РЕШЕНИЯ

РЕШЕНИЕ (ЕС) 2017/70 НА КОМИСИЯТА

от 25 юли 2016 година

относно Държавна помощ SA.37185 (2015/C) (ex-2013/N), която Испания е отпуснала и привела частично в действие за финансиране на Centro de ensayos de alta tecnología ferroviaria de Antequera (CEATF)

(нотифицирано под номер C(2016) 4573)

(само текстът на испански език е автентичен)

(текст от значение за ЕИП)

ЕВРОПЕЙСКАТА КОМИСИЯ,

като взе предвид Договора за функционирането на Европейския съюз, и по-специално член 108, параграф 2, първа алинея от него,

като взе предвид Споразумението за Европейското икономическо пространство, и по-специално член 62, параграф 1, буква а) от него,

след като уведоми всички заинтересовани страни да представят своите мнения в съответствие с посочените по-горе разпоредби ([1]) и като взе предвид техните мнения,

като има предвид, че:

1. ПРОЦЕДУРА

(1) С писмо от 5 август 2013 г. Испания уведоми предварително Комисията относно помощ за финансиране на център за изпитване на високотехнологичен железопътен транспорт в Antequera (наричан по-нататък „*Centro de Ensayos de Alta Tecnología Ferroviaria de Antequera*“ или „*CEATF*“). Уведомлението бе регистрирано на 30 септември 2013 г. Комисията поиска допълнителна информация с писма от 28 ноември 2013 г., 28 март, 25 юли и 5 декември 2014 г., на които испанските органи отговориха с писма от 6 февруари, 20 май, 15 октомври 2014 г. и 23 януари 2015 г.

(2) С писмо от 23 март 2015 г. Комисията уведоми Испания за решението си да образува производство по член 108, параграф 2 от Договора във връзка с горепосочената мярка.

(3) Решението на Комисията за образуване на производството (наричано по-нататък „решението за откриване на процедурата“) бе публикувано в *Официален вестник на Европейския съюз* ([2]). Комисията прикани заинтересованите страни да представят мненията си относно помощта.

(4) По искане на Комисията на 28 май 2015 г. се проведе среща с испанските органи. Испания представи становището си относно решението за откриване на процедурата на 2 юли 2015 г. Комисията поиска допълнителна информация с писма от 8 септември, 15 октомври 2015 г. и 15 януари 2016 г., на които испанските органи отговориха с писма от 28 септември, 13 ноември 2015 г. и 21 януари 2016 г.

(5) Комисията получи мнения от дружества, осъществяващи дейност в железопътния сектор, на 7, 9, 10, 16, 17 и 23 юли 2015 г. Тези десет дружества са железопътни оператори, производители на подвижен състав или дружества, които предоставят съоръжения за виртуално изпитване или които изпитват материали.

([1]) ОВ C 188, 5.6.2015 г., стр. 10.
([2]) Вж. бележка под линия 1.

(6) Комисията препрати тези мнения на Испания с писмо от 24 септември 2015 г., на което Испания отговори с писмо от 14 октомври 2015 г.

(7) Най-накрая, на 26 юли 2013 г. испанските органи внесоха проекта във вида, в който впоследствие на 30 септември 2013 г. внесоха уведомление за него в ГД „Конкуренция“, в Генерална дирекция „Регионална и градска политика“ на Комисията като „голям проект“, който да бъде финансиран по многорегионална оперативна програма, която е в сила в Испания по онова време ([3]). Те оттеглиха проекта с писмо от 14 април 2015 г.

2. ПОДРОБНО ОПИСАНИЕ НА МЯРКАТА

2.1. Цел и описание на проекта за CEATF

(8) Мярката, за която е постъпило уведомление, се отнася до публичното финансиране на научноизследователска инфраструктура, предназначена да функционира като център за изпитване на високоскоростен подвижен състав и свързаното с него оборудване. Целта на проекта CEATF е да се създаде единствена по рода си инфраструктура в Европа, която да позволява извършването на необходимите процеси по изпитване, валидиране и одобрение на високоскоростен подвижен състав.

(9) Проектът CEATF се състои от железопътно трасе, където влаковете могат да се движат с много висока скорост (до 520 km/h), и помощни съоръжения, които позволяват осъществяването на научни изследвания, одобряване и настройване на подвижно железопътно оборудване и елементи на инфраструктурата и надстройките. По-конкретно съоръженията на центъра позволяват научни изследвания в областта на железопътната динамика, новото поколение задвижващи и спирачни системи за влакове и системите за сигнализация на железопътната инфраструктура.

(10) Железопътното трасе е пръстен с дължина 58 km и права отсечка с дължина 9 km, която позволява развиване на скорост до 520 km/h. Трасето включва криви с голям радиус, които, съчетани със специфичен наклон, позволяват движение с определена скорост и странично ускорение.

(11) Испания посочи, че това железопътно трасе е предназначено да се използва за типово одобрение на подвижен състав, който се движи със скорост до 520 km/h, което съответства на типово одобрение по криви с голям и много голям радиус ([4]).

(12) Трасето е снабдено също така с две отсечки с двойни железопътни линии и перони, които могат да се използват за типово одобрение на подвижен състав, който се движи със скорост 250 km/h ([5]) или по-малко, както и за изпитвания на инфраструктурата и надстройките.

(13) Трасето е снабдено със свързващи разклонения, които могат да бъдат използвани за типово одобрение по малки и много малки криви.

(14) Помощните съоръжения включват Интегрирания център за железопътни услуги (наричан по-нататък „*Centro Integral de Servicios Ferroviarios*“ или „*CISF*“), в който се помещават лаборатории, кабинети и зали за обучение. Лабораториите се състоят от многофункционална работилница и зона за подготовка на изпитванията, която следва да улесни монтажа и демонтажа на влаковото оборудване, задачите по разработване на различните бордови системи, научноизследователската и развойната дейност и иновациите (наричани по-нататък „НИРДИ“). Част от тази зона е специализирана за изпитвания на оптималното поведение на подвижния състав за бъдещо валидиране и одобрение на железопътни превозни средства.

(15) Помощните съоръжения включват също така железопътни линии за специфични изпитвания, подстанция за различни видове напрежение, която да осигурява енергия за веригите, и център за ръководство на движението.

([3]) Многорегионална оперативна програма „Научноизследователска, развойна дейност и иновации (НИРДИ) за и от предприятията — Технологичен фонд“, приета от Комисията на 7 декември 2007 г. (Решение C/2007/6316). Програмата включва подпомагане от Общността във всички испански региони в рамките на целите за сближаване, регионална конкурентоспособност и заетост.

([4]) Второ представено становище от испанските органи, получено и регистрирано на 20 май 2014 г., стр. 12, потвърдено в становището им от 22 януари 2015 г.

([5]) Както е описано в точка 2.3.1 по-долу, проектът претърпява промени в техническата част по време на етапа на предпроектното проучване и придобива окончателна форма през април 2013 г., когато ADIF го подава в Министерството на благоустройството и транспорта.

(16) Изграждането на железопътното трасе се планира да бъде възложено на публично-частно партньорство (ПЧП), в чийто състав влизат ADIF (*Administrador de Infraestructura ferroviaria*, вж. съображение 24 по-долу) и обединение на предприятия. Обединението на предприятия следва да приеме правната форма на дружество със специално предназначение (ДСП, или на испански език „*Sociedad de Propósito Específico*“, „*SPE*“) ([6]), което ще отговаря за изграждането на центъра за изпитвания, а след това и за неговата експлоатация за период от 25 години. ADIF е определен за собственик на CEATF.

(17) Преди публикуването на поканата за участие в тръжна процедура в испанския Държавен вестник на 2 юли 2013 г. ([7]), испанските органи посочиха, че са били организирани срещи с потенциални заинтересовани дружества, както и че са били проведени съгласувани анкети. Според тях отговорите са потвърдили значителния интерес на частния сектор да участва в изпълнението на проекта ([8]). Дружествата, изразили голям интерес към проекта, са от строителния сектор (40,43 % от получените отговори на въпросниците) и производители на подвижен състав (12,76 % от получените отговори на въпросниците). Те са изразили интереса си да участват в проекта и да поемат рискове, при условие че им бъдат предоставени някакви гаранции за инвестициите им, тъй като информацията за доходността, налична към момента на анкетата, не е била достатъчна за поемане на категоричен ангажимент ([9]).

(18) Въпреки това първата покана за участие в тръжна процедура за избор на ДСП е обявена за нищожна през октомври 2013 г. поради липса на оференти, изразили интерес към проекта. След това процедурата по избор на оферент е спряна временно, докато се изчаква окончателното решение на Комисията относно проекта.

(19) Испанските органи потвърдиха, че в CEATF ще се извършва единствено икономическа дейност. Ако ADIF или дъщерното му дружество ADIF Alta Velocidad желаят да използват центъра за собствени изпитвания, ще го правят при същите условия като останалите потребители по време на 25-годишния срок на договора.

(20) Испанските органи посочиха, че понастоящем в Европа функционират три центъра за изпитвания в областта на железопътния транспорт (Cerhenice (Velim) в Чешката република, Wildenrath в Германия и Valenciennes във Франция). Според тях тези съоръжения позволяват изпитвания единствено при по-ниски скорости (вж. таблица 1 по-долу).

Таблица 1

Сравнение между други функциониращи центрове за изпитвания в железопътния транспорт в Европа, един в САЩ и CEATF

	Velim (Чешка република)	Wegberg-Wildenrath (Германия)	Valenciennes ([1]) (Франция)	TTCI — Puebla (САЩ)	CEATF (Испания)
Година на изграждане	1963 г.	1997 г.	1999 г.	1998 г.	Предстои изграждане
Брой трасета	2	5	4	4	1
Дължина (km)	3,9 и 13,3	От 0,4 до 6,1	От 1,6 до 2,7	От 5,6 до 21,7	9 права отсечка 58 пръстен
Максимална скорост (km/h)	210	160 (голямо трасе)	110	265 (голямо трасе)	520
Собственик	Железопътен научноизследователски институт, клон на националния железопътен оператор	Siemens	CEF SA (61 % собственост на Alstom)	Association of American railroads (Сдружение на американските железници)	Национален железопътен оператор — ADIF

Източник: испанските органи
([1]) http://www.c-e-f.fr/

([6]) За по-подробно описание вж. точка 2.4 от решението за откриване на процедурата.
([7]) Държавен вестник на Испания (BOE), брой 157 от 2 юли 2013 г.
([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*“ („*Окончателни заключения от получените въпросници във връзка с проекта за разработване, изграждане, поддръжка и експлоатация на железопътния пръстен на ADIF в Antequera при публично-частно партньорство*“), 8 октомври 2012 г.
([9]) Резюме на доклада на Deloitte, възпроизведено в становището на испанските органи от 22 януари 2015 г.

(21) Испанските органи посочиха, че за целите на изпитванията на трасе испанските производители на подвижен състав най-често използват съоръженията, предлагани от Velim и Wildenrath, но също така и центъра за изпитвания TTCI в Puebla, САЩ.

(22) Изпитвания на високоскоростен подвижен състав се извършват и на железопътни линии в търговска употреба, които имат максимална проектна скорост 350 km/h, като изпитванията се провеждат при скорост до 385 km/h съгласно изискването на стандарта (10 % над номиналната скорост на влака). Изпитванията се провеждат през нощта, когато не се осъществяват търговските услуги на пътническите влакове.

2.2. **Получателят на помощта**

(23) ADIF, в качеството си на бъдещ собственик на центъра, иска публично финансиране за изграждането на CEATF.

(24) ADIF е 100 % държавно предприятие, създадено през 2005 г., което функционира под опеката на Министерството на благоустройството и транспорта (наричано по-нататък „*Ministerio de Fomento*“). ADIF е собственик на испанската железопътна инфраструктура и отговаря за нейното управление (изграждане, поддръжка, ремонт и администрация).

(25) Ново дружество, публична собственост, с наименованието ADIF-Alta Velocidad бе създадено с Кралски указ-закон 15 от 13 декември 2013 г. относно преструктурирането на ADIF ([10]). Вследствие на това клонът, отговарящ за изграждането и управлението на традиционната национална железопътна мрежа (ADIF), вече е отделен от клона, отговарящ за управлението на високоскоростните железопътни линии (ADIF Alta Velocidad).

(26) Според испанските органи дейностите на ADIF включват изграждането и администрирането на железопътна инфраструктура, включваща релсовите трасета, гарите и товарните терминали, ръководството на железопътното движение, разпределението на наличния капацитет сред железопътните оператори, събирането на такси за ползване на инфраструктурата, гарите и товарните терминали и експлоатацията на собствените му активи (като портфейла за индустриална и интелектуална собственост). Тези дейности представляват икономическа дейност. Други видове икономическа дейност включват отдаване под наем на пространство за магазини, търговски панаири, изложения, щандове, рекламни или развлекателни прояви в гарите на ADIF ([11]). Тези дейности представляват 99,97 % от приходите на ADIF. Испанските органи посочиха обаче, че ADIF може да осъществява и други дейности, които по тяхно мнение са от неикономическо естество, например научноизследователска и развойна дейност (НИРД).

2.3. **Описание на мярката за помощ**

2.3.1. *Дизайн на проекта, правно основание и финансиране*

(27) През февруари 2009 г. Министерството на благоустройството и транспорта възложи на ADIF задачата да идентифицира изпълними варианти за съоръжение за изпитване в железопътния транспорт, което да позволява осъществяването на НИРДИ за авангардни решения в сектора на високоскоростния железопътен транспорт.

(28) На 15 декември 2009 г. ADIF и Съветът на Андалусия (наричан по-нататък „*Junta de Andalucía*“, посредством своя Съвет по иновации, наука и предприятия) сключват официално Меморандум за разбирателство, в който се урежда задължението и на двете институции да създадат Железопътния технологичен център (наричан по-нататък „*Centro de Tecnologías Ferroviarias*“ или „CTF“ ([12])) в Андалусийския технологичен парк и съоръжение за изпитване в железопътния транспорт, а именно CEATF, в провинция Малага.

(29) В първата версия на проекта, представена на Министерството на благоустройството и транспорта на 1 юни 2010 г., се предвижда изграждането на основно трасе, представляващо пръстен с дължина 57 km за високоскоростни влакове (с максимална скорост на изпитване 450 km/h), и две вторични трасета (с дължина 20 km и 5 km) за изпитване на мотриси за метро и трамваи (с максимална скорост 220 km/h). В процес на разглеждане са били различни местоположения за основното трасе и различни варианти за дизайна. В първоначалния документ са представени четири алтернативи за основното трасе и две за вторичните трасета, като този документ бе изготвен, за да може да започне оценката на въздействието върху околната среда на проекта.

([10]) *Ley 39/2003 del Sector Ferroviario*, обнародван в испанския Държавен вестник (BOE), брой 299 от 14 декември 2013 г.
([11]) Търговското им управление се осъществява от отдел „Пътнически гари“ на ADIF (източник: www.adif.es).
([12]) Железопътният технологичен клъстер, функциониращ в същия регион, вж. съображение 12 от решението за откриване на процедурата

(30) Едновременно с проучванията на ADIF, предназначени да идентифицират най-подходящия вариант за център за изпитвания на високоскоростни влакове, Испания включи предложения за такъв проект в своята Оперативна програма (в рамките на Регламент (ЕО) № 1083/2006 на Съвета ([13])), за да получи средства от ЕФРР ([14]).

(31) На 1 декември 2010 г. ADIF одобри условно „Информативното проучване за съоръжения за изпитване и експериментиране, свързани с железопътния технологичен център на ADIF в Малага“. В документа бе представен многокритериен анализ на две алтернативи за основното трасе (1A и 1B) и две алтернативи за вторичното трасе (1B1 и 1B2). В документа се прави заключението, че най-подходящи са алтернативи 1B и 1B1.

(32) На 27 декември 2010 г. Министерството на науката и иновациите и ADIF подписаха споразумение (наричано по-нататък „*convenio de collaboración*“) за финансиране на изграждането и оборудването на високоскоростен технологичен железопътен център. По-специално държавата се съгласи да предостави финансиране на ADIF под формата на кредити и безвъзмездни средства. Безвъзмездните средства бяха определени като „аванс“ от средствата от ЕФРР ([15]).

(33) ADIF започна да получава паричните преводи от държавата през януари 2011 г. Според испанските органи ([16]) тези авансови суми са използвани отчасти за предпроектни проучвания и отчасти за изграждането на лабораториите (CISF) на мястото в региона на Antequera, където е било планирано изграждането на проекта за CEATF.

(34) След дълъг административен и консултативен процес и след няколко коментара по време на първите обществени консултации ADIF реши да преосмисли обхвата на проекта. В документите бе включена и анализирана допълнително нова алтернатива (1C), състояща се от трасе, по което в правата отсечка влаковете могат да достигат скорост 520 km/h, и при която се премахват вторичните трасета (и се заменят с две свързани с основното трасе линии).

(35) След това ADIF проведе допълнителна проверка и изготви „Основен план за съоръженията за изпитване и научни изследвания към Железопътния технологичен център на ADIF в Малага. Основно и вторично трасе и свръзки“. Този документ, който се основава на алтернатива 1C, представя проекта така, както е описан в точка 2.1 по-горе. Този план бе представен на Генерална дирекция „Железници“ в Министерството на благоустройството и транспорта, която реши да стартира обществена консултация на 8 април 2013 г. ([17]).

(36) След обществената консултация проектът бе одобрен на министерско равнище на 27 юни 2013 г. (от Генерална дирекция „Железници“ в Министерството на благоустройството и транспорта), като окончателното одобрение следва да бъде дадено от Министерския съвет.

(37) На 28 юни 2013 г. Министерският съвет официално одобри проекта ([18]) и неговото финансиране и упълномощи Министерството на благоустройството и транспорта да стартира тръжната процедура чрез ADIF за изграждането и експлоатацията на CEATF ([19]).

(38) Следователно финансирането на проекта, за който е постъпило уведомление, първо се е основавало на споразумението от 27 декември 2010 г., а след това на Решението на Министерския съвет от 28 юни 2013 г.

([13]) Регламент (ЕО) № 1083/2006 на Съвета от 11 юли 2006 г. за определяне на общи разпоредби за Европейския фонд за регионално развитие, Европейския социален фонд и Кохезионния фонд и за отмяна на Регламент (ЕО) № 1260/1999 (ОВ L 210, 31.7.2006 г., стр. 25).

([14]) Протокол от заседанието на „*Comité de seguimiento del programa operativo de I+D+I por y para el beneficio de las empresas — Fondo tecnologico 2007-2013*“ — 11 юни 2010 г. Комитетът се председателства от генералния директор за ЕФРР в испанското Министерство на икономиката, а на заседанията присъстват представители на участниците в Оперативната програма (както от държавната администрация, така и частни дружества) и на Комисията.

([15]) Испанските органи изпратиха текста на споразумението със съобщение по електронната поща от 2 юли 2015 г.

([16]) Електронните съобщения на испанските органи от 1 и 8 юни 2015 г. бяха потвърдени в становището, представено на 13 ноември 2015 г., стр. 5 и приложенията към него.

([17]) Публикуване в испанския Държавен вестник (BOE) на 17 април 2013 г.

([18]) В съответствие с техническите характеристики, определени като окончателни (максимална скорост, брой и форма на трасетата, местоположение и тип подвижен състав, с който да се провеждат изпитванията).

([19]) Резолюция на Държавния департамент по инфраструктура, транспорт и жилищно устройване, с която се приема проектът и се представят неговите цели и предстоящият процес. Вж. съображение 10 от решението за откриване на процедурата.

2.3.2. *Инструментът на помощта*

(39) Съгласно Решението от 28 юни 2013 г. общите разходи за проекта възлизат на 358,6 милиона евро ([20]). Публичното финансиране покрива пълните разходи за проекта и следва да се отпусне от Министерството на икономиката и конкурентоспособността по следния начин:

а) 99,6 милиона евро под формата на кредити (91,3 милиона евро от Convenio INNVENTA 2010, 1,7 милиона евро от Programa INNPLANTA 2010 и 6,6 милиона евро от programa INNPLANTA 2011) ([21]).

б) 259 милиона евро под формата на безвъзмездни средства, платени от общия държавен бюджет и определени като „аванс“ от средствата от Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) (253,2 милиона евро от Convenio INNVENTA 2010, 3,9 милиона евро чрез покани за представяне на предложения от programa INNPLANTA 2010 и 1,9 милиона евро от Programa INNPLANTA 2011).

(40) По отношение на кредитите, които следва да бъдат отпуснати на ADIF за проекта и описани в съображение 39, буква а) по-горе, испанските органи предоставиха следните подробни данни:

Таблица 2

Структура и погасяване на кредитите по проекта за CEATF

ПРОГРАМА	ЛИХВЕН ПРОЦЕНТ (%)	ПОГАСИТЕЛЕН ПЕРИОД	МАКСИМАЛНА СУМА (млн. EUR)
INNVENTA 2010	1,17	2016—2024 г.	91,3
INNPLANTA 2010	1,17	2015—2025 г.	1,7
INNPLANTA 2011	0,00 3,06	2014—2018 г. 2015—2025 г.	0,8 5,8
			99,6

Източник: испанските органи

(41) Кредитите се олихвяват по различни ставки в зависимост от траншовете и програмите, по които се отпускат.

(42) За да направят сравнение между лихвените проценти на горепосочените кредити и действителните пазарни ставки, испанските органи предоставиха списък с търговски кредити, отпуснати на ADIF/ADIF Alta velocidad през последните пет години, заедно с условията по тях ([22]) (с изключение на тези от ЕИБ):

а) През 2010 г. ADIF получава седем кредита: три с фиксиран лихвен процент от 4,036 % до 4,580 %, а останалите четири с променливи лихвени проценти, изчислявани върху ставката Euribor на 3 до 12 месеца, спрямо които е прилаган марж от 100 до 170 базисни пункта в зависимост от срока на кредита;

б) През 2011 г. ADIF получава 11 кредита с променлив лихвен процент, изчисляван върху ставката на 3 месечен до 6 месечен — Euribor, спрямо които е прилаган марж от 210 до 250 базисни пункта в зависимост от срока на кредита. На 8 април 2011 г. например на ADIF е отпуснат кредит от 75 милиона евро със срок седем години и променлив лихвен процент, изчисляван върху ставката на шест месечен Euribor, спрямо който е приложен марж от 230 базисни пункта (с тригодишен гратисен период и погасяване на шестмесечие);

([20]) Точната сума е 358 552 309,00 EUR, закръглена нагоре до 358,6 милиона евро; вж. Решението на Министерския съвет от 28 юни 2013 г. http://prensa.adif.es/ade/u08/GAP/Prensa.nsf/0/80A8FA05AE117307C1257B9B00284BC1/$file/130628%20Anillo%20Ferroviario%20Antequera%20Consejo%20Ministros.pdf?OpenElement

([21]) *Източник:* стр. 85 от меморандума за нотификация (септември 2013 г.), допълнен с електронно съобщение от 2 юли 2015 г. и представено становище от 13 ноември 2015 г. Структурата на финансирането под формата на безвъзмездни средства (определени като „авансови безвъзмездни средства“) и кредити произтича от подписаното през 2010 г. споразумение, но бюджетът е бил актуализиран след решението, прието на 28 юни 2013 г.

([22]) Те изброиха всички кредити, получени от ADIF и ADIF-Alta Velocidad, но с правно действие от 1 януари 2013 г., датата, на която ADIF се разделя на ADIF и ADIF-Alta Velocidad. Активите, свързани с железопътното трасе, остават в ADIF.

в) Комисията отбелязва, че маржът от базисни пунктове, прилаган спрямо отпуснатите на ADIF кредити, се е увеличил през 2013 г. и 2014 г. до 450 базисни пункта ([23]).

2.3.3. *Средствата, които вече са изплатени на ADIF*

(43) Испания посочи също така, че към ноември 2015 г. ADIF е получило обща нетна сума от 139,9 милиона евро, в която влизат както „авансово изплатени безвъзмездни средства“, така и кредити. Таблици 3, 4 и 5 по-долу описват подробно финансирането, получено от ADIF от януари 2011 г. нататък:

Таблица 3

Актуализирани данни за сумите, получени от ADIF — ноември 2015 г..

(млн. EUR)

	INNVENTA	INNPLANTA 2010	INNPLANTA 2011	ОБЩО (нетно)
Авансово изплатени безвъзмездни средства	130,0	3,9	1,25	135,2
Кредити	—	1,7	3,0	4,7
ОБЩО	130,0	5,6	4,2	139,9

Източник: испанските органи

Таблица 4

Данни за траншовете на безвъзмездните средства

	АВАНСОВО ИЗПЛАТЕНИ БЕЗВЪЗМЕЗДНИ СРЕДСТВА			
	Дата	Дейност		Суми (в EUR)
	Convenio Innventa			
(1)	17.1.2011			30 000 000
(2)	17.1.2012			100 000 000
			Общо Innventa (1 + 2)	**130 000 000**
	Programa Innplanta 2010			
(3)	17.1.2011	Дейност 2		3 023 790
(4)	11.1.2012	Дейност 2		966 210
(5)	28.2.2013	Дейност 2	*възстановяване*	*– 25 084*
			Общо Innplanta 2010 (3 + 4 + 5)	**3 964 916**

([23]) През 2012 г. фиксираният лихвен процент е бил 4,884 %, а променливият лихвен процент е бил изчисляван върху ставката Euribor на 3 до 6 месеца, спрямо който е прилаган марж от 275 до 400 базисни пункта в зависимост от срока на кредита. През 2013 г. фиксираният лихвен процент е бил 6,28 %, а променливият лихвен процент е бил изчисляван върху ставката Euribor на 6 месеца, спрямо който е прилаган марж от 400 до 450 базисни пункта в зависимост от сумата на кредита.

	АВАНСОВО ИЗПЛАТЕНИ БЕЗВЪЗМЕЗДНИ СРЕДСТВА			
	Дата	Дейност		Суми (в EUR)
	Programma Innplanta 2011			
(6)	2.5.2012	Дейност 16		161 000
(7)	13.2.2013	Дейност 16		857 500
(8)	10.1.2014	Дейност 16		857 500
(9)	16.7.2014	Дейност 16	*възстановяване*	*– 627 591*
			Общо Innplanta 2011 (6 + 7 + 8 + 9)	**1 248 409**
(10)	**Общо за всички програми, по които са направени плащания (1 + 2 + 3 + 4 + 6 + 7 + 8)**		**135 866 000**	
(11)	**Общо за всички програми, по които са направени възстановявания (5 + 9)**		***– 652 675***	
	Общ остатък по всички програми (нетно) (10 + 11)		**135 213 325,00**	

Източник: испанските органи

Таблица 5

Данни за траншовете на кредитите, спрямо които трябва да се приложи лихвен процент

	КРЕДИТИ				
	Дата	Дейност	Лихвен процент (%)		Суми (в EUR)
	Convenio Innventa				
				Общо	**00**
	Programa Innplanta 2010				
(1)	17.1.2011	Дейност 2	1,17		1 295 910
(2)	11.1.2012	Дейност 2	1,17		414 090
(3)	28.2.2013	Дейност 2	1,17	*възстановяване*	*– 10 750*
				Общо Innplanta 2010 (1 + 2 + 3)	**1 699 250**

	КРЕДИТИ				
	Дата	Дейност	Лихвен процент (%)		Суми (в EUR)
	Programma Innplanta 2011				
(4)	2.5.2012	Дейност 13	3,06		236 000
(5)	13.2.2013	Дейност 13	3,06		5 087 000
(6)	27.11.2013	Дейност 13	3,06	*възстановяване*	*– 2 839 388*
(7)	2.5.2012	Дейност 16	3,06		69 000
(8)	13.2.2013	Дейност 16	3,06		367 500
(9)	10.1.2014	Дейност 16	3,06		367 500
(10)	16.7.2014	Дейност 16	3,06	*възстановяване*	*– 268 467*
				Общо Innplanta 2011 (4 + 5 + 6 + 7 + 8 + 9 + 10)	**3 019 145**
(11)	**Общо за всички програми, по които са направени плащания (1 + 2 + 4 + 5 + 7 + 8 + 9)**			**7 837 000**	
(12)	**Общо за всички програми, по които са направени възстановявания (3 + 6 + 10)**			***– 3 118 605***	
	Общ остатък по всички програми (нетно) (11 + 12)			**4 718 395**	

Източник: испанските органи

(44) Общата [24] сума, изплатена от испанската държава на ADIF, е 143 703 000 EUR, състояща се от 135 866 000 EUR безвъзмездни средства и 7 837 000 EUR кредити. Комисията отбелязва, че според предоставената от испанските органи информация, за периода 2011—2014 г. ADIF вече е изплатило обратно 652 675 EUR от безвъзмездните средства и 3 118 605 EUR от кредитите. Според испанските органи остават непогасени (нетно) 139 931 720 EUR, включващи 135 213 325 EUR безвъзмездни средства и 4 718 395 EUR кредити. Испанските органи посочиха, че от тази сума ADIF вече е изразходило 20,46 милиона евро [25].

(45) В рамките на официалното разследване испанските органи потвърдиха, че сумата 20,46 милиона евро, която вече е похарчена, произтича от горепосочените програми (INNVENTA 2010, INNPLANTA 2010 и 2011) и че няма разходи, които да са покрити от собствени ресурси на ADIF, придобити от икономическата му дейност. Освен това те предоставиха списък с подписаните договори и извършените работи (вж. съображение 33 по-горе, отнасящо се до извършените работи). Всеки договор бе категоризиран в зависимост от предмета му и компонента от цялостния проект, по отношение на който е бил сключен. ADIF е похарчило 6,54 милиона евро за проучвания и предварителни работи за трасетата за изпитване и 13,92 милиона евро за изграждането и оборудването на CISF.

[24] Числото 139 931 720 е получено, след като вече са приспаднати частичните погасявания на кредитите и безвъзмездните средства.
[25] 19,8 милиона евро, споменати в становището от 20 май 2014 г., приложение II „*отрицателни последици от неосъществяването на проекта*“, стр. 10. Актуализирано на 20,46 милиона евро в становището на испанските органи от 28 септември 2015 г.

3. **РЕШЕНИЕТО ЗА ЗАПОЧВАНЕ НА ОФИЦИАЛНАТА ПРОЦЕДУРА ПО РАЗСЛЕДВАНЕ**

(46) В решението си за откриване на процедурата Комисията изрази съмнения относно:

а) Твърдяното отсъствие на помощ:

— на равнището на ADIF. В тази връзка Комисията отбеляза, че ADIF е публично предприятие, което осъществява както икономическа, така и неикономическа дейност и получава публично финансиране, отпускано от Министерството на икономиката и конкурентоспособността (държавни ресурси). Тъй като помощта е отпусната на ADIF за целите на осъществяване на икономическа дейност (отдаване под наем на съоръженията на трети страни, вж. съображение 19 по-горе) и тъй като ADIF е определено за собственик на инфраструктурата без всякаква тръжна процедура, мярката изглежда представлява държавна помощ по смисъла на член 107, параграф 1 от Договора в полза на ADIF;

— на равнището на ДСП. Макар отсъствието на държавна помощ да може да се предположи, ако тръжната процедура бе дала възможност на икономически най-изгодната оферта да съвпадне със стойността на концесията, стартиралата през юли 2013 г. тръжна процедура бе обявена за нищожна през октомври 2013 г. и след това не е стартирана друга конкурсна процедура. Следователно в решението за откриване на процедурата бяха повдигнати съмнения относно присъствието на помощ на това равнище ([26]);

— на равнището на потребителите на центъра CEATF. Въпреки че инфраструктурата би била отворена за всички потенциални потребители, отсъствието на жизнеспособен бизнес план накара Комисията да повдигне съмнения дали предвижданите цени за достъп биха отразявали действително пазарните равнища.

б) Законосъобразността на помощта:

— Въз основа на информацията, налична към датата на приемане на решението за откриване на процедурата, Комисията отбеляза, че 19,8 милиона евро са изразходени, преди уведомление за мярката да постъпи в Комисията, и зададе въпрос относно частния или публичния характер на ресурсите, използвани за работата, извършена преди уведомяването за въпросната мярка;

в) Съвместимостта на подобно финансиране с Рамката на Комисията за държавна помощ за научни изследвания, развитие и иновации (наричана по-нататък „Рамката за НИРДИ“) ([27]):

— Комисията изрази загриженост относно приноса на проекта за постигане на ясно определена цел от общ интерес, неговата необходимост и целесъобразност, стимулиращия ефект на помощта и нейната пропорционалност. Освен това Комисията посочи, че не могат да бъдат изключени неправомерни отрицателни въздействия върху конкуренцията и търговията.

4. **МНЕНИЯ НА ЗАИНТЕРЕСОВАНИТЕ СТРАНИ**

(47) Както бе посочено в съображение 5 по-горе, десет дружества, работещи в железопътния сектор, представиха мненията си по време на официалната процедура по разследване.

(48) На първо място, повечето респонденти поставиха под въпрос съществуването на търсене на съоръжение за изпитвания, което да функционира при толкова висока скорост (а именно над 385 km/h), като посочиха, че понастоящем високоскоростният железопътен сектор в Европа е ограничен до 320/350 km/h ([28]). Според железопътен оператор, скоростта от 300 km/h представлява оптимален баланс между потребление на енергия и време за пътуване по отношение на пазарната ефективност.

(49) От техническа гледна точка две дружества посочиха, че понастоящем високоскоростните линии представляват коловози с баластова призма, които позволяват на подвижния състав да пътува с до 350 km/h. Значително увеличение на търговската скорост би изисквало инфраструктурата да бъде променена и съществуващите коловози да бъдат заменени с бетонни плочи, което би било свързано с неимоверно високи инвестиционни и оперативни разходи. Тъй като разходите за експлоатация и поддръжка на търговските железопътни линии се повишават с увеличаването на скоростта, цените на билетите за пътуващите биха направили дейността неконкурентна в сравнение с въздушния транспорт.

([26]) Вж. съображение 43 от решението за откриване на процедурата.
([27]) ОВ C 198, 27.6.2014 г., стр. 1.
([28]) Търговска скорост до 350 km/h би изисквала изпитванията да се провеждат при максимална скорост 385 km/h

(50) На второ място, по отношение на самите изпитвания, производител на подвижен състав подчерта, че дори когато подобни съоръжения позволяват разширени изпитвания, валидиране и одобряване на високоскоростен подвижен състав, инфраструктура и надстройки, някои специфични изпитвания могат да бъдат проведени по-добре директно върху търговските линии, т.е. върху реалната инфраструктура. Освен това друг производител на подвижен състав посочи, че произвежданите влакове биха били изпитвани допълнително върху редовната мрежа в държавата, за която са предназначени. И двете мнения показват липсата на търсене.

(51) Освен това дружество, което предоставя среда за изпитвания, отбелязва, че вече е възможно да се извършва виртуално изпитване посредством усъвършенствани платформи на ИКТ и то би могло да е рентабилно решение за бъдещи високоскоростни изпитвания, тъй като разходите за експлоатация и поддръжка на физическите съоръжения за изпитване ще бъдат избегнати, откъдето силно ще намалеят бюджетите за НИРД на железопътните дружества.

(52) На трето място, само едно дружество, което също предоставя изпитвания на материали, посочи, че CEATF би бил възможност за нови развойни проекти. Още две дружества посочиха, че ако съоръжението за изпитвания бъде изградено, те биха го използвали.

(53) Едно от тези две дружества посочи, че за испанските производители на подвижен състав, установени на националната територия, наличието на местен център за изпитвания би могло да представлява конкурентно предимство.

(54) На четвърто място, по отношение на изграждането и експлоатацията на центъра за изпитвания, някои заинтересовани страни подчертаха, че за да се продължи по-нататък с подобен проект, би било необходимо ясно и надеждно изложение на икономическите ползи в подкрепа на инвестициите. В много от представените мнения бе подчертана и необходимостта, ако центърът за изпитвания бъде изграден и въведен в експлоатация, той да предоставя открит и недискриминационен достъп при пазарни условия.

(55) Накрая, няколко трети страни коментираха географското местоположение на съоръжението CEATF. Те подчертават, че южна Испания е отдалечена от голямото мнозинство европейски железопътни предприятия и производители на подвижен състав. Подобно местоположение е свързано със значителни рискове и разходи, тъй като транспортирането на прототипни влакове е много скъпо, което неизбежно би довело до предимство за испанските производители на подвижен състав.

5. **МНЕНИЕ НА ИСПАНИЯ**

5.1. **Наличие на помощ**

(56) Испанските органи преразгледаха отчасти позицията си относно наличието на помощ, по-специално с оглед произтичащото от помощта потенциално нарушаване на конкуренцията. Те посочиха, че могат да бъдат разграничени три диапазона от скорости за изпитване, при които проектът CEATF може да се конкурира, или не, с други намиращи се в Европейския съюз съоръжения:

а) Изпитвания при скорости под 210 km/h: испанските органи потвърдиха, че подобни изпитвания, извършвани в CEATF, биха могли да се конкурират с изпитвания, провеждани в други съоръжения в Европа. Те обаче посочиха, че центърът CEATF не би имал никакво предимство по отношение на тези изпитвания, тъй като фиксираните разходи за експлоатацията и поддръжката в Antequera биха били твърде високи в сравнение с други центрове, проектирани да функционират при тези скорости;

б) Изпитвания при скорост между 210 и 385 km/h: испанските органи признаха, че е възможно да има конкуренция в този сегмент между изпитванията, извършвани в CEATF, и тези, провеждани върху съществуващи търговски железопътни линии. Испанските органи обаче посочиха, че тези изпитвания представляват само малка част от всички изпитвания на елементите от коловозната инфраструктура и надстройки, подвижния състав и взаимодействието помежду им. Следователно тези изпитвания биха се ограничили до определени видове подвижен състав, които се изпитват при „класически“ условия на употреба. Освен това, както вече бе посочено по-горе, испанските органи посочиха, че разходите за тези изпитвания биха били твърде високи, за да бъдат конкурентни в съоръжението CEATF;

в) Изпитвания при скорости над 385 km/h: испанските органи отстояват, че тъй като не съществува пазар за изпитвания при такива скорости, частта от финансирането, предназначена за изграждането на съоръжението за изпитвания над 385 km/h, не следва да се разглежда като помощ.

(57) Испанските органи подчертаха факта, че разграничението между изпитванията при различни скорости следва да се разглежда като теоретично, тъй като на практика възможността за осъществяване на изпитвания под 210 km/h или между 210 и 385 km/h в CEATF би била ограничена поради високите разходи за поддръжка и експлоатация.

(58) В заключение, като преразглежда частично първоначалната си позиция относно наличието на помощ, Испания счита, че единствено финансирането на изграждането на елементите на CEATF, които допускат изпитвания под 385 km/h, следва да се разглежда като държавна помощ и да се оцени в съответствие с Рамката за НИРДИ. В становището си от 2 юли 2015 г. испанските органи предоставиха оценка и посочиха, че тези разходи представляват 25,1 % от разходите по проекта и възлизат на 90,2 милиона евро без ДДС. Следователно според тях частта от съоръжението CEATF, предназначена за изпитвания при скорости над 385 km/h, разходите за която възлизат на 240,6 милиона евро, не следва да се разглеждат като помощ ([29]).

5.2. **Съвместимост**

(59) В становището си испанските органи потвърждават също така позицията си относно съвместимостта на държавната помощ:

а) Съоръжението CEATF би допринесло за постигането на цел от общ интерес, тъй като посредством увеличаването на инвестициите в НИРДИ, то би намерило подходящо място в Оперативната програма за интелигентен растеж на Испания, приета през февруари 2015 г. ([30]), една от целите на която е да усъвършенстват инфраструктурите за НИРДИ, за да се укрепи капацитетът за иновации на Испания. Според Испания страната разполага с най-разширената високоскоростна мрежа в Европа и подобно съоръжение за изпитвания би могло несъмнено да доведе до нови технологични открития;

б) Испанските органи обосновават необходимостта от държавна помощ за този проект с мултидисциплинарното естество на техническите изпитвания, които ще бъдат осъществявани. Според тях, поради разнообразните сфери на дейност на участващите в тези изпитвания дружества (например дружества, осъществяващи дейност в строителството, комуникациите, сигнализацията, системите за задвижване, подвижния състав), нито едно от тях поотделно не може да достигне критичната маса или да разполага с финансовите възможности да направи инвестиция, сравнима с тази, необходима за CEATF, и не би могло да привлече и приобщи други дружества. По отношение на финансирането на проекта и наличието на пазарна неефективност под формата на несъвършена и асиметрична информация, испанските органи потвърдиха, че за изграждането на CEATF не е наличен никакъв друг източник на финансиране, различен от публичното, „предвид проучванията за доходност, проведени от ADIF“;

в) С оглед на горепосоченото Испания потвърди, че мярката за помощ е подходяща, тъй като няма друг подходящ инструмент за помощ, различен от публичното финансиране, поради факта, че паричните потоци по проекта биха покрили само 8,13 % от инвестицията (финансовият дефицит би бил 91,87 %). Положението с паричните потоци обяснява и неуспеха на първата тръжна процедура за избор на ДСП, тъй като компаниите са счели паричния поток за недостатъчен да покрие първоначалната инвестиция;

г) Според испанските органи помощта има стимулиращ ефект. Испания подчертава настоятелно факта, че макар икономическият анализ на проекта да показва отрицателна нетна настояща стойност (наричана по-нататък „NPV“) от -362,5 милиона евро, от социално-икономическа гледна точка той би имал положителна NPV от 17,3 милиона евро (предвид създадената заетост и други дейности, появяващи се вследствие от установяването на CEATF в региона);

д) Испанските органи посочиха, че за да се изчисли сумата на държавната помощ и максималният интензитет на помощта, приложим спрямо проекта, следва да се вземе под внимание само частта от инвестицията, отговаряща на частта на проекта, която може действително да се конкурира с други съоръжения (т.е. според тях 90,2 милиона евро). Както бе посочено в съображение 58 по-горе, испанските органи считат, че тази част представлява 25,1 % от общата инвестиция. Според тях, тъй като интензитетът на помощта, допустим за научноизследователска инфраструктура, осъществяваща икономическа дейност, е 60 %, както е предвидено в точка 89 от Рамката за НИРДИ, ADIF ще трябва да предостави само 10 % от инвестицията (0,4 × 25,1 % = 10 %). Въпреки това, те посочват, че предоставяйки директно 39,2 милиона евро, ADIF би осигурило по-голямо финансиране, равно на 20 % от частта, която не е покрита от генерирания от проекта доход, посредством кредит, отпуснат при лихвен процент 1,17 %. Освен това според Испания процедурите по провеждане на търг и договаряне гарантират, че помощта е ограничена до минимум. Следователно те считат, че помощта е пропорционална и ограничена до необходимия минимум;

([29]) Тъй като испанските органи признават, че са налице допълнителни разходи, които са общи и за двете части на съоръжението CEATF и не могат да бъдат разделени прецизно и причислени към всяка от частите, тези стойности не следва да се разглеждат като точно разпределяне на разходи.

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

е) Според Испания неправомерните отрицателни въздействия върху конкуренцията и търговията ще бъдат избегнати поради относителните конкурентни недостатъци на CEATF, предизвикани от високите му разходи за експлоатация и поддръжка при изпитвания със скорости под 210 km/h. Тъй като разходите за експлоатация и поддръжка на високоскоростна линия са три пъти по-големи от тези за една нормално експлоатирана линия, *de facto*, CEATF би бил изключен от пазара на такива изпитвания;

ж) Испания гарантира, че помощта ще съответства на всички изисквания за прозрачност, както се предвижда в приложимите регламенти на Съюза.

(60) Както бе посочено в съображение 6 по-горе, получените от трети страни мнения бяха изпратени на испанските органи на 24 септември 2015 г. В отговора си от 14 октомври 2015 г. испанските органи посочват, че тези мнения са много общи по своето естество във връзка с перспективата за използване на центъра CEATF и се основават на схващането на всяко дружество за развитието на пазара за изпитвания в железопътния транспорт.

6. **ОЦЕНКА НА ПОМОЩТА**

6.1. **Наличие на помощ**

(61) Член 107, параграф 1 от Договора гласи, че „всяка помощ, предоставена от държава членка или чрез ресурси на държава членка, под каквато и да било форма, която нарушава или заплашва да наруши конкуренцията чрез поставяне в по-благоприятно положение на определени предприятия или производството на някои стоки, доколкото засяга търговията между държавите членки, е несъвместима с вътрешния пазар“.

(62) Комисията ще разгледа дали отпуснатите на ADIF средства на основание споразумението от 27 декември 2010 г., както и общото финансиране, отпуснато за проекта на основание Решението на Министерския съвет от 28 юни 2013 г., могат да бъдат окачествени като помощ.

6.1.1. *Икономическа дейност*

(63) Според постоянната практика на Съда на Европейския съюз предприятията се определят като субекти, извършващи стопанска дейност, независимо от правния им статут и начина им на финансиране. ([31]) Следователно определянето на даден субект като предприятие зависи изцяло от естеството на дейностите му.

(64) През 1999 г. Общият съд се произнесе, че „предоставянето на инфраструктури от субекти, отговарящи за тяхното управление“, може да представлява икономическа дейност ([32]). Следователно е ясно, че изграждането на инфраструктура, която ще бъде обект на търговска експлоатация, представлява икономическа дейност ([33]).

(65) В настоящия случай изграждането на CEATF е свързано пряко с експлоатацията му и испанските органи потвърдиха, че дейностите по изпитване, които ще бъдат осъществявани в CEATF, са от икономическо естество. Тези дейности в действителност включват услуги, които ще бъдат предлагани на пазара.

(66) Следователно Комисията счита, че изграждането и експлоатацията на CEATF са икономически дейности.

6.1.2. *Държавни ресурси*

(67) Проектът се финансира чрез авансово изплатени безвъзмездни средства и кредити от Министерството на икономиката и конкурентоспособността. Това са държавни ресурси.

([31]) Решение на Съда от 12 септември 2000 г., съединени дела *Pavlov и др.*, C-180/98 — C-184/98, ECLI:EU:C:2000:428, т. 74; Решение на Съда от 10 януари 2006 г., *Cassa di Risparmio di Firenze и др.*, C-222/04, ECLI:EU:C:2006:8, т. 107.

([32]) Решение на Общия съд от 12 декември 2000 г., *Aéroports de Paris/Комисия*, T-128/98, ECLI:EU:T:2000:290, потвърдено на втора инстанция с решение на Съда от 24 октомври 2002 г., *Aéroports de Paris/Комисия*, C-82/01 P, ECLI:EU:C:2002:617, т. 75—80.

([33]) Вж. решение на Съда от 19 декември 2012 г., *Mitteldeutsche Flughafen и Flughafen Leipzig-Halle/Комисия*, C-288/11 P, ECLI:EU:C:2012:821, т. 43 и 44, и решение на Съда от 14 януари 2015 г., *Eventech*, C-518/13, ECLI:EU:C:2015:9, т. 42.

6.1.3. *Селективно икономическо предимство*

6.1.3.1. В полза на ADIF

(68) Мярката е отпусната само на едно предприятие, ADIF ([34]), и следователно е селективна.

(69) Посредством допринасяне към финансирането на CEATF чрез авансово изплатени безвъзмездни средства и кредити, мярката дава предимство на ADIF.

(70) На първо място, авансово изплатените безвъзмездни средства представляват пряко прехвърляне на държавни ресурси към ADIF, което несъмнено е икономическо предимство.

(71) На второ място, по отношение на кредитите, отпуснати на ADIF, е необходимо да се определи дали лихвеният процент съответства на пазарната ставка.

(72) Съобщението относно преразглеждане на метода за определяне на референтните и сконтови лихвени проценти ([35]) (наричано по-нататък „Съобщението от 2008 г.“) предоставя проценти, които да се прилагат по подразбиране вместо пазарните лихвени проценти, приложими спрямо кредитите. В становището си от ноември 2015 г. испанските органи посочиха, че са следвали тази методика и са приложили марж от 100 пункта към приложимата ставка за Испания. След това те направиха оценка на лихвата, спестена в резултат на разликата между пазарния лихвен процент и този по програмата, като вземат предвид конкретните условия по всеки кредит (амортизация, срок и гратисен период). Те стигат до заключението, че пазарните лихвени проценти, приложими за траншовете, изплатени по програма Innplanta 2010, са по-високи от лихвения процент, приложен по програмата, но са по-ниски от пазарните лихвени проценти, приложими за траншовете, изплатени по програма Innplanta 2011 (3,06 %) ([36]).

(73) Маржовете, прилагани спрямо изчислените въз основа на Съобщението от 2008 г. лихвени проценти, зависят от рейтинга на дружеството и равнището на предлаганото обезпечение. В тази връзка Комисията отбелязва, че рейтингът на ADIF е неразривно свързан с рейтинга на испанската държава ([37]). Освен това Комисията отбелязва, че испанските органи не са предоставили конкретна информация относно предложеното обезпечение за кредитите, получени по различните програми. От таблица 6 по-долу става ясно, че в определен момент в началото на 2012 г. рейтингът на ADIF е понижен от „A“ на „B“. Испанските органи са приложили марж от 100 базисни пункта към всички кредити, отпуснати на ADIF. Следва да се отбележи, че за дружество с рейтинг „A“ този марж предполага ниско ниво на обезпечението. При дружество с рейтинг „B“ обаче марж от 100 базисни пункта предполага нормално ниво на обезпечението (а не ниско).

(74) В хода на официалното производство Комисията поиска от испанските органи да предоставят информация относно кредитите, които ADIF е получило на пазара между 20 юли 2010 г. и 20 юли 2015 г. (с изключение на тези от ЕИБ). Испанските органи предоставиха списък с търговски кредити, отпуснати на ADIF/ADIF Alta velocidad през последните пет години, заедно със съответните условия по тях ([38]) (с изключение на тези от ЕИБ) ([39]).

(75) Тези кредити, получени на пазара, предоставят достатъчна информация за определяне на подходящ пазарен лихвен процент за всяка от годините в периода от 2011 г. до 2014 г.

([34]) ADIF, в качеството му на собственик на инфраструктурата, предназначена да бъде използвана за икономически дейности, се счита за „предприятие“ за целите на държавната помощ. Испанските органи не оспориха това в хода на официалното разследване.

([35]) ОВ C 14, 19.1.2008 г., стр. 6.

([36]) Основният лихвен процент, към който се прибавят 100 базисни пункта като минимален марж съгласно Съобщението от 2008 г., е бил 2,49 % за януари 2011 г., 3,07 % за януари 2012 г., 2,67 % за май 2012 г., 1,66 % за февруари 2013 г. и 1,53 % за януари 2014 г.

([37]) https://www.moodys.com/credit-ratings/Administrador-de-Infraestruct-Ferroviarias-credit-rating-3010 Кредитният рейтинг на ADIF е фиксиран спрямо рейтинга на испанското правителство.

([38]) Те изброиха всички кредити, получени от ADIF и ADIF-Alta Velocidad, но с правно действие от 1 януари 2013 г., датата, на която ADIF се разделя на ADIF и ADIF-Alta Velocidad, като активите, свързани с железопътното трасе, остават в ADIF. Те осигуриха информация относно дата на предоставяне, дата на изтичане на срока, банка, финансиран проект, сума, лихвен процент за периода на погасяване и гратисния период.

([39]) Вж. съображение 42 по-горе

Таблица 6

Данни за изчисляването на пазарния лихвен процент, който следва да се приложи спрямо изплатените на ADIF кредити

Дата на изплащане	Лихвени проценти по кредитите, изплатени на ADIF (%)	Кредитен рейтинг на ADIF	Съобщение от 2008 г.		Предложение на испанските органи за изчисляване на пазарните лихвени проценти (%)	Търговски кредити, получени от ADIF	Изчисляване на пазарния лихвен процент въз основа на условията по търговските кредити (%)
			Основен процент (%)	Базисни пунктове за добавяне при нормална до ниска обезпеченост			
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)
17.1.2011	1,17	Aa1	1,49	75—100	2,49	За 2011 г.: Euribor 6M (3.1.2011) + 227 бп (средно)	1,224 + 2,27 = 3,494
11.1.2012	1,17	Aa2	2,07	75—100	3,07	За 2012 г.: Euribor 6M (2.1.2012) + 352 бп (средно)	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	За 2013 г.: Euribor 6M (1.2.2013) + 425 бп (средно)	0,38 + 4,25 = 4,63
10.1.2014	3,06	Ba1	0,53	100—220	1,53	За 2014 г.: Euribor 6M (2.1.2014) + 215 бп (средно)	0,387 + 2,15 = 2,537

(76) От таблица 6 е видно, че пазарните лихвени проценти, основани на търговските кредити, получени от ADIF (дясна графа), са трайно по-високи от предложените от Испания лихвени проценти. Тъй като в Съобщението от 2008 г. се предоставя единствено заместител на пазарните лихвени проценти, Испания не е представила доказателства в подкрепа на заключение относно нивото на наличното обезпечение и в преписката са налице последователни доказателства, че лихвените проценти, които ADIF е изплатило в действителност на пазара, са били значително по-високи, Комисията счита, че последните представляват подходяща база за сравнение за да се определи дали свързаните с проекта кредити дават предимство на ADIF.

(77) Въз основа на таблица 6 може да се изведе заключението, че лихвените проценти по кредитите, отпуснати на ADIF във връзка с проекта, са по-ниски от съответните пазарни лихвени проценти, изчислени въз основа на условията по търговски кредити, получени от ADIF, с изключение на кредитите, отпуснати през 2014 г. Следователно условията по различните кредити, отпуснати на ADIF в периода 2011—2013 г. и възлизащи на 7 469 500 EUR, предоставят предимство на ADIF по смисъла на член 107, параграф 1 от Договора.

6.1.3.2. В полза на ДСП и бъдещите потребители на CEATF

(78) В решението за откриване на процедурата ([40]) Комисията обяснява, че отсъствието на държавна помощ може да бъде предположено единствено ако тръжната процедура позволи на икономически най-изгодната оферта да съвпадне с пазарната стойност на концесията и ако съответната държава членка се увери, че произтичащите концесионни такси са в съответствие с пазарните цени, като извърши анализ на дисконтираните парични потоци и сравнение с таксите, плащани за сходни услуги другаде ([41]). Комисията посочи, че макар определени основни компоненти на структурата на таксите да са били определени от Испания *ex ante*, това само по себе си не е достатъчно за разсейване на всякакви съмнения относно открития и недискриминационен характер на процеса.

(79) Комисията разгледа също така евентуалното наличие на косвено предимство на равнището на потребителите на инфраструктурата.

(80) Тъй като ДСП не е избрано поради неуспешното провеждане на първата тръжна процедура и няма признаци, че ще бъде организирана втора тръжна процедура, не е възможно да се изведат окончателни заключения относно наличието на предимство на равнището на ДСП. По същия начин не могат да бъдат изведени категорични заключения относно наличието на помощ на равнището на потребителите.

6.1.4. *Нарушаване на конкуренцията и въздействие върху търговията*

(81) Когато отпусната от държава членка помощ засилва позицията на едно предприятие спрямо други предприятия, които се конкурират в търговията в рамките на Съюза, тази търговия трябва да се разглежда като засегната от въпросната помощ ([42]).

(82) Ясно е, че дадените на ADIF предимства засилват позицията на това предприятие спрямо други предприятия, които се конкурират в търговията в рамките на Съюза.

(83) Както бе посочено в точка 5.1 по-горе, испанските органи признават, че CEATF може да се конкурира с други европейски съоръжения за изпитвания при скорости под 210 km/h и със съществуващи линии, които са отворени за движение с цел изпитвания при скорости между 210 и 385 km/h. Вследствие на това сега те считат, че само финансирането на изграждането на частите от CEATF, които позволяват изпитвания под 385 km/h, следва да се разглежда като държавна помощ и да се оцени в съответствие с Рамката за НИРДИ. В тази връзка те твърдят също така, че публичното финансиране за последните дейности би било ограничено до 90,2 милиона евро.

(84) CEATF би се конкурирал с други съоръжения в Европейския съюз, които предлагат изпитвания за високоскоростен железопътен транспорт, тъй като е напълно в състояние да предлага изпитвания при скорости под 385 km/h. Тъй като данните предполагат, че търсенето на изпитвания при по-високи скорости е много слабо или отсъства (вж. по-подробно съображения 48—51 по-горе), изпитването при скорости под 385 km/h вероятно ще се превърне в основната дейност на CEATF.

(85) Вследствие на това държавните ресурси, отпуснати на ADIF за изграждането на CEATF, биха били използвани за субсидиране на навлизането на пазара на нов конкурент.

(86) С оглед на доводите, изложени в съображения 82—85 по-горе, отпуснатата на ADIF помощ може да наруши конкуренцията и да засегне търговията между държавите членки.

6.1.5. *Заключение относно наличието на помощ*

(87) Комисията счита, че публичните ресурси, отпуснати на ADIF за изграждането на CEATF на основание Решението от 28 юни 2013 г. и споразумението от 27 декември 2010 г., се окачествяват като държавна помощ по смисъла на член 107, параграф 1 от Договора.

([40]) Вж. съображения 43 и 44 от решението за откриване на процедурата.
([41]) Дело SA.38302 *Инвестиционна помощ за пристанището на Salerno*, решение от 27 март 2014 г., съображение 46.
([42]) Решение на Съда от 14 януари 2015 г., *Eventech*, C-518/13, ECLI:EU:C:2015:9, т. 66, и решение на Съда, *Libert и др.*, C-197/11 и C-203/11, ECLI:EU:C:2013:288, т. 77.

6.2. **Законосъобразност на помощта**

(88) Испанските органи подадоха уведомление за мярката на основание член 108, параграф 3 от Договора на 20 септември 2013 г. Те посочиха също така, че железопътното трасе няма да бъде изградено, докато не бъде одобрено от Комисията ([43]).

(89) Испания отпусна помощта на основание споразумението от 27 декември 2010 г. и Решението на Министерския съвет от 28 юни 2013 г. Част от тази помощ вече е изплатена, както бе описано в съображение 44 по-горе.

(90) Тъй като помощта е отпусната, преди да бъде одобрена от Комисията, тя трябва да се счита за неправомерна по смисъла на член 1, буква е) от Регламент (ЕС) 2015/1589 на Съвета ([44]).

6.3. **Съвместимост**

(91) След като вече установи, че мярката включва държавна помощ по смисъла на член 107, параграф 1 от Договора, Комисията трябва да оцени дали тя може да бъде счетена за съвместима с вътрешния пазар.

(92) Съдът на Европейския съюз се е произнесъл, че „когато Комисията реши да образува официална процедура по разследване, държавата членка и потенциалният получател на новата помощ следва да ѝ предоставят данните, които да доказват съвместимостта на тази помощ с общия пазар“ ([45]). Както е посочено по-нататък в настоящото решение, испанските органи и получателят ADIF не предоставиха убедителни данни в този смисъл нито в уведомлението, нито в по-нататъшните становища, нито в мненията си, подадени във връзка с решението за откриване на процедурата, както и в становищата си, представени по време на етапа на официалното разследване.

(93) Испанските органи посочиха, че публичното финансиране на CEATF, доколкото то представлява помощ по смисъла на член 107, параграф 1 от Договора, следва да се обяви за съвместимо с вътрешния пазар с оглед на цялостната си цел във връзка с НИРДИ и на правилата в Рамката за НИРДИ, приложими спрямо инфраструктурите, свързани с НИРДИ ([46]).

(94) От заключението в точка 6.2. по-горе следва, че помощта е неправомерна. Точка 126 от Рамката за НИРДИ гласи, че „неправомерната помощ за НИРДИ ще се оценява в съответствие с правилата, които са приложими към датата, на която е отпусната помощта“.

(95) Към момента на отпускане на помощта в сила е била Рамката за НИРДИ от 2006 г. ([47]).

(96) Рамката за НИРДИ от 2006 г. не съдържа конкретни разпоредби относно помощта за научноизследователски инфраструктури. Поради тази причина Комисията счита, че оценката на мярката за помощ следва да се основава пряко на член 107, параграф 3, буква в) от Договора. Тази разпоредба гласи, че за съвместими с вътрешния пазар могат да се приемат „помощите, които имат за цел да улеснят развитието на някои икономически дейности или на някои икономически региони, доколкото тези помощи не засягат по неблагоприятен начин условията на търговия до степен, която противоречи на общия интерес“.

([43]) Вж. становище на испанските органи от 6 февруари 2014 г., отговор на въпрос 7, предоставен от испанското Министерство на финансите и държавната администрация, стр. 13.

([44]) Регламент (ЕС) 2015/1589 на Съвета от 13 юли 2015 година за установяване на подробни правила за прилагането на член 108 от Договора за функционирането на Европейския съюз (ОВ L 248, 24.9.2015 г., стр. 9).

([45]) Решение на Съда от 16 декември 2010 г., *AceaElectrabel Produzione/Комисия*, C-480/09 P, ECLI:EU:C:2010:787, т. 99 и цитираната съдебна практика.

([46]) Съгласно точка 15, буква вв) от Рамката за НИРДИ „научноизследователска инфраструктура“ означава съоръжения, ресурси и свързани с тях услуги, използвани от научната общност за провеждане на научни изследвания в съответните области, и обхваща научно оборудване или набори от инструменти, ресурси, основани на знанието, като колекции, архиви или структурирана научна информация, помощни инфраструктури, базирани на информационни и телекомуникационни технологии, като мрежи, компютърна техника, софтуер и средства за комуникация, както и всички останали средства с уникален характер, позволяващ провеждането на научни изследвания. Тези инфраструктури могат да бъдат съсредоточени в един субект или „разпръснати“ (организирана мрежа от ресурси)“.

([47]) Рамка на Общността за държавна помощ за научни изследвания, развитие и иновации (ОВ C 323, 30.12.2006 г., стр. 1; Специално издание на български език, 2007 г., глава 8, том 5, стр. 9).

(97) За да определи съвместимостта на мярка съгласно член 107, параграф 3, буква в) от Договора, Комисията извършва тест на съпоставяне, като претегля положителните последици що се отнася до приноса за постигането на ясно определени цели от общ интерес спрямо отрицателните последици за търговията и конкуренцията в общия пазар. В тази връзка Комисията ще разгледа следните принципи ([48]):

а) принос за постигането на ясно определена цел от общ интерес: мярката за държавна помощ трябва да бъде насочена към постигането на цел от общ интерес в съответствие с член 107, параграф 3 от Договора;

б) необходимост от държавна намеса: мярката за държавна помощ трябва да бъде насочена към ситуация, в която помощта може да доведе до съществено подобрение, което пазарът не е в състояние да постигне сам по себе си, например чрез отстраняването на пазарна неефективност или решаването на проблем, свързан със справедливостта или сближаването;

в) целесъобразност на мярката за помощ: предложената мярка за помощ трябва да бъде целесъобразен инструмент на политиката, който да допринася за постигането на целта от общ интерес;

г) стимулиращ ефект: помощта трябва да промени поведението на съответното/ите предприятие/я по такъв начин, че то да се ангажира с извършването на допълнителна дейност, която не би предприело без помощта или би я предприело, но по ограничен или различен начин или на различно място;

д) пропорционалност на помощта: размерът и интензитетът на помощта трябва да бъдат ограничени до необходимия минимум, за да бъдат насърчени допълнителни инвестиции или допълнителна дейност от страна на засегнатото(ите) предприятие(я);

е) избягване на неоправданите отрицателни въздействия върху конкуренцията и търговията между държавите членки: отрицателните въздействия от помощта трябва да бъдат достатъчно ограничени, така че общият баланс на мярката да е положителен;

ж) прозрачност на помощта: държавите членки, Комисията, икономическите оператори и обществеността трябва да имат лесен достъп до всички съответни актове и до информацията, отнасяща се за предоставената съгласно тях помощ.

6.3.1. *Принос за постигането на ясно определена цел от общ интерес*

(98) В уведомлението си и в отговора си на решението за откриване на процедурата (вж. съображение 59 от решението за откриване на процедурата и точка 5.2 по-горе) испанските органи подчертаха, че проектът допринася за увеличаването в Испания на инвестициите, свързани с НИРДИ, което е една от целите от общ интерес в стратегията „Европа 2020“, и се вписва в Оперативната програма за интелигентен растеж на Испания, приета през февруари 2015 г. Те твърдят, че CEATF е научна и техническа инфраструктура, която ще позволи изпитването на мултидисциплинарни технически аспекти в железопътния сектор. Испанските органи твърдят също така, че инвестициите в CEATF ще укрепят икономическото развитие на региона Андалусия, който е изправен пред висока безработица.

(99) На първо място, тези твърдения следва да се оценят с оглед на търсенето на подобно научноизследователско съоръжение и съобразно дейностите, свързани с НИРДИ, които биха могли да се осъществяват в него.

(100) Както бе изложено подробно в съображения 60—62 от решението за откриване на процедурата, Комисията постави под въпрос наличието на търсене от страна на производителите на подвижен състав и железопътно оборудване към тази конкретна научноизследователска инфраструктура. По-специално Комисията се позова на неуспеха на първата тръжна процедура за изграждане и експлоатация на CEATF, както и на високите разходи за изграждане и експлоатация на железопътни мрежи, предназначени да предоставят търговски транспортни услуги при скорости над 350 km/h, които не биха били икономически осъществими при настоящите пазарни условия и в обозримото бъдеще ([49]).

([48]) Например SA 32835 (2011/N) — Northwest Urban Investment Fund (JESSICA) (ОВ C 281, 24.9.2011 г., стр. 2, http://ec.europa.eu/competition/state_aid/cases/240234/240234_1247477_97_2.pdf и SA 38769 (2015/N) — Green Deal for Electric Vehicle Charging Infrastructure, предстои публикуване, http://ec.europa.eu/competition/state_aid/cases/258489/258489_1710979_137_2.pdf

([49]) По отношение на довода, изтъкнат от испанските органи, с който се припомня, че сред над 80 дружества е разпространен въпросник, от тях 47 са отговорили, а 26 са посочили, че биха били готови да поемат част от свързаните с проекта рискове, следва да се отбележи, че последните са най-вече дружества от строителния сектор, чиито бизнес интереси са свързани с етапа на изграждане на проекта, но не и с дейностите, свързани с НИРДИ, които ще се осъществяват в него. Освен това нито едно от тези дружества не е потвърдило действителния си интерес, като в крайна сметка представи оферта в организираната през 2013 г. тръжна процедура, която е обявена за нищожна поради липса на участници.

(101) Мненията, получени от трети страни в отговор на решението за откриване на процедурата, потвърждават становището на Комисията, че пазарът не се нуждае от научноизследователска инфраструктура, предназначена за изпитвания на влакове, движещи се с много висока скорост (изпитвания, извършвани при скорост над 385 km/h, за търговски транспортни услуги, предоставяни при скорост над 350 km/h).

(102) Нито един производител на подвижен състав не предвижда разработването на продукти, които да се движат с толкова високи скорости, поради липсата на пазарно търсене спрямо търговската експлоатация на такива влакове. Някои железопътни оператори излагат доводи, свързани с пазарната ефективност (баланс между потребление на енергия и време за пътуване), които ограничават търговската експлоатация на високоскоростни влакове в Европа до много по-ниски скорости (средно в Европа — 280—300 km/h, максимум — 320—350 km/h), както и експоненциалното нарастване на инвестициите в инфраструктура и на разходите за експлоатация и поддръжка при скорости над 300 km/h, което би направило цените на билетите за влакове неконкурентни в сравнение със самолетните билети. Не са налице данни, които да предполагат, че има пазарно търсене за изграждането на нови търговски железопътни линии и/или модернизирането на съществуващите линии за целите на предоставянето на транспортни услуги при скорости над 320—350 km/h, а оттам и за съоръжение за изпитвания в железопътния транспорт, което да е специално предназначено за скорости, надвишаващи тези граници ([50]).

(103) Допълнителни специфични доводи за липсата на търсене за инфраструктурата на CEATF произтичат от географското му местоположение, което според някои от респондентите ще доведе до разход на време и транспортни разходи.

(104) Накрая, доводите относно наличието на по-авангардни и рентабилни решения за възможно бъдещо изпитване на високоскоростни влакове, като виртуалното изпитване посредством основани на ИКТ решения, също опровергават необходимостта от специализирано физическо съоръжение за изпитване.

(105) Следователно събраната от Комисията информация противоречи на твърдението, че помощта, за която е постъпило уведомление, би стимулирала допълнителни дейности, свързани с НИРДИ в железопътния сектор, посредством изграждането на инфраструктура на съоръжение за изпитвания на високоскоростни влакове.

(106) На второ място, посочените от испанските органи други цели, свързани с други политики, по-специално социално-икономическите ползи, произтичащи от създаването на нови работни места в региона на Antequera ([51]), не са относими за оценката на приноса на помощта, за която е постъпило уведомление, към постигането на цел от общ интерес в областта на НИРДИ. Макар испанските органи да твърдят, че от социално-икономическа гледна точка проектът за CEATF би постигнал положителна NPV от 17,3 милиона евро, те не са предоставили никакви убедителни доказателства за ползи, чийто мащаб би бил толкова голям, че да компенсира разходите за изграждането и загубите при експлоатацията, които планираната инфраструктура би генерирала по време на целия си срок на експлоатация. Твърдените ползи изглежда се ограничават до създаването на работни места в строителството по време на етапа на изграждане на инфраструктурата. Това означава, че проектът далеч няма да допринесе за дългосрочната цел за насърчаване на устойчивото развитие на регион Андалусия, а би имал само краткотраен, преходен ефект върху местната икономика ([52]).

(107) С оглед на доводите, изложени в съображения 98—106 по-горе, Комисията счита, че Испания не е предоставила достатъчно доказателства в подкрепа на твърдението, че проектът допринася за постигането на ясно определена цел от общ интерес.

6.3.2. *Необходимост от държавна намеса*

(108) Испанските органи обосновават необходимостта от държавна помощ за този проект с мултидисциплинарното естество на техническите изпитвания, които ще бъдат осъществявани. Според тях, поради разнообразните сфери на дейност на потенциално участващите в тези изпитвания дружества (например дружества, осъществяващи дейност в

([50]) Не е изненадващо, че единственото дружество, което се е произнесло благосклонно, т.е. в подкрепа на проекта, е испанско дружество, което както потвърждават други респонденти в мненията си, би могло *de facto* да се ползва с преференциален достъп до съоръжението поради близостта си до местоположението на центъра. Следователно неговото мнение изглежда повлияно от възможността да придобие конкурентно предимство, а не толкова от обективната оценка на необходимостта от съоръжението.

([51]) Вж. също бележка под линия 17 в решението за откриване на процедурата.

([52]) В Насоките за регионалната помощ за периода 2014—2020 г. например (ОВ C 209, 23.7.2013 г., стр. 1), които специално предвиждат създаването на работни места, тази цел е поставена в по-широкия контекст на осигуряване на приобщаващ и устойчив растеж (подчертаването е добавено допълнително). Всъщност, дори когато Комисията издаде конкретни насоки за помощта за създаване на работни места (Насоки за държавните помощи за заетост, ОВ C 334, 12.12.1995 г., стр. 4), бе признато, че когато тази помощ се ограничава до един или няколко чувствителни сектора, в които се наблюдава свръхпотенциал или криза, на нея по принцип се гледа по-малко благосклонно, като резултатът бе, че отрицателните последици от нея върху заетостта в конкурентните сектори в други държави членки като цяло надделяха над общия интерес към активни мерки за намаляване на безработицата (вж. точка 23).

строителството, комуникациите, сигнализацията, системите за задвижване и подвижния състав), нито едно от тях поотделно не може да достигне критичната маса или да разполага с финансовите възможности да направи инвестиция в размера, необходим за CEATF, или не би могло да привлече и приобщи други дружества към тази инвестиция. По отношение на финансирането на проекта, испанските органи заявиха, че за изграждането на CEATF не е наличен никакъв друг източник на финансиране, различен от публичното, „предвид проучванията за доходност, проведени от ADIF“.

(109) Доводът, повдигнат от испанските органи, е свързан с твърдяна пазарна неефективност под формата на координационен проблем за финансирането на изграждането на предвиденото съоръжение. Допускането изглежда е, че тъй като няма отделно дружество, което да има стимул да предприеме финансирането на проекта поради липсата на баланс между разходите за този проект и очакваните ползи от него (на равнището на отделното дружество), единственият възможен начин за поддържане на инвестицията би бил чрез създаване на обединение на различни дружества, осъществяващи дейност в различни технически сфери, което би могло да гарантира пълната експлоатация на потенциала на съоръжението чрез съвместно ползване.

(110) Нищо в преписката обаче не предполага, че дружествата, които са потенциално заинтересовани да влязат в такова сътрудничество, биха били възпрепятствани да го направят поради обективни затруднения, които пречат на ефективното взаимодействие между тях. Точно обратното, фактът, че испанското правителство се намесва, за да улесни създаването на дружество със специално предназначение (ДСП) чрез организирането на открита тръжна процедура, и че тази процедура бе неуспешна, предполага вместо това, че действителният проблем, засягащ финансирането на проекта, за който е постъпило уведомление, е другаде, а именно в липсата му на финансова осъществимост. Слабостта на довода, изложен от испанските органи, се потвърждава от факта, че дори когато испанското правителство решава да отпусне публично финансиране на ADIF за започване на работите, нито един частен независим инвеститор не е проявил интерес към участие във финансирането.

(111) Следователно Комисията стига до заключението, че Испания не е предоставила достатъчно доказателства за наличието на пазарна неефективност под формата на координационна неефективност на равнището на финансиране на CEATF.

(112) Освен това следва да се отбележи, че в практиката си за вземане на решения в областта на НИРДИ Комисията се позовава на три вида специфична пазарна неефективност: несъвършена и асиметрична информация, координационни и мрежови неефективности при дейностите, свързани с НИРДИ, и разпространение на знания. Испанските органи обаче не са доказали, че в настоящия случай е налице която и да е от тези специфични пазарни неефективности.

(113) По отношение на трудностите, засягащи финансирането на проекта за CEATF, не са представени доказателства, че частният сектор би бил възпрепятстван да финансира проекта поради евентуална липса на информация или поради асиметрична информация, конкретно свързана с определими и рисковани дейности в областта на НИРДИ. По отношение на координационните и мрежовите неефективности при дейностите, свързани с НИРДИ, от изявленията на испанските органи става ясно, че в центъра за изпитвания не е планирано да се осъществява сътрудничество между ADIF и отрасъла. Изглежда помощта има за цел да привлече дружества за участие при проектирането или използването на инфраструктурата на CEATF, но не способства за конкретно сътрудничество между тях с цел осъществяване на съвместни дейности в областта на НИРДИ в центъра. Накрая, Испания не е представила доказателства за разпространение на знания в полза на трети страни, което би могло да произтече от проекта за CEATF.

(114) Испания не е представила никакви други доводи в подкрепа на заключението, че помощта може да доведе до съществено подобрение, което пазарът не е в състояние да постигне сам по себе си.

(115) С оглед на доводите, изложени в съображения 108—113 по-горе, Комисията стига до извода, че необходимостта от държавна намеса не е доказана.

6.3.3. *Целесъобразност на мярката за помощ*

(116) Държавите членки могат да избират различни инструменти на политиката и контролът върху държавните помощи не налага един-единствен начин за намеса в икономиката. Обаче, държавна помощ по смисъла на член 107, параграф 1 от Договора може да бъде оправдана единствено посредством целесъобразността на определен инструмент за постигане на целта на публичната политика и за допринасяне към постигането на една или няколко от целите от общ интерес ([53]).

([53]) За анализ на целесъобразността вж. дела C–25/2004 — DVB-T Берлин-Бранденбург (ОВ L 200, 22.7.2006 г., стр. 14) или N 854/2006 — Soutien de l'agence de l'innovation industrielle en faveur du programme mobilisateur pour l'innovation industrielle TVMSL (ОВ C 182, 4.8.2007 г., стр. 5).

(117) Комисията обикновено счита, че дадена мярка представлява целесъобразен инструмент, когато държавата членка е разгледала въпроса дали са налице алтернативни варианти на политиката, които са също толкова подходящи за постигане на целта от общ интерес, но същевременно нарушават в по-малка степен конкуренцията, отколкото селективната държавна помощ, както и когато държавата членка може да докаже целесъобразността на мярката за постигането на цели, свързани с ефективността и/или равенството.

(118) Испанските органи не са представили никаква информация относно възможните алтернативни инструменти на политиката или други инструменти за помощ с оглед финансирането на проекта. В отговор на тревогите, изразени в решението за откриване на процедурата, те заявиха единствено, че с оглед на твърдения финансов дефицит от 91,87 % на проекта, не би бил целесъобразен никакъв друг инструмент, различен от публичното финансиране.

(119) Комисията определя факта, че проектът, за който е постъпило уведомление, продължава да е на голяма загуба дори след като му е отпусната помощ, като недостатъчен, за да се докаже, че държавната помощ е целесъобразен инструмент.

(120) Освен това, тъй като не бе доказано, че проектът допринася за постигане на целта от общ интерес, а именно увеличаване на дейностите, свързани с НИРДИ, целесъобразността на инвестиционния инструмент, избран от испанското правителство, също не е доказана. Други мерки, които в действителност биха довели до увеличаване на дейностите, свързани с НИРДИ, биха представлявали по-целесъобразни инструменти за постигане на тази цел от общ интерес.

(121) Сходни съображения важат и във връзка с останалите цели от общ интерес, приведени от Испания. Както бе посочено в съображение 106 по-горе, новите работни места биха били ограничени основно в строителството и биха били временни по своето естество. Държавната помощ за изграждане на инфраструктура с малка вероятност да бъде използвана не е целесъобразен инструмент на политиката за създаване на растеж и работни места.

6.3.4. *Стимулиращ ефект*

(122) Държавната помощ трябва да има стимулиращ ефект. Изискваният стимулиращ ефект е налице, ако помощта променя поведението на получателя във връзка с постигането на целта от общ интерес и отстраняването на откритата пазарна неефективност.

(123) Испанските органи посочиха, че без помощта CEATF не би бил изграден: те твърдят, че помощта има стимулиращ ефект, тъй като проектът никога не би бил реализиран без нея.

(124) В настоящия случай обаче Комисията отбелязва, че помощта способства за изграждането на съоръжение за изпитвания в железопътния транспорт, което се предоставя на разположение на ADIF в качеството му на бъдещ собственик, но не изглежда да води до някаква промяна в поведението на ADIF или на други субекти по отношение на допълнителните дейности в областта на НИРДИ, които да бъдат осъществявани в съоръжението за изпитвания.

(125) В хода на официалната процедура по разследване испанските органи не предоставиха никаква нова информация или доводи във връзка с промяната в поведението на ADIF вследствие от помощта. Докато наличните данни показват, че проектът, за който е постъпило уведомление, ще продължи да работи на загуба въпреки помощта, испанските органи не успяха да докажат, че при все това той ще доведе до значими ползи за обществото, свързани с НИРДИ. Точно обратното, мненията, получени от потенциални потребители на инфраструктурата в хода на официалното разследване, предполагат, че в настоящия си вид проектът не отговаря на никакви неудовлетворени изисквания на търсенето от страна на дружества, занимаващи се с НИРДИ в железопътния сектор.

(126) Не бяха приведени никакви основания, които да накарат Комисията да промени първоначалната си оценка така, както е представена в решението за откриване на процедурата. По същество, помощта съвсем не създава стимулиращ ефект, а е насочена към изграждане на инфраструктура, чиято добавена стойност в сравнение със съществуващите алтернативи (а именно изпитвания върху обикновените железопътни мрежи) не е доказана.

6.3.5. *Пропорционалност на помощта*

(127) Комисията счита, че помощта е пропорционална, ако същият резултат не би могъл да бъде постигнат с по-малка помощ.

(128) В уведомлението си за проекта испанските органи го представят като съответстващ на Рамката за НИРДИ, в която се посочва, че максималният интензитет на помощта, допустим за покриване на инвестиции в научноизследователски инфраструктури, използвани за икономически цели, е ограничен до нетния размер на допълнителните разходи, без да надвишава 60 % от допустимите разходи (точка 89 от Рамката за НИРДИ). В настоящия случай публичното подпомагане ще покрие 100 % от разходите.

(129) Поради отсъствието или недостига на частни инвестиции в инфраструктурата на CEATF разглежданата помощ не изглежда пропорционална.

6.3.6. *Избягване на неоправданите отрицателни въздействия върху конкуренцията и търговията между държавите членки*

(130) Член 107, параграф 3, буква в) от Договора изисква положителните развития в резултат от дадена мярка да бъдат балансирани с нейните отрицателни въздействия върху търговията и конкуренцията.

(131) Комисията счита, че испанските органи не са доказали наличието на положителни въздействия, предизвикани от разглежданата мярка. Следователно Комисията стига до заключението, че изграждането на CEATF няма да постигне целта си, а именно да увеличи НИРД в конкретната област на услугите за високоскоростен железопътен транспорт, тъй като пазарното търсене на подобна инфраструктура в най-добрия случай е слабо или въобще отсъства. Комисията стига и до заключението, че не е доказана пазарна неефективност, нито че мярката допринася за значима промяна в поведението на получателя ѝ.

(132) По отношение на останалите положителни въздействия на мярката, на които се позовава Испания, Комисията счита, че временното създаване на работни места основно в строителството излиза много скъпо и има ограничена положителна стойност.

(133) Освен това, тъй като мярката способства за навлизането на пазара на нов конкурент посредством използване на мащабно публично финансиране, Комисията счита, че тя ще има отрицателно въздействие върху конкуренцията. Помощта би поставила под въпрос предходни инвестиции, направени от конкурентите в собствените им съоръжения за изпитвания, и би намалила бъдещите инвестиции за поддръжка или усъвършенстване на тези инфраструктури.

(134) Пазарът, който е засегнат от помощта, е този на услуги за изпитване на железопътно оборудване в Европейския съюз. Както вече бе посочено в решението за откриване на процедурата, на този пазар в Европейския съюз понастоящем функционират три центъра за изпитвания в железопътния транспорт: Cerhenice (Velim) в Чешката република, Wildenrath в Германия и Valenciennes във Франция, където се провеждат изпитвания със скорости до 210 km/h. Изпитвания на високоскоростен подвижен състав ([54]) се извършват на линии в търговска употреба, които имат максимална проектна скорост 350 km/h, като изпитванията се провеждат при скорост до 385 km/h съгласно изискването на стандарта (10 % над номиналната скорост на влака).

(135) Следователно няма пълна взаимозаменяемост между услугите за изпитване на CEATF, от една страна, и тези на други съоръжения за изпитвания и изпитванията в търговските железопътни мрежи, от друга, поради различните максимални скорости, при които се осъществяват изпитванията. Въпреки това, вече съществуващата възможност за изпитвания при скорост до 385 km/h в търговските железопътни мрежи удовлетворява действителното и потенциалното търсене на услуги за изпитвания до тази осъществима от търговска гледна точка скорост. По отношение на потенциално бъдещо търсене на изпитвания при скорости до 520 km/h, наличната информация и получените мнения на участниците на пазара предполагат, че това няма да е осъществим от търговска гледна точка вариант поне в обозримото бъдеще. Следователно съоръжението за изпитвания CEATF ще бъде пряк конкурент както на съществуващите съоръжения за изпитвания, така и на публичните железопътни мрежи. В тази връзка Комисията счита, че мярката е предназначена да субсидира навлизането на пазара на нов конкурент изцяло благодарение на държавни ресурси и може, вследствие от това, значително да наруши конкуренцията на този пазар.

(136) Конкуренцията надолу по веригата на пазарите на железопътни продукти, които следва да бъдат изпитвани (в това число подвижен състав и оборудване), също би могла да бъде засегната отрицателно от тази мярка за помощ. Както се посочва в мненията, получени в резултат от решението за откриване на процедурата, географското местоположение на съоръжението може да създаде *de facto* конкурентни предимства в полза на националните производители на подвижен състав, за които е по-вероятно да използват CEATF за изпитвания, без да понасят значителни транспортни разходи.

([54]) Например Rete Feroviaria Italiana в Италия, SNCF във Франция, DB Bahn в Германия.

(137) Предвид липсата на достатъчно доказани положителни въздействия на помощта, за която е представено уведомление, както е посочено от Комисията в точки 6.3.1—6.3.5, се счита, че отрицателните въздействия на мярката по отношение на действително и потенциално нарушаване на конкуренцията надделяват над твърдените ефективности.

6.3.7. *Прозрачност на помощта*

(138) С оглед на гореизложените съображения не е необходимо да се разглежда въпросът до каква степен помощта е прозрачна.

6.3.8. *Заключения относно съвместимостта на помощта*

(139) С оглед на доводите, изложени в точки 6.3.1—6.3.7 по-горе, Комисията стига до заключението, че мярката за помощ, за която е постъпило уведомление, не може да бъде обявена за съвместима с вътрешния пазар на основание член 107, параграф 3, буква в) от Договора.

6.4. **Възстановяване на несъвместимата помощ**

(140) В съответствие с постоянната съдебна практика, член 16, параграф 1 от Регламент (ЕС) 2015/1589 гласи, че „когато са взети отрицателни решения в случаи с неправомерна помощ, Комисията решава съответната държава членка да вземе всички необходими мерки за възстановяване на помощта от бенефициера (…)“.

(141) Съдилищата на Съюза също нееднократно са постановявали, че задължението на дадена държава членка да отмени помощ, счетена от Комисията за несъвместима с вътрешния пазар, цели да възстанови съществуването преди това положение ([55]). В този контекст съдилищата на Съюза са приели, че тази цел е постигната, когато получателят е изплатил обратно сумите, предоставени чрез неправомерна помощ (заедно с лихвите), като така се е отказал от преимуществото, което е имал над конкурентите си на пазара, и ситуацията от преди плащането на помощта е възстановена ([56]).

(142) Комисията стигна до заключението, че помощта, отпусната от Испания на ADIF, е неправомерна и несъвместима с вътрешния пазар. Следователно помощта трябва да бъде възстановена, за да се възстанови положението, съществувало на пазара преди отпускането ѝ. Възстановяването следва да обхваща периода от момента на предоставяне на предимството на получателите, т.е. от момента, в който помощта е предоставена на разположение на получателите, и сумите за възстановяване следва да бъдат олихвявани до момента на действителното им възстановяване.

(143) Въз основа на информацията, предоставена от Испания и обобщена в съображения 43 и 44, както и в таблици 3, 4 и 5 по-горе, общата сума на средствата, изплатени на ADIF в периода 2011—2014 г., възлиза на 143 703 000 EUR (включваща 135 866 000 EUR безвъзмездни средства и 7 837 000 EUR кредити).

(144) Комисията е изчислила лихвения процент, който би бил приложим на пазара, въз основа на информацията, предоставена от Испания относно търговските кредити, получени от ADIF в относимия период. Въпреки това Комисията признава, че резултатът от нейното изчисление би могъл да бъде повлиян от съществуването на други кредити, за които тя не е била уведомена. Затова, с цел изчисляване на разликата между лихвените проценти, които действително са били фиксирани по кредитите, отпуснати на ADIF, и пазарните лихвени проценти, а оттам и на елемента на помощта, който следва да бъде възстановен, Испания разполага с два месеца от датата на приемане на настоящото решение, в които може да предостави на Комисията данни за евентуални други търговски кредити, получени от ADIF в относимия период.

(145) Следователно Испания трябва да възстанови от ADIF както действително изплатените и все още непогасени от ADIF авансови безвъзмездни средства, така и елемента на помощ, включен в кредитите, отпуснати през 2011 г., 2012 г. и 2013 г., който без да се засяга възможността, посочена в предходния параграф, представлява разликата между лихвения процент по кредита и пазарния лихвен процент, посочен в таблица 6 по-горе (вж. съображение 75 по-горе). Общата сума за възстановяване включва лихвата за възстановяване, прилагана от момента на изплащане на безвъзмездните средства или кредитите до момента на погасяването им.

([55]) Вж. *inter alia* решение на Съда от 14 септември 1994 г., *Испания/Комисия*, C-278/92, C-279/92 и C-280/92, ECLI:EU:C:1994:325, т. 75.
([56]) Вж. *inter alia* решение на Съда от 17 юни 1999 г., *Белгия/Комисия*, дело C-75/97, ECLI:EU:C:1999:311, т. 64 и 65.

(146) Докато за безвъзмездните средства лихвата за възстановяване следва да се изчисли въз основа на главницата на тези средства, лихвата за възстановяване по кредитите следва да се изчисли въз основа на елемента на помощта, включен в кредитите.

(147) Испания не следва да извършва никакви нови плащания във връзка с разглеждания проект.

(148) Както бе посочено в съображение 88 по-горе, испанските органи заявиха, че железопътното трасе на CEATF няма да бъде изградено без одобрението на Комисията. С оглед на това Комисията счита, че не би следвало да има причина ADIF да запазва кредитите, предвид факта, че те са били отпуснати единствено и само за този конкретен проект. Поради тази причина Комисията изисква незабавното прекратяване и погасяване на кредитите, отпуснати на ADIF.

7. **ЗАКЛЮЧЕНИЕ**

(149) Авансово изплатените безвъзмездни средства и кредитите, предоставени на ADIF от Испания, представляват помощ по смисъла на член 107, параграф 1 от Договора. Тази помощ е отпусната от Испания в нарушение на задълженията за уведомяване и непредприемане на действия, предвидени в член 108, параграф 3 от Договора.

(150) Комисията стигна до заключението, че помощта е несъвместима с вътрешния пазар.

(151) Следователно помощта трябва да бъде възстановена от получателя ѝ, ADIF, заедно с лихвите за възстановяване,

ПРИЕ НАСТОЯЩОТО РЕШЕНИЕ:

Член 1

Публичното финансиране, отпуснато от Испания на Administrador de Infraestructura ferroviaria (ADIF) на основание споразумението от 27 декември 2010 г. и Решението на Министерския съвет от 28 юни 2013 г. за изграждането на CEATF, под формата на кредити при лихвени проценти под пазарните и на безвъзмездни средства, възлизащо на 358 552 309 EUR, представлява държавна помощ по смисъла на член 107, параграф 1 от Договора.

Член 2

Посочената в член 1 помощ е неправомерна, тъй като е отпусната в нарушение на задълженията за уведомяване и непредприемане на действия, произтичащи от член 108, параграф 3 от Договора.

Член 3

Посочената в член 1 помощ е несъвместима с вътрешния пазар.

Член 4

1. Доколкото посочената в член 1 помощ е изплатена на ADIF, Испания я възстановява незабавно.

2. Сумите за възстановяване се олихвяват от датата, на която са предоставени на разположение на ADIF, до действителното им възстановяване.

3. Лихвата се изчислява с натрупване в съответствие с глава V от Регламент (ЕО) № 794/2004 на Комисията ([57]). Сумите, които следва да се изплатят обратно, се олихвяват от датата, на която са били предоставени на разположение на получателите, т.е. от датата на плащането на безвъзмездните средства и кредитите, до действителното възстановяване.

4. Испания отменя всички все още неизвършени плащания на посочената в член 1 помощ, считано от датата на приемане на настоящото решение.

5. Испания изисква прекратяването и погасяването на отпуснатите на ADIF кредити.

([57]) Регламент (ЕО) № 794/2004 на Комисията от 21 април 2004 година за прилагането на Регламент (ЕС) 2015/1589 на Съвета за установяване на подробни правила за прилагането на член 108 от Договора за функционирането на Европейския съюз (ОВ L 140, 30.4.2004 г., стр. 1; Специално издание на български език, 2007 г., глава 8, том 2, стр. 42).

Член 5

Испания гарантира, че в срок от четири месеца от датата на уведомяването за настоящото решение то ще бъде изпълнено.

Член 6

1. В срок от два месеца от датата на уведомяването за настоящото решение Испания подава следната информация до Комисията:

а) общата сума (главница и лихви за възстановяване), която следва да бъде възстановена от ADIF;

б) подробно описание на вече предприетите и планираните мерки за изпълнение на настоящото решение;

в) документи, които доказват, че на ADIF е наредено да възстанови помощта.

2. Испания осведомява Комисията за напредъка на националните мерки, предприети за изпълнение на настоящото решение, до окончателното възстановяване на посочената в член 1 помощ. При поискване от Комисията, тя незабавно представя информация относно мерките, които вече са предприети и планирани за изпълнение на настоящото решение. Тя предоставя също така подробна информация относно вече възстановените от ADIF суми от помощта и лихви за възстановяване.

Член 7

Адресат на настоящото решение е Кралство Испания.

Съставено в Брюксел на 25 юли 2016 година.

За Комисията

Margrethe VESTAGER

Член на Комисията