobné strediská v Európskej únii: Cerhenice (Velim) v Českej republike, Wildenrath v Nemecku a Valenciennes vo Francúzsku, na ktorých sa vykonáva testovanie do rýchlosti 210 km/h. Testovanie vysokorýchlostných železničných koľajových vozidiel sa vykonáva na tratiach pre komerčné využitie ([54]), ktoré majú maximálnu konštrukčnú rýchlosť 350 km/h, pričom testy sa na základe normy vykonávajú pri rýchlosti až 385 km/h (10 % oproti nominálnej rýchlosti vlaku).

(135) Z toho vyplýva, že vzhľadom na rôzne maximálne rýchlosti testovania neexistuje dokonalá nahraditeľnosť medzi skúšobnými službami strediska CEATF na jednej strane a ostatnými skúšobnými zariadeniami a skúškami na komerčných tratiach na strane druhej. Avšak už existujúca možnosť testovania pri rýchlosti 385 km/h na komerčných tratiach zachytáva skutočný a potenciálny dopyt po službách testovania do komerčne realizovateľnej rýchlosti. Pokiaľ ide o budúci potenciálny dopyt po testovaní pri rýchlostiach do 520 km/h, dostupné informácie a pripomienky od účastníkov trhu naznačujú, že aspoň v dohľadnej budúcnosti to nebude komerčne realizovateľnou možnosťou. Z tohto dôvodu bude skúšobné zariadenie strediska CEATF priamym konkurentom pre obe existujúce zariadenia, ako aj verejné železničné siete. Komisia sa preto domnieva, že opatrenie je navrhnuté tak, aby dotovalo vstup nového konkurenta na trh plne zo štátnych zdrojov a má tendenciu v konečnom dôsledku značne narušiť hospodársku súťaž na tomto trhu.

(136) Hospodárska súťaž na nadväzujúcich trhoch železničných produktov, ktoré majú byť testované (vrátane koľajových vozidiel a zariadení) by mohla byť týmto opatrením pomoci tiež ovplyvnená. Ako sa zdôrazňuje v prijatých pripomienkach k rozhodnutiu o začatí konania, zemepisná poloha zariadenia môže vytvárať *de facto* konkurenčné výhody v prospech národných výrobcov železničných koľajových vozidiel, ktorí by s väčšou pravdepodobnosťou využívali na skúšobné zariadenie strediska CEATF, pričom by im nevznikali značné náklady na dopravu.

([54]) Napríklad – Rete Feroviaria Italiana v Taliansku, SNCF vo Francúzsku, DB Bahn v Nemecku.

(137) S ohľadom na nedostatok dostatočne preukázaných pozitívnych účinkov oznámenej pomoci, ako uvádza Komisia v bodoch 6.3.1 až 6.3.5, negatívne účinky opatrenia z hľadiska skutočného a potenciálneho narušenia hospodárskej súťaže sa považujú za také, ktoré by mohli prevážiť jeho uvádzanú efektívnosť.

6.3.7. *Transparentnosť pomoci*

(138) Vzhľadom na predchádzajúce úvahy nie je potrebné zohľadniť, do akej miery je pomoc transparentná.

6.3.8. *Závery o zlučiteľnosti pomoci*

(139) Vzhľadom na úvahy uvedené v bodoch 6.3.1 až 6.3.7, Komisia dospela k záveru, že oznámené opatrenie pomoci nemožno vyhlásiť za zlučiteľné s vnútorným trhom na základe článku 107 ods. 3 písm. c) ZFEÚ.

6.4. **Vymáhanie nezlučiteľnej pomoci**

(140) V súlade s ustálenou judikatúrou sa v článku 16 ods. 1 nariadenia (EÚ) č. 2015/1589 stanovuje, že „ak sa prijmú záporné rozhodnutia v prípadoch neoprávnenej pomoci, Komisia rozhodne, že dotknutý členský štát prijme všetky potrebné opatrenia, aby vymohol pomoc od príjemcu […]“.

(141) Súdy Únie zároveň opakovane rozhodli, že povinnosť zrušiť pomoc nezlučiteľnú s vnútorným trhom, ktorú Komisia uložila svojím rozhodnutím členskému štátu, slúži na obnovenie predtým existujúcej situácie ([55]). V tejto súvislosti súdy Únie potvrdili, že cieľ je dosiahnutý vtedy, keď prijímateľ vráti sumy poskytnuté v podobe neoprávnenej pomoci (vrátane úrokov), a tým stratí výhodu, ktorú mal v porovnaní so svojimi konkurentmi na trhu, a obnoví sa situácia spred vyplatenia pomoci ([56]).

(142) Komisia dospela k záveru, že pomoc poskytnutá Španielskom spoločnosti ADIF je nezákonná a je nezlučiteľná s vnútorným trhom. V dôsledku toho je nevyhnutné vymáhať pomoc s cieľom znovu nastoliť situáciu, ktorá bola na trhu pred jej poskytnutím. Vymáhanie by sa malo vzťahovať na obdobie od poskytnutia výhody príjemcom, teda od momentu, kedy bola pomoc daná k dispozícii príjemcom, a sumy, ktoré sa majú vymôcť, by mali zahŕňať aj úroky až do skutočného vrátenia.

(143) Na základe informácií, ktoré poskytlo Španielsko a ktoré boli zhrnuté v odôvodneniach 43 a 44 a v tabuľkách 3, 4 a 5, celková suma prostriedkov vyplatených spoločnosti ADIF v období rokov 2011 – 2014 predstavuje 143 703 000 EUR (vrátane 135 866 000 EUR v dotáciách a 7 837 000 EUR v úveroch).

(144) Komisia vypočítala úrokovú sadzbu, ktorá by bola k dispozícii na trhu na základe informácií poskytnutých Španielskom pokiaľ ide o komerčné úvery v skutočnosti uzavreté spoločnosťou ADIF v príslušnom období. Komisia si však je vedomá, že výsledok výpočtu mohol byť ovplyvnený existenciou iných úverov, o ktorých nebola informovaná. A tak na účely výpočtu rozdielu medzi úrokovými sadzbami, ktoré boli skutočne stanovené pre úvery poskytnuté spoločnosti ADIF a trhovými úrokovými sadzbami, a teda prvku pomoci, ktorá sa má vymáhať, Španielsko má lehotu dvoch mesiacov od dátumu prijatia tohto rozhodnutia, v ktorej môže Komisii poskytnúť dôkazy o prípadných ďalších komerčných úveroch, ktoré spoločnosť uzavrela v príslušnom období.

(145) Španielsko teda musí od spoločnosti ADIF vymôcť zálohové dotácie v skutočnosti vyplatené a doposiaľ neuhradené spoločnosťou ADIF a prvok pomoci obsiahnutý v úveroch poskytnutých v rokoch 2011, 2012 a 2013, čo je, bez toho, aby bola dotknutá možnosť uvedená v predchádzajúcom odseku, rozdiel medzi úrokovou sadzbou úveru a trhovou úrokovou sadzbou uvedenou v tabuľke 6 (pozri odôvodnenie 75). Celková suma, ktorá sa má vymôcť, zahŕňa úroky z vymáhania od momentu vyplatenia každej dotácie alebo úveru až do momentu jeho úhrady.

([55]) Pozri *inter alia* rozsudok Súdneho dvora zo 14. septembra 1994, *Španielsko* proti *Komisii*, C-278/92, C-279/92 a C-280/92, ECLI:EU:C:1994:325, bod 75.

([56]) Pozri *inter alia* rozsudok Súdneho dvora zo 17. júna 1999, *Belgicko* proti *Komisii*, C-75/97, ECLI:EU:C:1999:311, body 64 a 65.

(146) Zatiaľ čo pri dotáciách sa úroky z vymáhania vypočítajú na základe istiny dotácie, pri úveroch sa úroky z vymáhania vypočítajú na základe prvku pomoci obsiahnutého v úveroch.

(147) V súvislosti s predmetným projektom by Španielsko nemalo vykonávať žiadne nové platby.

(148) Ako je uvedené v odôvodnení 88, španielske orgány uviedli, že železničný okruh strediska CEATF sa nepostaví bez schválenia Komisie. Vzhľadom na túto skutočnosť sa Komisia domnieva, že pre spoločnosť ADIF by nemal existovať žiadny dôvod ponechať si tieto úvery, keďže boli poskytnuté výhradne pre daný konkrétny projekt. Z tohto dôvodu Komisia žiada okamžité ukončenie a splácanie úverov poskytnutých spoločnosti ADIF.

7. **ZÁVER**

(149) Zálohové dotácie a úvery, ktoré Španielsko poskytlo spoločnosti ADIF, predstavujú pomoc v zmysle článku 107 ods. 1 ZFEÚ. Španielsko poskytlo túto pomoc v rozpore s oznamovacou povinnosťou a povinnosťou zastaviť pomoc v zmysle článku 108 ods. 3 ZFEÚ.

(150) Komisia dospela k záveru, že pomoc je nezlučiteľná s vnútorným trhom.

(151) Preto by sa pomoc, spolu s úrokmi, mala od príjemcu, spoločnosti ADIF, vymáhať,

PRIJALA TOTO ROZHODNUTIE:

Článok 1

Verejné financovanie, ktoré Španielsko poskytlo spoločnosti Administrador de Infraestructura ferroviaria (ADIF) na základe dohody z 27. decembra 2010 a rozhodnutia Rady ministrov z 28. júna 2013, pokiaľ ide o výstavbu strediska CEATF v podobe úverov so sadzbami, ktoré sú nižšie ako trhové úrokové sadzby a dotácií vo výške 358 552 309 EUR, predstavuje štátnu pomoc v zmysle článku 107 ods. 1 ZFEÚ.

Článok 2

Pomoc uvedená v článku 1 je neoprávnená, keďže bola poskytnutá v rozpore s oznamovacou povinnosťou a povinnosťou zdržať sa konania v zmysle článku 108 ods. 3 ZFEÚ.

Článok 3

Pomoc uvedená v článku 1 je nezlučiteľná s vnútorným trhom.

Článok 4

1. Vzhľadom na to, že pomoc uvedená v článku 1 bola spoločnosti ADIF vyplatená, musí ju Španielsko bezodkladne vymôcť.

2. Sumy, ktoré sa majú vymôcť, zahŕňajú úroky odo dňa, kedy boli tieto sumy poskytnuté spoločnosti ADIF, až do ich skutočného vrátenia.

3. Úrok sa vypočíta ako zložený úrok v súlade s kapitolu V nariadenia Komisie (ES) č. 794/2004 ([57]). Sumy, ktoré majú byť vrátené, sú úročené odo dňa, kedy boli k dispozícii príjemcom, to znamená odo dňa vyplatenia splátok dotácie a úverov, až do ich skutočného vrátenia.

4. S účinnosťou od dátumu prijatia tohto rozhodnutia Španielsko zruší všetky neuhradené platby v rámci uplatňovania opatrení pomoci uvedených v článku 1.

5. Španielsko musí požiadať o okamžité ukončenie a splácanie úverov poskytnutých spoločnosti ADIF.

([57]) Nariadenie Komisie (ES) č. 794/2004 z 21. apríla 2004, ktorým sa vykonáva nariadenie Rady (EÚ) 2015/1589 stanovujúce podrobné pravidlá na uplatňovanie článku 108 Zmluvy o fungovaní Európskej únie (Ú. v. EÚ L 140, 30.4.2004, s. 1).

Článok 5

Španielsko zabezpečí, aby sa toto rozhodnutie vykonalo do štyroch mesiacov odo dňa oznámenia tohto rozhodnutia.

Článok 6

1. Španielsko do dvoch mesiacov odo dňa oznámenia tohto rozhodnutia predloží Komisii tieto informácie:

a) celkovú sumu (istinu a úroky z vymáhanej sumy), ktorá sa má od spoločnosti ADIF získať späť;

b) podrobný opis opatrení, ktoré už boli prijaté alebo sa plánujú prijať na dosiahnutie súladu s týmto rozhodnutím;

c) dokumenty preukazujúce, že spoločnosti ADIF bolo nariadené vrátiť pomoc.

2. Španielsko bude informovať Komisiu o priebehu vnútroštátnych opatrení prijatých na vykonanie tohto rozhodnutia až do vymoženia pomoci uvedenej v článku 1. Na požiadanie Komisie bezodkladne predloží informácie o opatreniach, ktoré prijalo a plánuje prijať na vykonanie tohto rozhodnutia. Takisto poskytne podrobné informácie o sumách pomoci a úrokoch, ktoré už spoločnosť ADIF vrátila.

Článok 7

Toto rozhodnutie je určené Španielskemu kráľovstvu.

V Bruseli 25. júla 2016

Za Komisiu
Margrethe VESTAGER
členka Komisie