ΑΠΟΦΑΣΕΙΣ

ΑΠΟΦΑΣΗ (ΕΕ) 2017/70 ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

της 25ης Ιουλίου 2016

σχετικά με την κρατική ενίσχυση SA.37185 (2015/C) (πρώην 2013/N) που χορηγήθηκε από την Ισπανία και τέθηκε εν μέρει σε εφαρμογή για τη χρηματοδότηση του Centro de ensayos de alta tecnología ferroviaria de Antequera (CEATF)

[κοινοποιηθείσα υπό τον αριθμό C(2016) 4573]

(Το κείμενο στην ισπανική γλώσσα είναι το μόνο αυθεντικό)

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

Η ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ,

Έχοντας υπόψη τη Συνθήκη για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης, και ιδίως το άρθρο 108 παράγραφος 2 πρώτο εδάφιο,

Έχοντας υπόψη τη συμφωνία για τον Ευρωπαϊκό Οικονομικό Χώρο, και ιδίως το άρθρο 62 παράγραφος 1 στοιχείο α),

Αφού κάλεσε τους ενδιαφερομένους να υποβάλουν τις παρατηρήσεις τους σύμφωνα με τις προαναφερόμενες διατάξεις [1] και έχοντας υπόψη τις παρατηρήσεις αυτές,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

1. ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ

(1) Με επιστολή της 5ης Αυγούστου 2013, η Ισπανία προανήγγειλε στην Επιτροπή ενίσχυση για τη χρηματοδότηση κέντρου δοκιμών για σιδηροδρόμους υψηλής τεχνολογίας στην Antequera («Centro de Ensayos de Alta Tecnología Ferroviaria de Antequera», το «CEATF»). Η κοινοποίηση καταχωρίστηκε στις 30 Σεπτεμβρίου 2013. Η Επιτροπή ζήτησε επιπρόσθετες πληροφορίες με τις επιστολές της 28ης Νοεμβρίου 2013, της 28ης Μαρτίου, της 25ης Ιουλίου και της 5ης Δεκεμβρίου 2014, στις οποίες οι ισπανικές αρχές απάντησαν με τις επιστολές της 6ης Φεβρουαρίου, της 20ής Μαΐου, της 15ης Οκτωβρίου 2014 και της 23ης Ιανουαρίου 2015.

(2) Με επιστολή της 23ης Μαρτίου 2015, η Επιτροπή κοινοποίησε στην Ισπανία την απόφασή της να κινήσει τη διαδικασία σύμφωνα με το άρθρο 108 παράγραφος 2 της Συνθήκης σχετικά με το προαναφερθέν μέτρο.

(3) Η απόφαση της Επιτροπής να κινήσει διαδικασία («απόφαση για την κίνηση διαδικασίας») δημοσιεύτηκε στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης* [2]. Η Επιτροπή κάλεσε τους ενδιαφερομένους να υποβάλουν τις παρατηρήσεις τους σχετικά με την εν λόγω ενίσχυση.

(4) Κατόπιν αιτήματος της Επιτροπής, πραγματοποιήθηκε συνάντηση με τις ισπανικές αρχές στις 28 Μαΐου 2015. Η Ισπανία υπέβαλε τις παρατηρήσεις της σχετικά με την απόφαση για την κίνηση διαδικασίας στις 2 Ιουλίου 2015. Η Επιτροπή ζήτησε επιπρόσθετες πληροφορίες με επιστολές της 8ης Σεπτεμβρίου, της 15ης Οκτωβρίου 2015 και της 15ης Ιανουαρίου 2016, στις οποίες οι ισπανικές αρχές απάντησαν με επιστολές της 28ης Σεπτεμβρίου, της 13ης Νοεμβρίου 2015 και της 21ης Ιανουαρίου 2016.

(5) Η Επιτροπή έλαβε παρατηρήσεις από εταιρείες που δραστηριοποιούνται στον σιδηροδρομικό τομέα στις 7, 9, 10, 16, 17 και 23 Ιουλίου 2015. Πρόκειται για δέκα εταιρείες που είναι σιδηροδρομικοί φορείς, κατασκευαστές τροχαίου υλικού ή εταιρείες που παρέχουν εγκαταστάσεις εικονικών δοκιμών ή ελέγχουν υλικά.

---

[1] ΕΕ C 188 της 5.6.2015, σ. 10.
[2] Βλέπε υποσημείωση 1.

(6) Η Επιτροπή διαβίβασε τις εν λόγω παρατηρήσεις στην Ισπανία με επιστολή της 24ης Σεπτεμβρίου 2015, στην οποία η Ισπανία απάντησε με επιστολή της 14ης Οκτωβρίου 2015.

(7) Τέλος, στις 26 Ιουλίου 2013, οι ισπανικές αρχές υπέβαλαν το έργο, στη μορφή που ακολούθως κοινοποιήθηκε στη ΓΔ Ανταγωνισμού στις 30 Σεπτεμβρίου 2013, στη Γενική Διεύθυνση Περιφερειακής Πολιτικής και Αστικής Ανάπτυξης της Επιτροπής ως «μεγάλο έργο» που πρόκειται να χρηματοδοτηθεί στο πλαίσιο πολυπεριφερειακού επιχειρησιακού προγράμματος που ήταν σε ισχύ στην Ισπανία εκείνη την περίοδο ([3]). Το έργο αποσύρθηκε με επιστολή της 14ης Απριλίου 2015.

2. ΛΕΠΤΟΜΕΡΗΣ ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΤΟΥ ΜΕΤΡΟΥ

2.1. **Στόχος και περιγραφή του έργου CEATF**

(8) Το κοινοποιηθέν μέτρο αφορά τη δημόσια χρηματοδότηση ερευνητικής υποδομής που είναι ειδικά σχεδιασμένη ώστε να λειτουργεί ως κέντρο δοκιμών τροχαίου υλικού υψηλής ταχύτητας και συναφούς εξοπλισμού. Στόχος του έργου CEATF είναι να εξασφαλήσει μοναδική υποδομή στην Ευρώπη, όπου θα είναι εφικτή η διενέργεια των απαιτούμενων διαδικασιών δοκιμής, επικύρωσης και έγκρισης τροχαίου υλικού υψηλής ταχύτητας.

(9) Το έργο CEATF συνίσταται σε περιμετρικό σιδηροδρομικό δίκτυο στο οποίο οι αμαξοστοιχίες μπορούν να κινούνται σε πολύ υψηλές ταχύτητες (έως 520 km/h), καθώς και σε βοηθητικές εγκαταστάσεις οι οποίες επιτρέπουν την έρευνα, την έγκριση και τον συντονισμό κινητού σιδηροδρομικού εξοπλισμού, στοιχείων υποδομής και επιδομής. Ειδικότερα, οι εγκαταστάσεις του κέντρου επιτρέπουν τη διενέργεια ερευνών στους τομείς της δυναμικής των σιδηροδρόμων, της νέας γενιάς συστημάτων έλξης και πέδησης για αμαξοστοιχίες, και των συστημάτων σηματοδότησης για τη σιδηροδρομική υποδομή.

(10) Το περιμετρικό σιδηροδρομικό δίκτυο είναι ένας δακτύλιος μήκους 58 km που περιλαμβάνει ευθύγραμμο τμήμα 9 km στο οποίο είναι δυνατή η ανάπτυξη ταχυτήτων έως 520 km/h. Το εν λόγω δίκτυο περιλαμβάνει καμπύλες μεγάλης ακτίνας οι οποίες, σε συνδυασμό με ειδική κλίση, επιτρέπουν την κίνηση με συγκεκριμένη ταχύτητα και πλευρική επιτάχυνση.

(11) Η Ισπανία επισήμανε ότι το περιμετρικό σιδηροδρομικό δίκτυο είναι σχεδιασμένο έτσι ώστε να χρησιμοποιείται για την έγκριση τύπου τροχαίου υλικού που κινείται με ταχύτητα έως 520 km/h και αντιστοιχεί σε έγκριση τύπου για καμπύλες μεγάλης ή πολύ μεγάλης ακτίνας ([4]).

(12) Το δίκτυο είναι επίσης εξοπλισμένο με δύο τμήματα διπλών σιδηροτροχιών και κρηπιδώματα τα οποία μπορούν να χρησιμοποιηθούν για την έγκριση τύπου τροχαίου υλικού που κινείται με ανώτατη ταχύτητα έως και 250 km/h ([5]), καθώς και για δοκιμές υποδομής και επιδομής.

(13) Το δίκτυο είναι εξοπλισμένο με διακλαδώσεις σύνδεσης, οι οποίες μπορούν να χρησιμοποιηθούν για την έγκριση τύπου για μικρές και πολύ μικρές καμπύλες.

(14) Οι βοηθητικές εγκαταστάσεις περιλαμβάνουν το ολοκληρωμένο κέντρο σιδηροδρομικών υπηρεσιών («Centro Integral de Servicios Ferroviarios», «CISF») που φιλοξενεί εργαστήρια, γραφεία και αίθουσες κατάρτισης. Τα εργαστήρια αποτελούνται από έναν πολυλειτουργικό χώρο εργαστηρίων και χώρο προετοιμασίας των δοκιμών που θα πρέπει να διευκολύνουν τη συναρμολόγηση και αποσυναρμολόγηση σιδηροδρομικού εξοπλισμού, τις εργασίες ανάπτυξης διάφορων ενσωματωμένων συστημάτων επί του οχήματος και τις δραστηριότητες έρευνας, ανάπτυξης και καινοτομίας (ΕΑΚ). Μέρος του εν λόγω χώρου είναι αφιερωμένο σε δοκιμές για τη βέλτιστη συμπεριφορά τροχαίου υλικού με στόχο τη μελλοντική επικύρωση και έγκριση σιδηροδρομικών οχημάτων.

(15) Στις βοηθητικές εγκαταστάσεις περιλαμβάνονται επίσης τροχιές για ειδικές δοκιμές, ένας υποσταθμός πολλαπλής τάσης για την παροχή ενέργειας στα κυκλώματα και ένα κέντρο ελέγχου κυκλοφορίας.

([3]) Πολυπεριφερειακό επιχειρησιακό πρόγραμμα «Research, Development and Innovation (R&D&I) for and by Enterprises — Technology Fund» [«Έρευνα, Ανάπτυξη και Καινοτομία (ΕΑΚ) από και προς όφελος των επιχειρήσεων — Ταμείο Τεχνολογίας»], που εγκρίθηκε από την Επιτροπή στις 7 Δεκεμβρίου 2007 (απόφαση C/2007/6316). Με το πρόγραμμα αυτό παρέχεται στήριξη της Κοινότητας σε όλες τις ισπανικές περιφέρειες στο πλαίσιο των στόχων για τη σύγκλιση και την περιφερειακή ανταγωνιστικότητα και απασχόληση.

([4]) Δεύτερη επιστολή των ισπανικών αρχών, η οποία παρελήφθη και καταχωρίστηκε στις 20 Μαΐου 2014, σ. 12, και επιβεβαίωσε την επιστολή των ισπανικών αρχών της 22ας Ιανουαρίου 2015.

([5]) Όπως περιγράφεται στην ενότητα 2.3.1 παρακάτω, το έργο υπεβλήθη σε αλλαγές τεχνικού σχεδιασμού κατά την προκαταρκτική φάση της μελέτης σκοπιμότητας, έως ότου απέκτησε την τελική μορφή του τον Απρίλιο του 2013, όταν ο ADIF υπέβαλε το έργο στο ισπανικό Υπουργείο Δημοσίων Έργων και Μεταφορών.

(16) Η κατασκευή και η λειτουργία του περιμετρικού σιδηροδρομικού δικτύου επρόκειτο να ανατεθεί σε σύμπραξη δημόσιου και ιδιωτικού τομέα (ΣΔΙΤ), στον όμιλο ADIF (Administrador de Infraestructura ferroviaria, βλέπε αιτιολογική σκέψη 24 παρακάτω) και σε κοινοπραξία επιχειρήσεων. Η κοινοπραξία επιχειρήσεων θα πρέπει να έχει τη νομική μορφή φορέα ειδικού σκοπού (ΦΕΣ), («Sociedad de Propósito Específico» — «SPE») ([6]), που θα είναι αρμόδιος για την κατασκευή του κέντρου δοκιμών και, εν συνεχεία, για τη λειτουργία του για διάστημα 25 ετών. Ως ιδιοκτήτης του CEATF ορίζεται ο ADIF.

(17) Πριν από την προκήρυξη του διαγωνισμού, η οποία δημοσιεύτηκε στην ισπανική Εφημερίδα της κυβερνήσεως στις 2 Ιουλίου 2013 ([7]), οι ισπανικές αρχές δήλωσαν ότι πραγματοποιήθηκαν συναντήσεις με δυνητικά ενδιαφερόμενες εταιρείες και ότι διεξήχθησαν συντονισμένες έρευνες. Σύμφωνα με αυτές, οι απαντήσεις επιβεβαίωσαν το μεγάλο ενδιαφέρον του ιδιωτικού τομέα για την υλοποίηση του έργου ([8]). Οι εταιρείες που εκδήλωσαν ιδιαίτερο ενδιαφέρον για το έργο είναι εταιρείες του οικοδομικού τομέα (40,43 % των παραληφθέντων ερωτηματολογίων) και κατασκευαστές τροχαίου υλικού (12,76 % των παραληφθέντων ερωτηματολογίων). Οι εν λόγω εταιρείες εκδήλωσαν ενδιαφέρον για συμμετοχή στο έργο και ανάληψη κινδύνων με την επιφύλαξη ορισμένων εγγυήσεων για την επένδυσή τους, καθώς οι πληροφορίες σχετικά με την αποδοτικότητα που ήταν διαθέσιμες κατά την περίοδο της μελέτης δεν επαρκούσαν για την οριστική δέσμευσή τους ([9]).

(18) Ωστόσο, ο πρώτος διαγωνισμού για την επιλογή φορέα ειδικού σκοπού κηρύχθηκε άκυρος τον Οκτώβριο του 2013, επειδή δεν υπήρξε καμία εκδήλωση ενδιαφέροντος για το έργο. Στη συνέχεια, η διαδικασία επιλογής υποψηφίου ανεστάλη εν αναμονή της τελικής απόφασης της Επιτροπής επί του έργου.

(19) Οι ισπανικές αρχές επιβεβαίωσαν ότι στο CEATF πρόκειται να διεξάγονται αποκλειστικά οικονομικές δραστηριότητες. Εάν ο ADIF ή η θυγατρική του ADIF Alta Velocidad επρόκειτο να χρησιμοποιήσουν το κέντρο για δικές τους δοκιμές, θα το έπρατταν υπό τις συνθήκες που θα ίσχυαν και για τους υπόλοιπους χρήστες, καθ' όλη τη διάρκεια των 25 ετών της συμβατικής περιόδου.

(20) Οι ισπανικές αρχές επισήμαναν ότι επί του παρόντος στην Ευρώπη λειτουργούν τρία κέντρα σιδηροδρομικών δοκιμών (στο Cerhenice (Velim) της Τσεχικής Δημοκρατίας, στο Wildenrath της Γερμανίας και στο Valenciennes της Γαλλίας). Σύμφωνα με τις ισπανικές αρχές, στις εν λόγω εγκαταστάσεις είναι εφικτή η διενέργεια δοκιμών σε χαμηλότερες ταχύτητες (βλέπε πίνακα 1 ακολούθως).

Πίνακας 1

Σύγκριση μεταξύ των διαφόρων άλλων κέντρων σιδηροδρομικών δοκιμών που λειτουργούν στην Ευρώπη, ενός κέντρου στις ΗΠΑ και του CEATF

	Velim (Τσεχική Δημοκρατία)	Wegberg-Wildenrath (Γερμανία)	Valenciennes ([1]) (Γαλλία)	TTCI — Puebla (ΗΠΑ)	CEATF (Ισπανία)
Έτος κατασκευής	1963	1997	1999	1998	Πρόκειται να κατασκευαστεί
Αριθμός κυκλωμάτων	2	5	4	4	1
Μήκος (km)	3,9 και 13,3	Από 0,4 έως 6,1	Από 1,6 έως 2,7	Από 5,6 έως 21,7	9 σε ευθεία 58 σε δακτύλιο
Ανώτατη ταχύτητα (km/h)	210	160 (μεγάλο περιμετρικό δίκτυο)	110	265 (μεγάλο περιμετρικό δίκτυο)	520
Ιδιοκτήτης	Ινστιτούτο σιδηροδρομικών ερευνών, υπαγόμενο στον εθνικό σιδηροδρομικό φορέα	Siemens	CEF SA (ιδιοκτησίας της Alstom κατά 61 %)	Ένωση αμερικανικών σιδηροδρόμων	Εθνικός σιδηροδρομικός φορέας — ADIF

Πηγή: Ισπανικές αρχές.
([1]) http://www.c-e-f.fr/

([6]) Βλέπε αναλυτικότερη περιγραφή στην ενότητα 2.4 της απόφασης για την κίνησης διαδικασίας.
([7]) Ισπανική Εφημερίδα της κυβερνήσεως (BOE) αριθ. 157, 2 Ιουλίου 2013.
([8]) Deloitte, «Final conclusions on the questionnaires received on the project for the development, construction, maintenance and operation of ADIF's railway ring in Antequera under public-private partnership» («Τελικά συμπεράσματα για τα ερωτηματολόγια που παρελήφθησαν σχετικά με το έργο ανάπτυξης, κατασκευής, συντήρησης και λειτουργίας του σιδηροδρομικού δακτυλίου του ADIF με τη σύμπραξη δημόσιου-ιδιωτικού τομέα»), 8 Οκτωβρίου 2012.
([9]) Περίληψη της έκθεσης Deloitte, η οποία παρατέθηκε στην επιστολή των ισπανικών αρχών της 22ας Ιανουαρίου 2015.

(21) Οι ισπανικές αρχές επισήμαναν ότι οι Ισπανοί κατασκευαστές τροχαίου υλικού χρησιμοποιούν συχνότερα, για τη δοκιμή των τροχιών, τις εγκαταστάσεις του Velim και του Wildenrath, αλλά και το κέντρο δοκιμών TTCI στο Puebla των Ηνωμένων Πολιτειών.

(22) Δοκιμές τροχαίου υλικού υψηλής ταχύτητας διενεργούνται επίσης σε σιδηροδρόμους εμπορικής χρήσης, σχεδιασμένους για μέγιστη ταχύτητα 350 km/h, ενώ οι δοκιμές γίνονται σε ταχύτητες έως και 385 km/h, όπως προβλέπεται από το πρότυπο (10 % άνω της ονομαστικής ταχύτητας της αμαξοστοιχίας). Οι δοκιμές πραγματοποιούνται κατά τις νυχτερινές ώρες, όταν δεν υπάρχουν εμπορικά επιβατικά δρομολόγια.

2.2. **Ο δικαιούχος**

(23) Ο ADIF, ως προοριζόμενος ιδιοκτήτης του Κέντρου, έχει αιτηθεί δημόσια χρηματοδότηση για την κατασκευή του CEATF.

(24) Ο ADIF, που συγκροτήθηκε το 2005, είναι 100 % κρατική εταιρεία η οποία λειτουργεί υπό την αιγίδα του Υπουργείου Δημοσίων Έργων και Μεταφορών («Ministerio de Fomento»). Ο ADIF είναι ιδιοκτήτης των ισπανικών σιδηροδρομικών υποδομών και είναι αρμόδιος για τη διαχείρισή τους (κατασκευή, συντήρηση, επισκευή και διοίκηση).

(25) Μια νέα δημόσια εταιρεία με την επωνυμία ADIF-Alta Velocidad συγκροτήθηκε με το βασιλικό νομοθετικό διάταγμα αριθ. 15 της 13ης Δεκεμβρίου 2013 για την αναδιάρθρωση της ADIF ([10]). Ως αποτέλεσμα αυτού, το τμήμα που είναι αρμόδιο για την κατασκευή και τη διαχείριση του συμβατικού εθνικού σιδηροδρομικού δικτύου (ADIF) έχει πια διαχωριστεί από το τμήμα που είναι αρμόδιο για τη διαχείριση των γραμμών υψηλής ταχύτητας (ADIF Alta Velocidad).

(26) Σύμφωνα με τις ισπανικές αρχές, οι δραστηριότητες του ADIF περιλαμβάνουν την κατασκευή και τη διαχείριση σιδηροδρομικών υποδομών που συνίστανται σε σιδηροτροχιές, τερματικούς σταθμούς και εμπορευματικούς τερματικούς σταθμούς, τη διαχείριση της σιδηροδρομικής κυκλοφορίας, τη διανομή χωρητικότητας στους σιδηροδρομικούς φορείς, τη συγκέντρωση των τελών για τις υποδομές, τη χρήση και τερματικών σταθμών και εμπορευματικών τερματικών σταθμών και την εκμετάλλευση των ίδιων περιουσιακών στοιχείων (όπως χαρτοφυλάκιο βιομηχανικής και πνευματικής ιδιοκτησίας). Οι εν λόγω δραστηριότητες είναι οικονομικές δραστηριότητες. Άλλες οικονομικές δραστηριότητες είναι, μεταξύ άλλων, η εκμίσθωση χώρου για καταστήματα, εμπορικές και άλλες εκθέσεις, εκθεσιακά περίπτερα, ενέργειες προώθησης ή εκδηλώσεις σε σταθμούς της ADIF ([11]). Οι προαναφερθείσες δραστηριότητες καλύπτουν το 99,97 % των εσόδων του ADIF. Όμως, οι ισπανικές αρχές επισήμαναν ότι ο ADIF δύναται να εκτελεί περαιτέρω δραστηριότητες οι οποίες, κατά τη γνώμη τους, είναι μη οικονομικού χαρακτήρα, όπως η έρευνα και ανάπτυξη (E & A).

2.3. **Περιγραφή του μέτρου ενίσχυσης**

2.3.1. *Σχεδιασμός του έργου, νομική βάση και χρηματοδότηση*

(27) Τον Φεβρουάριο του 2009, το Υπουργείο Δημοσίων Έργων και Μεταφορών ανέθεσε στον ADIF το έργο του εντοπισμού εφικτών επιλογών για μια εγκατάσταση δοκιμών σιδηροδρόμων που θα επιτρέπει την ΕΑΚ για προηγμένες λύσεις στον τομέα των σιδηροδρόμων υψηλής ταχύτητας.

(28) Στις 15 Δεκεμβρίου 2009, ο ADIF και η τοπική κυβέρνηση της Ανδαλουσίας («Junta de Andalucía», μέσω του συμβουλίου της για την καινοτομία, την επιστήμη και τις επιχειρήσεις) συνήψαν επίσημα μνημόνιο Συνεννόησης, στο οποίο ορίζεται η δέσμευση αμφότερων των θεσμών για τη συγκρότηση ενός Κέντρου Τεχνολογίας Σιδηροδρόμων [«Centro de Tecnologías Ferroviarias», «το CTF» ([12])] στο τεχνολογικό πάρκο της Ανδαλουσίας και μιας εγκατάστασης σιδηροδρομικών δοκιμών, ήτοι το CEATF, στην επαρχία της Μάλαγα.

(29) Στην πρώτη έκδοση του έργου, η οποία υποβλήθηκε στο Υπουργείο Δημόσιων Έργων και Μεταφορών την 1η Ιουνίου 2010, προβλεπόταν η κατασκευή ενός κύριου περιμετρικού δικτύου μήκους 57 km για τρένα υψηλής ταχύτητας (με μέγιστη ταχύτητα δοκιμών τα 450 km/h) και δύο δευτερευόντων περιμετρικών δικτύων (μήκους 20 km και 5 km) για τη δοκιμή μητροπολιτικού σιδηρόδρομου και τραμ (με μέγιστη ταχύτητα 220 km/h). Εξετάστηκαν διάφορες τοποθεσίες για το κύριο περιμετρικό δίκτυο καθώς και διάφορες επιλογές σχεδιασμού. Στο αρχικό έγγραφο παρουσιάστηκαν τέσσερις εναλλακτικές λύσεις για το κύριο περιμετρικό δίκτυο και δύο για τα δευτερεύοντα περιμετρικά δίκτυα, για να δρομολογηθεί η εκτίμηση των περιβαλλοντικών επιπτώσεων του έργου.

([10]) Ley 39/2003 del Sector Ferroviario, δημοσιεύτηκε στην ισπανική Εφημερίδα της κυβερνήσεως (BOE) αριθ. 299 της 14ης Δεκεμβρίου 2013.
([11]) Την εμπορική διαχείριση έχει αναλάβει το τμήμα επιβατικών σταθμών του ADIF (Πηγή: www.adif.es).
([12]) Όμιλος επιχειρήσεων στον τομέα των σιδηροδρομικών τεχνολογιών που λειτουργεί στην ίδια περιοχή, βλέπε αιτιολογική σκέψη 12 της απόφασης για την κίνηση διαδικασίας.

(30) Παράλληλα με τις μελέτες του ADIF που ήταν ειδικά σχεδιασμένες για τον εντοπισμό της καταλληλότερης επιλογής αναφορικά με ένα κέντρο δοκιμών σιδηροδρόμων υψηλής ταχύτητας, η Ισπανία συμπεριέλαβε προτάσεις για ένα τέτοιο έργο στο πλαίσιο του επιχειρησιακού προγράμματός της [δυνάμει του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1083/2006 του Συμβουλίου ([13])], για την άντληση πόρων ΕΤΠΑ ([14]).

(31) Την 1η Δεκεμβρίου 2010, ο ADIF ενέκρινε προσωρινά το έγγραφο «Informative study for Testing and experimentation facilities associated with the ADIF railway technology centre in Malaga» («Ενημερωτική μελέτη για εγκαταστάσεις δοκιμών και πειραματισμών που σχετίζονται με το κέντρο σιδηροδρομικής τεχνολογίας της ADIF στη Μάλαγα»). Στο εν λόγω έγγραφο, οι δύο εναλλακτικές λύσεις για το κύριο περιμετρικό δίκτυο (1A και 1B), καθώς και οι δύο εναλλακτικές λύσεις για το δευτερεύον περιμετρικό δίκτυο (1B1 και 1B2) αναλύθηκαν βάσει πολλών κριτηρίων. Το έγγραφο κατέληγε στο συμπέρασμα ότι οι εναλλακτικές λύσεις 1B και 1B1 ήταν οι πλέον κατάλληλες.

(32) Στις 27 Δεκεμβρίου 2010 υπεγράφη σύμβαση μεταξύ του Υπουργείου Επιστήμης και Καινοτομίας και του ADIF («convenio de collaboración») για τη χρηματοδότηση της κατασκευής και του εξοπλισμού κέντρου τεχνολογίας σιδηροδρόμων υψηλής ταχύτητας. Ειδικότερα, το κράτος συμφώνησε να παράσχει χρηματοδότηση στον ADIF υπό μορφή δανείων και μιας επιχορήγησης. Η επιχορήγηση χαρακτηρίστηκε ως «προκαταβολή» από τους πόρους του ΕΤΠΑ ([15]).

(33) Ο ADIF άρχισε να λαμβάνει μεταβιβάσεις από το κράτος τον Ιανουάριο του 2011. Σύμφωνα με τις ισπανικές αρχές ([16]), οι εν λόγω προκαταβολές χρησιμοποιήθηκαν εν μέρει για μελέτες σκοπιμότητας και εν μέρει για την κατασκευή εργαστηρίων (το CISF) στην τοποθεσία όπου επρόκειτο να υλοποιηθεί το έργο CEATF στην περιοχή της Antequera.

(34) Έπειτα από μακρά διοικητική και συμβουλευτική διαδικασία, και κατόπιν ορισμένων παρατηρήσεων κατά τη διάρκεια των πρώτων δημόσιων διαβουλεύσεων, ο ADIF αποφάσισε να επανεξετάσει το πεδίο εφαρμογής του έργου. Στα έγγραφα προστέθηκε και αναλύθηκε περαιτέρω μια νέα εναλλακτική λύση (1C) η οποία συνίσταται σε ένα δίκτυο στο οποίο τα τρένα μπορούν να αναπτύξουν ταχύτητα έως 520 km/h στο ευθύγραμμο τμήμα του και στην κατάργηση των δευτερευόντων περιμετρικών δικτύων (και στην αντικατάσταση τους από δύο τμήματα σιδηροτροχιών συνδεδεμένων στα κύρια περιμετρικά δίκτυα).

(35) Στη συνέχεια, ο ADIF διενήργησε περαιτέρω έρευνα και κατήρτισε το «Basic Plan for the test and research facilities of the ADIF Railway Technology Centre in Malaga. Main and secondary circuit and connections». Το εν λόγω έγγραφο, που είναι βασισμένο στην εναλλακτική λύση 1C, παρουσίαζε το έργο όπως περιγράφεται στην ενότητα 2.1 ανωτέρω. Το συγκεκριμένο σχέδιο υποβλήθηκε στη Γενική Διεύθυνση Σιδηροδρόμων του Υπουργείου Δημόσιων Έργων και Μεταφορών, το οποίο αποφάσισε να δρομολογήσει δημόσια διαβούλευσης στις 8 Απριλίου 2013 ([17]).

(36) Μετά την ολοκλήρωση της δημόσιας διαβούλευσης, το έργο εγκρίθηκε σε υπουργικό επίπεδο στις 27 Ιουνίου 2013 (από τη Γενική Διεύθυνση Σιδηροδρόμων του Υπουργείου Δημόσιων Έργων και Μεταφορών), με την επιφύλαξη της τελικής έγκρισης από το υπουργικό συμβούλιο.

(37) Στις 28 Ιουνίου 2013, το υπουργικό συμβούλιο ενέκρινε επίσημα το έργο ([18]) και τη χρηματοδότησή του και εξουσιοδότησε το Υπουργείο Δημόσιων Έργων και Μεταφορών να κινήσει τη διαδικασία διαγωνισμού, μέσω του ADIF, για την κατασκευή και εκμετάλλευση του CEATF ([19]).

(38) Συνεπώς, η χρηματοδότηση του κοινοποιηθέντος έργου βασίστηκε αρχικά στη συμφωνία της 27ης Δεκεμβρίου 2010 και, στη συνέχεια, στην απόφαση του υπουργικού συμβουλίου της 28ης Ιουνίου 2013.

([13]) Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1083/2006 του Συμβουλίου, της 11ης Ιουλίου 2006, περί καθορισμού γενικών διατάξεων για το Ευρωπαϊκό Ταμείο Περιφερειακής Ανάπτυξης, το Ευρωπαϊκό Κοινωνικό Ταμείο και το Ταμείο Συνοχής και την κατάργηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1260/1999 (ΕΕ L 210 της 31.7.2006, σ. 25).

([14]) Πρακτικά της συνεδρίασης της επιτροπής «Comité de seguimiento del programa operativo de I+D+I por y para el beneficio de las empresas — Fondo tecnologico 2007-2013» — 11 Ιουνίου 2010. πρόεδρος της επιτροπής είναι ο γενικός διευθυντής του ΕΤΠΑ στο ισπανικό Υπουργείο Οικονομίας, ο οποίος επικουρείται από εκπροσώπους των συμμετεχόντων στο επιχειρησιακό πρόγραμμα (τόσο των δημόσιων διοικήσεων όσο και των εταιρειών) και η Επιτροπή.

([15]) Οι ισπανικές αρχές υπέβαλαν το κείμενο της σύμβασης μέσω ηλεκτρονικού ταχυδρομείου στις 2 Ιουλίου 2015.

([16]) Ηλεκτρονικά μηνύματα των ισπανικών αρχών της 1ης και 8ης Ιουνίου 2015 επιβεβαιώνονται στην επιστολή της 13ης Νοεμβρίου 2015, σελίδα 5 και σε προσαρτήματα σε αυτήν.

([17]) Δημοσιεύθηκε στην ισπανική Εφημερίδα της κυβερνήσεως (BOE) της 17ης Απριλίου 2013.

([18]) Σύμφωνα με τα τεχνικά χαρακτηριστικά που προσδιορίζονται ως οριστικά (μέγιστη ταχύτητα, αριθμός και σχήμα του δικτύου, θέση και τύπος τροχαίου υλικού προς δοκιμή).

([19]) Απόφαση του Υπουργείου Υποδομών, Μεταφορών και Στέγασης με την οποία εγκρίνεται το έργο και παρουσιάζονται οι στόχοι του και η προσεχής διαδικασία. Βλέπε αιτιολογική σκέψη 10 της απόφασης για την κίνηση διαδικασίας.

2.3.2. *Το μέσο ενίσχυσης*

(39) Σύμφωνα με την απόφαση της 28ης Ιουνίου 2013, το συνολικό κόστος του έργου ανέρχεται σε 358,6 εκατ. ευρώ ([20]). Το κόστος του έργου καλύπτεται εξολοκλήρου με δημόσια χρηματοδότηση η οποία πρόκειται να χορηγηθεί από το Υπουργείο Οικονομίας και Ανταγωνιστικότητας ως εξής:

α) 99,6 εκατ. ευρώ υπό μορφή δανείων (91,3 εκατ. ευρώ στο πλαίσιο της σύμβασης (Convenio) INNVENTA 2010, 1,7 εκατ. ευρώ από το πρόγραμμα INNPLANTA 2010 και 6,6 εκατ. ευρώ από το πρόγραμμα INNPLANTA 2011) ([21]).

β) Ποσό ύψους 259 εκατ. ευρώ υπό μορφή επιχορήγησης, καταβλήθηκε από τον γενικό κρατικό προϋπολογισμό και χαρακτηρίζεται ως «προκαταβολή» από τα κονδύλια του Ευρωπαϊκού Ταμείου Περιφερειακής Ανάπτυξης (ΕΤΠΑ) (253,2 εκατ. ευρώ στο πλαίσιο της σύμβασης INNVENTA 2010, 3,9 εκατ. ευρώ μέσω προσκλήσεων υποβολής προσφορών στο πλαίσιο του προγράμματος INNPLANTA 2010 και 1,9 εκατ. ευρώ στο πλαίσιο του προγράμματος INNPLANTA 2011).

(40) Αναφορικά με τα δάνεια που πρόκειται να χορηγηθούν στον ADIF για το έργο και τα οποία περιγράφονται στην αιτιολογική σκέψη 39 α) ανωτέρω, οι ισπανικές αρχές παρείχαν τα ακόλουθα αναλυτικά στοιχεία:

Πίνακας 2

Διάρθρωση και αποπληρωμή των δανείων του έργου CEATF

ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ	ΕΠΙΤΟΚΙΟ (%)	ΠΕΡΙΟΔΟΣ ΑΠΟΠΛΗΡΩΜΗΣ	ΑΝΩΤΑΤΟ ΠΟΣΟ (σε εκατ. ευρώ)
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

Πηγή: Ισπανικές αρχές.

(41) Τα δάνεια τοκίζονται με διαφορετικά επιτόκια, ανάλογα με τις δόσεις και τα προγράμματα στο πλαίσιο των οποίων χορηγούνται.

(42) Προκειμένου να συγκριθούν τα επιτόκια των προαναφερθέντων δανείων με τα πραγματικά επιτόκια της αγοράς, οι ισπανικές αρχές παρείχαν κατάλογο των εμπορικών δανείων που είχαν χορηγηθεί στον ADIF και στον ADIF Alta velocidad κατά την τελευταία πενταετία, καθώς και τους σχετικούς όρους χορήγησης ([22]) (εξαιρουμένης της ΕΤΕπ):

α) Το 2010, ο ADIF έλαβε επτά δάνεια: τα τρία με σταθερό επιτόκιο από 4,036 % έως 4,580 %, ενώ τα υπόλοιπα τέσσερα χορηγήθηκαν με κυμαινόμενα επιτόκια υπολογιζόμενα βάσει του Euribor 3 έως 12 μηνών, στο οποίο εφαρμόστηκε περιθώριο 100 έως 170 μονάδων βάσης ανάλογα με τη διάρκεια του δανείου.

β) Το 2011, ο ADIF έλαβε 11 δάνεια με κυμαινόμενο επιτόκιο υπολογιζόμενο βάσει του Euribor 3 έως 6 μηνών, στο οποίο εφαρμόστηκε περιθώριο 210 έως 250 μονάδων βάσης ανάλογα με τη διάρκεια του δανείου. Επί παραδείγματι, στις 8 Απριλίου 2011, ο ADIF έλαβε δάνειο ύψους 75 εκατ. ευρώ διάρκειας επτά ετών με κυμαινόμενο επιτόκιο υπολογιζόμενο βάσει του Euribor 6 μηνών, στο οποίο εφαρμόστηκε περιθώριο 230 μονάδων βάσης (με περίοδο χάριτος τριών ετών και εξαμηνιαία αποπληρωμή).

([20]) Το ακριβές ποσό είναι 358 552 309,00 ευρώ το οποίο στρογγυλοποιείται σε 358,6 εκατ. ευρώ· βλέπε απόφαση του υπουργικού συμβουλίου της 28ης Ιουνίου 2013. http://prensa.adif.es/ade/u08/GAP/Prensa.nsf/0/80A8FA05AE117307C1257B9B00284BC1/$file/130628%20Anillo%20Ferroviario%20Antequera%20Consejo%20Ministros.pdf?OpenElement

([21]) *Πηγή:* σ. 85 του υπομνήματος κοινοποίησης (Σεπτέμβριος 2013) το οποίο συνοδεύτηκε από το ηλεκτρονικό μήνυμα της 2ας Ιουλίου 2015 και την επιστολή της 13ης Νοεμβρίου 2015. Η διάρθρωση της χρηματοδότησης υπό μορφή επιχορήγησης (χαρακτηρίστηκε ως «προκαταβολική επιχορήγηση») και δανείων προκύπτει από τις συμβάσεις που υπογράφηκαν το 2010, όμως ο προϋπολογισμός επικαιροποιήθηκε κατόπιν της απόφασης που ελήφθη στις 28 Ιουνίου 2013.

([22]) Στον εν λόγω κατάλογο αναγράφονται όλα τα δάνεια που έλαβαν ο ADIF και ο ADIF-Alta Velocidad, αλλά με ισχύ από την 1η Ιανουαρίου 2013, ημερομηνία αναδιάρθρωσης του ADIF σε ADIF και ADIF-Alta Velocidad. Τα περιουσιακά στοιχεία που σχετίζονται με το περιμετρικό σιδηροδρομικό δίκτυο παρέμειναν στον ADIF.

γ) Η Επιτροπή επισημαίνει ότι το περιθώριο μονάδων βάσης που εφαρμόστηκε στα δάνεια που χορηγήθηκαν στον ADIF αυξήθηκε το 2013 και το 2014, ανερχόμενο σε 450 μονάδες βάσης ([23]).

2.3.3. *Κονδύλια που έχουν ήδη διατεθεί στον ADIF*

(43) Η Ισπανία επισήμανε επίσης ότι, έως τον Νοέμβριο του 2015, ο ADIF είχε λάβει συνολικό καθαρό ποσό ύψους 139,9 εκατ. ευρώ, στο οποίο περιλαμβάνονταν «προκαταβολικές επιχορηγήσεις» και δάνεια. Στους πίνακες 3, 4 και 5 που ακολουθούν παρουσιάζεται αναλυτικά η χρηματοδότηση που έλαβε ο ADIF από τον Ιανουάριο του 2011 και μετέπειτα:

Πίνακας 3

Επικαιροποιημένα ποσά που καταβλήθηκαν στον ADIF — Νοέμβριος 2015

(σε εκατ. ευρώ)

	INNVENTA	INNPLANTA 2010	INNPLANTA 2011	ΣΥΝΟΛΟ (καθαρό)
Προκαταβολικές επιχορηγήσεις	130,0	3,9	1,25	135,2
Δάνεια	—	1,7	3,0	4,7
ΣΥΝΟΛΟ	130,0	5,6	4,2	139,9

Πηγή: Ισπανικές αρχές.

Πίνακας 4

Λεπτομέρειες σχετικά με τις δόσεις των δανείων

	ΠΡΟΚΑΤΑΒΟΛΙΚΕΣ ΕΠΙΧΟΡΗΓΗΣΕΙΣ			
	Ημερομηνία	Δραστηριότητα		Ποσά (σε ευρώ)
	Σύμβαση Innventa			
(1)	17.1.2011			30 000 000
(2)	17.1.2012			100 000 000
			Σύνολο Innventa (1 + 2)	**130 000 000**
	Πρόγραμμα Innplanta 2010			
(3)	17.1.2011	Act 2		3 023 790
(4)	11.1.2012	Act 2		966 210
(5)	28.2.2013	Act 2	*αποπληρωμή*	*– 25 084*
			Σύνολο Innplanta 2010 (3 + 4 + 5)	**3 964 916**

([23]) Το 2012, το σταθερό επιτόκιο ήταν 4,884 % και το κυμαινόμενο επιτόκιο υπολογιζόταν βάσει του Euribor 3 έως 6 μηνών, στο οποίο εφαρμόστηκε περιθώριο 275 έως 400 μονάδων βάσης ανάλογα με τη διάρκεια του δανείου. Το 2013, το σταθερό επιτόκιο ήταν 6,28 % και το κυμαινόμενο επιτόκιο υπολογιζόταν βάσει του Euribor 3 έως 6 μηνών, στο οποίο εφαρμόστηκε περιθώριο 400 έως 450 μονάδων βάσης ανάλογα με το ύψος του δανείου.

	ΠΡΟΚΑΤΑΒΟΛΙΚΕΣ ΕΠΙΧΟΡΗΓΗΣΕΙΣ			
	Ημερομηνία	Δραστηριότητα		Ποσά (σε ευρώ)
	Programma Innplanta 2011			
(6)	2.5.2012	Act 16		161 000
(7)	13.2.2013	Act 16		857 500
(8)	10.1.2014	Act 16		857 500
(9)	16.7.2014	Act 16	*αποπληρωμή*	*– 627 591*
			Σύνολο Innplanta 2011 (6 + 7 + 8 + 9)	**1 248 409**
(10)	**Σύνολο εκταμιεύσεων για όλα τα προγράμματα (1 + 2 + 3 + 4 + 6 + 7 + 8)**		**135 866 000**	
(11)	**Σύνολο αποπληρωμών για όλα τα προγράμματα (5 + 9)**		**– 652 675**	
	Συνολικό (καθαρό) υπόλοιπο για όλα τα προγράμματα (10 + 11)		**135 213 325,00**	

Πηγή: Ισπανικές αρχές.

Πίνακας 5

Λεπτομέρειες σχετικά με τις δόσεις των δανείων και το επιτόκιο που πρόκειται να εφαρμοστεί

	ΔΑΝΕΙΑ				
	Ημερομηνία	Δραστηριότητα	Επιτόκιο (%)		Ποσά (σε ευρώ)
	Σύμβαση Innventa				
				Σύνολο	**00**
	Πρόγραμμα Innplanta 2010				
(1)	17.1.2011	Act 2	1,17		1 295 910
(2)	11.1.2012	Act 2	1,17		414 090
(3)	28.2.2013	Act 2	1,17	*αποπληρωμή*	*– 10 750*
				Σύνολο Innplanta 2010 (1 + 2 + 3)	**1 699 250**

	ΔΑΝΕΙΑ				
	Ημερομηνία	Δραστηριότητα	Επιτόκιο (%)		Ποσά (σε ευρώ)
	Programma Innplanta 2011				
(4)	2.5.2012	Act 13	3,06		236 000
(5)	13.2.2013	Act 13	3,06		5 087 000
(6)	27.11.2013	Act 13	3,06	*αποπληρωμή*	*– 2 839 388*
(7)	2.5.2012	Act 16	3,06		69 000
(8)	13.2.2013	Act 16	3,06		367 500
(9)	10.1.2014	Act 16	3,06		367 500
(10)	16.7.2014	Act 16	3,06	*αποπληρωμή*	*– 268 467*
				Σύνολο Innplanta 2011 (4 + 5 + 6 + 7 + 8 + 9 + 10)	**3 019 145**
(11)	**Σύνολο εκταμιεύσεων για όλα τα προγράμματα (1 + 2 + 4 + 5 + 7 + 8 + 9)**			**7 837 000**	
(12)	**Σύνολο αποπληρωμών για όλα τα προγράμματα (3 + 6 + 10)**			***– 3 118 605***	
	Συνολικό (καθαρό) υπόλοιπο για όλα τα προγράμματα (11 + 12)			**4 718 395**	

Πηγή: Ισπανικές αρχές.

(44) Το συνολικό ποσό ([24]) που εκταμιεύτηκε από το ισπανικό κράτος στον ADIF ανέρχεται σε 143 703 000 ευρώ, εκ των οποίων 135 866 000 ευρώ υπό μορφή επιχορηγήσεων και 7 837 000 ευρώ υπό μορφή δανείων. Η Επιτροπή διαπιστώνει ότι κατά την περίοδο 2011 — 2014, σύμφωνα με τις πληροφορίες που κοινοποίησαν οι ισπανικές αρχές, ο ADIF είχε ήδη επιστρέψει 652 675 ευρώ από τις επιχορηγήσεις και 3 118 605 ευρώ από τα δάνεια. Σύμφωνα με τις ισπανικές αρχές, οφείλονται ακόμη 139 931 720 ευρώ (καθαρό ποσό), εκ των οποίων 135 213 325 ευρώ για τις επιχορηγήσεις και 4 718 395 ευρώ για τα δάνεια. Οι ισπανικές αρχές επισήμαναν ότι, από το παραπάνω ποσό, ο ADIF έχει ήδη δαπανήσει 20,46 εκατ. ευρώ ([25]).

(45) Στο πλαίσιο της επίσημης έρευνας, οι ισπανικές αρχές επιβεβαίωσαν ότι το ποσό ύψους 20,46 εκατ. ευρώ που είχε ήδη δαπανηθεί προήλθε από τα προαναφερόμενα προγράμματα (INNVENTA 2010, INNPLANTA 2010 και 2011) και ότι δεν έχουν καλυφθεί δαπάνες από πόρους του ADIF που να προκύπτουν από τις οικονομικές δραστηριότητές του. Επιπροσθέτως, υπέβαλαν κατάλογο των συμβάσεων που υπεγράφησαν και των εργασιών που εκτελέστηκαν (βλέπε αιτιολογική σκέψη 33 ανωτέρω, αναφορικά με τις εργασίες που εκτελέστηκαν). Κάθε σύμβαση κατηγοριοποιήθηκε ανάλογα με τον στόχο και τη συνιστώσα του συνολικού έργου σε σχέση με την οποία συνήφθη. Ο ADIF δαπάνησε 6,54 εκατ. ευρώ σε μελέτες και προκαταρκτικές εργασίες για τις δοκιμές του περιμετρικού δικτύου και 13,92 εκατ. ευρώ για την κατασκευή και τον εξοπλισμό του CISF.

([24]) Από το ποσό των 139 931 720 ευρώ έχει ήδη αφαιρεθεί η μερική αποπληρωμή των δανείων και επιχορηγήσεων.
([25]) Το ποσό των 19,8 εκατ. ευρώ αναφέρεται στην επιστολή της 20ής Μαΐου 2014, παράρτημα II «αρνητικές επιπτώσεις από τη μη υλοποίηση του έργου», σ. 10. Έχει επικαιροποιηθεί σε 20,46 εκατ. ευρώ στην επιστολή που υπέβαλαν οι ισπανικές αρχές στις 28 Σεπτεμβρίου 2015.

3. **ΑΠΟΦΑΣΗ ΓΙΑ ΚΙΝΗΣΗ ΕΠΙΣΗΜΗΣ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑΣ ΕΡΕΥΝΑΣ**

(46) Στην απόφαση για την κίνηση διαδικασίας, η Επιτροπή εξέφρασε αμφιβολίες ως προς τα ακόλουθα σημεία.

α) Εικαζόμενη απουσία ενίσχυσης:

— όσον αφορά τον ADIF. Εν προκειμένω, η Επιτροπή επεσήμανε ότι ο ADIF είναι δημόσια επιχείρηση η οποία ασκεί τόσο οικονομικές όσο και μη οικονομικές δραστηριότητες, λαμβάνοντας δημόσια κονδύλια που διατίθενται από το Υπουργείο Οικονομίας και Ανταγωνιστικότητας (κρατικούς πόρους). Δεδομένου ότι η ενίσχυση χορηγείται στον ADIF με σκοπό την άσκηση οικονομικών δραστηριοτήτων (ενοικίαση των εγκαταστάσεων σε τρίτους, βλέπε αιτιολογική σκέψη 19 ανωτέρω) και επειδή ο ADIF έχει οριστεί ως ιδιοκτήτης της υποδομής χωρίς να έχει υποβληθεί σε οιαδήποτε διαδικασία διαγωνισμού, το μέτρο φαίνεται ότι συνιστά κρατική ενίσχυση υπέρ του ADIF κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της Συνθήκης·

— όσον αφορά τον φορέα ειδικού σκοπού (ΦΕΣ). Ενώ θα μπορούσε να θεωρηθεί ότι δεν υπήρξε κρατική ενίσχυση σε περίπτωση που η διαδικασία διαγωνισμού αποδείκνυε ότι η πιο συμφέρουσα από οικονομικής απόψεως προσφορά αντιστοιχούσε στην αξία της σύμβασης παραχώρησης, ο διαγωνισμός που δημοσιεύτηκε τον Ιούλιο του 2013 κηρύχθηκε άκυρος τον Οκτώβριο του 2013 και δεν κινήθηκε περαιτέρω διαδικασία επιλογής έκτοτε. Ως εκ τούτου, η απόφαση για την κίνηση διαδικασίας ήγειρε αμφιβολίες όσον αφορά την ύπαρξη ενίσχυσης σε αυτό το επίπεδο ([26])·

— όσον αφορά τους χρήστες του κέντρου CEATF. Παρά το γεγονός ότι η υποδομή θα ήταν ανοιχτή σε όλους τους δυνητικούς χρήστες, η απουσία βιώσιμου επιχειρηματικού σχεδίου γέννησε αμφιβολίες στην Επιτροπή για το κατά πόσον οι προβλεπόμενες τιμές πρόσβασης θα αντιστοιχούσαν πράγματι στις τιμές της αγοράς.

β) Νομιμότητα της ενίσχυσης:

— Βάσει των πληροφοριών που ήταν διαθέσιμες κατά την ημερομηνία έγκρισης της απόφασης για την κίνηση διαδικασίας, η Επιτροπή επεσήμανε ότι ποσό ύψους 19,8 εκατ. ευρώ είχε δαπανηθεί πριν από την κοινοποίηση του μέτρου στην Επιτροπή, και ζήτησε πληροφορίες σχετικά με τον ιδιωτικό ή δημόσιο χαρακτήρα των πόρων που χρησιμοποιήθηκαν για τις εργασίες που εκτελέστηκαν πριν από την κοινοποίηση του επίμαχου μέτρου.

γ) Συμβιβάσιμο της εν λόγω χρηματοδότησης με το πλαίσιο σχετικά με τις κρατικές ενισχύσεις για την έρευνα και ανάπτυξη και την καινοτομία (το «πλαίσιο ΕΑΚ») ([27]) που έχει θεσπίσει η Επιτροπή:

— η Επιτροπή εξέφρασε αμφιβολίες όσον αφορά τη συνεισφορά του έργου στην επίτευξη ενός σαφώς καθορισμένου στόχου κοινού συμφέροντος, την αναγκαιότητα και την καταλληλότητά του, τον χαρακτήρα κινήτρου της ενίσχυσης και την αναλογικότητά του. Επιπροσθέτως, η Επιτροπή επισήμανε ότι δεν μπορούν να αποκλειστούν αδικαιολόγητες αρνητικές επιπτώσεις στον ανταγωνισμό και τις συναλλαγές.

4. **ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ ΕΚ ΜΕΡΟΥΣ ΤΩΝ ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΜΕΝΩΝ ΜΕΡΩΝ**

(47) Όπως αναφέρθηκε στην αιτιολογική σκέψη 5 ανωτέρω, δέκα εταιρείες που δραστηριοποιούνται στον σιδηροδρομικό τομέα υπέβαλαν τις παρατηρήσεις τους κατά τη διάρκεια της επίσημης διαδικασίας έρευνας.

(48) Κατ' αρχάς, οι περισσότεροι ερωτηθέντες αμφισβήτησαν την ύπαρξη ζήτησης για την εγκατάσταση σιδηροδρομικών δοκιμών τόσο υψηλής ταχύτητας (δηλαδή άνω των 385 km/h), υπογραμμίζοντας ότι, επί του παρόντος, ο σιδηροδρομικός τομέας υψηλής ταχύτητας στην Ευρώπη περιορίζεται σε ταχύτητες 320/350 km/h ([28]). Σύμφωνα με έναν σιδηροδρομικό φορέα, η ταχύτητα των 300 km/h παρέχει τη βέλτιστη ισορροπία μεταξύ της κατανάλωσης ενέργειας και της διάρκειας διαδρομής από πλευράς αποδοτικής εμπορικής εκμετάλλευσης.

(49) Από τεχνικής απόψεως, δύο εταιρείες επισήμαναν ότι οι γραμμές υψηλής ταχύτητας είναι πλέον σιδηροτροχιές με έρμα που επιτρέπουν την κυκλοφορία τροχαίου υλικού σε ταχύτητα έως 350 km/h. Σε περίπτωση σημαντικής αύξησης της εμπορικής ταχύτητας, θα απαιτούνταν τροποποίηση της υποδομής και αντικατάσταση των υφιστάμενων σιδηροτροχιών από συμπαγείς πλάκες, γεγονός που θα σήμαινε ασύμφορες επενδύσεις και απαγορευτικό κόστος λειτουργίας. Καθώς το κόστος εκμετάλλευσης και συντήρησης των εμπορικών σιδηροδρομικών τροχιών αυξάνεται με την αύξηση της ταχύτητας, οι προκύπτουσες τιμές εισιτηρίων για το επιβατικό κοινό θα καθιστούσαν τη λειτουργία μη ανταγωνιστική σε σχέση με τις αεροπορικές μεταφορές.

([26]) Βλέπε αιτιολογική σκέψη 43 της απόφασης για την κίνηση διαδικασίας.
([27]) ΕΕ C 198 της 27.6.2014, σ. 1.
([28]) Για εμπορική ταχύτητα έως 350 km/h θα απαιτούνταν η διενέργεια δοκιμών σε μέγιστη ταχύτητα 385 km/h.

(50) Δεύτερον, όσον αφορά τις ίδιες τις δοκιμές, ένας κατασκευαστής τροχαίου υλικού υπογράμμισε ότι, ακόμη και όταν υπάρχουν εγκαταστάσεις που επιτρέπουν τη διενέργεια προηγμένων δοκιμών, την επικύρωση και την έγκριση εξοπλισμού, στοιχείων υποδομής και επιδομής για τροχαίο υλικό υψηλής ταχύτητας, ορισμένες ειδικές δοκιμές μπορούν να διενεργηθούν καλύτερα απευθείας σε εμπορικές σιδηροδρομικές γραμμές, δηλαδή στην πραγματική υποδομή. Επιπλέον, ένας άλλος κατασκευαστής τροχαίου υλικού επισήμανε ότι οι αμαξοστοιχίες που κατασκευάζονται μπορούν να υποβληθούν σε επιπρόσθετες δοκιμές στο κανονικό δίκτυο της χώρας προορισμού. Αμφότερες οι παρατηρήσεις υποδηλώνουν την έλλειψη ζήτησης.

(51) Επιπλέον, όπως σημειώνει μια εταιρεία που παρέχει περιβάλλον δοκιμών, είναι ήδη εφικτή η διενέργεια εικονικών δοκιμών με βάση προηγμένες πλατφόρμες ΤΠΕ οι οποίες μπορούν να προσφέρουν αποδοτική λύση για τις μελλοντικές δοκιμές υψηλών ταχυτήτων, δεδομένου ότι, με την αποφυγή του κόστους λειτουργίας και συντήρησης των υλικών εγκαταστάσεων δοκιμών, περιορίζεται ο προϋπολογισμός των σιδηροδρομικών εταιρειών για Ε & Α.

(52) Τρίτον, μόνο μία εταιρεία που δραστηριοποιείται επίσης στις δοκιμές υλικών επισήμανε ότι το CEATF θα συνιστούσε ευκαιρία για νέα έργα ανάπτυξης. Δύο άλλες εταιρείες επισήμαναν ότι, σε περίπτωση που κατασκευαστεί η εγκατάσταση δοκιμών, θα τη χρησιμοποιήσουν.

(53) Η μία εκ των δύο αυτών εταιρειών δήλωσε ότι ένα τοπικό κέντρο δοκιμών θα μπορούσε να παρέχει ανταγωνιστικό πλεονέκτημα για τους Ισπανούς κατασκευαστές τροχαίου υλικού που είναι εγκατεστημένοι εντός της εθνικής επικράτειας.

(54) Τέταρτον, όσον αφορά την κατασκευή και τη λειτουργία του κέντρου δοκιμών, ορισμένα ενδιαφερόμενα μέρη τόνισαν ότι, προκειμένου να προχωρήσει ένα τέτοιο έργο, απαιτείται σαφής και εμπεριστατωμένη επιχειρηματική αιτιολόγηση. Σε πολλές από τις παρατηρήσεις που υποβλήθηκαν τονιζόταν επίσης ότι ένα τέτοιο κέντρο, εφόσον κατασκευαστεί και τεθεί σε λειτουργία, θα πρέπει να παρέχει ανοιχτή και χωρίς διακρίσεις πρόσβαση υπό τους όρους της αγοράς.

(55) Τέλος, αρκετά τρίτα μέρη υπέβαλαν παρατηρήσεις σχετικά με τη γεωγραφική τοποθεσία της εγκατάστασης CEATF. Υπογραμμίζουν ότι η νότια Ισπανία βρίσκεται μακριά από τη συντριπτική πλειοψηφία των ευρωπαϊκών σιδηροδρομικών επιχειρήσεων και κατασκευαστών τροχαίου υλικού. Η συγκεκριμένη τοποθεσία ενέχει σημαντικούς κινδύνους και δαπάνες, δεδομένου ότι η μεταφορά πρωτότυπων αμαξοστοιχιών είναι ιδιαίτερα δαπανηρή, γεγονός που μπορεί να παράσχει αναμφισβήτητο πλεονέκτημα στους Ισπανούς κατασκευαστές τροχαίου υλικού.

5. ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ ΕΚ ΜΕΡΟΥΣ ΤΩΝ ΙΣΠΑΝΙΚΩΝ ΑΡΧΩΝ

5.1. **Ύπαρξη ενίσχυσης**

(56) Οι ισπανικές αρχές επανεξέτασαν εν μέρει τη θέση τους αναφορικά με την ύπαρξη ενίσχυσης, ιδιαίτερα σε σχέση με τη δυνητική νόθευση του ανταγωνισμού που συνεπάγεται η εν λόγω ενίσχυση. Επεσήμαναν ότι οι δοκιμές θα πρέπει να διακριθούν σε τρία εύρη ταχυτήτων στα οποία το έργο CEATF δύναται, ή δεν δύναται, να ανταγωνιστεί τις υπόλοιπες εγκαταστάσεις που βρίσκονται εντός της Ευρωπαϊκής Ένωσης:

α) Δοκιμές σε ταχύτητες κάτω των 210 km/h: οι ισπανικές αρχές επιβεβαίωσαν ότι τέτοιες δοκιμές στο CEATF θα μπορούσαν να ανταγωνιστούν δοκιμές που διενεργούνται σε άλλες εγκαταστάσεις στην Ευρώπη. Ωστόσο, δήλωσαν ότι το κέντρο CEATF δεν θα προσέφερε κανένα πλεονέκτημα κατά τις συγκεκριμένες δοκιμές, επειδή οι πάγιες δαπάνες για την εκμετάλλευση και τη συντήρηση στην Antequera θα ήταν πολύ υψηλές σε σύγκριση με άλλα κέντρα ειδικά σχεδιασμένα για λειτουργία σε τέτοιες ταχύτητες.

β) Δοκιμές σε ταχύτητες από 210 έως 385 km/h: οι ισπανικές αρχές αναγνώρισαν ότι, για το συγκεκριμένο εύρος, μπορεί να υπάρξει ανταγωνισμός μεταξύ των δοκιμών στο CEATF και των δοκιμών που θα διενεργούνται σε υφιστάμενες εμπορικές σιδηροδρομικές τροχιές. Ωστόσο, οι ισπανικές αρχές επισήμαναν ότι οι εν λόγω δοκιμές αντιπροσωπεύουν πολύ μικρό μέρος των δοκιμών αναφορικά με τα στοιχεία υποδομής και επιδομής τροχιών, το τροχαίο υλικό και τις μεταξύ τους αλληλεπιδράσεις. Συνεπώς, τέτοιες δοκιμές θα έπρεπε να περιορίζονται σε συγκεκριμένους τύπους τροχαίου υλικού που δοκιμάζονται σε «κλασικές» συνθήκες χρήσης. Επιπροσθέτως, όπως προαναφέρθηκε, οι ισπανικές αρχές επισήμαναν ότι το κόστος των εν λόγω δοκιμών θα ήταν υπερβολικά υψηλό για να είναι ανταγωνιστικό στην εγκατάσταση CEATF.

γ) Δοκιμές σε ταχύτητες άνω των 385 km/h: οι ισπανικές αρχές υποστηρίζουν ότι, επειδή δεν υπάρχει αγορά για δοκιμές σε τέτοιες ταχύτητες, το τμήμα της χρηματοδότησης που αντιστοιχεί στην κατασκευή της εγκατάστασης για δοκιμές άνω των 385 km/h δεν θα πρέπει να θεωρείται ότι συνιστά ενίσχυση.

(57) Οι ισπανικές αρχές επέμειναν στο γεγονός ότι η διάκριση μεταξύ δοκιμών σε διαφορετικές ταχύτητες θα πρέπει να παραμένει θεωρητική, επειδή, στην πράξη, θα υπάρχει περιορισμένη δυνατότητα διενέργειας δοκιμών σε ταχύτητες κάτω των 210 km/h ή από 210 έως 385 km/h στο CEATF λόγω του υψηλού κόστους συντήρησης και λειτουργίας.

(58) Συμπερασματικά, επανεξετάζοντας εν μέρει την αρχική θέση της αναφορικά με την ύπαρξη ενίσχυσης, η Ισπανία θεωρεί ότι μόνο η χρηματοδότηση της κατασκευής των στοιχείων του CEATF που επιτρέπουν τη διενέργεια δοκιμών σε ταχύτητες χαμηλότερες από 385 km/h θα πρέπει να θεωρηθεί ως κρατική ενίσχυση και να αξιολογηθεί σύμφωνα με το πλαίσιο ΕΑΚ. Στην επιστολή που υπέβαλαν στις 2 Ιουλίου 2015, οι ισπανικές αρχές παρουσίασαν αξιολόγηση και επισήμαναν ότι οι εν λόγω δαπάνες αντιπροσώπευαν ποσοστό 25,1 % του κόστους του έργου, δηλαδή 90,2 εκατ. ευρώ, μη συμπεριλαμβανομένου του ΦΠΑ. Συνεπώς, εκτίμησαν ότι το τμήμα των εγκαταστάσεων του CEATF που είναι αφιερωμένο σε ταχύτητες άνω των 385 km/h, το οποίο αντιστοιχεί σε 240,6 εκατ. ευρώ, δεν θα πρέπει να θεωρείται ότι συνιστά ενίσχυση ([29]).

5.2. **Συμβατότητα**

(59) Στις παρατηρήσεις τους, οι ισπανικές αρχές επιβεβαίωσαν επίσης τη θέση τους σχετικά με το συμβιβάσιμο της κρατικής ενίσχυσης:

α) Η εγκατάσταση του CEATF θα συμβάλλει στην επίτευξη στόχου κοινού συμφέροντος, δεδομένου ότι, με την αύξηση των επενδύσεων σε ΕΑΚ, θα μπορούσε να ενταχθεί στο επιχειρησιακό πρόγραμμα έξυπνης ανάπτυξης για την Ισπανία, που εγκρίθηκε τον Φεβρουάριο του 2015 ([30]), μεταξύ των στόχων του οποίου είναι να εκσυγχρονιστούν οι υποδομές ΕΑΚ για να ενισχυθεί η δυνατότητα καινοτομίας της Ισπανίας. Σύμφωνα με την Ισπανία, η χώρα διαθέτει το εκτενέστερο δίκτυο υψηλής ταχύτητας στην Ευρώπη, και η εν λόγω εγκατάσταση δοκιμών θα μπορούσε σαφώς να οδηγήσει σε νέα τεχνολογικά επιτεύγματα·

β) Οι ισπανικές αρχές αποδίδουν την ανάγκη κρατικής ενίσχυσης για το συγκεκριμένο έργο στον πολυεπιστημονικό χαρακτήρα των τεχνικών δοκιμών που πρόκειται να διενεργούνται. Κατά τη γνώμη τους, λόγω του πολυσχιδούς πεδίου δραστηριοτήτων των εταιρειών που εμπλέκονται στις εν λόγω δοκιμές (λόγου χάρη εταιρείες έργων πολιτικού μηχανικού, επικοινωνιών, σηματοδότησης, έλξης, τροχαίου υλικού), καμία εταιρεία δεν θα μπορούσε να επιτύχει την κρίσιμη μάζα ή να έχει την οικονομική δυνατότητα να πραγματοποιήσει επένδυση συγκρίσιμη με αυτήν που απαιτείται για το CEATF, ώστε να προσελκύσει και να συνενώσει και άλλες εταιρείες. Όσον αφορά τη χρηματοδότηση του έργου και τη δυσλειτουργία της αγοράς που προκαλείται από ατελή και ασύμμετρη πληροφόρηση, οι ισπανικές αρχές επιβεβαίωσαν ότι, πέραν της δημόσιας, δεν υπάρχει καμία άλλη πηγή χρηματοδότησης για την κατασκευή του CEATF «λαμβανομένων υπόψη των μελετών αποδοτικότητας που διεξήγαγε ο ADIF»·

γ) Βάσει των ανωτέρω, η Ισπανία επιβεβαίωσε ότι το μέτρο ενίσχυσης είναι κατάλληλο, δεδομένου ότι δεν υπάρχει άλλο πρόσφορο μέσο ενίσχυσης πέραν της δημόσιας χρηματοδότησης, λόγω του ότι οι ταμειακές ροές του έργου θα κάλυπταν μόλις το 8,13 % της επένδυσης (το χρηματοδοτικό έλλειμμα θα ανερχόταν σε 91,87 %). Στην κατάσταση των ταμειακών ροών οφείλεται επίσης η αποτυχία του πρώτου διαγωνισμού για επιλογή ΦΕΣ, επειδή οι εταιρείες εκτίμησαν ότι οι ταμειακές ροές δεν επαρκούσαν για να καλύψουν την αρχική επένδυση·

δ) Σύμφωνα με τις ισπανικές αρχές, η ενίσχυση έχει χαρακτήρα κινήτρου. Η Ισπανία επέμεινε στο γεγονός ότι, αν και η οικονομική ανάλυση του έργου αποκαλύπτει αρνητική καθαρή πραγματική αξίας («ΚΠΑ») ύψους – 362,5 εκατ. ευρώ, το έργο θα είχε, από κοινωνικοοικονομικής απόψεως, θετική ΚΠΑ 17,3 εκατ. ευρώ (λαμβανομένων υπόψη των θέσεων εργασίας που θα δημιουργούνταν και άλλων δραστηριοτήτων που θα προέκυπταν από την κατασκευή του CEATF στην περιοχή)·

ε) Οι ισπανικές αρχές επισήμαναν ότι προκειμένου να υπολογιστεί το ποσό της κρατικής ενίσχυσης και η μέγιστη ένταση της ενίσχυσης που εφαρμόζεται για το έργο, θα πρέπει να ληφθεί υπόψη μόνο το μέρος της επένδυσης που αντιστοιχεί στο τμήμα του έργου το οποίο θα μπορούσε να ανταγωνιστεί πραγματικά άλλες εγκαταστάσεις (ήτοι 90,2 εκατ. ευρώ, κατά την άποψή τους). Όπως αναφέρεται στην αιτιολογική σκέψη 58 ανωτέρω, οι ισπανικές αρχές θεωρούν ότι το εν λόγω τμήμα αντιστοιχεί σε ποσοστό 25,1 % της συνολικής επένδυσης. Κατά την άποψή τους, επειδή η επιτρεπόμενη ένταση ενίσχυσης για ερευνητικές εγκαταστάσεις που αναπτύσσουν οικονομική δραστηριότητα είναι 60 %, όπως προβλέπεται στο σημείο 89 του πλαισίου ΕΑΚ, ο ADIF θα έπρεπε να παρέχει μόνο το 10 % της επένδυσης (0,4 × 25,1 % = 10 %). Παρ' όλα αυτά, επισημαίνουν ότι ο ADIF, παρέχοντας απευθείας 39,2 εκατ. ευρώ, θα διασφάλιζε μεγαλύτερη χρηματοδότηση, ίση με το 20 % του τμήματος που δεν καλύπτεται από τα έσοδα που θα απέφερε το έργο, μέσω δανείου χορηγούμενου με επιτόκιο 1,17 %. Επιπλέον, σύμφωνα με την Ισπανία, οι διαδικασίες διαγωνισμού και σύναψης των συμβάσεων διασφαλίζουν ότι η ενίσχυση περιορίζεται στο ελάχιστο. Έτσι, θεωρούν ότι η ενίσχυση είναι αναλογική και ότι περιορίζεται στην ελάχιστη αναγκαία·

([29]) Επειδή οι ισπανικές αρχές παραδέχονται ότι υπάρχουν επιπρόσθετες δαπάνες κοινές και στα δύο τμήματα της εγκατάστασης του CEATF οι οποίες δεν μπορούν να διαχωριστούν και να αποδοθούν με ακρίβεια σε καθένα από αυτά, οι εν λόγω τιμές δεν θα πρέπει να θεωρούνται ως ακριβής κατανομή των δαπανών.

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

στ) Σύμφωνα με την Ισπανία, τυχόν αδικαιολόγητες αρνητικές επιπτώσεις στον ανταγωνισμό και τις συναλλαγές θα αποφευχθούν, λόγω των σχετικών ανταγωνιστικών μειονεκτημάτων του CEATF τα οποία προκαλούνται από το υψηλό κόστος λειτουργίας και συντήρησης σε ταχύτητες κάτω των 210 km/h. Καθώς το κόστος εκμετάλλευσης και συντήρησης μιας γραμμής υψηλής ταχύτητας τριπλασιάζεται σε σχέση με μια κανονική γραμμή, το CEATF θα αποκλειόταν de facto από την αγορά τέτοιων δοκιμών.

ζ) Η Ισπανία εγγυάται ότι η ενίσχυση θα πληροί όλες τις απαιτήσεις διαφάνειας που προβλέπονται από την ισχύουσα ενωσιακή νομοθεσία.

(60) Όπως επισημαίνεται στην αιτιολογική σκέψη 6 ανωτέρω, οι παρατηρήσεις που ελήφθησαν από τα τρίτα μέρη διαβιβάστηκαν στις ισπανικές αρχές στις 24 Σεπτεμβρίου 2015. Οι ισπανικές αρχές σημείωσαν στην απάντησή τους με ημερομηνία 14 Οκτωβρίου 2015 ότι οι εν λόγω παρατηρήσεις ήταν πολύ γενικές όσον αφορά την προοπτική χρήσης του κέντρου CEATF και ότι βασίζονταν στην εκτίμηση κάθε εταιρείας για την εξέλιξη της αγοράς στον τομέα των σιδηροδρομικών δοκιμών.

6. **ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΤΗΣ ΕΝΙΣΧΥΣΗΣ**

6.1. **Ύπαρξη ενίσχυσης**

(61) Σύμφωνα με το άρθρο 107 παράγραφος 1 της Συνθήκης «ενισχύσεις που χορηγούνται υπό οποιαδήποτε μορφή από τα κράτη μέλη ή με κρατικούς πόρους και που νοθεύουν ή απειλούν να νοθεύσουν τον ανταγωνισμό διά της ευνοϊκής μεταχειρίσεως ορισμένων επιχειρήσεων ή ορισμένων κλάδων παραγωγής είναι ασυμβίβαστες με την εσωτερική αγορά, κατά το μέτρο που επηρεάζουν τις μεταξύ κρατών μελών συναλλαγές».

(62) Η Επιτροπή θα εξετάσει κατά πόσον τα κονδύλια που έχουν χορηγηθεί στον ADIF βάσει της σύμβασης της 27ης Δεκεμβρίου 2010, καθώς και η συνολική χρηματοδότηση που έχει χορηγηθεί για το έργο βάσει της απόφασης του υπουργικού συμβουλίου της 28ης Ιουνίου 2013 μπορούν να χαρακτηριστούν ως ενίσχυση.

6.1.1. *Οικονομική δραστηριότητα*

(63) Σύμφωνα με την πάγια νομολογία του Δικαστηρίου, οι επιχειρήσεις ορίζονται ως οντότητες που ασκούν οικονομική δραστηριότητα ανεξάρτητα από το νομικό καθεστώς που τις διέπει και τον τρόπο χρηματοδότησής τους ([31]). Συνεπώς, ο χαρακτηρισμός μιας συγκεκριμένης οντότητας ως επιχείρησης εξαρτάται αποκλειστικά από τον χαρακτήρα των δραστηριοτήτων που ασκεί.

(64) Το Γενικό Δικαστήριο αναγνώρισε, το 1999, ότι «η διάθεση υποδομών από φορείς που είναι επιφορτισμένοι με τη διαχείρισή τους» μπορεί να συνιστά οικονομική δραστηριότητα ([32]). Συνεπώς, είναι σαφές ότι η κατασκευή υποδομών που πρόκειται να αποτελέσουν αντικείμενο εμπορικής εκμετάλλευσης συνιστά οικονομική δραστηριότητα ([33]).

(65) Στην παρούσα υπόθεση, η κατασκευή του CEATF συνδέεται απευθείας με την εκμετάλλευσή του και οι ισπανικές αρχές επιβεβαίωσαν ότι οι δραστηριότητες δοκιμών που πρόκειται να διενεργούνται στο CEATF είναι οικονομικού χαρακτήρα. Οι εν λόγω δραστηριότητες περιλαμβάνουν υπηρεσίες οι οποίες θα παρέχονται στην αγορά.

(66) Ως εκ τούτου, η Επιτροπή θεωρεί ότι η κατασκευή και η εκμετάλλευση του CEATF συνιστούν οικονομικές δραστηριότητες.

6.1.2. *Κρατικοί πόροι*

(67) Το έργο χρηματοδοτείται από προκαταβολικές επιδοτήσεις και δάνεια από το Υπουργείο Οικονομίας και Ανταγωνιστικότητας. Πρόκειται για κρατικούς πόρους.

([31]) Απόφαση του Δικαστηρίου της 12ης Σεπτεμβρίου 2000, Pavlov και λοιποί, συνεκδικασθείσες υποθέσεις C-180/98 έως C-184/98, ECLI:EU:C:2000:428, σκέψη 74. Απόφαση του Δικαστηρίου της 10ης Ιανουαρίου 2006, Cassa di Risparmio di Firenze και λοιποί, C-222/04, ECLI:EU:C:2006:8, σκέψη 107.

([32]) Απόφαση του Δικαστηρίου της 12ης Δεκεμβρίου 2000, Aéroports de Paris κατά Επιτροπής, T-128/98, ECLI:EU:T:2000:290,όπως επικυρώθηκε κατόπιν αναιρέσεως με την απόφαση του Δικαστηρίου της 24ης Οκτωβρίου 2002, Aéroports de Paris κατά Επιτροπής, C-82/01 P, ECLI:EU:C:2002:617, σκέψεις 75 έως 80.

([33]) Βλέπε απόφαση του Δικαστηρίου της 19ης Δεκεμβρίου 2012, Mitteldeutsche Flughafen and Flughafen Leipzig-Halle κατά Επιτροπής, C-288/11 P, ECLI:EU:C:2012:821, σκέψεις 43 και 44, και απόφαση του Δικαστηρίου της 14ης Ιανουαρίου 2015, Eventech, C-518/13, ECLI:EU:C:2015:9, σκέψη 42.

6.1.3. *Επιλεκτικό οικονομικό πλεονέκτημα*

6.1.3.1. Υπέρ του ADIF

(68) Η ενίσχυση χορηγείται σε μία μόνο επιχείρηση, τον ADIF ([34]), και συνεπώς είναι επιλεκτική.

(69) Το μέτρο παρέχει πλεονέκτημα στον ADIF, επειδή συμβάλλει στη χρηματοδότηση του CEATF μέσω προκαταβολικών επιχορηγήσεων και δανείων.

(70) Πρώτον, οι προκαταβολικές επιχορηγήσεις συνιστούν απευθείας μεταφορά κρατικών πόρων στον ADIF, γεγονός που συνεπάγεται σαφώς οικονομικό πλεονέκτημα.

(71) Δεύτερον, αναφορικά με τα δάνεια που χορηγούνται στον ADIF, είναι αναγκαίο να προσδιοριστεί κατά πόσον το επιτόκιο αντιστοιχεί σε εκείνο της αγοράς.

(72) Η ανακοίνωση σχετικά με την αναθεώρηση της μεθόδου καθορισμού των επιτοκίων αναφοράς και προεξόφλησης ([35]) («η ανακοίνωση του 2008») χρησιμεύει ως σημείο αναφοράς για τα επιτόκια της αγοράς που εφαρμόζονται σε δάνεια. Στην επιστολή που υπέβαλαν τον Νοέμβριο του 2015, οι ισπανικές αρχές επισήμαναν ότι είχαν ακολουθήσει τη συγκεκριμένη μέθοδο και ότι εφάρμοσαν περιθώριο 100 μονάδων βάσης στο εφαρμοστέο επιτόκιο στην Ισπανία. Στη συνέχεια, πραγματοποίησαν εκτίμηση των τόκων που εξοικονομούνται ως αποτέλεσμα της διαφοράς ανάμεσα στο επιτόκιο της αγοράς και το επιτόκιο του προγράμματος, λαμβάνοντας υπόψη τις ιδιαίτερες συνθήκες έκαστου δανείου (εξόφληση, διάρκεια και περίοδος χάριτος). Κατέληξαν στο συμπέρασμα ότι τα εφαρμοστέα επιτόκια της αγοράς, στις δόσεις που καταβλήθηκαν στο πλαίσιο του προγράμματος Innplanta 2010, είναι υψηλότερα σε σχέση με το επιτόκιο που εφαρμόστηκε στο πλαίσιο του προγράμματος, αλλά χαμηλότερα από τα επιτόκια της αγοράς που εφαρμόστηκαν στις δόσεις που καταβλήθηκαν στο πλαίσιο του προγράμματος Innplanta 2011 (3,06 %) ([36]).

(73) Τα περιθώρια που εφαρμόζονται στα επιτόκια που υπολογίζονται σύμφωνα με την ανακοίνωση του 2008 εξαρτώνται από την κατάταξη της πιστοληπτικής ικανότητας της επιχείρησης και το επίπεδο της παρεχόμενης εγγύησης. Από αυτή την άποψη, η Επιτροπή επισημαίνει ότι η κατάταξη της πιστοληπτικής ικανότητας του ADIF συνδέεται άρρηκτα με την κατάταξη της πιστοληπτικής ικανότητας του ισπανικού κράτους ([37]). Επιπροσθέτως, η Επιτροπή επισημαίνει ότι οι ισπανικές αρχές δεν παρείχαν συγκεκριμένη πληροφόρηση σχετικά με τις παρεχόμενες εγγυήσεις για τα δάνεια που ελήφθησαν στο πλαίσιο διάφορων προγραμμάτων. Όπως προκύπτει σαφώς από τον πίνακα 6 παρακάτω, κατά τις αρχές του πρώτου εξαμήνου του 2012, η πιστοληπτική ικανότητα του ADIF υποβαθμίστηκε από «A» σε «B». Οι ισπανικές αρχές εφάρμοσαν περιθώριο 100 μονάδων βάσης σε όλα τα δάνεια που χορηγήθηκαν στον ADIF. Αξίζει να σημειωθεί ότι για μια εταιρεία που αξιολογείται με πιστοληπτική ικανότητα «A», το συγκεκριμένο περιθώριο συνεπάγεται χαμηλό επίπεδο εγγυήσεων. Ωστόσο, για μια εταιρεία που αξιολογείται με πιστοληπτική ικανότητα «B», το συγκεκριμένο περιθώριο συνεπάγεται κανονικό (και όχι χαμηλό) επίπεδο εγγυήσεων.

(74) Κατά την επίσημη διαδικασία, η Επιτροπή ζήτησε από τις ισπανικές αρχές να παράσχουν πληροφορίες σχετικά με τα δάνεια που έλαβε ο ADIF στην αγορά από τις 20 Ιουλίου 2010 έως τις 20 Ιουλίου 2015 (εξαιρουμένης της ΕΤΕπ). Οι ισπανικές αρχές προσκόμισαν κατάλογο με τα εμπορικά δάνεια που είχαν χορηγηθεί στον ADIF/ADIF Alta velocidad κατά τα τελευταία πέντε έτη, καθώς και τους συναφείς όρους χορήγησης ([38]) (εξαιρουμένης της ΕΤΕπ) ([39]).

(75) Τα εν λόγω δάνεια, που εξασφαλίστηκαν υπό όρους της αγοράς, παρέχουν επαρκείς πληροφορίες για τον προσδιορισμό του κατάλληλου επιτοκίου της αγοράς για κάθε έτος από το 2011 έως το 2014.

([34]) Ο ADIF, ως ιδιοκτήτης υποδομής που έχει σχεδιαστεί για οικονομικές δραστηριότητες, θεωρείται «επιχείρηση» για τους σκοπούς της κρατικής ενίσχυσης. Οι ισπανικές αρχές δεν αμφισβήτησαν το καθεστώς αυτό κατά τη διάρκεια της επίσημης έρευνας

([35]) ΕΕ C 14 της 19.1.2008, σ. 6.

([36]) Το βασικό επιτόκιο, στο οποίο προστίθενται 100 μονάδες βάσης ως ελάχιστο περιθώριο σύμφωνα με την ανακοίνωση του 2008, ήταν 2,49 % τον Ιανουάριο του 2011, 3,07 % τον Ιανουάριο του 2012, 2,67 % τον Μάιο του 2012, 1,66 % τον Φεβρουάριο του 2013 και 1,53 % τον Ιανουάριο του 2014.

([37]) https://www.moodys.com/credit-ratings/Administrador-de-Infraestruct-Ferroviarias-credit-rating-3010 Η πιστοληπτική ικανότητα του ADIF καθορίστηκε σε σχέση με την αξιολόγηση της πιστοληπτικής ικανότητας της ισπανικής κυβέρνησης.

([38]) Στον εν λόγω κατάλογο απαριθμούνται όλα τα δάνεια που έλαβαν οι ADIF και ADIF-Alta Velocidad αλλά με ισχύ από την 1η Ιανουαρίου 2013, ημερομηνία κατά την οποία ο ADIF αναδιαρθρώθηκε σε ADIF και ADIF-Alta Velocidad. Τα περιουσιακά στοιχεία που σχετίζονται με το περιμετρικό σιδηροδρομικό δίκτυο παρέμειναν στον ADIF. Οι ισπανικές αρχές παρείχαν πληροφορίες σχετικά με την ημερομηνία διάθεσης, την ημερομηνία λήξης, την τράπεζα, το προς χρηματοδότηση έργο, το ποσό, το επιτόκιο αποπληρωμής και την περίοδο χάριτος.

([39]) Βλέπε αιτιολογική σκέψη 42 ανωτέρω

Πίνακας 6

Αναλυτικά στοιχεία σχετικά με τον υπολογισμό του επιτοκίου αγοράς που πρόκειται να εφαρμοστεί για τα δάνεια που εκταμιεύτηκαν υπέρ του ADIF

Ημερομηνία εκταμίευσης	Επιτόκια των δανείων που εκταμιεύτηκαν υπέρ του ADIF (%)	Πιστοληπτική ικανότητα του ADIF	Ανακοίνωση του 2008		Πρόταση των ισπανικών αρχών για υπολογισμό των επιτοκίων της αγοράς (%)	Εμπορικά δάνεια που έλαβε ο ADIF	Υπολογισμός του επιτοκίου της αγοράς βάσει των όρων των εμπορικών δανείων (%)
			Βασικό επιτόκιο (%)	Προστιθέμενες μονάδες βάσεις στις συνήθεις έως χαμηλές εγγυήσεις			
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)
17.1.2011	1,17	Aa1	1,49	75-100	2,49	Για το 2011: Euribor 6μήνου (3.1.2011) + 227 μον. βάσης (κατά μέσο όρο)	1,224 + 2,27 = 3,494
11.1.2012	1,17	Aa2	2,07	75-100	3,07	Για το 2012: Euribor 6μήνου (2.1.2012) + 352 μον. βάσης (κατά μέσο όρο)	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	Για το 2013: Euribor 6μήνου (1.2.2013) + 425 μον. βάσης (κατά μέσο όρο)	0,38 + 4,25 = 4,63
10.1.2014	3,06	Ba1	0,53	100-220	1,53	Για το 2014: Euribor 6μήνου (2.1.2014) + 215 μον. βάσης (κατά μέσο όρο)	0,387 + 2,15 = 2,537

(76) Όπως φαίνεται στον πίνακα 6, τα επιτόκια αγοράς που βασίζονται στα εμπορικά δάνεια που έλαβε ο ADIF (δεξιά στήλη) είναι συστηματικά υψηλότερα σε σχέση με τα επιτόκια που προτείνει η Ισπανία. Δεδομένου ότι η ανακοίνωση του 2008 παρέχει μόνο τιμή αναφοράς για τα επιτόκια της αγοράς, καθώς και ότι η Ισπανία δεν παρουσίασε κανένα στοιχείο που να τεκμηριώνει κάποιο συμπέρασμα σχετικά με το επίπεδο της διαθέσιμη εγγυήσεις, και ότι τα στοιχεία του φακέλου υποδηλώνουν ότι τα επιτόκια που κατέβαλε ο ADIF στην αγορά ήταν σημαντικά υψηλότερα, η Επιτροπή θεωρεί ότι τα τελευταία αποτελούν την κατάλληλη τιμή αναφοράς για να προσδιοριστεί κατά πόσον τα δάνεια σε σχέση με το έργο παρέχουν πλεονέκτημα στον ADIF.

(77) Από τον πίνακα 6 μπορεί να συναχθεί το συμπέρασμα ότι τα επιτόκια που χορηγήθηκαν στον ADIF σε σχέση με το έργο είναι χαμηλότερα από τα συναφή επιτόκια της αγοράς που υπολογίζονται βάσει των όρων που εξασφάλιζε ο ADIF, εξαιρουμένων των δανείων που χορηγήθηκαν το 2014. Συνεπώς, οι όροι για τα διάφορα δάνεια που χορηγήθηκαν στον ADIF κατά το διάστημα 2011-2013 και τα οποία ανέρχονται σε 7 469 500 ευρώ παρέχουν πλεονέκτημα στον ADIF κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της Συνθήκης.

6.1.3.2. Υπέρ του ΦΕΣ και των μελλοντικών χρηστών του CEATF

(78) Στην απόφαση για την κίνηση διαδικασίας ([40]), η Επιτροπή εξήγησε ότι η απουσία κρατικής ενίσχυσης τεκμαίρεται μόνο αν η διαδικασία διαγωνισμού επιτρέπει στην πλέον συμφέρουσα από οικονομικής απόψεως προσφορά να αντιστοιχεί στην αγοραία αξία της παραχώρησης και αν το οικείο κράτος μέλος εξακριβώνει ότι τα τέλη παραχώρησης που προκύπτουν συμφωνούν με τις τιμές της αγοράς έπειτα από ανάλυση των προεξοφλημένων ταμειακών ροών και σύγκριση των τελών που καταβάλλονται για παρόμοιες υπηρεσίες αλλού ([41]). Η Επιτροπή επισήμανε ότι, ακόμη και αν τα βασικά στοιχεία της διάρθρωσης των τελών έχουν καθοριστεί από την Ισπανία εκ των προτέρων, το γεγονός αυτό δεν είναι από μόνο του αρκετό για να μην αμφισβητηθεί ο ανοιχτός και χωρίς διακρίσεις χαρακτήρας της διαδικασίας.

(79) Η Επιτροπή εξέτασε επίσης την πιθανή ύπαρξη έμμεσου πλεονεκτήματος για τους χρήστες της υποδομής.

(80) Δεδομένου ότι δεν επελέγη ΦΕΣ λόγω αποτυχίας της πρώτης διαδικασίας διαγωνισμού και επειδή δεν υπάρχουν ενδείξεις για προκήρυξη δεύτερου διαγωνισμού, δεν είναι δυνατό να συναχθούν οριστικά συμπεράσματα σχετικά με την ύπαρξη πλεονεκτήματος σε επίπεδο ΦΕΣ. Ομοίως, δεν μπορούν να συναχθούν ασφαλή συμπεράσματα αναφορικά με την ύπαρξη ενίσχυσης σε επίπεδο χρηστών.

6.1.4. *Νόθευση του ανταγωνισμού και επιπτώσεις στις συναλλαγές*

(81) Όταν η ενίσχυση που χορηγείται από ένα κράτος μέλος ενισχύει τη θέση μιας επιχείρησης σε σχέση με άλλες ανταγωνίστριες επιχειρήσεις στις ενδοενωσιακές συναλλαγές, πρέπει να θεωρηθεί ότι οι συναλλαγές αυτές επηρεάζονται από την ενίσχυση ([42]).

(82) Είναι σαφές ότι τα πλεονεκτήματα που παρέχονται στον ADIF ενισχύουν τη θέση της εν λόγω επιχείρησης σε σχέση με άλλες επιχειρήσεις που ανταγωνίζονται στις ενδοενωσιακές συναλλαγές.

(83) Όπως αναφέρεται στην ενότητα 5.1 ανωτέρω, οι ισπανικές αρχές αναγνωρίζουν ότι το CEATF δύναται να ανταγωνιστεί άλλες ευρωπαϊκές εγκαταστάσεις για δοκιμές σε ταχύτητες κάτω των 210 km/h, καθώς και άλλες υφιστάμενες γραμμές που έχουν δοθεί στην κυκλοφορία για δοκιμές σε ταχύτητες από 210 έως και 385 km/h. Συμπερασματικά, οι ισπανικές αρχές θεωρούν ότι μόνο η χρηματοδότηση της κατασκευής των τμημάτων του CEATF που επιτρέπουν τις δοκιμές σε ταχύτητες χαμηλότερες από 385 km/h θα πρέπει να θεωρείται ως κρατική ενίσχυση και να αξιολογηθεί σύμφωνα με το πλαίσιο ΕΑΚ. Από την άποψη αυτή, ισχυρίζονται επίσης ότι η δημόσια χρηματοδότηση για τις δραστηριότητες αυτές θα περιορίζεται στα 90,2 εκατ. ευρώ.

(84) Το CEATF θα ανταγωνίζεται άλλες εγκαταστάσεις στην Ευρωπαϊκή Ένωση που παρέχουν υπηρεσίες δοκιμών σιδηροδρόμων υψηλής ταχύτητας, καθώς έχει τη δυνατότητα να επιτρέπει τη διενέργεια δοκιμών σε ταχύτητες κάτω των 385 km/h. Δεδομένου ότι, όπως προκύπτει από τα στοιχεία, η ζήτηση για δοκιμές σε υψηλότερες ταχύτητες (βλέπε αναλυτικές αιτιολογικές σκέψεις 48 έως 51 ανωτέρω) είναι χαμηλή ή ανύπαρκτη, η διενέργεια δοκιμών σε ταχύτητες χαμηλότερες από 385 km/h είναι πιθανό να καταστεί η κύρια δραστηριότητα του CEATF.

(85) Ως εκ τούτου, οι κρατικοί πόροι που χορηγήθηκαν στον ADIF για την κατασκευή του CEATF θα μπορούσαν να χρησιμοποιηθούν για την επιχορήγηση της εισόδου νέου ανταγωνιστή στην αγορά.

(86) Βάσει των εκτιμήσεων που περιγράφονται στις αιτιολογικές σκέψεις 82 έως 85 ανωτέρω, η ενίσχυση που χορηγήθηκε στον ADIF μπορεί να προκαλέσει νόθευση του ανταγωνισμού και να επηρεάσει τις συναλλαγές μεταξύ των κρατών μελών.

6.1.5. *Συμπέρασμα σχετικά με την ύπαρξη ενίσχυσης*

(87) Η Επιτροπή θεωρεί ότι οι δημόσιοι πόροι που χορηγήθηκαν στον ADIF για την κατασκευή του CEATF βάσει της απόφασης της 28ης Ιουνίου 2013 και της συμφωνίας της 27ης Δεκεμβρίου 2010 συνιστούν ενίσχυση κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της Συνθήκης.

([40]) Βλέπε αιτιολογικές σκέψεις 43 και 44 της απόφασης για την κίνηση διαδικασίας.
([41]) Υπόθεση SA.38302 Investment aid to the port of Salerno, απόφαση της 27ης Μαρτίου 2014, αιτιολογική σκέψη 46.
([42]) Απόφαση του Δικαστηρίου της 14ης Ιανουαρίου 2015, Eventech, C-518/13, ECLI:EU:C:2015:9, σκέψη 66, και απόφαση του Δικαστηρίου, Libert και λοιποί, C-197/11 και C-203/11, ECLI:EU:C:2013:288, σκέψη 77.

6.2. **Νομιμότητα της ενίσχυσης**

(88) Οι ισπανικές αρχές κοινοποίησαν το μέτρο βάσει του άρθρου 108 παράγραφος 3 της Συνθήκης στις 20 Σεπτεμβρίου 2013. Επισήμαναν επίσης ότι το περιμετρικό σιδηροδρομικό δίκτυο δεν πρόκειται να κατασκευαστεί χωρίς προηγούμενη έγκριση από την Επιτροπή ([43]).

(89) Η Ισπανία χορήγησε την ενίσχυση βάσει της συμφωνίας της 27ης Δεκεμβρίου 2010 και της απόφασης του υπουργικού συμβουλίου της 28ης Ιουνίου 2013. Μέρος της εν λόγω ενίσχυσης έχει ήδη καταβληθεί, όπως περιγράφεται στην αιτιολογική σκέψη 44 ανωτέρω.

(90) Εφόσον η ενίσχυση χορηγήθηκε προτού εγκριθεί από την Επιτροπή, πρέπει να θεωρείται ως αθέμιτη ενίσχυση κατά την έννοια του άρθρου 1 στοιχείο στ) του κανονισμού (ΕΕ) 2015/1589 του Συμβουλίου ([44]).

6.3. **Συμβατότητα**

(91) Αφού διαπίστωσε ότι το μέτρο συνεπάγεται κρατική ενίσχυση κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της Συνθήκης, η Επιτροπή πρέπει στη συνέχεια να εξετάσει κατά πόσον συμβιβάζεται με την εσωτερική αγορά.

(92) Το Δικαστήριο έχει αποφανθεί ότι «όταν η Επιτροπή αποφασίσει να κινήσει την επίσημη διαδικασία εξετάσεως, το κράτος μέλος και ο δυνητικός δικαιούχος νέας ενισχύσεως υποχρεούνται να θέσουν υπόψη της Επιτροπής στοιχεία που να αποδεικνύουν ότι οι ενισχύσεις αυτές είναι συμβατές με την κοινή αγορά» ([45]). Όπως αναφέρεται παρακάτω, οι ισπανικές αρχές και η δικαιούχος εταιρεία ADIF δεν παρείχαν πειστικά αποδεικτικά στοιχεία για τον σκοπό αυτό ούτε στην κοινοποίηση και τις επακόλουθες παρατηρήσεις, ούτε στις παρατηρήσεις τους για την απόφαση για την κίνηση διαδικασίας και στις παρατηρήσεις που υπέβαλαν κατά το στάδιο της επίσημης έρευνας.

(93) Οι ισπανικές αρχές επισήμαναν ότι η δημόσια χρηματοδότηση του CEATF, στον βαθμό που τέτοιου είδους χρηματοδότηση συνιστά ενίσχυση κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της Συνθήκης, θα πρέπει να χαρακτηριστεί συμβατή με την εσωτερική αγορά δεδομένου του συνολικού στόχου ΕΑΚ και βάσει των κανόνων του πλαισίου ΕΑΚ που εφαρμόζονται σε υποδομές ΕΑΚ ([46]).

(94) Από το συμπέρασμα της ενότητας 6.2. ανωτέρω προκύπτει ότι η ενίσχυση είναι παράνομη. Στο σημείο 126 του πλαισίου ΕΑΚ αναφέρεται ότι «οι παράνομες ενισχύσεις για ΕΑΚ θα αξιολογούνται σύμφωνα με τους εφαρμοστέους κατά την ημερομηνία χορήγησης των ενισχύσεων κανόνες».

(95) Κατά τον χρόνο χορήγησης της ενίσχυσης, το πλαίσιο ΕΑΚ του 2006 βρισκόταν σε ισχύ ([47]).

(96) Στο πλαίσιο ΕΑΚ του 2006 δεν προβλέπονται συγκεκριμένες διατάξεις αναφορικά με την ενίσχυση σε ερευνητικές υποδομές. Κατά συνέπεια, η Επιτροπή θεωρεί ότι η αξιολόγηση του μέτρου ενίσχυσης θα πρέπει να βασίζεται απευθείας στο άρθρο 107 παράγραφος 3 στοιχείο γ) της Συνθήκης. Στην εν λόγω διάταξη αναφέρεται ότι «ενισχύσεις για την προώθηση της αναπτύξεως ορισμένων οικονομικών δραστηριοτήτων ή οικονομικών περιοχών, εφόσον δεν αλλοιώνουν τους όρους των συναλλαγών κατά τρόπο που θα αντέκειτο προς το κοινό συμφέρον» μπορεί να θεωρηθούν ότι συμβιβάζονται με την εσωτερική αγορά.

([43]) Βλέπε επιστολή των ισπανικών αρχών της 6ης Φεβρουαρίου 2014, απάντηση στην ερώτηση 7, η οποία δόθηκε από το ισπανικό Υπουργείο Οικονομίας και Δημόσιας Διοίκησης, σελίδα 13.

([44]) Κανονισμός (ΕΕ) 2015/1589 του Συμβουλίου, της 13ης Ιουλίου 2015, περί λεπτομερών κανόνων για την εφαρμογή του άρθρου 108 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ΕΕ L 248 της 24.9.2015, σ. 9).

([45]) Απόφαση του Δικαστηρίου της 16ης Δεκεμβρίου 2010, AceaElectrabel Produzione κατά Επιτροπής, C-480/09 P, ECLI:EU:C:2010:787, σκέψη 99 και η νομολογία που παρατίθεται σε αυτήν.

([46]) Σύμφωνα με το σημείο 15 στοιχείο λγ) του πλαισίου ΕΑΚ «ως "ερευνητική υποδομή" νοούνται οι εγκαταστάσεις, οι πόροι και οι συναφείς υπηρεσίες που χρησιμοποιεί η επιστημονική κοινότητα για τη διεξαγωγή έρευνας σε όλους τους τομείς. Ο ορισμός αυτός καλύπτει τον επιστημονικό εξοπλισμό ή σύνολα εξοπλισμών, τους γνωστικούς πόρους όπως οι συλλογές, τα αρχεία και οι δομημένες επιστημονικές πληροφορίες, τις υποδομές με βάση την τεχνολογία πληροφοριών και επικοινωνιών, όπως τα δίκτυα τύπου grid, τον εξοπλισμό πληροφορικής, λογισμικό και τα επικοινωνιακά εργαλεία, καθώς και κάθε άλλο μέσο απαραίτητο για τη διεξαγωγή έρευνας. Οι ερευνητικές αυτές υποδομές μπορεί να είναι ενιαίας θέσης ή κατανεμημένες (οργανωμένο δίκτυο υποδομών)».

([47]) Κοινοτικό πλαίσιο σχετικά με τις κρατικές ενισχύσεις για την έρευνα και ανάπτυξη και την καινοτομία (ΕΕ C 323 της 30.12.2006, σ. 1).

(97) Η Επιτροπή, προκειμένου να προσδιορίσει τη συμβατότητα ενός μέτρου δυνάμει του άρθρου 107 παράγραφος 3 στοιχείο γ) της Συνθήκης, διενεργεί έλεγχο εκτίμησης, όπου σταθμίζει τις θετικές επιπτώσεις όσον αφορά τη συμβολή στην επίτευξη σαφώς καθορισμένων στόχων κοινού συμφέροντος και τις αρνητικές επιπτώσεις στις συναλλαγές και τον ανταγωνισμό στην κοινή αγορά. Από την άποψη αυτή, η Επιτροπή θα λάβει υπόψη τις εξής αρχές ([48]):

α) συμβολή στην επίτευξη σαφώς καθορισμένου στόχου κοινού ενδιαφέροντος: ένα μέτρο κρατικής ενίσχυσης αποσκοπεί στην επίτευξη στόχου κοινού συμφέροντος σύμφωνα με το άρθρο 107 παράγραφος 3 της Συνθήκης·

β) ανάγκη για κρατική παρέμβαση: ένα μέτρο κρατικής ενίσχυσης πρέπει να στοχεύει σε καταστάσεις όπου η ενίσχυση μπορεί να επιφέρει ουσιαστική βελτίωση την οποία δεν δύναται να επιτύχει η ίδια η αγορά, για παράδειγμα επανορθώνοντας ενδεχόμενη δυσλειτουργία της αγοράς ή αντιμετωπίζοντας κάποιο πρόβλημα σε θέματα ισότητας μεταχείρισης ή συνοχής·

γ) καταλληλότητα του μέτρου ενίσχυσης: το προτεινόμενο μέτρο ενίσχυσης πρέπει να αποτελεί κατάλληλο μέσο πολιτικής για την επίτευξη του στόχου κοινού συμφέροντος·

δ) παροχή κινήτρων: η ενίσχυση πρέπει να μεταβάλλει τη συμπεριφορά της(των) οικείας(-ων) επιχείρησης(-εων) κατά τέτοιο τρόπο ώστε να επιδίδεται(-ονται) σε πρόσθετες δραστηριότητες που δεν θα πραγματοποιούσε χωρίς την ενίσχυση ή τις οποίες θα πραγματοποιούσε με περιορισμένο ή διαφορετικό τρόπο ή σε διαφορετική τοποθεσία·

ε) αναλογικότητα της ενίσχυσης: το ποσό και η ένταση της ενίσχυσης πρέπει να περιορίζεται στο ελάχιστο απαιτούμενο για την προσέλκυση πρόσθετων επενδύσεων ή δραστηριοτήτων από την(τις) οικεία(ες) επιχείρηση(σεις)·

στ) αποφυγή αδικαιολόγητων αρνητικών επιπτώσεων στον ανταγωνισμό και τις συναλλαγές μεταξύ των κρατών μελών: οι αρνητικές επιπτώσεις της ενίσχυσης πρέπει να είναι επαρκώς περιορισμένες, ώστε το συνολικό ισοζύγιο του μέτρου να είναι θετικό

ζ) διαφάνεια της ενίσχυσης: τα κράτη μέλη, η Επιτροπή, οι οικονομικοί φορείς και το κοινό πρέπει να διαθέτουν εύκολη πρόσβαση σε όλες τις σχετικές πράξεις και τις συναφείς πληροφορίες που αφορούν την ενίσχυση που χορηγήθηκε στο πλαίσιο αυτών.

6.3.1. *Συμβολή στην επίτευξη ενός σαφώς καθορισμένου στόχου κοινού συμφέροντος*

(98) Οι ισπανικές αρχές τόνισαν στην κοινοποίησή τους και στην απάντηση στην απόφαση για την κίνηση διαδικασίας (βλέπε αιτιολογική σκέψη 59 της απόφασης για την κίνηση διαδικασίας και ενότητα 5.2 ανωτέρω) ότι το έργο συμβάλλει στην αύξηση των επενδύσεων ΕΑΚ στην Ισπανία, σύμφωνα με έναν από τους στόχους κοινού συμφέροντος της στρατηγικής «ΕΕ 2020», και ότι μπορεί να ενταχθεί στο επιχειρησιακό πρόγραμμα για την έξυπνη ανάπτυξη στην Ισπανία που εγκρίθηκε τον Φεβρουάριο του 2015. Οι ισπανικές αρχές ισχυρίζονται ότι το CEATF συνιστά επιστημονική και τεχνική υποδομή η οποία θα επιτρέπει τη δοκιμασία πολυεπιστημονικών τεχνικών πτυχών στον σιδηροδρομικό τομέα. Ισχυρίζονται επίσης ότι η επένδυση στο CEATF θα ενισχύει την οικονομική ανάπτυξη μιας περιοχής, συγκεκριμένα της Ανδαλουσίας, η οποία αντιμετωπίζει υψηλό ποσοστό ανεργίας.

(99) Καταρχάς, τέτοιοι ισχυρισμοί θα πρέπει να αξιολογούνται υπό το πρίσμα της ζήτησης για τέτοιες ερευνητικές εγκαταστάσεις και υπό το πρίσμα των δραστηριοτήτων ΕΑΚ που μπορούν να πραγματοποιούνται σε αυτές.

(100) Όπως αναλύεται στις αιτιολογικές σκέψεις 60 έως 62 της απόφασης για την κίνηση διαδικασίας, η Επιτροπή εξέφρασε αμφιβολίες σχετικά με την ύπαρξη ζήτησης από κατασκευαστές τροχαίου υλικού και σιδηροδρομικού εξοπλισμού για τη συγκεκριμένη ερευνητική υποδομή. Ειδικότερα, η Επιτροπή αναφέρθηκε στην αποτυχία του πρώτου διαγωνισμού για την κατασκευή και τη λειτουργία του CEATF, καθώς και στο υψηλό κόστος κατασκευής και λειτουργίας σιδηροδρομικών δικτύων, τα οποία είναι σχεδιασμένα για να παρέχουν υπηρεσίες επαγγελματικής μεταφοράς προσώπων σε ταχύτητες άνω των 350 km/h, κατάσταση που δεν θα ήταν οικονομικά βιώσιμη υπό τις παρούσες συνθήκες της αγοράς και στο προβλέψιμο μέλλον ([49]).

([48]) Επί παραδείγματι, SA 32835 (2011/N) — Northwest Urban Investment Fund (JESSICA) (ΕΕ C 281 της 24.9.2011, σ. 2, http://ec.europa.eu/competition/state_aid/cases/240234/240234_1247477_97_2.pdf και SA 38769 (2015/N) — Green Deal for Electric Vehicle Charging Infrastructure («Οικολογική συμφωνία για υποδομή φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων»), που πρόκειται να δημοσιευθεί, http://ec.europa.eu/competition/state_aid/cases/258489/258489_1710979_137_2.pdf

([49]) Αναφορικά με το επιχείρημα που προέβαλαν οι ισπανικές αρχές, με το οποίο υπενθυμίζεται ότι ένα ερωτηματολόγιο είχε αποσταλεί σε περισσότερες από 80 εταιρείες, εκ των οποίων απάντησαν οι 47 και οι 26 επισήμαναν ότι θα ήταν έτοιμες να συμμετάσχουν στους κινδύνους του έργου, θα πρέπει να παρατηρηθεί ότι οι τελευταίες ήταν κυρίως εταιρείες από τον κατασκευαστικό τομέα, το επιχειρηματικό συμφέρον των οποίων συνδέεται με την κατασκευαστική φάση του έργου, όχι όμως και με τις δραστηριότητες ΕΑΚ που πρόκειται να διενεργούνται σε αυτές. Επιπλέον, καμία εξ αυτών δεν επιβεβαίωσε πραγματικό ενδιαφέρον υποβάλλοντας τελικά προσφορά στον διαγωνισμό του 2013, ο οποίος κηρύχθηκε άκυρος λόγω έλλειψης συμμετεχόντων.

(101) Οι παρατηρήσεις που παρελήφθησαν από τρίτα μέρη σε απάντηση στην απόφαση για την κίνηση διαδικασίας επιβεβαιώνουν τη θέση της Επιτροπής σύμφωνα με την οποία η αγορά δεν έχει ανάγκη από ερευνητική υποδομή ειδικευμένη στις δοκιμές σιδηροδρόμων πολύ υψηλής ταχύτητας (οι δοκιμές διενεργούνται σε ταχύτητες άνω των 385 km/h για υπηρεσίες επαγγελματικής μεταφοράς προσώπων σε ταχύτητες άνω των 350 km/h).

(102) Κανένας κατασκευαστής τροχαίου υλικού δεν προτίθενται να αναπτύξει προϊόντα ικανά να κυκλοφορούν σε τόσο υψηλές ταχύτητες, δεδομένου ότι δεν υπάρχει ζήτηση στην αγορά για εμπορική εκμετάλλευση τέτοιων αμαξοστοιχιών. Ορισμένοι σιδηροδρομικοί φορείς προβάλλουν επιχειρήματα ως προς την αποτελεσματικότητα της αγοράς (εξισορρόπηση μεταξύ κατανάλωσης ενέργειας και διάρκειας διαδρομής) που περιορίζουν την εμπορική εκμετάλλευση αμαξοστοιχιών υψηλών ταχυτήτων στην Ευρώπη σε πολύ χαμηλότερες ταχύτητες (ο μέσος όρος στην Ευρώπη είναι 280-300 km/h, ενώ η ανώτατη ταχύτητα είναι 320-350km/h), καθώς και την αλματώδη αύξηση του κόστους επένδυσης, εκμετάλλευσης και συντήρησης της υποδομής για ταχύτητες άνω των 300 km/h, γεγονός που θα μπορούσε να καταστήσει τις τιμές των σιδηροδρομικών εισιτηρίων μη ανταγωνιστικές σε σχέση με τα αεροπορικά εισιτήρια. Δεν υπάρχουν ενδείξεις που να υποδηλώνουν ζήτηση της αγοράς για κατασκευή νέων εμπορικών σιδηροδρομικών γραμμών και/ή για αναβάθμιση των υφιστάμενων γραμμών με στόχο την παροχή μεταφορικών υπηρεσιών σε ταχύτητες που υπερβαίνουν τα 320-350 km/h, και συνεπώς για εγκατάσταση σιδηροδρομικών δοκιμών ειδικά σχεδιασμένης για ταχύτητες άνω των εν λόγω ορίων ([50]).

(103) Επιπρόσθετα ειδικά επιχειρήματα σχετικά με την έλλειψη ζήτησης για τις υποδομές του κέντρου CEATF οφείλονται στη γεωγραφική τοποθεσία του, η οποία, σύμφωνα με ορισμένους ερωτηθέντες, θα προκαλέσει σημαντική αύξηση του απαιτούμενου χρόνου και του κόστους μεταφοράς.

(104) Τέλος, τα επιχειρήματα που αφορούν στη διαθεσιμότητα πιο προηγμένων και αποδοτικών λύσεων για δυνητικές μελλοντικές δοκιμές υψηλών ταχυτήτων, όπως για εικονικές δοκιμές μέσω λύσεων βασισμένων στις ΤΠΕ, δεν συνηγορούν υπέρ της αναγκαιότητας εξειδικευμένης υλικής εγκατάστασης δοκιμών.

(105) Συνεπώς, ο ισχυρισμός ότι η κοινοποιηθείσα ενίσχυση θα οδηγούσε στη δημιουργία επιπρόσθετων δραστηριοτήτων ΕΑΚ στον σιδηροδρομικό τομέα χάρη στην κατασκευή εγκατάστασης δοκιμών υψηλών ταχυτήτων έρχεται σε αντίθεση προς τις πληροφορίες που έχει συγκεντρώσει η Επιτροπή.

(106) Δεύτερον, άλλοι στόχοι που σχετίζονται με την πολιτική τους και τους οποίους επικαλούνται οι ισπανικές αρχές, κυρίως τα κοινωνικοοικονομικά οφέλη που προκύπτουν από τη δημιουργία νέων θέσεων εργασίας στην περιοχή της Antequera ([51]), δεν επιτρέπουν να αξιολογηθεί η συμβολή της κοινοποιηθείσας ενίσχυσης στην επίτευξη στόχου κοινού συμφέροντος στον τομέα ΕΑΚ. Παρά το γεγονός ότι οι ισπανικές αρχές ισχυρίζονται ότι, από κοινωνικοοικονομικής άποψης, το έργο CEATF θα επιτύγχανε θετική ΚΠΑ ύψους 17,3 εκατ. ευρώ, δεν παρείχαν πειστικά στοιχεία για την ύπαρξη πλεονεκτημάτων ικανών να αντισταθμίσουν το κόστος κατασκευής και τις ζημίες εκμετάλλευσης που θα προέκυπταν κατά τη διάρκεια λειτουργίας των σχεδιαζόμενων εγκαταστάσεων. Τα προβαλλόμενα οφέλη φαίνεται ότι περιορίζονται στη δημιουργία θέσεων εργασίας στον κατασκευαστικό τομέα κατά το στάδιο κατασκευής των υποδομών. Αυτό σημαίνει ότι, αντί να συμβάλλει στον μακροπρόθεσμο στόχο της ενίσχυσης της βιώσιμης ανάπτυξης της περιοχής της Ανδαλουσίας, το έργο θα είχε μόνο βραχυπρόθεσμες και προσωρινές επιπτώσεις στην τοπική οικονομία ([52]).

(107) Βάσει των εκτιμήσεων που περιγράφονται στις αιτιολογικές σκέψεις 98 έως 106 ανωτέρω, η Επιτροπή θεωρεί ότι η Ισπανία δεν παρείχε επαρκή στοιχεία προκειμένου να αποδείξει ότι το έργο συμβάλλει στην επίτευξη σαφώς καθορισμένου στόχου κοινού συμφέροντος.

6.3.2. *Ανάγκη για κρατική παρέμβαση*

(108) Οι ισπανικές αρχές αποδίδουν την ανάγκη κρατικής ενίσχυσης για το συγκεκριμένο έργο στον πολυεπιστημονικό χαρακτήρα των τεχνικών δοκιμών που πρόκειται να διενεργούνται. Κατά τη γνώμη τους, λόγω των πολυσχιδών πεδίων

([50]) Δεν αποτελεί έκπληξη το γεγονός ότι η μοναδική εταιρεία που εκφράστηκε υπέρ του έργου είναι ισπανική εταιρεία η οποία, όπως επιβεβαιώνεται από τις παρατηρήσεις των ερωτηθέντων, θα μπορούσε de facto να τύχει προτιμησιακής πρόσβασης στην εγκατάσταση λόγω της εγγύτητάς της στην τοποθεσία του κέντρου. Η παρατήρησή της φαίνεται ότι διαπνέεται περισσότερο από την πιθανότητα απόκτησης ανταγωνιστικού πλεονεκτήματος παρά από την αντικειμενική αξιολόγηση της αναγκαιότητας της εγκατάστασης.

([51]) Βλέπε επίσης υποσημείωση 17 στην απόφαση για την κίνηση διαδικασίας.

([52]) Για παράδειγμα, οι κατευθυντήριες γραμμές για τις κρατικές ενισχύσεις περιφερειακού χαρακτήρα 2014-2020 (ΕΕ C 209 της 23.7.2013, σ. 1), που προβλέπουν συγκεκριμένα τη δημιουργία θέσεων εργασίας, θέτουν τον εν λόγω στόχο στο ευρύτερο πλαίσιο της διασφάλισης βιώσιμης ανάπτυξης χωρίς αποκλεισμούς (υπογράμμιση του συντάκτη). Πράγματι, ακόμη και στις ειδικές κατευθυντήριες γραμμές της Επιτροπής για την ενίσχυση της δημιουργίας θέσεων εργασίας (Κατευθυντήριες γραμμές όσον αφορά τις ενισχύσεις στην απασχόληση, ΕΕ C 334 της 12.12.1995, σ. 4) αναγνωριζόταν ότι οι ενισχύσεις για τη δημιουργία απασχόλησης που περιορίζονται σε έναν ή περισσότερους ευαίσθητους τομείς, σε κατάσταση πλεονάζουσας παραγωγικής ικανότητας ή κρίσης, αντιμετωπίζονται λιγότερο ευνοϊκά, με αποτέλεσμα οι αρνητικές επιπτώσεις τους στην απασχόληση στους ανταγωνιστικούς τομείς των άλλων κρατών μελών να υπερέχουν συνήθως του κοινού συμφέροντος που συνδέεται με τα ενεργά μέτρα μείωσης της ανεργίας (βλέπε σημείο 23).

δραστηριοτήτων των εταιρειών που δυνητικά θα εμπλέκονται στις εν λόγω δοκιμές (λόγου χάρη εταιρείες έργων πολιτικού μηχανικού, επικοινωνιών, σηματοδότησης, έλξης, και τροχαίου υλικού) καμία εταιρεία δεν θα μπορεί να επιτύχει, σε αυτοτελή βάση, την κρίσιμη μάζα ή να έχει την οικονομική δυνατότητα προκειμένου να πραγματοποιήσει τη μεγάλη επένδυση που απαιτείται για το CEATF ή να προσελκύσει και να προσεταιριστεί άλλες εταιρείες στην εν λόγω επένδυση. Αναφορικά με τη χρηματοδότηση του έργου, οι ισπανικές αρχές δήλωσαν ότι, πέραν της δημόσιας, δεν υπάρχει καμία άλλη πηγή χρηματοδότησης για την κατασκευή του CEATF «λαμβανομένων υπόψη των μελετών αποδοτικότητας που διεξήγαγε ο ADIF».

(109) Το επιχείρημα που προέβαλαν οι ισπανικές αρχές υποδηλώνει δυσλειτουργία της αγοράς λόγω προβλήματος συντονισμού για τη χρηματοδότηση της κατασκευής της προβλεπόμενης εγκατάστασης. Προφανώς υποθέτουν ότι, εφόσον καμία μεμονωμένη εταιρεία δεν θα είχε κίνητρο να αναλάβει τη χρηματοδότηση του έργου λόγω αδυναμίας αντιστάθμισης του κόστους με τα αναμενόμενα οφέλη (σε επίπεδο μεμονωμένης εταιρείας), ο μοναδικός δυνατός τρόπος διατήρησης της επένδυσης θα ήταν να δημιουργηθεί κοινοπραξία με τη συγκέντρωση διάφορων εταιρειών οι οποίες θα δραστηριοποιούνταν σε διαφορετικούς τεχνικούς τομείς και θα ήταν σε θέση να διασφαλίσουν με τον τρόπο αυτό την πλήρη αξιοποίηση του δυναμικού της εγκατάστασης με την από κοινού χρήση.

(110) Εντούτοις, δεν υπάρχει κανένα στοιχείο στον φάκελο που να υποδεικνύει ότι το δυνητικό ενδιαφέρον εταιρειών πρόθυμων να συνάψουν τέτοια συνεργασία θα μπορούσε να αποτραπεί λόγω αντικειμενικών δυσκολιών που θα παρεμπόδιζαν την αποτελεσματική μεταξύ τους συνεργασία. Αντιθέτως, το γεγονός ότι η ισπανική κυβέρνηση παρενέβη με σκοπό τη διευκόλυνση της δημιουργίας ενός φορέα ειδικού σκοπού (ΦΕΣ) μέσω της διοργάνωσης ανοιχτού διαγωνισμού και ότι η εν λόγω διαδικασία απέτυχε υποδεικνύει ότι το πραγματικό πρόβλημα που επηρέασε τη χρηματοδότηση του κοινοποιηθέντος έργου έγκειται αλλού, και δη στην έλλειψη οικονομικής βιωσιμότητας. Η αδυναμία του επιχειρήματος που προέβαλαν οι ισπανικές αρχές επιβεβαιώνεται από το γεγονός ότι, ακόμη και όταν η ισπανική κυβέρνηση αποφάσισε να προχωρήσει στη χορήγηση δημόσιας χρηματοδότησης στον ADIF προκειμένου να ξεκινήσουν οι εργασίες του, κανένας ανεξάρτητος επενδυτής δεν επέδειξε ενδιαφέρον για συμμετοχή στη χρηματοδότηση.

(111) Συνεπώς, η Επιτροπή καταλήγει στο συμπέρασμα ότι η Ισπανία δεν έχει παράσχει επαρκή αποδεικτικά στοιχεία ως προς τη δυσλειτουργία της αγοράς λόγω έλλειψης συντονισμού για τη χρηματοδότηση του CEATF.

(112) Επιπροσθέτως, αξίζει να σημειωθεί ότι η πρακτική λήψης αποφάσεων της Επιτροπής στον τομέα ΕΑΚ αναφέρεται σε τρεις συγκεκριμένους τύπους δυσλειτουργίας της αγοράς: ατελή και ασύμμετρη πληροφόρηση, δυσλειτουργίες όσον αφορά τον συντονισμό και το δίκτυο για τις δραστηριότητες ΕΑΚ, και διάχυση γνώσης. Στην παρούσα υπόθεση, ωστόσο, οι ισπανικές αρχές δεν απέδειξαν ότι συντρέχει ένας από τους συγκεκριμένους αυτούς τύπους δυσλειτουργίας της αγοράς.

(113) Αναφορικά με τις δυσκολίες που επηρεάζουν τη χρηματοδότηση του κέντρου CEATF, δεν παρασχέθηκαν στοιχεία που να αποδεικνύουν ότι ο ιδιωτικός τομέας θα αποτρεπόταν από τη χρηματοδότηση του έργου λόγω πιθανής έλλειψης πληροφόρησης ή ασύμμετρης πληροφόρησης ειδικά σε σχέση με αναγνωρίσιμες και επικίνδυνες δραστηριότητες ΕΑΚ. Όσον αφορά τις δυσλειτουργίες συντονισμού και δικτύου στον τομέα ΕΑΚ, είναι σαφές από τις δηλώσεις των ισπανικών αρχών ότι δεν είχε προβλεφθεί η παραμικρή συνεργασία μεταξύ του ADIF και της βιομηχανίας στο κέντρο δοκιμών. Φαίνεται ότι η ενίσχυση αποσκοπεί στην προσέλκυση εταιρειών προκειμένου να συμμετάσχουν είτε στον σχεδιασμό είτε στη χρήση των υποδομών του CEATF, χωρίς όμως να ενθαρρύνουν ειδική συνεργασία μεταξύ αυτών με σκοπό τη διεξαγωγή συνεργατικών δραστηριοτήτων ΕΑΚ στο κέντρο. Τέλος, η Ισπανία δεν παρείχε στοιχεία που να αποδεικνύουν ότι από το έργο CEATF προκύπτει διάχυση γνώσεων προς όφελος τρίτων μερών.

(114) Η Ισπανία δεν παρείχε περαιτέρω επιχειρήματα που να επιτρέπουν να συναχθεί το συμπέρασμα ότι η ενίσχυση μπορεί να επιφέρει ουσιαστική βελτίωση την οποία η αγορά δεν μπορεί να επιτύχει από μόνη της.

(115) Βάσει των εκτιμήσεων που περιγράφονται στις αιτιολογικές σκέψεις 108 έως 113 ανωτέρω, η Επιτροπή καταλήγει στο συμπέρασμα ότι δεν έχει αποδειχτεί η ανάγκη για κρατική παρέμβαση.

6.3.3. *Καταλληλότητα του μέτρου ενίσχυσης*

(116) Τα κράτη μέλη μπορούν να κάνουν διάφορες επιλογές αναφορικά με τα μέσα άσκησης πολιτικής και ο έλεγχος της κρατικής ενίσχυσης δεν υπαγορεύει έναν μόνο τρόπο παρέμβασης στην οικονομία. Εντούτοις, η κρατική ενίσχυση, σύμφωνα με το άρθρο 107 παράγραφος 1 της Συνθήκης, μπορεί να αιτιολογηθεί μόνον από την καταλληλότητα ενός συγκεκριμένου μέσου να ικανοποιεί τον στόχο της δημόσιας πολιτικής και να συμβάλλει σε έναν ή περισσότερους στόχους κοινού συμφέροντος ([53]).

([53]) Βλέπε συζήτηση σχετικά με την καταλληλότητα στις Υποθέσεις C 25/2004 — DVB-T Berlin-Brandenburg (ΕΕ L 200 της 22.7.2006, σ. 14) ή N 854/06 — Soutien de l'agence de l'innovation industrielle en faveur du programme mobilisateur pour l'innovation industrielle TVMSL (ΕΕ C 182 της 4.8.2007, σ. 5).

(117) Κατά κανόνα, η Επιτροπή θεωρεί ότι ένα μέτρο συνιστά κατάλληλο μέσο όταν το κράτος μέλος έχει εξετάσει κατά πόσον υπάρχουν εναλλακτικές επιλογές πολιτικής εξίσου κατάλληλες για την επίτευξη του στόχου κοινού συμφέροντος, ταυτόχρονα όμως προκαλεί λιγότερες στρεβλώσεις στον ανταγωνισμό σε σχέση με την επιλεκτική κρατική ενίσχυση, και όταν μπορεί να αποδείξει την καταλληλότητα του μέτρου για την επίτευξη στόχων αποτελεσματικότητας και/ή ισότητας.

(118) Οι ισπανικές αρχές δεν παρείχαν πληροφορίες αναφορικά με την ύπαρξη εφικτών εναλλακτικών μέσων άσκησης πολιτικής ή άλλων μέσων ενίσχυσης για τη χρηματοδότηση του έργου. Αποκρινόμενες στις ανησυχίες που εκφράζονται στην απόφαση για την κίνηση διαδικασίας, περιορίστηκαν στη δήλωση ότι, βάσει του αναμενόμενου χρηματοδοτικού ελλείμματος σε ποσοστό 91,87 % του έργου, κανένα άλλο μέσο δεν θα ήταν κατάλληλο στη συγκεκριμένη περίπτωση, πέραν της δημόσιας χρηματοδότησης.

(119) Η Επιτροπή παρατηρεί ότι το γεγονός ότι το κοινοποιηθέν έργο παραμένει ιδιαίτερα ζημιογόνο ακόμη και μετά τη χορήγηση ενίσχυσης, δεν αρκεί για να αποδειχθεί ότι η κρατική ενίσχυση αποτελεί κατάλληλο μέσο.

(120) Επιπλέον, εφόσον δεν αποδεικνύεται ότι το έργο συμβάλλει στην επίτευξη του στόχου κοινού συμφέροντος για την αύξηση των δραστηριοτήτων ΕΑΚ, δεν αποδεικνύεται ούτε η καταλληλότητα του επενδυτικού μέσου που επέλεξε η ισπανική κυβέρνηση. Άλλα μέτρα τα οποία θα μπορούσαν να προκαλέσουν πραγματικά αυξημένες δραστηριότητες ΕΑΚ θα αποτελούσαν καταλληλότερα μέσα για την επίτευξη του εν λόγω στόχου κοινού συμφέροντος.

(121) Παρόμοιες σκέψεις ισχύουν και για άλλους στόχους κοινού συμφέροντος τους οποίους επικαλείται η Ισπανία. Όπως προαναφέρεται στην αιτιολογική σκέψη 106, οι νέες θέσεις εργασίας θα περιορίζονταν κυρίως στον κατασκευαστικό τομέα και θα ήταν προσωρινού χαρακτήρα. Η κρατική ενίσχυση για την κατασκευή υποδομής που είναι απίθανο να χρησιμοποιηθεί δεν αποτελεί κατάλληλο μέσο πολιτικής για τη δημιουργία ανάπτυξης και θέσεων εργασίας.

6.3.4. *Χαρακτήρας κινήτρου*

(122) Οι κρατικές ενισχύσεις πρέπει να έχουν τον χαρακτήρα κινήτρου. Για να υπάρχει ο απαιτούμενος χαρακτήρας κινήτρου, η ενίσχυση πρέπει να μεταβάλλει τη συμπεριφορά του δικαιούχου ως προς την επίτευξη του στόχου κοινού συμφέροντος και την αντιμετώπιση της διαπιστωμένης δυσλειτουργίας της αγοράς.

(123) Οι ισπανικές αρχές ανέφεραν ότι το CEATF δεν θα μπορούσε να κατασκευαστεί χωρίς την ενίσχυση: υποστηρίζουν ότι η ενίσχυση έχει χαρακτήρα κινήτρου καθώς το έργο δεν θα μπορούσε ποτέ να πραγματοποιηθεί χωρίς την ενίσχυση αυτή.

(124) Ωστόσο, στην παρούσα περίπτωση, η Επιτροπή σημειώνει ότι η ενίσχυση επιτρέπει την κατασκευή εγκατάστασης σιδηροδρομικών δοκιμών που τίθεται στη διάθεση του ADIF, ως μελλοντικού ιδιοκτήτη, δεν φαίνεται όμως να επιφέρει οιαδήποτε μεταβολή στη συμπεριφορά του ADIF ή άλλων ως προς με την πραγματοποίηση επιπρόσθετων δραστηριοτήτων ΕΑΚ στην εγκατάσταση δοκιμών.

(125) Κατά τη διάρκεια της επίσημης διαδικασίας έρευνας, οι ισπανικές αρχές δεν παρείχαν νέες πληροφορίες ή επιχειρήματα αναφορικά με την αλλαγή συμπεριφοράς του ADIF ως αποτέλεσμα της ενίσχυσης. Ενώ τα διαθέσιμα στοιχεία υποδεικνύουν ότι το κοινοποιηθέν έργο θα εξακολουθεί να είναι ζημιογόνο ακόμη και μετά τη χορήγηση ενίσχυσης, οι ισπανικές αρχές απέτυχαν να αποδείξουν ότι, παρά ταύτα, θα μπορούσε να παράξει σημαντικά κοινωνικά οφέλη που θα προέκυπταν από την ΕΑΚ. Αντιθέτως, οι παρατηρήσεις που παρελήφθησαν από δυνητικούς χρήστες της υποδομής στο πλαίσιο της επίσημης έρευνας υποδηλώνουν ότι, υπό τον παρόντα σχεδιασμό, το έργο δεν ανταποκρίνεται σε ανεκπλήρωτα αιτήματα, από πλευράς ζήτησης, εταιρειών που δραστηριοποιούνται σε δραστηριότητες ΕΑΚ στον σιδηροδρομικό τομέα.

(126) Δεν προβλήθηκαν επιχειρήματα που να αιτιολογούν την παρέκκλιση της Επιτροπής από την αρχική της αξιολόγηση, όπως αναφέρεται στην απόφαση για την κίνηση διαδικασίας. Στην ουσία, αντί να δημιουργεί χαρακτήρα κινήτρου, η ενίσχυση στοχεύει στην κατασκευή υποδομών των οποίων η προστιθέμενη αξία σε σύγκριση με τις υφιστάμενες εναλλακτικές λύσεις (ήτοι δοκιμές σε συνήθη σιδηροδρομικά δίκτυα) δεν έχει αποδειχτεί.

6.3.5. *Αναλογικότητα της ενίσχυσης*

(127) Η Επιτροπή εκτιμά ότι η ενίσχυση είναι αναλογική όταν το ίδιο αποτέλεσμα δεν θα μπορούσε να επιτευχθεί με μικρότερη ενίσχυση.

(128) Οι ισπανικές αρχές γνωστοποίησαν ότι το έργο εναρμονίζεται με το πλαίσιο ΕΑΚ, γεγονός που σημαίνει ότι η μέγιστη ένταση ενίσχυσης που επιτρέπεται για την κάλυψη επενδύσεων σε ερευνητικές υποδομές οι οποίες χρησιμοποιούνται για οικονομικούς σκοπούς περιορίζεται σε καθαρές επιπρόσθετες δαπάνες έως 60 % της επιλέξιμης δαπάνης κατά ανώτατο όριο (σημείο 89 του πλαισίου ΕΑΚ). Στην παρούσα περίπτωση, η δημόσια στήριξη προβλέπεται να καλύπτει το 100 % της δαπάνης.

(129) Λόγω της απουσίας ή της ανεπάρκειας ιδιωτικών επενδύσεων στην υποδομή CEATF, η επίμαχη ενίσχυση δεν φαίνεται να είναι αναλογική.

6.3.6. *Αποφυγή αδικαιολόγητων αρνητικών επιπτώσεων στον ανταγωνισμό και στις συναλλαγές μεταξύ των κρατών μελών*

(130) Το άρθρο 107 παράγραφος 3 στοιχείο γ) της Συνθήκης απαιτεί την εξισορρόπηση των θετικών εξελίξεων που προκύπτουν ως αποτέλεσμα ενός δεδομένου μέτρου με τις αρνητικές επιπτώσεις αυτού στις συναλλαγές και στον ανταγωνισμό.

(131) Η Επιτροπή εκτιμά ότι οι ισπανικές αρχές δεν έχουν αποδείξει την ύπαρξη θετικών επιπτώσεων οι οποίες να είναι απόρροια του παρόντος μέτρου. Συνεπώς, η Επιτροπή καταλήγει στο συμπέρασμα ότι με την κατασκευή του CEATF δεν θα επιτευχθεί ο στόχος της ενίσχυσης της Ε & Α στον συγκεκριμένο τομέα των υπηρεσιών σιδηροδρομικών μεταφορών υψηλών ταχυτήτων, καθώς η ζήτηση της αγοράς για τέτοιες υποδομές και για συναφείς υπηρεσίες Ε & Α είναι ισχνή, στην καλύτερη περίπτωση, ή ανύπαρκτη. Η Επιτροπή καταλήγει επίσης στο συμπέρασμα ότι δεν έχει καταδειχθεί ενδεχόμενη δυσλειτουργία της αγοράς ούτε έχει αποδειχθεί ότι το μέτρο συμβάλλει σε ουσιαστική μεταβολή της συμπεριφοράς του δικαιούχου.

(132) Όσον αφορά τις θετικές επιπτώσεις του μέτρου που επικαλείται η Ισπανία, η Επιτροπή θεωρεί ότι η προσωρινή δημιουργία θέσεων εργασίας, κυρίως στον κατασκευαστικό τομέα, συνεπάγεται πολύ υψηλό κόστος και προσφέρει περιορισμένη θετική αξία.

(133) Επιπροσθέτως, δεδομένου ότι το μέτρο επιτρέπει την είσοδο νέων ανταγωνιστών στην αγορά μέσω υπέρογκης δημόσιας χρηματοδότησης, η Επιτροπή εκτιμά ότι θα έχει αρνητική επίπτωση στον ανταγωνισμό. Η ενίσχυση θα έθετε υπό αμφισβήτηση παλαιότερες επενδύσεις εκ μέρους ανταγωνιστών σε δικές τους εγκαταστάσεις δοκιμών, ενώ επίσης θα περιόριζε τυχόν μελλοντικές επενδύσεις στη συντήρηση ή τη βελτίωση τέτοιων υποδομών.

(134) Η αγορά που επηρεάζεται από την ενίσχυση είναι η αγορά υπηρεσιών δοκιμών σιδηροδρομικού εξοπλισμού στην Ευρωπαϊκή Ένωση. Στη συγκεκριμένη αγορά, όπως έχει ήδη επισημανθεί στην απόφαση για την κίνηση διαδικασίας, επί του παρόντος στην Ευρωπαϊκή Ένωση λειτουργούν τρία κέντρα σιδηροδρομικών δοκιμών: στο Cerhenice (Velim) της Τσεχικής Δημοκρατίας, στο Wildenrath της Γερμανίας και στο Valenciennes της Γαλλίας, στα οποία διενεργούνται δοκιμές σε ταχύτητες έως 210 km/h. Δοκιμές τροχαίου υλικού υψηλών ταχυτήτων διενεργούνται σε γραμμές εμπορικής χρήσης ([54]), σχεδιασμένες για μέγιστη ταχύτητα 350 km/h, ενώ οι δοκιμές μπορούν να καλύψουν ταχύτητες έως 385 km/h, όπως προβλέπεται από το πρότυπο (10 % άνω της ονομαστικής ταχύτητας της αμαξοστοιχίας).

(135) Ως εκ τούτου, δεν υπάρχει δυνατότητα απόλυτης υποκατάστασης μεταξύ των υπηρεσιών δοκιμών του CEATF, αφενός, και των άλλων εγκαταστάσεων δοκιμών και των δοκιμών σε εμπορικά δίκτυα, αφετέρου, λόγω των διαφορετικών μέγιστων ταχυτήτων των δοκιμών. Ωστόσο, η ήδη υφιστάμενη δυνατότητα διενέργειας δοκιμών σε ταχύτητες έως και 385 km/h σε εμπορικά δίκτυα καλύπτει την πραγματική και δυνητική ζήτηση για υπηρεσίες δοκιμών έως την εν λόγω εμπορικά βιώσιμη ταχύτητα. Αναφορικά με τη μελλοντική δυνητική ζήτηση για δοκιμές σε ταχύτητες έως 520 km/h, οι διαθέσιμες πληροφορίες και οι παρατηρήσεις που έχουν ληφθεί από συμμετέχοντες στην αγορά υποδηλώνουν ότι το έργο αυτό δεν πρόκειται να αποτελέσει εμπορικά βιώσιμη εναλλακτική λύση, τουλάχιστον για το προβλέψιμο μέλλον. Συνεπώς, η εγκατάσταση δοκιμών CEATF θα ανταγωνίζεται άμεσα τόσο τις εν λόγω υφιστάμενες εγκαταστάσεις όσο και τα δημόσια σιδηροδρομικά δίκτυα. Ως εκ τούτου, η Επιτροπή εκτιμά ότι το μέτρο είναι σχεδιασμένο για να επιχορηγήσει την είσοδο νέου ανταγωνιστή στην αγορά αποκλειστικά με κρατικούς πόρους και, για τον λόγο αυτό, μπορεί να προκαλέσει σημαντική νόθευση στη συγκεκριμένη αγορά.

(136) Αρνητικά θα μπορούσε επίσης να επηρεαστεί από το μέτρο ενίσχυσης ο ανταγωνισμός στις αγορές επόμενου σταδίου σιδηροδρομικών προϊόντων που προορίζονται να υποβληθούν σε δοκιμή (περιλαμβανομένων τροχαίου υλικού και εξοπλισμού). Όπως επισημαίνεται στις παρατηρήσεις που ελήφθησαν σχετικά με την απόφαση κίνησης διαδικασίας, η γεωγραφική τοποθεσία της εγκατάστασης μπορεί να δημιουργήσει de facto ανταγωνιστικά πλεονεκτήματα υπέρ των παραγωγών τροχαίου υλικού που θα ήταν πιθανότερο να χρησιμοποιήσουν το CEATF για δοκιμές, χωρίς να προκαλείται σημαντικό κόστος για τη μεταφορά.

([54]) Για παράδειγμα — Rete Feroviaria Italiana στην Ιταλία, SNCF στη Γαλλία, DB Bahn στη Γερμανία.

(137) Λαμβανομένης υπόψη της απουσίας επαρκώς αποδεδειγμένων θετικών επιπτώσεων της κοινοποιηθείσας ενίσχυσης, όπως παρατηρείται από την Επιτροπή στις ενότητες 6.3.1 έως 6.3.5, κρίνεται ότι οι αρνητικές επιπτώσεις του μέτρου από την άποψη της πραγματικής και δυνητικής νόθευσης του ανταγωνισμού υπερέχουν της εικαζόμενης αποδοτικότητας του μέτρου.

6.3.7. *Διαφάνεια της ενίσχυσης*

(138) Υπό το φως των προηγούμενων εκτιμήσεων δεν είναι αναγκαίο να εξεταστεί ο βαθμός διαφάνειας της ενίσχυσης.

6.3.8. *Συμπεράσματα σχετικά με τη συμβατότητα της ενίσχυσης*

(139) Βάσει των εκτιμήσεων που περιγράφονται στις ενότητες 6.3.1 έως 6.3.7 ανωτέρω, η Επιτροπή καταλήγει στο συμπέρασμα ότι το κοινοποιηθέν μέτρο ενίσχυσης δεν μπορεί να κριθεί ότι είναι συμβατή προς την εσωτερική αγορά δυνάμει του άρθρου 107 παράγραφος 3 στοιχείο γ) της Συνθήκης.

6.4. **Ανάκτηση της μη συμβατής ενίσχυσης**

(140) Σύμφωνα με την πάγια νομολογία, το άρθρο 16 παράγραφος 1 του κανονισμού (ΕΕ) 2015/1589 ορίζει ότι «σε περίπτωση αρνητικής απόφασης για υποθέσεις παράνομων ενισχύσεων, η Επιτροπή αποφασίζει την εκ μέρους του οικείου κράτους μέλους λήψη όλων των αναγκαίων μέτρων για την ανάκτηση της ενίσχυσης από το δικαιούχο […]».

(141) Τα Δικαστήρια της Ένωσης έχουν κρίνει κατ' επανάληψη ότι η υποχρέωση του κράτους μέλους να καταργήσει μια ενίσχυση την οποία η Επιτροπή θεωρεί ασυμβίβαστη με την εσωτερική αγορά έχει ως αντικείμενο την αποκατάσταση της προηγούμενης κατάστασης ([55]). Στο πλαίσιο αυτό, τα Δικαστήρια της Ένωσης έχουν κρίνει ότι ο εν λόγω στόχος έχει επιτευχθεί όταν ο δικαιούχος επιστρέψει τα ποσά που χορηγήθηκαν ως παράνομη ενίσχυση (περιλαμβανομένων των τόκων), με αποτέλεσμα να χάσει το πλεονέκτημα στην αγορά που είχε τύχει έναντι των ανταγωνιστών του, και όταν αποκατασταθεί η κατάσταση που ίσχυε πριν από τη χορήγηση της ενίσχυσης ([56]).

(142) Η Επιτροπή καταλήγει, επομένως, στο συμπέρασμα ότι η ενίσχυση που χορηγήθηκε από την Ισπανία στον ADIF είναι παράνομη και μη συμβατή με την εσωτερική αγορά. Ως εκ τούτου, η ενίσχυση πρέπει να ανακτηθεί για την επαναφορά της κατάστασης που υπήρχε στην αγορά πριν από τη χορήγησή της. Η ανάκτηση θα πρέπει να έχει ως σημείο εκκίνησης τη στιγμή που χορηγήθηκε το πλεονέκτημα στους δικαιούχους, δηλαδή όταν η ενίσχυση τέθηκε στη διάθεσή τους, ενώ τα προς ανάκτηση ποσά επιβαρύνονται με τόκους έως την πραγματική ανάκτηση της ενίσχυσης.

(143) Βάσει των στοιχείων που προσκόμισε η Ισπανία τα οποία συνοψίζονται στις αιτιολογικές σκέψεις 43 και 44 και στους πίνακες 3, 4 και 5 ανωτέρω, το ύψος των κονδυλίων που εκταμιεύτηκαν στον ADIF κατά την περίοδο 2011-2014 ανέρχεται σε 143 703 000 ευρώ (εκ των οποίων 135 866 000 ευρώ σε επιχορηγήσεις και 7 837 000 ευρώ σε δάνεια).

(144) Η Επιτροπή έχει υπολογίσει το επιτόκιο το οποίο θα ήταν διαθέσιμο στην αγορά βάσει των πληροφοριών που παρείχε η Ισπανία αναφορικά με τα εμπορικά δάνεια τα οποία πράγματι συνήψε ο ADIF τη σχετική περίοδο. Ωστόσο, η Επιτροπή εκτιμά ότι το αποτέλεσμα των υπολογισμών της ενδέχεται να επηρεάζεται από την ύπαρξη άλλων δανείων για τα οποία δεν έχει λάβει γνώση. Συνεπώς, προκειμένου να προσδιοριστεί η διαφορά μεταξύ των επιτοκίων που είχαν πραγματικά καθοριστεί στο πλαίσιο των δανείων που χορηγήθηκαν στον ADIF και του επιτοκίου της αγοράς, και να υπολογιστεί το ύψος της ενίσχυσης που πρέπει να ανακτηθεί, η Ισπανία διαθέτει χρονικό διάστημα δύο μηνών από την ημερομηνία έκδοσης της παρούσας απόφασης για να υποβάλει στην Επιτροπή στοιχεία σχετικά με οιαδήποτε άλλα εμπορικά δάνεια που συνήψε ο ADIF κατά τη συγκεκριμένη περίοδο.

(145) Συνεπώς, η Ισπανία πρέπει να ανακτήσει από τον ADIF τόσο τις προκαταβολικές επιχορηγήσεις που πραγματικά εκταμιεύτηκαν αλλά δεν έχουν ακόμη εξοφληθεί από τον ADIF όσο και το ύψος της ενίσχυσης που περιλαμβάνεται στα δάνεια που χορηγήθηκαν τα έτη 2011, 2012 και 2013, το οποίο, με την επιφύλαξη της πιθανότητας που αναφέρεται στην προηγούμενη παράγραφο, αντιστοιχεί στη διαφορά μεταξύ του επιτοκίου του δανείου και του επιτοκίου της αγοράς που αναφέρεται στον πίνακα 6 ανωτέρω (βλέπε αιτιολογική σκέψη 75). Στο συνολικό προς ανάκτηση ποσό πρέπει να περιλαμβάνεται τόκος ανάκτησης που υπολογίζεται από τη στιγμή της εκταμίευσης έως τη στιγμή της αποπληρωμής κάθε επιχορήγησης ή δανείου.

([55]) Βλέπε μεταξύ άλλων την απόφαση του Δικαστηρίου της 14ης Σεπτεμβρίου 1994, Ισπανία κατά Επιτροπής, C-278/92, C-279/92 και C-280/92, ECLI:EU:C:1994:325, σκέψη 75.

([56]) Βλέπε μεταξύ άλλων την απόφαση του Δικαστηρίου της 17ης Ιουνίου 1999, Βέλγιο κατά Επιτροπής, Υπόθεση C-75/97, ECLI:EU:C:1999:311, σκέψεις 64 και 65.

(146) Παρότι ο τόκος ανάκτησης για τις επιχορηγήσεις θα πρέπει να υπολογίζεται βάσει του κεφαλαίου της επιχορήγησης, το επιτόκιο ανάκτησης για τα δάνεια θα πρέπει να υπολογίζεται βάσει του στοιχείου της ενίσχυσης που περιλαμβάνεται σε αυτά.

(147) Η Ισπανία δεν μπορεί να πραγματοποιήσει καμία νέα πληρωμή σε σχέση με το παρόν έργο.

(148) Όπως αναφέρεται στην αιτιολογική σκέψη 88 ανωτέρω, οι ισπανικές αρχές δήλωσαν ότι το περιμετρικό σιδηροδρομικό δίκτυο CEATF δεν επρόκειτο να κατασκευαστεί χωρίς την έγκριση της Επιτροπής. Συνεπώς, η Επιτροπή θεωρεί ότι ο ADIF δεν μπορεί για κανένα λόγο να διατηρήσει τα δάνεια που του είχαν χορηγηθεί αποκλειστικά για το συγκεκριμένο έργο. Ως εκ τούτου, η Επιτροπή ζητεί την άμεση καταγγελία και την αποπληρωμή των δανείων που χορηγήθηκαν στον ADIF.

7. **ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑ**

(149) Οι προκαταβολικές επιχορηγήσεις και τα δάνεια που χορηγήθηκαν στον ADIF από την Ισπανία συνιστούν ενίσχυση κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της Συνθήκης. Η ενίσχυση χορηγήθηκε από την Ισπανία κατά παράβαση των υποχρεώσεων κοινοποίησης και αναστολής του άρθρου 108 παράγραφος 3 της Συνθήκης.

(150) Η Επιτροπή καταλήγει, συνεπώς, στο συμπέρασμα ότι η ενίσχυση δεν είναι συμβατή με την εσωτερική αγορά.

(151) Συνεπώς, η ενίσχυση πρέπει να επιστραφεί από τον δικαιούχο, τον ADIF, μαζί με τους τόκους ανάκτησης,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΑΠΟΦΑΣΗ:

Άρθρο 1

Η δημόσια χρηματοδότηση που χορηγήθηκε από την Ισπανία στον φορέα διαχείρισης της σιδηροδρομικής υποδομής της Ισπανίας (Administrador de Infraestructura ferroviaria — ADIF) βάσει της συμφωνίας της 27ης Δεκεμβρίου 2010 και της απόφασης του υπουργικού συμβουλίου της 28ης Ιουνίου 2013 για την κατασκευή του CEATF, υπό μορφή δανείων με επιτόκια χαμηλότερα από τα επιτόκια της αγοράς και υπό μορφή επιχορηγήσεων, ύψους 358 552 309 ευρώ, συνιστά κρατική ενίσχυση κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της Συνθήκης.

Άρθρο 2

Η ενίσχυση που αναφέρεται στο άρθρο 1 είναι παράνομη, δεδομένου ότι χορηγήθηκε κατά παράβαση των υποχρεώσεων κοινοποίησης και αναστολής που απορρέουν από το άρθρο 108 παράγραφος 3 της Συνθήκης.

Άρθρο 3

Η κρατική ενίσχυση που αναφέρεται στο άρθρο 1 δεν είναι συμβατή με την εσωτερική αγορά.

Άρθρο 4

1. Η ενίσχυση που αναφέρεται στο άρθρο 1, στον βαθμό που έχει εκταμιευτεί από τον ADIF, πρέπει να ανακτηθεί άμεσα από την Ισπανία.

2. Τα ποσά που πρέπει να ανακτηθούν περιλαμβάνουν τόκους παραγόμενους από την ημερομηνία κατά την οποία τέθηκαν στη διάθεση του ADIF έως την ημερομηνία της πραγματικής τους ανάκτησης.

3. Οι τόκοι υπολογίζονται με τη μέθοδο του ανατοκισμού, σύμφωνα με το κεφάλαιο V του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 794/2004 της Επιτροπής ([57]). Τα ποσά προς αποπληρωμή βαρύνονται με τόκους από την ημερομηνία κατά την οποία χορηγήθηκαν στους δικαιούχους, ήτοι από την ημερομηνία καταβολής των δόσεων επιχορηγήσεων και δανείων, έως και την πραγματική ανάκτηση.

4. Η Ισπανία ακυρώνει όλες τις οφειλόμενες καταβολές της ενίσχυσης που ορίζονται στο άρθρο 1 από την ημερομηνία έκδοσης της παρούσας απόφασης.

5. Η Ισπανία ζητεί την άμεση καταγγελία και την αποπληρωμή των δανείων που χορηγήθηκαν στον ADIF.

([57]) Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 794/2004 της Επιτροπής, της 21ης Απριλίου 2004, σχετικά με την εφαρμογή του κανονισμού (ΕΕ) 2015/1589 του Συμβουλίου περί λεπτομερών κανόνων για την εφαρμογή του άρθρου 108 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ΕΕ L 140 της 30.4.2004, σ. 1).

Άρθρο 5

Η Ισπανία εξασφαλίζει την εκτέλεση της παρούσας απόφασης εντός τεσσάρων μηνών από την ημερομηνία κοινοποίησης της παρούσας απόφασης.

Άρθρο 6

1. Εντός δύο μηνών από την κοινοποίηση της παρούσας απόφασης, η Ισπανία υποβάλλει στην Επιτροπή τα ακόλουθα στοιχεία:

α) το συνολικό ποσό (κεφάλαιο και τόκοι ανάκτησης) που πρέπει να εισπραχθεί από τον ADIF·

β) λεπτομερή περιγραφή των μέτρων που έχουν ήδη ληφθεί ή πρόκειται να ληφθούν για τη συμμόρφωση με την παρούσα απόφαση·

γ) έγγραφα που αποδεικνύουν ότι έχει δοθεί εντολή στον ADIF να επιστρέψει την ενίσχυση.

2. Η Ισπανία τηρεί την Επιτροπή ενήμερη σχετικά με την πρόοδο των εθνικών μέτρων που λαμβάνονται για την εκτέλεση της παρούσας απόφασης έως ότου ολοκληρωθεί η ανάκτηση της ενίσχυσης που αναφέρεται στο άρθρο 1. Έπειτα από απλό αίτημα της Επιτροπής, διαβιβάζει αμέσως πληροφορίες σχετικά με τα μέτρα που έχει ήδη λάβει ή σχεδιάζει να λάβει προκειμένου να συμμορφωθεί με την παρούσα απόφαση. Διαβιβάζει επίσης λεπτομερείς πληροφορίες για τα ποσά της ενίσχυσης και των τόκων ανάκτησης που έχουν ήδη ανακτηθεί από τον ADIF.

Άρθρο 7

Παραλήπτης της παρούσας απόφασης είναι το Βασίλειο της Ισπανίας.

Βρυξέλλες, 25 Ιουλίου 2016.

Για την Επιτροπή
Margrethe VESTAGER
Μέλος της Επιτροπής