ROZHODNUTÍ

ROZHODNUTÍ KOMISE (EU) 2018/556

ze dne 25. srpna 2017

o státní podpoře SA.35356 (2013/C) (ex 2013/NN, ex 2012/N) poskytnuté Polskem ve prospěch společnosti Autostrada Wielkopolska S.A.

(oznámeno pod číslem C(2017) 5818)

(Pouze polské znění je závazné)

(Text s významem pro EHP)

EVROPSKÁ KOMISE,

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

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

poté, co vyzvala zúčastněné strany, aby podle výše uvedených ustanovení ([1]) předložily své připomínky, a s ohledem na tyto připomínky,

vzhledem k těmto důvodům:

1. POSTUP

(1) Elektronickým oznámením ze dne 31. srpna 2012 zaevidovaným téhož dne oznámilo Polsko Komisi podle čl. 108 odst. 3 Smlouvy o fungování Evropské unie (dále jen „SFEU“) státní podporu v podobě finanční kompenzace ve prospěch společnosti Autostrada Wielkopolska S.A. (dále jen „Autostrada Wielkopolska“). Toto opatření bylo zaevidováno jako věc státní podpory č. SA.35356.

(2) Dopisem ze dne 26. října 2012 si Komise k oznámenému opatření vyžádala další informace. Polsko požadované informace poskytlo dopisem ze dne 28. listopadu 2012.

(3) Dopisem ze dne 29. ledna 2013 Komise informovala Polsko, že věc převede do registru neoznámených podpor (věc NN) na základě skutečnosti, že kompenzace oznámená Komisi již byla poskytnuta. Komise si rovněž vyžádala další informace. Požadované informace Polsko poskytlo dopisy ze dne 18. února a 16. dubna 2013.

(4) Dne 11. července 2013 se uskutečnilo setkání zástupců Komise a Polska s cílem projednat dané opatření, po němž si Komise dopisem ze dne 22. srpna 2013 vyžádala další informace. Požadované informace Polsko poskytlo dopisem ze dne 20. září 2013.

(5) Dopisem ze dne 25. června 2014 informovala Komise Polsko, že se v souvislosti s oznámeným opatřením rozhodla zahájit řízení podle čl. 108 odst. 2 SFEU.

(6) Dopisem ze dne 5. září 2014 předložilo Polsko své připomínky k rozhodnutí o zahájení řízení podle čl. 108 odst. 2 SFEU.

(7) Rozhodnutí Komise o zahájení formálního vyšetřovacího řízení bylo zveřejněno v *Úředním věstníku Evropské unie* dne 20. září 2014 ([2]). Komise vyzvala zúčastněné strany, aby k opatření předložily své připomínky.

(8) Dne 7. října 2014 obdržela Komise připomínky od společnosti Autostrada Wielkopolska. Dopisem ze dne 26. listopadu 2014 předala Komise tyto připomínky polským orgánům, které měly možnost se k nim vyjádřit.

([1]) Úř. věst. C 328, 20.9.2014, s. 12.
([2]) Viz poznámka pod čarou č. 1.

(9) Dopisem ze dne 5. prosince 2014 požádalo Polsko Komisi o překlad připomínek společnosti Autostrada Wielkopolska do polštiny. Požadovaný překlad poskytla Komise Polsku dopisem ze dne 23. ledna 2015.

(10) Polsko předložilo své připomínky dopisem ze dne 23. února 2015.

(11) Dopisy ze dne 26. června 2015 a ze dne 20. dubna 2016 si Komise vyžádala další informace. Polsko na tyto žádosti reagovalo dopisy ze dne 10. a 17. července 2015 a ze dne 18. května 2016.

(12) Dne 7. prosince 2016 se uskutečnil konferenční hovor mezi útvary Komise a polskými orgány. Dopisem ze dne 12. května 2017 zaslala Komise Polsku návrh zápisu z konferenčního hovoru. Zároveň si Komise od Polska vyžádala další informace.

(13) Dopisem ze dne 23. května 2017 Polsko potvrdilo zápis z konferenčního hovoru a poskytlo další informace.

2. **PODROBNÝ POPIS OPATŘENÍ**

2.1. **Úvod**

(14) Opatření spočívá v poskytnutí finanční kompenzace Polskem společnosti Autostrada Wielkopolska ([3]), držiteli koncese pro úsek polské dálnice A2 mezi obcemi Nowy Tomysl a Konin, za legislativní změnu zprošťující těžká nákladní vozidla z povinnosti platit mýtné za užívání dálnice v období od 1. září 2005 do 30. června 2011.

(15) Koncese na výstavbu a provozování tohoto úseku dálnice A2 byla společnosti Autostrada Wielkopolska udělena dne 10. března 1997 na základě veřejného nabídkového řízení. Koncesní dohoda (dále jen „koncesní dohoda“) byla podepsána příslušným ministrem a společností Autostrada Wielkopolska dne 12. září 1997. Koncese byla udělena na dobu 40 let, tj. do 10. března 2037.

(16) Podle koncesní dohody se společnost Autostrada Wielkopolska zavázala získat (na své vlastní náklady a riziko) externí financování pro výstavbu, provozování a údržbu úseku dálnice A2 mezi obcemi Nowy Tomysl a Konin. Výměnou za to získala společnost Autostrada Wielkopolska dočasné právo provozovat vybudovaný úsek dálnice, včetně práva vybírat a ponechávat si veškeré mýtné od všech uživatelů tohoto úseku ([4]).

(17) Pro uživatele dálnice bylo stanoveno pět sazeb mýtného podle jednotlivých kategorií vozidel vymezených polskými právními předpisy. Podle koncesní dohody mohly být sazby držitelem koncese zvýšeny s cílem maximalizovat příjmy, ale nemohly přesáhnout maximální sazby stanovené v níže uvedené tabulce 1.

Tabulka 1

Maximální sazby mýtného podle přílohy P koncesní dohody (bez DPH ([1]))

	Vozidlo kategorie 1	**Vozidlo kategorie 2**	**Vozidlo kategorie 3**	**Vozidlo kategorie 4**	**Vozidlo kategorie 5**
Na všech třech mýtných branách	[…] PLN (*)	PLN	[…] PLN	[…] PLN	[…] PLN

([1]) Tyto sazby vycházejí z hodnot z července 1999. Podléhají zvýšení o míru inflace v období od července 1999 do příslušného data zahájení provozu jednotlivých mýtných bran. Kromě toho po ukončení výběru mýtného se maximální sazby mýtného ročně upravují o index inflace (roční index spotřebitelských cen) a o index kurzových rozdílů (mezi EUR a PLN).

(*) Podléhá profesnímu tajemství.

([3]) Autostrada Wielkopolska je soukromou společností, jejíž výlučnou činností je výstavba a provozování úseku dálnice A2 mezi obcemi Nowy Tomysl a Konin. Hlavním akcionářem společnosti je AWSA Holland I B.V., která vlastní 98,85 % akciového kapitálu společnosti Autostrada Wielkopolska. Jediným akcionářem společnosti AWSA Holland I B.V. je společnost AWSA Holland II B.V., jejímiž hlavními akcionáři jsou Kulczyk Holding S.A. (společnost registrovaná ve Varšavě – 24,10 % akciového kapitálu), Meridiam Infrastructure S.a.r.l (Lucembursko – 20,12 %), PGE S.A. (Varšava – 20,00 %), Strabag AG (Spittal/Drau – 10,12 %), KWM Investment (Vídeň – 9,32 %), Bank Zachodni WBK S.A. (Vratislav – 5,44 %) a TUiR „Warta“ S.A. (Varšava – 4,81 %).

([4]) Podle koncesní dohody držitel koncese nejdříve modernizoval stávající dílčí úsek dálnice v délce 47,7 km (dílčí úsek I: mezi obcemi Konin a Wrzesnia) a poté vybudoval dva dílčí úseky: mezi obcemi Poznaň a Wrzesnia (dílčí úsek II – 37,5 km) a mezi obcemi Nowy Tomysl a Komorniki (dílčí úsek III – 50,4 km).

2.2. **Úvod do kompenzačního mechanismu**

(18) Po vstupu do Evropské unie v roce 2004 mělo Polsko povinnost provést do polského práva směrnici Evropského parlamentu a Rady 1999/62/ES ([5]). Ustanovení čl. 7 odst. 3 směrnice stanoví: „Mýtné a poplatky za užívání nesmějí být ukládány současně za užívání téhož úseku pozemní komunikace."

(19) Z tohoto důvodu přijal polský parlament v roce 2005 novelu zákona o zpoplatněných dálnicích a Státním silničním fondu (dále jen „novela zákona") ([6]), která odstranila dvojí výběr poplatků za užívání jednoho úseku pozemní komunikace těžkými nákladními vozidly ([7]). Podle toho těžká nákladní vozidla, která platí dálniční známku (mýtnou kartu) za užívání vnitrostátních silnic v Polsku, byla od 1. září 2005 osvobozena od mýtného na dálnicích, na které se vztahují koncesní dohody.

(20) Novela zákona stanovila, že jednotlivým držitelům koncese by Státní silniční fond měl poskytnout kompenzaci ztracených příjmů.

(21) Metoda kompenzace (jejíž zásady byly stanoveny parlamentem) vycházela ze zavedení stínového mýtného, konkrétně smluvní platby ze strany státu držitelům koncese za užívání zpoplatněné dálnice těžkými nákladními vozidly.

(22) Podle novely zákony měli držitelé koncese právo na náhradu odpovídající 70 % částky vypočtené tak, že se vynásobí skutečný počet jízd těžkých nákladních vozidel na zpoplatněné dálnici stínovým mýtným vyjednaným s držiteli koncese pro těžká nákladní vozidla podle kategorií. Snížení stínového mýtného na 70 % bylo zavedeno jako kompenzace očekávaného, ale neznámého nárůstu provozu těžkých nákladních vozidel, jakmile budou osvobozena od placení mýtného.

(23) Podle novely zákona byly metoda kompenzace a lhůty pro náhradu finančních prostředků stanoveny v každé koncesní dohodě.

(24) V případě společnosti Autostrada Wielkopolska byly v návaznosti na vyjednávání metoda kompenzace a stínové mýtné stanoveny v příloze 6 koncesní dohody (dále jen „příloha 6") uzavřené dne 14. října 2005.

2.3. **Základní pravidla pro výpočet kompenzace**

(25) Polsko vysvětlilo, že metoda kompenzace popsaná v příloze 6 v souladu s novelou zákona vychází ze zásady, že očekávaná finanční situace držitele koncese by se neměla změnit. To znamená, že očekávaná finanční situace držitele koncese by s kompenzací neměla být ani lepší, ani horší v porovnání s finanční situací, která se dala očekávat bezprostředně před legislativní změnou („kontrafaktuální scénář"). Podle Polska bylo dohodnuto, že tohoto cíle bude dosaženo, pokud očekávaná vnitřní míra návratnosti ([8]) pro investici společnosti Autostrada Wielkopolska na příslušném úseku dálnice A2 zůstane na stejné úrovni, jako by byla bezprostředně před legislativní změnou (tj. bez příjmů ztracených z důvodu legislativní změny).

(26) Strany také souhlasily s tím, že výpočet kompenzace ve prospěch držitele koncese bude výsledkem dvoufázového postupu provedeného na základě finančních modelů vypracovaných nezávislým odborníkem. Finanční modely by ukázaly skutečný i plánovaný peněžní tok (tj. náklady, které držiteli koncese vznikly a které bude muset držitel koncese pokrýt, a skutečné a plánované příjmy z mýtného) a umožnily by výpočet vnitřní míry návratnosti pro investici. V první fázi postupu měly být vyjednány a určeny sazby (stínového) mýtného pro těžká nákladní vozidla, které musel stát platit držiteli koncese (**stanovení sazeb stínového mýtného**). Po počátečním období platnosti měly být tyto sazby v druhé fázi ověřeny, a případně změněny (**ověření sazeb stínového mýtného**). Tyto základní zásady byly uplatněny na všechny dálniční koncese.

(27) V souladu s ustanoveními novely zákona rozlišovala příloha 6 mezi dvěma typy sazeb:

1. **Uplatňované sazby**: sazby použitelné ke dni účinnosti novely zákona (1. září 2005) na všechna vozidla užívající dálnici. Tyto sazby byly stanoveny podle původních ustanovení koncesní dohody.

([5]) Směrnice Evropského parlamentu a Rady 1999/62/ES ze dne 17. června 1999 o výběru poplatků za užívání určitých pozemních komunikací těžkými nákladními vozidly (Úř. věst. L 187, 20.7.1999, s. 42).

([6]) Zákon ze dne 28. července 2005, kterým se mění zákon o zpoplatněných dálnicích a Státním silničním fondu a zákon o silniční dopravě (Sbírka zákonů č. 155, položka 1297).

([7]) Konkrétně vozidla v kategoriích 1–5, jejichž hmotnost přesahuje 3,5 tuny; v praxi byl podíl těžkých nákladních vozidel v kategorii 1 zanedbatelný.

([8]) Vnitřní míra návratnosti uvedená v textu tohoto rozhodnutí se vztahuje k očekávané celkové návratnosti akciového kapitálu (vlastní kapitál a dluh) v ročních reálných hodnotách a po zdanění na základě peněžních toků v eurech, není-li uvedeno jinak.

2. **Sazby AGRi** (neboli sazby stínového mýtného): sazby vyjednané pro těžká nákladní vozidla s dálniční známkou v příloze 6, na jejichž základě se vypočte kompenzace, která má být uhrazena držiteli koncese.

(28) Podle článku 3 novely zákona nemohou sazby AGRi pro každou kategorii vozidel přesáhnout uplatňované sazby pro danou kategorii vozidel. V souladu s novelou zákona měla společnost Autostrada Wielkopolska obdržet 70 % sazby AGRi pro těžká nákladní vozidla s dálniční známkou vjíždějící na provozovanou dálnici, jak již bylo uvedeno ve 22. bodě odůvodnění. Příloha 6 koncesní dohody v odst. 4 písm. c) stanoví, že sazby AGRi jsou čisté sazby a budou zvýšeny o příslušnou výši daně z přidané hodnoty (DPH).

2.4. **Krok 1 – stanovení sazeb AGRi**

(29) V první fázi vyjednávání kompenzace, před skutečným zavedením stínového mýtného, společnost Autostrada Wielkopolska představila tři finanční modely, na jejichž základě odůvodnila jí navrhované sazby AGRi. Modely byly ověřeny z hlediska účetní správnosti finančním poradcem polských orgánů – společností Ernst & Young Corporate Finance Sp. z o.o. Tři modely ukázaly finanční parametry koncese včetně vnitřní míry návratnosti ve třech různých scénářích a časových okamžicích:

a) **základní model** ukazuje finanční situaci držitele koncese v okamžiku finanční závěrky v roce 2000 ([9]). Předpokládá výběr skutečného mýtného od začátku do konce koncese. Tento model vychází z předpokladů týkajících se dopravního provozu, příjmů a nákladů platných v době finanční závěrky. Očekávaná vnitřní míra návratnosti v tomto modelu je […] %;

b) **model skutečného mýtného** popisuje finanční situaci, která by převážila k prosinci 2004, pokud by těžká nákladní vozidla nebyla osvobozena od mýtného. Předpokládá výběr skutečného mýtného pro všechny kategorie vozidel včetně těžkých nákladních vozidel až do konce koncese. Model prezentuje aktuální peněžní toky za období od začátku koncese do konce roku 2004 (historické období) a předkládá prognózu peněžních toků pro období od roku 2005 do roku 2037 (období, jehož se prognóza týká) ([10]). Očekávaná vnitřní míra návratnosti v tomto modelu je […] %. Jednalo se o nejaktuálnější finanční model dostupný vyjednávajícím stranám prezentující finanční situaci společnosti Autostrada Wielkopolska před novelou zákona, který ukázal očekávanou návratnost, pokud by těžká nákladní vozidla nebyla od mýtného osvobozena;

c) **model dálničních známek** popisuje finanční situaci, která by převážila k červnu 2005, pokud by těžká nákladní vozidla byla osvobozena od mýtného. Předpokládá, že příjmy koncesionáře zahrnují kompenzaci v podobě stínového mýtného pro těžká nákladní vozidla (70 % maximálních přípustných sazeb AGRi) od 1. září 2005 do konce platnosti koncesní dohody a výběr skutečného mýtného pro veškerá ostatní vozidla do konce platnosti uvedené dohody. Model prezentuje aktuální peněžní toky pro období do června 2005 (historické období) a předkládá prognózu peněžních toků pro období od července roku 2005 do roku 2037 (období, jehož se prognóza týká) ([11]). Sazby stínového mýtného použité v tomto modelu jsou stanoveny v maximální úrovni ([12]) přípustné podle koncesní dohody. Očekávaná vnitřní míra návratnosti v tomto modelu je […] % ([13]).

(30) Těmito modely společnost Autostrada Wielkopolska prokázala, že i s maximálními přípustnými sazbami stínového mýtného by nebylo dosaženo vnitřní míry návratnosti ve výši […] %, kterou uvádí model skutečného mýtného. Z tohoto důvodu stanovil držitel koncese sazby AGRi v maximálních přípustných úrovních podle koncesní dohody (viz poznámka pod čarou č. 12) ([14]). Tyto úrovně následně podléhaly indexaci za podmínek stanovených v příloze 6.

(31) Od 1. září 2005 byla těžká nákladní vozidla, která si uhradila poplatek za dálniční známku, osvobozena od mýtného na dálnici A2 a držitel koncese začal každý měsíc dostávat kompenzaci vypočtenou na základě počtu těžkých nákladních vozidel s dálniční známkou vjíždějících na dálnici a dohodnuté sazby AGRi.

([9]) To je okamžik, kdy již existovaly finanční dohody potřebné pro naplnění projektu.

([10]) Jak je popsáno ve zprávě společnosti PwC „Odhad upravené sazby AGRi a nadměrné kompenzace na základě studie dopravního provozu a příjmů z roku 2004 vypracované společností WSA“, s. 36.

([11]) Jak je popsáno ve zprávě společnosti PwC „Odhad upravené sazby AGRi a nadměrné kompenzace na základě studie dopravního provozu a příjmů z roku 2004 vypracované společností WSA“, s. 61.

([12]) Mýtné sazby pro vozidla kategorií II–IV: […], […], […] PLN plus 22 % DPH, z nichž držitel koncese obdržel 70 % (tj. […], […] a […] PLN).

([13]) Ve svých podáních Komisi společnost Autostrada Wielkopolska odkazuje na vnitřní míru návratnosti ve výši […] % podle modelu dálničních známek. Model dálničních známek, který Polsko předložilo Komisi, však ukazuje vnitřní míru návratnosti ve výši […] %. Polsko potvrzuje, že […] % se vztahuje k výpočtům provedeným poradenskou firmou pro společnost Autostrada Wielkopolska, ale neví, jak byla tato hodnota vypočtena. Vnitřní míra návratnosti modelu dálničních známek použitého v následujícím textu tedy činí […] %. Závěry vyvozené v textu zůstávají platné nezávisle na tom, která z těchto hodnot vnitřní míry návratnosti je použita.

([14]) S ohledem na výše uvedené skutečnosti držitel koncese před datem účinnosti novely zákona zvýšil uplatňované sazby vybírané od řidičů vozidel všech kategorií na maximální sazby, které v té době koncesní dohoda připouštěla. V praxi však sazby mýtného, které měly být placeny, zůstaly nižší, neboť společnost Autostrada Wielkopolska souběžně zavedla slevy vztahující se na všechny kategorie vozidel.

2.5. **Fáze 2 – ověření sazeb AGRi**

(32) V příloze 6 koncesní dohody strany souhlasily s ověřením sazeb AGRi do 30. listopadu 2007. Cílem bylo zkontrolovat, jak se provoz těžkých nákladních vozidel vyvíjel v důsledku zániku plateb mýtného, a odpovídajícím způsobem upravit sazby AGRi, aby se zamezilo vyplácení příliš vysokých nebo příliš nízkých částek držiteli koncese. Přezkum sazeb AGRi byl povinný a mohl vést ke snížení nebo zvýšení sazeb AGRi, a tedy ke snížení nebo zvýšení celkové kompenzace vyplácené držiteli koncese.

(33) Nejpozději do 1. července 2007 měl držitel koncese předložit aktualizovaný finanční model („model ověřování“) Generálnímu ředitelství státních silnic a dálnic (Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad; dále jen „GDDKiA“) s uvedením dopadu sazeb AGRi na základní finanční ukazatele koncesní dohody včetně vnitřní míry návratnosti ([15]).

(34) Pokud by vnitřní míra návratnosti v modelu ověřování překročila vnitřní míru návratnosti uvedenou v modelu skutečného mýtného, sazby AGRi by musely být sníženy, aby mohla být vypořádána nadměrná návratnost. Obdobně, pokud by vnitřní míra návratnosti v modelu ověřování byla nižší než vnitřní míra návratnosti plánovaná v modelu skutečného mýtného, sazby AGRi by musely být zvýšeny. Držitel koncese musel generálnímu ředitelství GDDKiA předložit návrh na úpravu sazeb AGRi.

(35) Nejpozději do 15. října 2007 muselo generální ředitelství GDDKiA držiteli koncese oznámit, zda navrhované upravené sazby AGRi přijalo. Pokud by navrhované upravené sazby AGRi do uvedeného data nepřijalo, strany by musely provést kroky ke sladění odlišných postojů. V případě, že by se strany nedohodly do 30. listopadu 2007, výše kompenzace, která měla být vyplácena držiteli koncese, měla být vypočtena na základě dosavadních použitelných sazeb AGRi. Každá strana byla oprávněna postoupit záležitost úpravy sazeb AGRi k řešení postupem stanoveným v článku 24.3 koncesní dohody (tj. rozhodčí řízení).

(36) Ověření sazeb AGRi tedy mělo být založeno na srovnání vnitřní míry návratnosti očekávané v modelu skutečného mýtného s vnitřní mírou návratnosti očekávanou v modelu ověřování. V roce 2007 společnost Autostrada Wielkopolska předložila **model ověřování**. Tento model ukazuje finanční situaci držitele koncese, která by nastala od prosince 2006. Vychází ze skutečných údajů jak pro lehká vozidla, tak pro těžká nákladní vozidla a rovněž z nákladů za období od začátku platnosti koncese do prosince 2006 a z předpokládaného dopravního provozu, příjmů a nákladů za následující období až do vypršení platnosti koncese v roce 2037. Model ověřování předpokládá, že systém stínového mýtného je zaveden až do vypršení koncese. Vypočítává očekávanou vnitřní míru návratnosti v červnu 2006 ve výši […] %.

(37) Související zpráva o ověření ([16]) předložená společností Autostrada Wielkopolska navrhovala zvýšení sazeb AGRi (a tím zvýšení výše kompenzace splatné společnosti Autostrada Wielkopolska). Poradci generálního ředitelství GDDKiA nevyjádřily k této zprávě o ověření žádné podstatné připomínky.

(38) Společnost Autostrada Wielkopolska a GDDKiA však do 30. listopadu 2007 dohody ohledně upravených sazeb AGRi nedosáhly. Dopisem ze dne 28. listopadu 2007 generální ředitelství GDDKiA informovalo společnost Autostrada Wielkopolska, že s ohledem na pochybnosti týkající se správnosti předpokladů provedených pro účely přílohy 6 (které nemohly být opraveny v rámci zprávy o ověření) generální ředitelství GDDKiA navrhované upravené sazby AGRi nepřijalo.

(39) To vyvolalo neshody mezi stranami, pokud jde o správnost sazeb AGRi a úroveň skutečné výše kompenzací, které mají být vypláceny společnosti Autostrada Wielkopolska. V souladu s ustanoveními přílohy 6 koncesní dohody však držitel koncese stále dostával každý měsíc kompenzační platby na základě stínového mýtného.

2.6. **Spor týkající se modelu skutečného mýtného**

(40) Podle Polska nadhodnotila společnost Autostrada Wielkopolska očekávanou míru návratnosti podle modelu skutečného mýtného použitím zastaralých prognóz dopravního provozu a příjmů. Společnost Autostrada Wielkopolska použila studii dopravního provozu a příjmů pro dálnici A2 vypracovanou poradenskou firmou Wilbur Smith Associates (WSA) v roce 1999 ([17]) (dále jen „studie WSA z roku 1999“) namísto aktualizované studie společnosti WSA z června 2004 ([18]) (dále jen „studie WSA z roku 2004“), která byla k dispozici v době vyjednávání přílohy 6. Studie WSA z roku 2004 předpokládala významně nižší dopravní provoz a příjmy než

([15]) Kromě vnitřní míry návratnosti byly analyzovány také poměr krytí dluhové služby, poměr krytí po dobu trvání úvěru a minimální sazba krytí dluhu garantovaná státem.

([16]) Zpráva o ověření ze dne 8. června 2007 vypracovaná společností […] pro společnost Autostrada Wielkopolska.

([17]) *Poland A2 Toll Motorway Project Traffic and Revenue Update Study* (Studie týkající se aktualizace dopravního provozu a příjmů projektu zpoplatněné dálnice A2 v Polsku), listopad 1999, vypracovala firma Wilbur Smith Associates pro společnost […].

([18]) *A2 Toll Motorway Project Phase VI Final Traffic and Revenue Study* (Závěrečná studie dopravního provozu a příjmů projektu zpoplatněné dálnice A2, fáze VI), červen 2004, vypracovala firma Wilbur Smith Associates pro společnost Autostrada Wielkopolska S.A.

studie WSA z roku 1999. Vnitřní míra návratnosti modelu skutečného mýtného by tedy byla nižší, kdyby byla vypočtena na základě aktuálních údajů studie z roku 2004 namísto zastaralé studie z roku 1999. Jinými slovy společnost Autostrada Wielkopolska podle názoru Polska představila svou finanční situaci bezprostředně před vstupem novely zákona v účinnost nepoctivě, což vedlo ke kompenzaci v částkách přesahujících příjmy, které by společnost Autostrada Wielkopolska dokázala vytvořit, pokud by použila studii z roku 2004.

(41) Podle zprávy ([19]) zajištěné generálním ředitelstvím GDDKiA a Ministerstvem infrastruktury, kterou vypracovala společnost PricewaterhouseCoopers (dále jen „zpráva PwC"), použití předpokladů dopravního provozu a příjmů ze studie WSA z roku 2004 namísto studie WSA z roku 1999 (společně s malými metodickými a daňovými opravami) snižuje vnitřní míru návratnosti modelu skutečného mýtného z […] % na […] %.

(42) Dne 13. listopadu 2008 ministr infrastruktury učinil prohlášení o zrušení ([20]) přílohy 6 v podobě dopisu adresovaného společnosti AW S.A., v němž mimo jiné tvrdil, že ministr infrastruktury pochybil, když uzavřel uvedenou dohodu, neboť si nebyl vědom toho, že společnost Autostrada Wielkopolska nepřihlédla k prognózám dopravního provozu a příjmů (pro úsek dálnice A2 mezi obcemi Nowy Tomysl a Konin) vypracovaným v roce 2004, a tedy aktuálnějším, než byly prognózy vypracované v této souvislosti v roce 1999 a použité při vyjednávání přílohy 6. Podle názoru ministra skutečnost, že společnost Autostrada Wielkopolska nepoužila nejaktuálnější údaje o úrovních dopravního provozu a příjmů ke dni podpisu přílohy 6 způsobila, že tato příloha chybně odráží finanční situaci společnosti Autostrada Wielkopolska předtím, než novela zákona zavedla systém stínového mýtného a související povinnost poskytovat kompenzaci držiteli koncese.

(43) Podle názoru ministra infrastruktury později podloženého zprávou PwC obdržela společnost Autostrada Wielkopolska nadměrnou kompenzaci. Nadměrné platby za období od 1. září 2005 do 30. června 2011 dosáhly hrubé výše 894 956 889 PLN ([21]) (přibližně 224 milionů EUR) (dále jen „nadměrná kompenzace").

(44) Jelikož společnost Autostrada Wielkopolska odmítla nadměrnou kompenzaci vrátit, ministr a GDDKiA se dopisem ze dne 8. listopadu 2010 obrátili na Úřad generálního prokurátora státní pokladny (Prokuratoria Generalna Skarbu Państwa), aby jménem státní pokladny zahájil právní řízení a zajistil právní zastupování v rámci vymáhání částek neoprávněně vyplacených společnosti Autostrada Wielkopolska jako kompenzace.

(45) Souběžně společnost Autostrada Wielkopolska napadla popření přílohy 6 tím, že věc postoupila rozhodčímu soudu.

(46) V březnu 2013 rozhodčí soud rozhodl ve prospěch držitele koncese s uvedením, že příloha 6 je platná a stát by ji měl respektovat. V červnu 2013 se polské orgány rozhodly napadnout rozhodčí nález podáním žaloby na jeho zrušení u příslušného vnitrostátního soudu. Toto řízení probíhá.

2.7. **Ukončení kompenzačního mechanismu**

(47) Potřeba kompenzace stínového mýtného skončila dne 30. června 2011, kdy Polsko zavedlo systém elektronického výběru mýtného označovaný jako „via TOLL", který nahradil dálniční známky. Systém „via TOLL" je povinný pro všechna těžká nákladní vozidla a svým uživatelům umožňuje provádět elektronické platby za užívání zpoplatněných komunikací elektronicky na základě kilometrů a kategorie pozemní komunikace.

(48) Systém „via TOLL" zahrnuje pouze vybrané pozemní komunikace, a nikoli celou silniční síť v Polsku (jako tomu bylo v případě dálničních známek), čímž se eliminuje možnost dvojího výběru poplatků. Od 1. července 2011 se tedy všichni držitelé koncesí mohli vrátit k výběru poplatků od všech těžkých nákladních vozidel vjíždějících na zpoplatněné dálnice podle pravidel stanovených v koncesních dohodách.

([19]) Odhad upravené sazby AGRi a nadměrné kompenzace na základě studie dopravního provozu a příjmů společnosti WSA z roku 2004, vypracovala společnost PricewaterhouseCoopers, 24. září 2010.
([20]) Viz články 84 a 88 polského občanského zákoníku.
([21]) Hrubé částky zahrnují DPH v příslušné výši.

2.8. **Důvody pro zahájení řízení**

(49) Ve svém rozhodnutí o zahájení řízení vznesla Komise pochybnosti, pokud jde o slučitelnost opatření s vnitřním trhem. Zdůraznila zejména tyto otázky:

— Zaprvé zda kompenzační platby, metodika jejich výpočtu a/nebo způsob, jakými byla metodika uplatněna, poskytly společnosti Autostrada Wielkopolska hospodářskou výhodu překračující rámec toho, co bylo nezbytné pro zachování hospodářské vyváženosti koncesní dohody. Komise se zejména ptala, zda:

a) koncesní dohoda udělila společnosti Autostrada Wielkopolska právo na kompenzaci v případě legislativních změn;

b) uplatnění kompenzačního mechanismu vedlo k tomu, že stát převzal, přinejmenším v období od 1. září 2005 do 31. prosince 2006, rizika vyplývající z dopravního provozu a příjmů v souvislosti s lehkými vozidly, a jaký finanční přínos tento přechod znamenal pro držitele koncese;

c) použití studie dopravního provozu a příjmů z roku 1999 pro výpočet kompenzace vedlo k dalšímu hospodářskému zvýhodnění společnosti AW S.A., které nebylo k odstranění negativních důsledků legislativní změny pro držitele koncese nezbytné, a jaký byl rozsah tohoto zvýhodnění.

— Zadruhé zda kompenzace vyplacená společnosti Autostrada Wielkopolska za legislativní změnu osvobozující těžká nákladní vozidla od povinnosti platit mýtné za užívání dálnice v období od 1. září 2005 do 30. června 2011 je zcela nebo částečně neslučitelnou provozní podporou.

3. **PŘIPOMÍNKY POLSKA**

3.1. **Hospodářské zvýhodnění**

3.1.1. *Právo společnosti Autostrada Wielkopolska na kompenzaci*

(50) Polsko je toho názoru, že společnost Autostrada Wielkopolska měla na kompenzaci právo. Zaprvé Polsko zdůrazňuje, že novela zákona byla prosazena, neboť Komise požadovala, aby Polsko odstranilo dvojí platby za užívání mýtných dálnic těžkými nákladními vozidly. V zájmu správného provedení použitelné směrnice 1999/62/ES musela novela zákona zahrnovat kompenzační mechanismus za účelem náhrady příjmů ztracených v důsledku změny zákona provozovatelům dálnic.

(51) Společně s novelou zákona také koncesní dohoda poskytla společnosti Autostrada Wielkopolska v článku 12.6 právo na kompenzaci. Uvedený článek stanoví: „Držitel koncese má ze státní pokladny nárok na kompenzaci jakékoli ztráty příjmů z provozní činnosti, která držiteli koncese vznikla, pokud z důvodu jakýchkoli změn v požadavcích či jinak bylo držiteli koncese jednáním orgánů veřejné moci bráněno měnit a upravovat sazby mýtného podle článku 12.6.“ Pokud jde o změnu a úpravu sazeb mýtného, článek 12.6 poskytuje držiteli koncese právo zvyšovat nebo snižovat sazby mýtného podle vlastního uvážení v mezích předpisů uvedených v daném článku ([22]). Polsko tvrdí, že novela zákona, kterou nebylo možné v době podpisu koncesní dohody předvídat, ovlivňuje držitele koncese a jako taková představuje změnu v požadavcích.

(52) Polsko tvrdí, že právo společnosti Autostrada Wielkopolska na kompenzaci je podpořeno také ustanoveními koncesní dohody týkajícími se rizik, která přenášejí riziko související s dopravním provozem a příjmy z mýtného na držitele koncese. Držitel koncese naopak získává právo vybírat mýtné. Jelikož novela zákona připravila společnost Autostrada Wielkopolska o právo vybírat mýtné od těžkých nákladních vozidel, byl k obnovení hospodářské vyváženosti koncesní dohody kompenzační mechanismus nezbytný.

(53) Závěrem Polsko zdůrazňuje, že v rozhodnutí z prosince 2013 týkajícím se věci SA.29584 Komise předpokládala, že držitel koncese pro dálnici A4 má právo na obdobnou kompenzaci, která byla vyvolána stejnou novelou zákona a podle stejné novely vypočtena.

([22]) Právo na kompenzaci popsané v tomto dokumentu je stanoveno v příloze 2 koncesní dohody.

3.1.2. *Provoz lehkých vozidel*

(54) Pokud jde o přechod rizika provozu lehkých vozidel mezi rokem 2005 a ověřením v roce 2007, jak je uvedeno v 65. až 75. bodě odůvodnění rozhodnutí o zahájení formálního vyšetřovacího řízení, Polsko uvádí, že mechanismus použitý k výpočtu a ověření stínového mýtného pro držitele koncese vztahující se k dálnici A2 se lišil od mechanismu přijatého Komisí ve věci SA.29584 pro držitele koncese vztahující se k dálnici A4.

(55) Zatímco pro dálnici A4 byly po skončení období, během kterého byla ověřována úroveň stínového mýtného, aktualizovány v příslušném finančním modelu pouze údaje týkající se těžkých nákladních vozidel a veškeré ostatní údaje (včetně údajů o lehkých vozidlech) zůstaly nezměněny, pro dálnici A2 byly po skončení období ověřování stínového mýtného aktualizovány všechny údaje (včetně údajů o lehkých vozidlech).

(56) Polsko má za to, že v případě dálnice A2 mohlo být použití kompenzačního mechanismu potenciálně vnímáno jako převzetí rizika souvisejícího s dopravním provozem a příjmy z lehkých vozidel v období od září 2005 do 31. prosince 2006, ale podle názoru Polska to bylo nezbytné, neboť přijatá metodika, která měla zachovat finanční situaci společnosti Autostrada Wielkopolska, vyžadovala, aby finanční model zahrnoval projekt jako celek (tj. i lehká vozidla). Podle názoru Polska bylo nemožné vypočítat vnitřní míru návratnosti projektu pouze při zohlednění údajů o těžkých nákladních vozidlech.

3.1.3. *Studie dopravního provozu – vnitřní míra návratnosti*

(57) Pokud jde o 76. až 81. bod odůvodnění rozhodnutí o zahájení formálního vyšetřovacího řízení, Polsko uvádí, že mechanismus výpočtu kompenzace stanovený novelou zákona a zavedený Polskem je správný. Držitel koncese však obdržel nadměrnou kompenzaci z důvodu použití nesprávných vstupních údajů.

(58) Polsko vysvětluje, že pro výpočet vnitřní míry návratnosti byla použita studie dopravního provozu a příjmů z roku 1999, ačkoli existovala aktuálnější verze uvedené studie ze 31. prosince 2004. Při použití studie z roku 2004 je vypočtená vnitřní míra návratnosti významně nižší: […] % namísto […] % v případě výpočtu na základě studie z roku 1999. Polsko tvrdí, že tímto způsobem „byla obnovena finanční situace držitele koncese, která existovala v roce 2000, namísto situace, která existovala před datem účinnosti novely zákona a datem přílohy 6 (2005)“, a obchodní riziko operací mezi lety 2000 až 2005 tak bylo přeneseno na stát. Polsko však nezaručilo, že při uzavření koncesní dohody bude dosaženo jakékoli konkrétní míry návratnosti.

(59) Polsko tvrdí, že výše uvedenou záležitost podrobně analyzovala společnost Scott Wilson Sp. z o.o. (dále jen „Scott Wilson“), která při analýze všech prognóz dopravního provozu a příjmů předložených společností Autostrada Wielkopolska v období od roku 1998 do roku 2004 dospěla k závěru, že použití studie z roku 1999 nebylo vhodné vzhledem k tomu, že existovala aktuálnější studie z roku 2004, neboť to v porovnání s použitím studie z roku 2004 vedlo k významně vyšší vnitřní míře návratnosti.

(60) Jelikož společnost Autostrada Wielkopolska obdržela kompenzaci pro dosažení vnitřní míry návratnosti očekávané v roce 2000, a nikoli vnitřní míry návratnosti, jejíž dosažení mohla Autostrada Wielkopolska realisticky očekávat bezprostředně před vstupem novely zákona v účinnost, dostala se Autostrada Wielkopolska do lepší situace, než v jaké by byla, pokud by ke změně zákona nedošlo, což představuje hospodářské zvýhodnění.

(61) Kromě toho Polsko zdůrazňuje, že koncesní dohoda v článku 25.9 omezuje kompenzaci pro společnost Autostrada Wielkopolska na to, co by získala bez legislativní změny.

3.2. **Posouzení slučitelnosti**

(62) Podle názoru Polska neexistují žádné důvody pro to, aby dotyčná podpora byla považována za slučitelnou s vnitřním trhem.

4. **PŘIPOMÍNKY ZÚČASTNĚNÝCH STRAN**

(63) Komise obdržela připomínky od společnosti Autostrada Wielkopolska jakožto zúčastněné strany.

(64) V úvodu společnost Autostrada Wielkopolska uvádí, že oznámení kompenzace jako neslučitelné státní podpory ze strany Polska je pouze tahem v obchodním sporu poté, co Polsko prohrálo řízení před rozhodčím soudem a nyní usiluje i o zrušení rozhodčího nálezu. […]. Společnost Autostrada Wielkopolska vnímá toto oznámení Komisi jako snahu Polska zajistit si nejvýhodnější soudní příslušnost (tzv. *forum shopping*), která by neměla být podporována, neboť je to v rozporu s duchem a účelem politiky EU v oblasti státní podpory. Společnost Autostrada Wielkopolska má za to, že by bylo v rozporu s veřejným zájmem, kdyby bylo členským státům umožněno zneužívat pravidla pro státní podporu k zneplatnění dohod, které uzavřely za obvyklých tržních podmínek v obchodním prostředí.

4.1. **Hospodářské zvýhodnění**

4.1.1. *Právo společnosti Autostrada Wielkopolska na kompenzaci*

(65) Společnost Autostrada Wielkopolska má za to, že podle koncesní dohody měla nárok požadovat kompenzaci poté, co byla připravena o právo vybírat mýtné od těžkých nákladních vozidel, a byla tedy připravena o zdroj příjmu.

(66) Kromě toho společnost Autostrada Wielkopolska zdůrazňuje, že nikdy nebylo zpochybněno, že Autostrada Wielkopolska má právo na kompenzaci, ani nebylo zpochybněno, že by kompenzace měla být ve formě stínového mýtného.

4.1.2. *Provoz lehkých vozidel*

(67) Podle společnosti Autostrada Wielkopolska zahrnutí lehkých nákladních vozidel do metody ověřování stínového mýtného bylo nezbytné pro správné posouzení výše kompenzace, a společnost Autostrada Wielkopolska tedy nezvýhodňuje.

(68) Zaprvé společnost vysvětluje, že její situace musí být porovnávána se situací držitele koncese pro dálnici A4. Dálnice A4 a A2 se liší tím, že dálnice A4 slouží především pro dojíždění a pouze 20 % provozu tvoří těžká nákladní vozidla (která podle odhadu společnosti Autostrada Wielkopolska představují přibližně 30 % příjmů). Pokud jde o dálnici A2, jelikož se jedná o exportní koridor, představovala těžká nákladní vozidla větší podíl, konkrétně […] % (představující […] % všech příjmů). Všem dotčeným stranám bylo jasné, že zrušení platby skutečného mýtného by vedlo k výraznému nárůstu provozu těžkých nákladních vozidel. V důsledku toho by se snížila přitažlivost dálnice ve scénáři stínového mýtného (zvýšené přetížení, vyšší potřeba údržby vedoucí k více pracím se sníženou rychlostí provozu), což by vedlo k odlišným volbám trasy a značnému snížení toku lehkých vozidel na dálnici. Tyto faktory mají významně vyšší vliv na dálnici v exportním koridoru než na komunikaci pro dojíždění. Počet lehkých vozidel tedy musel být v případě dálnice A2 aktualizován.

(69) Zadruhé společnost Autostrada Wielkopolska uvádí, že byla povinna provést stavební práce na základě překročení určitých prahových hodnot provozu (např. třetí pruh na obchvatu Poznaní), což vedlo k podstatným kapitálovým výdajům. Ověření pouze těžkých nákladních vozidel by ignorovalo důsledky, které zavedení stínového mýtného mělo na ostatní provoz, a milníky pro další stavební práce podle koncesní dohody.

4.1.3. *Studie dopravního provozu – vnitřní míra návratnosti*

(70) Autostrada Wielkopolska především zdůrazňuje, že se při zahájení opětovného vyjednávání koncesní dohody v roce 2005 soustředila na úroveň kompenzace, která by umožnila obdobný odhad vnitřní míry návratnosti jako v okamžiku finanční závěrky v roce 2000, která podle AW S.A. činila […] %.

(71) Ačkoli se strany dohodly, že sazba AGRi bude po ověření v roce 2007 stanovena tak, aby jejím cílem byla vnitřní míra návratnosti ve výši […] %, podle názoru společnosti Autostrada Wielkopolska je kriticky důležité, že na sazbu AGRi se rovněž vztahoval absolutní strop pro sazby mýtného.

(72) Společnost Autostrada Wielkopolska v roce 2005 odhadovala *ex ante*, že na základě mechanismu stínového mýtného absolutní strop pro sazby mýtného uvedený v příloze 6 omezoval očekávanou vnitřní míru návratnosti společnosti Autostrada Wielkopolska na […] % (tj. výrazně méně než […] %). V roce 2007 zpráva o ověření zvýšila sazbu AGRi účtovanou v mezidobí až na strop. V důsledku toho po ověření v roce 2007 společnost Autostrada Wielkopolska očekávala vnitřní míru návratnosti […] %.

4.1.3.1. London Underground

(73) Společnost Autostrada Wielkopolska uvádí, že koncesní dohoda je dlouhodobou a obzvláště složitou smlouvou, neboť zahrnuje výstavbu a provozování dálnice. Aby mohlo být určeno, zda změna takto složité dohody mezi státem a soukromou stranou představuje státní podporu, měly by být použity zásady stanovené Komisí ve věci London Underground ([23]). Podle těchto zásad nepředstavuje změna státní podporu, pokud:

a) původní koncesní dohoda nepředstavuje státní podporu;

b) změna buď nevede k podstatnému zlepšení pro držitele koncese, nebo je zlepšení na tržní úrovni.

(74) Společnost Autostrada Wielkopolska vysvětluje, že jelikož koncese byla udělena na základě otevřeného, transparentního a nediskriminačního nabídkového řízení, předpokládá se, že koncesní dohoda byla uzavřena za tržních podmínek, a nepředstavuje tedy státní podporu. Společnost AW S.A. se domnívá, že v daném případě očekávaná reálná vnitřní míra návratnosti akciového kapitálu (vlastní kapitál a podřízený dluh) po zdanění vyplývající z počáteční koncesní dohody činila v době účetní závěrky […] %. Jelikož se jednalo o očekávanou míru návratnosti naznačenou v původní dohodě, mělo by se mít za to, že tato návratnost je v souladu s tržními podmínkami.

(75) Společnost Autostrada Wielkopolska porovnává vnitřní míru návratnosti ve výši […] % očekávanou po uzavření přílohy 6 s vnitřní mírou návratnosti vyplývající z počátečního nabídkového řízení ve výši […] %. Společnost Autostrada Wielkopolska vysvětluje, že zvýšení o […] % vyplývá z vnějších finančních úvah, konkrétně z nahrazení rozpočtových prognóz aktuálními finančními výsledky a z aktualizace prognóz inflace a směnných kurzů. Podle společnosti AW S.A. bylo tedy zvýšení zcela odůvodněné. Kromě toho nedošlo k žádnému podstatnému zlepšení v postavení společnosti Autostrada Wielkopolska čistě v důsledku přechodu ze skutečného mýtného na stínové mýtné (bez ohledu na jakoukoli změnu vnitřní míry návratnosti). Zejména tento přechod nesnížil vystavení společnosti Autostrada Wielkopolska rizikům souvisejícím s dopravním provozem.

(76) Společnost Autostrada Wielkopolska dále tvrdí, že i kdyby změna, které se společnost Autostrada Wielkopolska domáhala, mohla být považována za „podstatnou" ve smyslu rozhodnutí ve věci London Underground (což Autostrada Wielkopolska neuznává), stejně by vedla k tomu, že by tato společnost dosáhla očekávané míry návratnosti, která v žádném případě nepřesahuje tržní míry. Společnost AW S.A. podotýká, že ve věci N 462/2009 Polsko uvedlo a Komise uznala, že tržní návratnost pro projekty dálnic v Polsku je přibližně […] % ([24]).

(77) Kromě toho společnost Autostrada Wielkopolska tvrdí, že vnitřní míra návratnosti ve výši […] %, která podle Polska měla být referenční hodnotou pro výpočet stínového mýtného, není tržní mírou, neboť žádný rozumný soukromý investor by s koncesní dohodou v roce 2005 nesouhlasil, pokud by očekávaná míra návratnosti byla pouze […] %.

(78) Podle názoru společnosti Autostrada Wielkopolska Polsko zjevně zaujímá postoj, že pokud mají být dodržena pravidla pro právní podporu, jakákoli kompenzace musí podle práva nezbytně odrážet hospodářskou situaci v okamžiku bezprostředně před událostí, která kompenzaci vyvolala. Podle názoru společnosti Autostrada Wielkopolska by uvedený přístup připravil soukromou stranu o dosažení dlouhodobých cílů a mohl by podnítit členské státy, aby znovu jednali o partnerství veřejného a soukromého sektoru, pokud obchodní prognózy naznačují negativní trendy.

(79) Kromě toho společnost Autostrada Wielkopolska zdůrazňuje, že v minulosti Komise posuzovala, zda dohoda mezi státem a soukromou stranou byla nezbytná a přiměřená. Společnost Autostrada Wielkopolska uvádí, že opatření dohodnutá mezi Polskem a společností Autostrada Wielkopolska byla přiměřená, zejména proto, že koncesní dohoda obsahovala ochranné mechanismy, aby se zabránilo nadměrné kompenzaci ve prospěch společnosti Autostrada Wielkopolska. Tato opatření byla stanovena v příloze 6 a rovněž v původní koncesní dohodě. V příloze 6 se strany dohodly, že pokud model ověřování ukáže, že plánovaná vnitřní míra návratnosti je vyšší než míra návratnosti vypočtená v modelu skutečného mýtného, sazba AGRi bude upravena směrem dolů. Příloha 6 také stanovila absolutní strop pro sazby stínového mýtného.

(80) Ostatní ustanovení koncesní dohody, které se přílohou 6 nemění, stanovila, že […].

([23]) Rozhodnutí Komise ve věci N 264/2002: *London Underground public private partnership*.
([24]) Rozhodnutí Komise ze dne 29. července 2009 ve věci N 462/2009: Podpora pro dopravní infrastrukturu – výstavba a provozování úseku dálnice A2 Swiecko – Nowy Tomysl, poznámka pod čarou č. 6.

4.1.3.2. Zásada tržně jednajícího hospodářského subjektu

(81) Společnost Autostrada Wielkopolska dále tvrdí, že i kdyby příloha 6 znamenala podstatné zlepšení, nepředstavovala by státní podporu, neboť byla vyjednána mezi polským státem a společností Autostrada Wielkopolska na obchodním základě a za obvyklých tržních podmínek. Kromě toho Polsko souhlasilo s podmínkami, které by byly přijatelné pro soukromého investora v obdobné situaci.

(82) Společnost Autostrada Wielkopolska tvrdí, že podání státu Komisi soustavně zaměňují úvodní postoj společnosti Autostrada Wielkopolska ve vyjednávání v roce 2005 (očekávaná návratnost […] %) s jejich skutečným výsledkem (očekávaná návratnost […] %).

(83) Podle stanoviska společnosti Autostrada Wielkopolska stát nepřijal navrhované podmínky společnosti Autostrada Wielkopolska, neboť na to měl v rámci obchodního vyjednávání právo, ale trval na dvou velmi důležitých aspektech mechanismu financování: a) ověření stínového mýtného po dvou letech a b) absolutní strop pro stínové mýtné bez jakékoli úpravy o inflaci nebo kurzové výkyvy až do konce doby platnosti koncese. Jinými slovy se strany dohodly na metodice výpočtu, která v době ověřování v roce 2007 mohla vést k maximální očekávané vnitřní míře návratnosti ve výši […] %. Z pohledu *ex ante* se však z důvodu absolutního stropu pro stínové mýtné stal uvedený cíl čistě teoretickým. Ve skutečnosti dosahovala vnitřní míra návratnosti […] % v roce 2005 a […] % v roce 2007. Skutečný výsledek vyjednávání se tedy více blížil požadavku Polska než společnosti Autostrada Wielkopolska.

(84) Kromě toho společnost Autostrada Wielkopolska zdůrazňuje, že „výsledek vyjednávání mezi dvěma stranami s různými východisky je obvykle někde mezi těmito dvěma příslušnými východisky“. Je tedy třeba posoudit, zda výsledek vyjednávání byl v „mezích“ přiměřeného chování slučitelného s jednáním hypotetického soukromého investora. Společnost Autostrada Wielkopolska uvádí, že pokud chování státu není zjevně mimo uvedené meze, pak podle rozsudku Soudního dvora ve věci C-256/97 ([25]) lze očekávat, že hypotetický soukromý investor by se choval stejným způsobem.

(85) Společnost Autostrada Wielkopolska uvádí, že dopis společnosti Ernst & Young generálnímu ředitelství GDDKiA ze dne 14. října 2005, který byl předložen rozhodčímu soudu, ukazuje, že stát během vyjednávání musel přihlédnout k riziku, že společnost Autostrada Wielkopolska nebude souhlasit s přílohou 6, což by vedlo k ukončení dohody a žalobě o náhradu škody. Důvodem bylo zejména to, že vnitřní míra návratnosti odpovídající […] % nestačila na splacení půjčky EIB splatné v roce 2018. Společnost Autostrada Wielkopolska trvá na tom, že obezřetný soukromý subjekt by nebezpečí nutnosti hledat nového investora vyvažoval mnohem vyšší tržní cenou. S přihlédnutím ke všem těmto skutečnostem je souhlas s vyjednanou přílohou 6 a vnitřní mírou návratnosti v mezích obezřetného chování hypotetického soukromého investora.

4.1.3.3. Studie WSA z roku 2004

(86) Společnost Autostrada Wielkopolska kritizuje přístup Polska, když použilo studii z roku 2004 jako základ pro výpočty v příloze 6. Společnost Autostrada Wielkopolska uvádí, že finanční poradci státu měli bezpochyby přístup ke studii z roku 2004 (a všem ostatních relevantním údajům) a byli si dobře vědomi toho, že finanční výhled vedoucí k vnitřní míře návratnosti ve výši […] % vycházel ze studie z roku 1999. To potvrdil rozhodčí soud.

(87) Společnost Autostrada Wielkopolska dále tvrdí, že stát měl k dispozici řadu studií dopravního provozu, tj. studie společnosti WSA (poradce společnosti Autostrada Wielkopolska pro dopravní provoz) z let 1999 a 2004, studii společnosti SDG (poradce bank pro dopravní provoz) z roku 2005 a studii společnosti Faber Maunsell (poradce státu pro dopravní provoz) z roku 2005. Stát měl navíc k dispozici skutečné výsledky sledování provozu z roku 2005. Podle společnosti Autostrada Wielkopolska skutečnost, že existovalo více aktuálních studií a sledování provozu, musí být relevantní, pokud je argument státu založen především na tvrzení, že studie WSA z roku 2004 je nejaktuálnější dostupnou studií.

(88) Společnost Autostrada Wielkopolska také tvrdí, že studie WSA z roku 2004 byla v prvé řadě vypracována v rámci přípravných prací druhého úseku dálnice A2 (Swiecko – Nowy Tomysl) a za účelem dosažení finanční závěrky pro daný úsek. Při vypracovávání studie v období od prosince 2003 do dubna 2004, kdy vznikla předběžná verze, byla společnost WSA schopna vypočítat údaje o skutečném dopravním toku pouze na těchto dvou úsecích dálnice, které již byly v té době vybudovány a v provozu, tj. Krzesiny–Wrzesnia, Wrzesnia–Konin a rovněž obchvat Poznaně. Úsek Nowy Tomysl – Komorniki byl uveden do provozu až v říjnu 2004. To mělo koncem roku 2005 zjevný dopad na vnímání užitečnosti studie z pohledu stran a věřitelů. Společnost Autostrada Wielkopolska také zdůrazňuje, že prognózy dopravního provozu jsou obvykle na pětileté období, a nikoli na dobu 30 let, jako je tomu ve studii WSA z roku 2004.

([25]) Rozsudek Soudního dvora ze dne 29. června 1999, DM Transport, C-256/97 ECLI:EU:C:1999:332.

4.2. **Posouzení slučitelnosti**

(89) Společnost Autostrada Wielkopolska uvádí, že pokud Komise v rozporu s argumenty společnosti Autostrada Wielkopolska považuje kompenzaci za státní podporu, je tato podpora slučitelná podle čl. 107 odst. 3 písm. c) SFEU.

(90) Společnost Autostrada Wielkopolska zdůrazňuje, že ve věci N 462/2009 ([26]) Komise považovala státní podporu poskytnutou společnosti Autostrada Wielkopolska na výstavbu a provozování úseku dálnice A2 Swiecko – Nowy Tomysl (tj. sousední úsek dálnice A2) za slučitelnou s vnitřním trhem. Podle společnosti Autostrada Wielkopolska by tedy státní podpora poskytnutá podle přílohy 6 musela být rovněž slučitelná, a to z obdobných důvodů.

(91) Kromě toho společnost Autostrada Wielkopolska uvádí, že jelikož se dálnice A2 nachází v regionu, na který se vztahuje výjimka podle čl. 107 odst. 3 písm. a) SFEU, lze podporu považovat za slučitelnou s vnitřním trhem rovněž podle uvedeného článku. Pokyny Komise k regionální podpoře povolují poskytnutí provozní podpory v regionu, na který se vztahuje výjimka podle čl. 107 odst. 3 písm. a) SFEU za předpokladu, že budou splněna dvě kritéria: i) je oprávněná z hlediska jejího příspěvku k regionálnímu rozvoji a z hlediska jejího charakteru a ii) je úměrná. Společnost Autostrada Wielkopolska uvádí, že příspěvek dálnice k regionálnímu rozvoji je vícenásobný (např. rozvoj logistických společností kolem měst Poznaň a Konin, vyšší zaměstnanost atd.).

(92) Pokud jde o kritérium úměrnosti, AW S.A. vysvětluje, že […].

(93) Společnost Autostrada Wielkopolska popisuje, že v případě záporného rozhodnutí by půjčka EIB nemohla být refinancována a EIB by uplatnila státní záruku. Jelikož by pak stát uvedenou částku vymáhal od společnosti Autostrada Wielkopolska, která by nebyla schopna ji splatit, společnost Autostrada Wielkopolska by byla nucena vyhlásit úpadek a její investoři by nedosáhli vůbec žádného zisku. Komise tedy podle názoru společnosti Autostrada Wielkopolska nesprávně předpokládala, že investoři měli prospěch z kompenzačních plateb – všechny peníze však byly použity spíše na dálnici.

5. **PŘIPOMÍNKY POLSKA K PŘIPOMÍNKÁM ZÚČASTNĚNÝCH STRAN**

(94) Polsko informuje, že nesouhlasí s připomínkami společnosti Autostrada Wielkopolska a že tento nesouhlas se týká jak skutečností, tak právního posouzení.

5.1. **Ohledně relevance rozhodčího nálezu**

(95) Polsko podotýká, že rozhodčí nález není pro řízení vedené Evropskou komisí v souvislosti se státní podporou relevantní, neboť: i) se týkal pouze platnosti přílohy 6, ii) pouze Evropská komise je oprávněna posuzovat, zda opatření představuje státní podporu či nikoli.

5.2. **Ohledně hospodářského zvýhodnění**

5.2.1. *Ohledně práva společnosti Autostrada Wielkopolska na kompenzaci*

(96) Polsko opakuje, že společnost Autostrada Wielkopolska měla právo požadovat kompenzaci za ztráty, které jí vznikly z důvodu legislativní změny osvobozující těžká nákladní vozidla od platby mýtného. Kompenzace však nemohla držiteli koncese přinést lepší postavení, než jakého by dosáhl bez novely zákona.

5.2.2. *Ohledně provozu lehkých vozidel*

(97) V reakci na argument společnosti Autostrada Wielkopolska, že provoz lehkých vozidel bylo nutné aktualizovat, protože závisí na provozu těžkých nákladních vozidel, jehož nárůst bylo při zavedení stínového mýtného v roce 2005 těžké předvídat, Polsko tvrdí, že reálné údaje existenci této závislosti ve skutečnosti nepotvrdily (tj. zatímco byl pozorován prudký nárůst provozu těžkých nákladních vozidel, provoz lehkých vozidel byl v témže období stabilní).

(98) Nicméně Polsko trvá na tom, že zahrnutí provozu lehkých vozidel bylo nezbytné, protože „přijatá metodika vyžadovala, aby finanční model zahrnoval projekt jako celek“. Podle názoru Polska nebylo možné vypočítat vnitřní míru návratnosti projektu pouze s přihlédnutím k provozu těžkých nákladních vozidel.

([26]) Rozhodnutí Komise ze dne 2. prosince 2009 ve věci N 462/2009 – Podpora pro dopravní infrastrukturu – výstavba a provozování úseku dálnice A4 Swiecko – Nowy Tomysl. Je třeba poznamenat, že rozhodnutí Komise ve skutečnosti dospělo k závěru, že v uvedeném případě se o státní podporu nejednalo.

(99) V reakci na argument společnosti Autostrada Wielkopolska, že aktualizace provozu pro jiná než těžká nákladní vozidla byla nezbytná, protože držitel koncese byl povinen provádět práce v závislosti na překročení prahových hodnot provozu (např. třetí jízdní pruh na obchvatu Poznaně), Polsko tvrdí, že to není relevantní, neboť očekávané zvýšené náklady již byly zohledněny v předpokladech finančního modelu dálničních známek při podpisu přílohy 6 a nemají žádný dopad na údaje o provozu lehkých vozidel.

5.2.3. *Ohledně studií dopravního provozu – vnitřní míra návratnosti*

(100) Polsko nesouhlasí s názorem společnosti Autostrada Wielkopolska, že výše kompenzace vyjednaná v září 2005 měla být určena tak, aby umožnila společnosti Autostrada Wielkopolska dosáhnout vnitřní míry návratnosti předpokládané v roce 2000. Polsko zdůrazňuje, že zaprvé vnitřní míra návratnosti očekávaná v době finanční závěrky, jak uvedla společnost Autostrada Wielkopolska, vycházela z odhadů držitele koncese a zadruhé podle koncesní dohody Polsko nezaručilo, že daná neveřejná strana dosáhne jakékoli míry návratnosti. Zadruhé během vyjednávání, které předcházelo uzavření přílohy 6, společnost Autostrada Wielkopolska neoznámila žádné očekávání, pokud jde o dosažení míry návratnosti, která byla očekávána v den finanční závěrky v roce 2000.

(101) Polsko je toho názoru, že hospodářská situace společnosti Autostrada Wielkopolska bezprostředně před vstupem novely zákona v účinnost by měla být považována za referenční hodnotu pro určení výše náhrady škody splatné společnosti Autostrada Wielkopolska.

(102) Podle názoru Polska si společnost Autostrada Wielkopolska odporuje, protože na jedné straně tvrdí, že měla nárok požadovat kompenzaci zajišťující vnitřní míru návratnosti v době finanční závěrky ([…] %), zatímco na druhé straně dobrovolně souhlasila s kompenzací zajišťující vnitřní míru návratnosti (v roce 2005) ve výši „pouze“ […] % a nakonec (v návaznosti na zprávu o ověření z roku 2007) ve výši […] %. Polsko považuje za zajímavé, že: Autostrada Wielkopolska nikdy nevznesla žádné nároky na kompenzaci ztráty příjmů z provozní činnosti vztahující se k rozdílu mezi kompenzovanou úrovní vnitřní míry návratnosti ([…] %) a údajně zaručenou vnitřní mírou návratnosti ve výši […] %. Podle názoru Polska: „Toto by mělo být vysvětleno skutečností, že v roce 2005 očekávaná míra návratnosti vypočtená na základě údajů dostupných v té době dosahovala úrovně […] %, která byla výrazně nižší než úroveň vnitřní míry návratnosti […] % vyplývající z výplat kompenzace.“

5.2.3.1. London Underground

(103) V reakci na argumentaci na základě věci London Underground Polsko souhlasí s tím, že původní koncesní dohoda nezahrnuje žádnou státní podporu. Polsko však vznáší námitku proti argumentu společnosti Autostrada Wielkopolska, že zlepšení obchodní situace společnosti Autostrada Wielkopolska z důvodu kompenzace lze spatřovat pouze ve výši […] % (tj. rozdíl mezi […] % – vnitřní míra návratnosti očekávaná v okamžiku finanční závěrky v roce 2000 a […] % – vnitřní míra návratnosti uvedená v příloze 6), neboť podle Polska zlepšení spočívá v rozdílu mezi skutečnou situací společnosti Autostrada Wielkopolska (vnitřní míra návratnosti […] %) v roce 2004 a mírou vnitřní návratnosti dohodnutou v příloze 6 ([…] %). Podle Polska není toto navýšení nepodstatné. Polsko také nesouhlasí s tím, že vnitřní míra návratnosti ve výši […] % je tržní mírou pro dálniční projekty v Polsku, neboť Komise kdysi schválila tržní míru ve výši […] %. Polsko tvrdí, že tržní míra je to, „k čemu skutečně dochází“ a měla by být určována „individuálně pro každý jednotlivý případ“. Tržní míra pro společnost Autostrada Wielkopolska by tedy měla být […] %.

(104) Polsko dokládá svá tvrzení, že společnost Autostrada Wielkopolska dosáhla podstatného zlepšení ve srovnání se svou finanční situací jak před obdobím uplatňování stínového mýtného, tak po jeho skončení, předložením tří grafů. Tyto grafy ukazují, že uplatnění stínového mýtného vedlo k výrazně vyšším příjmům společnosti Autostrada Wielkopolska, než byly příjmy původně plánované, a dále pak že příjmy společnosti Autostrada Wielkopolska se po ukončení stínového mýtného vrátily k původně plánované úrovni.

5.2.3.2. Zásada tržně jednajícího hospodářského subjektu

(105) Polsko uvádí, že soukromý investor by uhradil pouze náhradu škody, kterou je povinen uhradit ze zákona. Náhrada škody v tomto scénáři dosahuje výše, jež společnosti Autostrada Wielkopolska chyběla k dosažení vnitřní míry návratnosti, které by dosáhla bez novely zákona. Podle názoru Polska by soukromý investor věděl, že společnost Autostrada Wielkopolska si může nárokovat náhradu škody pouze ve výši nezbytné k nápravě ztráty (což by v tomto případě byla kompenzace k dosažení vnitřní míry návratnosti ve výši […] %) a neuzavřel by dohodu poskytující protistraně vyšší náhradu škody.

(106) Polsko důrazně odmítá argument společnosti Autostrada Wielkopolska, že Polsko bylo při vyjednávání pod tlakem vyplývajícím z rizika, že stát by musel nahradit společnost Autostrada Wielkopolska. Polsko je toho názoru, že pokud by byla smlouva se společností Autostrada Wielkopolska ukončena, mohla by státní pokladna dálnici spravovat sama nebo by našla náhradu, ale s mnohem menšími náklady.

5.2.3.3. Studie dopravního provozu a příjmů z roku 2004 vypracovaná společností WSA

(107) Polsko zdůrazňuje, že na rozdíl od tvrzení společnosti Autostrada Wielkopolska svévolně nezvolilo jednu z dostupných studií dopravního provozu a příjmů ani Komisi záměrně nezatajilo jiné, údajně alternativní studie. Polsko připomíná, že předložilo stanovisko Scotta Wilsona, poradce pro dopravní provoz, které přihlédlo ke všem dostupným studiím dopravního provozu a příjmů a ukázalo, že by měla být použita studie WSA z roku 2004.

(108) Podle Polska měla být v roce 2005 použita studie WSA z roku 2004, neboť byla nejaktuálnější. Studie byla vypracována na žádost společnosti Autostrada Wielkopolska a byla aktualizovanou verzí studie z roku 1999 použité jako základ pro odhad vnitřní míry návratnosti použitelné pro projekt ke dni finanční závěrky.

(109) Polsko nepřijímá argument společnosti Autostrada Wielkopolska, že studie WSA z roku 2004 by neměla být použita, protože prognózy se obvykle formulují s výhledem na pět spíše než 30 let. Polsko uvádí, že zatímco studie WSA z roku 2004 pokrývá období 30 let, studie z roku 1999, kterou společnost Autostrada Wielkopolska použila jako základ pro výpočet vnitřní míry návratnosti, zahrnuje časový horizont 35 let.

(110) Polsko také zdůrazňuje, že ačkoli v době, kdy byla studie z roku 2004 vypracována, byly k dispozici pouze údaje o skutečných dopravních tocích pro dostupnou část dálnice, v době, kdy byla vypracována studie z roku 1999, nebyl v provozu ještě žádný úsek dálnice. Podle Polska tedy bylo vhodnější použít studii z roku 2004 než studii z roku 1999.

5.3. **Posouzení slučitelnosti**

(111) V reakci na tvrzení společnosti AW S.A., že v dotčeném případě by posouzení slučitelnosti bylo obecně stejné jako ve věci N 462/09 (pozitivně posouzené Komisí v minulosti), Polsko uvádí, že podpora v uvedeném případě byla poskytnuta k usnadnění výstavby silniční infrastruktury, zatímco v tomto případě již byla dálnice postavena a otevřena v roce 2004, tj. před přijetím novely zákona z roku 2005. Polsko proto tvrdí, že chybí pobídkový účinek.

(112) Kromě toho státní podpora získaná společností Autostrada Wielkopolska ovlivnila pouze ziskovost projektu a neměla žádný vliv na podporu jakýchkoli hospodářských činností nebo hospodářských oblastí. Z tohoto důvodu se čl. 107 odst. 3 písm. c) SFEU na tento případ nevztahuje. Polsko se domnívá, že jelikož podpora nepřispěla k regionálním rozvoji, nelze ji ani prohlásit za slučitelnou státní podporu podle pokynů k regionální podpoře.

6. **POSOUZENÍ OPATŘENÍ**

(113) Posouzení Komise se v tomto případě omezuje na kompenzaci poskytnutou Polskem společnosti Autostrada Wielkopolska podle přílohy 6 koncesní dohody za to, že byla těžká nákladní vozidla od 1. září 2005 do 30. června 2011 zproštěna povinnosti platit mýtné za užívání dálnice A2 v úseku Nowy Tomysl a Konin.

6.1. **Existence státní podpory**

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

(115) Kritéria stanovená v čl. 107 odst. 1 SFEU jsou kumulativní. Aby tedy bylo možné určit, zda dané opatření představuje státní podporu ve smyslu čl. 107 odst. 1 SFEU, musí být splněny všechny níže uvedené podmínky. Konkrétně finanční podpora musí:

a) být poskytnuta podniku (hospodářská činnost);

b) být financována ze státních prostředků a být přičitatelná státu;

c) poskytovat hospodářskou výhodu;

d) být selektivní;

e) narušovat nebo moci narušit hospodářskou soutěž a ovlivňovat obchod mezi členskými státy.

6.1.1. *Hospodářská činnost a pojem podnik*

(116) Podle ustálené judikatury musí Komise nejprve zjistit, zda je společnost Autostrada Wielkopolska podnikem ve smyslu čl. 107 odst. 1 SFEU. Pojem podnik zahrnuje subjekty, které vykonávají hospodářskou činnost, bez ohledu na jejich právní postavení a způsob jejich financování ([27]). Nabízení zboží nebo služeb na daném trhu představuje hospodářskou činnost ([28]).

(117) V tomto ohledu Komise uvádí, že dálnice A2 mezi obcemi Nowy Tomysl a Konin je provozována komerčně, neboť jakékoli vozidlo, které může vjíždět na dálnice, může dálnici A2 použít za poplatek v podobě mýtného, které je příjmem držitele koncese. Z toho vyplývá, že společnost Autostrada Wielkopolska nabízí služby na trhu a představuje podnik pro účely čl. 107 odst. 1 SFEU ([29]).

6.1.2. *Státní prostředky a přičitatelnost státu*

(118) Pojem státní podpory se vztahuje na jakoukoli výhodu poskytnutou ze státních prostředků samotným státem nebo zprostředkujícím subjektem jednajícím na základě pravomocí, které mu byly svěřeny ([30]).

(119) V této věci byla kompenzace vyplacena společnosti Autostrada Wielkopolska Státním silničním fondem. Jedná se o státní fond zřízený Státní rozvojovou bankou (Polska Bank Gospodarstwa Krajowego, dále jen „BGK“). Hlavním zdrojem financování Státního silničního fondu jsou příjmy z palivových poplatků (parafiskální poplatek ([31])) uložených na motorová paliva a plyn uváděné na polský trh (hrazených výrobci a dovozci motorových paliv) a z dálničních poplatků vybíraných přímo generálním ředitelstvím GDDKiA – ústředním správním orgánem odpovědným za vnitrostátní silniční systém. Komise se tedy domnívá, že kompenzační platby ve prospěch společnosti Autostrada Wielkopolska byly financovány ze státních prostředků.

(120) Státní finanční fond byl v novele zákona polským parlamentem označen za zdroj kompenzačních plateb. Kromě toho novela zákona stanovila, že kompenzační platby ze Státního silničního fondu ve prospěch společnosti Autostrada Wielkopolska mají být uskutečněny na žádost Generálního ředitele státních silnic a dálnic ([32]). Komise se tedy domnívá, že kompenzační platby ve prospěch společnosti Autostrada Wielkopolska jsou přičitatelné státu.

6.1.3. *Hospodářské zvýhodnění*

(121) V tomto oddíle Komise nejdříve přezkoumá a určí právo držitele koncese na kompenzaci z důvodu legislativní změny. Komise uznává, že pouze nadměrná část kompenzace poskytuje držiteli koncese nepatřičnou výhodu. Zadruhé Komise pojednává o modelech předložených stranami během vyjednávání. Zatřetí Komise stanoví, zda použití zastaralé studie dopravního provozu vedlo k nadměrné kompenzaci. Začtvrté Komise přezkoumá a schválí proces ověřování sazeb AGRi uskutečněný v roce 2007. Zapáté se stanoví výše nadměrné kompenzace na základě zprávy společnosti PwC. Kromě toho se Komise zabývá některými připomínkami vznesenými držitelem koncese. V neposlední řadě se vyvodí závěr ohledně existence hospodářského zvýhodnění.

([27]) Rozsudek Soudního dvora ze dne 18. června 1998, Komise v. Itálie, C-35/96, ECLI:EU:C:1998:303; rozsudek Soudního dvora ze dne 23. dubna 1991, Höfner a Elser v. Macrotron, C-41/90, ECLI:EU:C:1991:161; rozsudek Soudního dvora ze dne 16. listopadu 1995, FFSA a další v. Ministère de l'Agriculture a de la Pêche, C-244/94, ECLI:EU:C:1995:392; rozsudek Soudního dvora ze dne 11. prosince 1997, Job Centre, C-55/96, ECLI:EU:C:1997:603.

([28]) Rozsudek Soudního dvora ze dne 16. června 1987, Komise v. Itálie, C-118/85, ECLI:EU:C:1987:283; rozsudek Soudního dvora ze dne 18. června 1998, Komise v. Itálie, C-35/96, ECLI:EU:C:1998:30.

([29]) Pokud jde o držitele koncesí pro dálnice, Komise předložila stejný závěr např. v rozhodnutí ze dne 27. října 2014 ve věci SA.39224 – Řecko – Úprava projektů koncesí pro řecké dálnice – dálnice Moreas (Úř. věst. C 460, 19.12.2014, s. 1).

([30]) Rozsudek Soudního dvora ze dne 16. května 2002, Francie v. Komise (dále jen „Stardust Marine“), C-482/99, ECLI:EU:C:2002:294.

([31]) Palivový poplatek zavedl polský parlament zákonem ze dne 27. srpna 2004, kterým se mění zákon o zpoplatněných dálnicích a Státním silničním fondu.

([32]) Generální ředitel státních silnic a dálnic je ústředním správním orgánem pro záležitosti týkající se vnitrostátního silničního systému. Generální ředitel plní své úkoly s podporou GDDKIA.

6.1.3.1. Právo na kompenzaci

(122) Komise na začátku uvádí, že mýtné bylo pro držitele koncese hlavním zdrojem příjmu. Držitel koncese měl možnost stanovit sazby mýtného podle vlastního uvážení v mezích stanovených koncesní dohodou.

(123) Polsko i společnost Autostrada Wielkopolska uvádějí, že koncesní dohoda dávala držiteli koncese právo na náhradu škody vzniklé v důsledku dotyčné legislativní změny. Koncesní dohoda jasně uvádí, že stát musí držiteli koncese poskytnout kompenzaci v případě, že mu jednání státu brání ve změně nebo úpravě sazeb mýtného (viz článek 12.6 koncesní dohody citovaný v 51. bodě odůvodnění). Novela zákona připravila držitele koncese nejen o možnost upravit sazby mýtného pro těžká nákladní vozidla (v určitých mezích), ale také o samotné právo vybírat mýtné za užívání dálnic těžkými nákladními vozy.

(124) S ohledem na výše uvedené skutečnosti má Komise za to, že za konkrétních okolností tohoto případu (mimo jiné skutečnost, že koncese byla předmětem nabídkového řízení) měl držitel koncese právo na kompenzaci za změnu zákona, která jej zásadním způsobem připravila o právo vybírat mýtné.

(125) Komise také uznává, že kompenzace, která pouze napraví důsledky legislativní změny, nepředstavuje jako taková státní podporu. Komise má však za to, že kompenzace, která přesahuje částku obvykle nezbytnou k nápravě důsledků legislativní změny, poskytuje podniku selektivní výhodu.

(126) V tomto případě právo na kompenzaci důsledků legislativní změny znamená právo držitele koncese získat od státu kompenzaci, která obnoví jeho očekávanou finanční situaci bezprostředně před legislativní změnou. Pokud však plánovaná kompenzace zlepšila očekávanou finanční situaci držitele koncese tím, že přesáhla kompenzaci spojenou s přímými důsledky legislativní změny, držitel koncese získal nepatřičnou výhodu představující státní podporu ve smyslu čl. 107 odst. 1 SFEU ([33]).

6.1.3.2. Modely použité pro stanovení kompenzace

(127) Pro posouzení otázky, zda úroveň kompenzace vyplacené společnosti Autostrada Wielkopolska znamenala nepatřičnou výhodu tím, že zlepšila její finanční situaci v porovnání se situací, která by přetrvávala bez příslušné legislativní změny, Komise podrobně posoudila postup, kterým byly kompenzační platby určeny, jakož i finanční modely za tímto účelem použité. Tato analýza je předložena níže.

(128) Možným ukazatelem finanční situace držitele koncese je vnitřní míra návratnosti peněžních toků, kterou držitel koncese očekával bezprostředně před legislativní změnou. Polský stát a společnost Autostrada Wielkopolska se v příloze 6 koncesní dohody dohodly, že z proveditelných ukazatelů vnitřní míry návratnosti použijí skutečnou celkovou roční návratnost vlastního kapitálu a podřízený dluh vyjádřené v EUR ([34]). Obecně přijímanou standardní metodou stanovení návratnosti investic je výpočet vnitřní míry návratnosti ([35]). Komise se proto domnívá, že použití tohoto ukazatele je rozumné, a tudíž proti němu nevznáší námitku.

(129) Během vyjednávání sazeb stínového mýtného mezi držitelem koncese a polskými orgány představila společnost Autostrada Wielkopolska tři finanční modely ([36]). Jedná se o základní model, model skutečného mýtného a model dálničních známek představené ve 29. bodě odůvodnění.

(130) **Základní model** představuje finanční situaci držitele koncese s vnitřní mírou návratnosti ve výši […] % v okamžiku finanční závěrky v roce 2000, jak je popsáno ve 29. bodě odůvodnění písm. a). Komise má však za to, že vnitřní míra návratnosti, kterou mohl držitel koncese očekávat na začátku koncese, není v tomto případě relevantní, neboť koncesní dohoda po dobu trvání koncese nezaručuje žádnou úroveň vnitřní míry návratnosti, ale spíše přenáší tržní a finanční rizika, jakož i příležitosti na držitele koncese. Očekávaná vnitřní míra návratnosti tedy může být v každém okamžiku během trvání koncese odlišná v závislosti na realizaci rizik

([33]) Obdobně ve svém rozhodnutí ze dne 4. prosince 2013 ve věci SA.29584 – Stínové mýtné jako kompenzace společnosti Stalexport Autostrada Małopolska S.A. (SAM S.A.) – dálnice A4 (Katovice–Krakov) dospěla Komise k závěru, že kompenzace pro držitele koncese nepředstavuje státní podporu, neboť podle koncesní dohody pro daný úsek dálnice A4 nesl odpovědnost za riziko související se změnou zákona, která přímo nebo nepřímo ovlivnila držitele koncese, stát a kompenzace byla omezena na ztrátu, která držiteli koncese vznikla (Úř. věst. C 172, 6.6.2014, s. 2).
([34]) Viz příloha 6, s. 9.
([35]) Viz sdělení Komise o pojmu státní podpora (Úř. věst. C 262, 19.7.2016, s. 1), bod 102.
([36]) Tyto tři finanční modely byly představeny a ověřeny společností Ernst & Young ve zprávě ze dne 19. září 2005.

a příležitostí. Z tohoto důvodu má Komise za to, že v tomto případě může být relevantní pouze ta vnitřní míra návratnosti, kterou mohl držitel koncese očekávat bezprostředně před legislativní změnou a souvisejícím zavedením mechanismu stínového mýtného v roce 2005. Tato návratnost by mohla být vyšší nebo nižší než návratnost, která mohla být očekávána na začátku koncese.

(131) **Model skutečného mýtného** ([37]), jak je popsáno ve 29. bodě odůvodnění písm. b) (více podrobností viz model 1 v níže uvedené tabulce 2), používá pro období, které je předmětem prognózy, (od roku 2005 do konce platnosti koncese v roce 2037) prognózy dopravního provozu a příjmů ze studie WSA z roku 1999 ([38]). Představuje finanční situaci držitele koncese k 31. prosinci 2004 v hypotetické srovnávací situaci bez legislativní změny, konkrétně scénář, v němž by držitel koncese vybíral mýtné od všech vozidel užívajících dálnici A2 až do konce doby platnosti koncese. Podle tohoto modelu byla očekávaná vnitřní míra návratnosti […] %.

(132) **Model dálničních známek** ([39]), jak je popsáno ve 29. bodě odůvodnění písm. c) (více podrobností viz model 2 v níže uvedené tabulce 2) představuje finanční situaci držitele koncese v případě legislativní změny, konkrétně scénář, v němž by těžká nákladní vozidla užívala dálnici A2 bezplatně a stát by vyplácel kompenzace formou stínového mýtného ve výši 70 % maximálních přípustných sazeb mýtného. V tomto modelu použila společnost Autostrada Wielkopolska své vlastní předpoklady týkající se dopravního provozu odrážející bezplatné užívání dálnice A2 těžkými nákladními vozidly s platnou dálniční známkou. Polské orgány tvrdí, že tyto předpoklady týkající se dopravního provozu nebyly v té době mezi stranami dohodnuty ([40]). Podle tohoto modelu je očekávaná vnitřní míra návratnosti […] %. Tímto modelem společnost Autostrada Wielkopolska prokázala, že ani s maximálními přípustnými sazbami stínového mýtného by nedosáhla vnitřní míry návratnosti ve výši […] %, jejíž dosažení mohla očekávat bezprostředně před legislativní změnou.

(133) **Model ověřování** ([41]) představený ve 36. bodě odůvodnění (viz také model 5 v tabulce 2) předložila společnost Autostrada Wielkopolska v roce 2007. Byl použit pro ověření stínového mýtného v roce 2007. V tomto modelu společnost Autostrada Wielkopolska použila pro období, na které se vztahuje prognóza, ([42]) studii WSA z roku 2006 ([43]). Model ověřování předpokládal, že systém stínového mýtného byl zaveden až do vypršení koncese. Vypočítal očekávanou vnitřní míru návratnosti v roce 2007 ve výši […] %. Podle společnosti Autostrada Wielkopolska tedy model ověřování ukázal, že vnitřní míry návratnosti ve výši […] % před legislativní změnou (viz model skutečného mýtného) nebylo dosaženo.

(134) Tabulka 2 ukazuje všechny finanční modely použité stranami při vyjednávání včetně jejich charakteristik, jakož i verze modelů upravené společností PwC a použité v jejich zprávě pro odhad nadměrné kompenzace (viz bod 6.1.3.5):

Tabulka 2

Finanční modely použité stranami

	Model skutečného mýtného (1)	Model dálničních známek (2)	Model skutečného mýtného PwC (3)	Model dálničních známek PwC (4)	Model ověřování (5)	Model ověřování PwC (6)
Model použitý pro	Vyjednávání stínového mýtného	Vyjednávání stínového mýtného	Přepočet vnitřní míry návratnosti v roce 2010	Přepočet stíhnového mýtného (nadměrná kompenzace) v roce 2010	Ověření stínového mýtného	Přepočet stíhnového mýtného (nadměrná kompenzace)
Referenční rok	31.12.2004	30.06.2005	31.12.2004	30.06.2005	31.12.2006	31.12.2006
Použitá prognóza dopravního provozu	Studie WSA z roku 1999	„Nové předpoklady AWSA týkající se dopravního provozu“ („*New AWSA Traffic Assumptions*“)	Studie WSA z roku 2004	„Nové předpoklady AWSA týkající se dopravního provozu“ („*New AWSA Traffic Assumptions*“)	Studie WSA z roku 2006	Studie WSA z roku 2006

([37]) Název souboru: 050518 A2-CB-2004-12 V1.51.123.
([38]) Studie WSA z roku 1999 vychází z předpokladu, že všechna vozidla platí za užívání dálnice skutečné mýtné. Viz studie WSA z roku 1999, s. 17, body 3 a 4.
([39]) Název souboru: 050915 A2-COMPENSATION V.3.71 (awsa)_EY.123.
([40]) Komise rovněž uvádí, že tyto předpoklady týkající se dopravního provozu nevycházely z reálných údajů o dopravním provozu pro zpoplatněné dálnice a nevycházely z řádné studie dopravního provozu a příjmů.
([41]) Název souboru: Ref 071023-Combined Phase I & II - Poland A2.xls.
([42]) Studie týkající se aktualizace dopravního provozu a příjmů zpoplatněné dálnice A2, listopad 2006.
([43]) Studie WSA z roku 2006 vychází z počátečních reálných údajů o dopravním provozu a předpokládá systém stínového mýtného po celou dobu (bezplatné užívání dálnice A2 pro těžká nákladní vozidla).

	Model skutečného mýtného (1)	Model dálničních známek (2)	Model skutečného mýtného PwC (3)	Model dálničních známek PwC (4)	Model ověřování (5)	Model ověřování PwC (6)
Mýtný systém (do konce platnosti koncese)	Skutečné poplatky (sazby podle studie WSA z roku 1999)	Stínové mýtné (70 % maximálních přípustných sazeb mýtného pro těžká nákladní vozidla)	Skutečné poplatky (sazby podle studie WSA z roku 2004)	Stínové mýtné (přepočtené sazby)	Stínové mýtné (70 % maximálních přípustných sazeb mýtného pro těžká nákladní vozidla)	Stínové mýtné (přepočtené sazby)
Vnitřní míra návratnosti (celková reálná roční návratnost pro akcionáře v EUR)	[…]%	[…]%	[…]%	[…]%	[…]%	[…]%

6.1.3.3. Použití nesprávné studie dopravního provozu a stanovení existence nadměrné kompenzace

(135) Komise uvádí, že jak již bylo zmíněno výše, model skutečného mýtného používá prognózu dopravního provozu a příjmů podle studie WSA z roku 1999 v souvislosti s obdobím let 2005 až 2037 ([44]). Jelikož však tento model měl představovat finanční situaci držitele koncese v době bezprostředně před legislativní změnou v roce 2005 a jako takový měl představovat referenční kritérium pro stanovení stínového mýtného, měl použít tehdejší prognózu dopravního provozu a příjmů. Komise proto zastává názor, že společnost Autostrada Wielkopolska měla namísto toho použít dostupnou aktuální prognózu dopravního provozu a příjmů podle studie WSA z roku 2004 ([45]).

(136) Studie WSA z roku 2004 je aktualizovanou verzí studie WSA z roku 1999. Studie WSA z roku 1999 tvořila základ pro přípravu finančního modelu odhadujícího vnitřní míru návratnosti vztahující se na projekt v době finanční závěrky v roce 2000. Komise souhlasí s Polskem, že aby mohlo být dosaženo aktualizované úrovně očekávané vnitřní míry návratnosti v době legislativní změny, je vhodné použít aktuální studii dopravního provozu a příjmů. Studie WSA z roku 2004 tuto aktualizaci poskytuje. Vychází ze zkušeností se skutečným vývojem dopravního provozu a příjmů na počátečním úseku dálnice, jakož i z hospodářského vývoje Polska až do daného okamžiku. Přesněji tedy odráží skutečnou situaci na trhu v okamžiku legislativní změny. Z tohoto důvodu se Komise domnívá, že studie WSA z roku 2004 představuje přesnější prognózu dopravního provozu a příjmů pro okamžik legislativní změny, než je obsažena ve studii WSA z roku 1999.

(137) V porovnání se studií WSA z roku 1999 studie WSA z roku 2004 ukazuje mírně vyšší čísla týkající se provozu pro vozidla kategorie 1 a významně nižší čísla týkající se provozu pro vozidla kategorií 2 a 3. Plánované optimální sazby skutečného mýtného pro kategorie 2, 3, 4 ve studii WSA z roku 2004 jsou mnohem nižší než plánované optimální sazby skutečného mýtného pro tyto kategorie ve studii WSA z roku 1999. Ve skutečnosti optimální příjmy z těžkých nákladních vozidel, jejichž prognóza byla představena ve studii WSA z roku 2004, jsou významně nižší než optimální příjmy z těžkých nákladních vozidel, jejichž prognóza byla představena ve studii WSA z roku 1999. Použití studie WSA z roku 1999 jako základ modelu skutečného mýtného tedy vede k vyšší vnitřní míře návratnosti, než jaké by bylo dosaženo, pokud by namísto toho byla použita studie WSA z roku 2004.

(138) Komise také uvádí, že ani jedna ze studií z roku 2005, na které odkazuje společnost Autostrada Wielkopolska, nemohla být namísto studie WSA z roku 2004 použita. Zaprvé studie společnosti SDG z roku 2005 (viz 87. bod odůvodnění) byla vypracována pro scénář stínového mýtného (dálniční známky) (tj. scénář, v němž držitel koncese obdrží platby stínového mýtného pro těžká nákladní vozidla), zatímco posuzování finanční situace držitele koncese bezprostředně před vstupem novely zákona v platnost vyžadovalo použití studie scénáře skutečného mýtného (tj. scénáře, v němž držitel koncese vybírá skutečné poplatky od všech uživatelů dálnice A2 až do vypršení období platnosti koncese). Kromě toho Polsko informovalo Komisi, že studie Faber Maunsell z roku 2005, na kterou ve svých připomínkách odkazuje společnost Autostrada Wielkopolska (viz 87. bod odůvodnění), se zaměřovala pouze na prognózy dopravního provozu, a nikoli na prognózy příjmů (tj. nepřihlížela k optimalizaci sazby s cílem maximalizovat příjem). Byla proto pro účely výpočtu vnitřní míry návratnosti projektu nepoužitelná.

([44]) Studie dopravního provozu a příjmů společnosti WSA zahrnují prognózu dopravního provozu na dálnici A2 na základě optimálního plánu skutečného mýtného platného v době, kdy byla každá z předpovědí provedena.

([45]) Studie WSA z roku 2004 vychází z předpokladu, že všechna vozidla platí za užívání dálnice skutečné mýtné. Viz studie WSA z roku 2004, s. 5–10, bod 4.

(139) Z těchto důvodů Komise zastává názor, že použití modelu skutečného mýtného vycházejícího ze staré studie WSA z roku 1999 vedlo k vyšší vnitřní míře návratnosti, než jaká mohla být přiměřeně očekávána v okamžiku legislativní změny. To vedlo k nadměrné kompenzaci v podobě vyšších plateb stínového mýtného.

6.1.3.4. Ověření stínového mýtného v roce 2007 – přijetí ověření

(140) Během vyjednávání sazeb stínového mýtného v roce 2005 se polské orgány dohodly se společností Autostrada Wielkopolska, že v roce 2007 ověří vnitřní míru návratnosti a aktualizují sazby stínového mýtného, pokud nebude dosaženo cílené vnitřní míry návratnosti, jak je vysvětleno v bodě 2.5. Komise uvádí, že ověření bylo dohodnuto z důvodu nejistoty vývoje dopravního provozu poté, co bude dálnice A2 bezplatně otevřena pro těžká nákladní vozidla s platnou dálniční známkou.

(141) V rozhodnutí o zahájení řízení Komise vyjádřila pochybnosti, jestli použití kompenzačního mechanismu vedlo k tomu, že Polsko převzalo (alespoň v období od 1. září 2005 do 31. prosince 2006) rizika související s dopravním provozem a příjmy, ale pouze pokud jde o lehká vozidla. Komise uvádí, že ověřením polský stát skutečně převzal riziko související s vývojem dopravního provozu (a příjmů) za období od zavedení systému stínového mýtného až do ověření (období přibližně šestnácti měsíců). Komise uvádí, že by bylo možné se domnívat, že tímto způsobem se polský stát odchýlil od povahy původní koncesní smlouvy, která držiteli koncese nezaručovala žádnou úroveň návratnosti.

(142) Komise však uznává ověření sazeb stínového mýtného, neboť to státu umožnilo upravit sazby stínového mýtného na takovou úroveň, která zamezuje nadměrným platbám za těžká nákladní vozidla ve prospěch držitele koncese. Kromě toho bylo ověření provedeno po velmi omezené době (přibližně šestnácti měsíců – od září 2005 do prosince 2006), což stranám umožnilo shromáždit údaje o skutečném provozu pro těžká i lehká vozidla, na jejich základě provést prognózy dopravního provozu a odpovídajícím způsobem stanovit sazby stínového mýtného. V porovnání s celkovou dobou trvání koncesní dohody v délce 40 let je to omezené časové období, které bylo ve skutečnosti přiměřené v tom smyslu, že stranám umožnilo pouze shromáždit nezbytné údaje o dopravním provozu a na jejich základě vytvořit spolehlivé prognózy dopravního provozu do budoucna.

(143) V této souvislosti je důležité připomenout, že počáteční úroveň stínového mýtného byla stanovena za základě předpokladů držitele koncese týkajících se budoucího vývoje dopravního provozu (použitých v modelu dálničních známek). Komise uvádí, že na samém počátku nebyly k dispozici žádné údaje o provozu pro těžká nákladní vozidla užívající dálnici bezplatně. Z tohoto důvodu nebylo možné přesně posoudit dopad legislativní změny na dopravní provoz, a tedy posoudit přesnost předpokladů držitele koncese provedených v souvislosti s budoucím vývojem dopravního provozu.

(144) Komise uvádí, že až do konce platnosti koncese nebo do ukončení režimu stínového mýtného se s žádným dalším ověřováním stínového mýtného nepočítalo. Jakmile tedy byly sazby stínového mýtného po ověření v roce 2007 stanoveny v konečné výši, byla návratnost držitele koncese znovu vystavena rizikům vývoje dopravního provozu obdobně jako u počáteční koncesní smlouvy.

(145) Komise uvádí, že v případě dálnice A2 je podíl provozu těžkých nákladních vozidel větší než podíl provozu těžkých nákladních vozidel na dálnici A4. Podíl provozu těžkých nákladních vozidel na dálnici A2 byl odhadován ve výši […] % ([46]), zatímco podíl provozu těžkých nákladních vozidel na dálnici A4 byl pouze […] %. Komise také uvádí, že z důvodu vyššího podílu těžkých nákladních vozidel na dálnici A2 může být vzájemná závislost obou typů provozu větší než v případě dálnice A4. Legislativní změna se sice vztahovala pouze na těžká nákladní vozidla, Komise však uznává, v konkrétních podmínkách tohoto případu, že ověřování se týká nejen těžkých nákladních vozidel, ale také provozu lehkých vozidel.

6.1.3.5. Výpočet nadměrné kompenzace – zpráva PwC

(146) V rámci svého oznámení polské orgány předložily zprávu PwC (viz 41. bod odůvodnění). V této zprávě společnost PwC aktualizuje model skutečného mýtného společnosti Autostrada Wielkopolska o prognózy dopravního provozu a příjmů podle studie WSA z roku 2004. V modelu provádí také několik drobných oprav (aritmetických, logických a fiskálních). Na základě těchto změn se vnitřní míra návratnosti, která mohla být očekávána v době legislativní změny, snižuje z […] % na […] % ([47]) (viz model skutečného mýtného společnosti PwC v tabulce 2).

([46]) Podle odhadů společnosti Autostrada Wielkopolska založených na průměrech za období 2005–2011.

([47]) Největší podíl na poklesu (324 bazických bodů) má aktualizace prognózy dopravního provozu a pouze 11 bazických bodů lze přičíst ostatním menším opravám.

(147) Komise má za to, že nahrazení prognózy dopravního provozu a příjmů provedené společností PwC v modelu skutečného mýtného je přiměřené, neboť náležitě reprezentuje aktualizované prognózy v době příslušné legislativní změny. Komise proto souhlasí s tím, že vnitřní míru návratnosti ve výši […] % lze považovat za vnitřní míru návratnosti, kterou mohl držitel koncese očekávat bezprostředně před legislativní změnou.

(148) V porovnání s […] % je vnitřní míra návratnosti ve výši […] % uváděná společností Autostrada Wielkopolska a skutečně použitá při vyjednávání kompenzačních plateb příliš vysoká. Vnitřní míra návratnosti modelu dálničních známek ve výši […] % je rovněž vyšší než […] %.

(149) Pro stanovení výše nadměrné kompenzace za období do ověřování používá společnost PwC model dálničních známek k přepočtu sazeb AGRi, které měly být původně použity od září 2005, s cílem dosáhnout nižší očekávané míry návratnosti ve výši […] % namísto vnitřní míry návratnosti ve výši […] % podle modelu dálničních známek předloženého společností Autostrada Wielkopolska v roce 2005 (viz model dálničních známek společnosti PwC v tabulce 2). Ve své zprávě společnost PwC nahrazuje vnitřní míru návratnosti ve výši […] % podle modelu dálničních známek vnitřní mírou návratnosti ve výši […] % a uvádí odhad sazeb AGRi, které by stačily na dosažení této nižší vnitřní míry návratnosti. Výše kompenzace splatné společnosti Autostrada Wielkopolska za období od září 2005 do října 2007 na základě přepočtených sazeb AGRi byla určena v hrubé výši […] PLN ([48]). Tato částka byla porovnána se skutečnými platbami provedenými ve prospěch společnosti Autostrada Wielkopolska za toto období, které dosahovaly hrubé výše […] PLN ([49]). Výpočty ukazují, že v období od září 2005 do října 2007 dosahovaly odhadované nadměrné platby hrubé výše […] PLN ([50]), což představuje přibližně […] % celkových plateb provedených ve prospěch společnosti Autostrada Wielkopolska v tomto období.

(150) Pro období po ověření sazeb (od listopadu 2007 do června 2011) používá společnost PwC k odhadu nadměrné kompenzace získané společností Autostrada Wielkopolska model ověřování ([51]). Za tímto účelem společnost PwC přepočítává sazby stínového mýtného tak, aby bylo v modelu ověřování dosaženo vnitřní míry návratnosti ve výši […] % namísto […] % (viz model ověřování společnosti PwC ([52]) v tabulce 2). Výše nadměrné kompenzace odpovídá rozdílu mezi sazbami stínového mýtného přepočtenými společností PwC a sazbami stínového mýtného skutečně vyplacenými společnosti Autostrada Wielkopolska za každé vozidlo během příslušného období. Výše kompenzace splatné společnosti Autostrada Wielkopolska za období od listopadu 2007 do června 2011 na základě přepočtených sazeb stínového mýtného byla určena v hrubé výši […] PLN ([53]). Tato částka byla porovnána se skutečnými platbami provedenými ve prospěch společnosti Autostrada Wielkopolska za toto období, které dosahovaly hrubé výše […] PLN ([54]). Výpočty ukazují, že v období od listopadu 2007 do června 2011 dosahovaly odhadované nadměrné platby hrubé výše […] PLN ([55]), která představuje přibližně […] % plateb.

6.1.3.6. Další připomínky k hospodářskému zvýhodnění

(151) Společnost Autostrada Wielkopolska tvrdila, že i když daná kompenzace znamenala podstatné zlepšení, byla mezi Polskem a společností Autostrada Wielkopolska vyjednána na obchodním základě a za obvyklých tržních podmínek. Zásada tržně jednajícího hospodářského subjektu by tedy byla v tomto případě použitelná a byla by naplněna.

(152) Komise má za to, že novela zákona a koncesní dohoda uložily Polsku povinnost poskytnout držiteli koncese kompenzaci pouze do výše odpovídající odhadované ztrátě příjmů v důsledku příslušné legislativní změny. Nelze tvrdit, že uhrazení vyšší částky, než požaduje zákon a koncesní dohoda, by bylo pro hypotetický, racionální soukromý hospodářský subjekt přijatelné. Kromě toho je vysoce sporné, zda by racionální soukromý subjekt souhlasil s výpočtem kompenzace za použití studie WSA z roku 1999 týkající se dopravního provozu a příjmů, a nikoli nejaktuálnější studie WSA z roku 2004. Komise tedy nesouhlasí s tím, že zásada tržně jednajícího hospodářského subjektu je v daném případě naplněna.

(153) Společnost Autostrada Wielkopolska se navíc odvolávala na věc státní podpory London Underground z roku 2002, v níž Komise dospěla k závěru, že změna dlouhodobé smlouvy nepředstavuje státní podporu, pokud: i) původní smlouva nepředstavovala státní podporu a ii) změna buď nevede k podstatnému zlepšení situace držitele koncese, nebo je zlepšení v tržních mezích ([56]).

([48]) Tato částka odpovídá hrubé částce ve výši […] EUR (při směnném kurzu PLN/EUR = 4).
([49]) Tato částka odpovídá hrubé částce ve výši […] EUR (při směnném kurzu PLN/EUR = 4).
([50]) Tato částka odpovídá hrubé částce ve výši […] EUR (při směnném kurzu PLN/EUR = 4).
([51]) To je provedeno ve zprávě PwC z roku 2010 pro období do srpna 2010 a v další zprávě PwC z roku 2011 pro období od září 2010 do června 2011.
([52]) Název souboru: […].
([53]) Tato částka odpovídá hrubé částce ve výši […] EUR (při směnném kurzu PLN/EUR = 4).
([54]) Tato částka odpovídá hrubé částce ve výši […] EUR (při směnném kurzu PLN/EUR = 4).
([55]) Tato částka odpovídá hrubé částce ve výši […] EUR (při směnném kurzu PLN/EUR = 4).
([56]) Věc N 264/2002 London Underground Public Private Partnership, bod 79.

(154) Zatímco Komise nemá žádné informace, které by naznačovaly, že původní smlouva představovala státní podporu, analýza výše uvedených finančních modelů ukazuje, že platby stínového mýtného vedly k podstatnému zlepšení pro držitele koncese, neboť vycházely z vyšší očekávané návratnosti, než jaká mohla být očekávána před legislativní změnou. Komise má za to, že tržní cena za koncesi pro společnost Autostrada Wielkopolska byla stanovena v roce 1997 jako výsledek otevřeného nabídkového řízení. Podle ustanovení koncesní dohody nedostal držitel koncese v souvislosti s vnitřní mírou návratnosti projektu žádnou záruku. Vnitřní míra návratnosti je sice v metodě kompenzace použita, je však použita pouze jako referenční hodnota umožňující výpočet správné kompenzace, tj. kompenzace obnovující finanční situaci, v níž by se držitel koncese nacházel bez novely zákona. Vnitřní míra návratnosti je pouze ukazatelem finanční situace držitele koncese bezprostředně před legislativní změnou a nepředstavuje cenu uhrazenou společnosti Autostrada Wielkopolska státem za přijetí přílohy 6, a proto nemůže být použita pro cenová srovnání.

(155) Komise také uvádí, že pro její posouzení existence hospodářského zvýhodnění držitele koncese není relevantní, zda byla tato výhoda členským státem poskytnuta úmyslně nebo neúmyslně.

(156) Komise navíc uvádí, že řízení a nález rozhodčího soudu se v této věci nezabývají aspektem státní podpory ([57]). V každém případě je na Komisi, aby posoudila existenci státní podpory a její slučitelnost s vnitřním trhem.

6.1.3.7. Závěr ohledně hospodářského zvýhodnění

(157) S ohledem na výše uvedené skutečnosti má Komise za to, že držitel koncese získal hospodářskou výhodu v podobě nadměrné kompenzace pro těžká nákladní vozidla pro období od září 2005 do června 2011, kdy stínové mýtné skončilo. Komise souhlasí s metodou odhadu nadměrné kompenzace použitou společností PwC.

6.1.4. *Selektivita*

(158) Komise uvádí, že kompenzace pro každého držitele koncese byla poskytnuta v návaznosti na individuální vyjednávání mezi držitelem koncese a státem. To tedy vedlo ke skutečně konkrétním opatřením uzpůsobeným na míru každému držiteli koncese. Pokud tak tato opatření zvýhodňují držitele koncese, jsou selektivní.

(159) Jelikož již bylo výše doloženo, že kompenzace přiznaná Polskem zvýhodňuje společnost Autostrada Wielkopolska, uvedené opatření musí být považováno za selektivní ve smyslu čl. 107 odst. 1 SFEU.

6.1.5. *Narušení hospodářské soutěže a vliv na obchod*

(160) Pokud podpora poskytnutá členským státem posiluje postavení určitého podniku vůči ostatním podnikům, které soutěží na vnitřním trhu, je nutno mít za to, že tyto podniky jsou dotyčnou podporou ovlivněny ([58]). Postačuje skutečnost, že příjemce podpory soutěží s ostatními podniky na trzích, které jsou otevřeny hospodářské soutěži ([59]).

(161) Hospodářská výhoda poskytnutá tímto opatřením společnosti Autostrada Wielkopolska posiluje hospodářské postavení této společnosti, neboť zvyšuje její příjmy. Kromě toho trh v oblasti výstavby a provozování dálnic v Polsku je otevřený kterémukoli hospodářskému subjektu aktivnímu v EU. Výhoda poskytnutá společnosti Autostrada Wielkopolska tedy může narušit hospodářskou soutěž a ovlivnit obchod mezi členskými státy.

6.1.6. *Závěr*

(162) S ohledem na výše uvedené skutečnosti má Komise za to, že kompenzace vyplacená společnosti Autostrada Wielkopolska za legislativní změnu zprošťující těžká nákladní vozidla povinnosti platit mýtné za užívání dálnice A2 v úseku mezi obcemi Nowy Tomysl a Konin, v období od 1. září 2005 do 30. června 2011, představuje státní podporu ve smyslu čl. 107 odst. 1 SFEU, neboť uvedené společnosti poskytla nadměrnou kompenzaci ztráty příjmů vyplývající z novely zákony.

([57]) V bodě 4.25 rozhodčího nálezu se uvádí: […].

([58]) Rozsudek Soudního dvora ze dne 17. září 1980, Philip Morris v. Komise, C-730/79, ECLI:EU:C:1980:209, bod 11; rozsudek Soudu prvního stupně ze dne 30. dubna 1998, Het Vlaamse Gewest v. Komise, T-214/95, ECLI:EU:T:1998:77, bod 50.

([59]) Rozsudek Soudního dvora ze dne 21. března 1991, Itálie v. Komise, C-303/88, ECLI:EU:C:1991:136; rozsudek Soudu prvního stupně ze dne 30. dubna 1998, Het Vlaamse Gewest v. Komise, T-214/95, ECLI:EU:T:1998:77, bod 49.

6.2. **Zákonnost podpory**

(163) Jelikož kompenzace byla společnosti Autostrada Wielkopolska poskytnuta před oznámením, Komise má za to, že Polsko nedodrželo zákaz stanovený v čl. 108 odst. 3 SFEU ([60]). Státní podpora poskytnutá Polskem je tudíž protiprávní.

6.3. **Slučitelnost podpory**

(164) Podle ustálené judikatury Soudního dvora ([61]) je na členském státu, aby uvedl možné důvody pro slučitelnost podpory a prokázal, že předpoklady pro tuto slučitelnost jsou naplněny. Komise uvádí, že pro slučitelnost dotyčné podpory Polsko nepředložilo žádné důvody. Polsko naopak informovalo Komisi, že podle jeho názoru podpora není s vnitřním trhem slučitelná.

(165) Komise nicméně přezkoumala, zda lze dotyčnou podporu považovat za slučitelnou s vnitřním trhem. V čl. 107 odst. 3 SFEU jsou povoleny určité výjimky z obecného pravidla stanoveného v čl. 107 odst. 1 SFEU, podle kterého státní podpory nejsou slučitelné s vnitřním trhem.

(166) Zaprvé Komise posuzovala dotyčnou podporu oproti výjimce uvedené v čl. 107 odst. 3 písm. c) SFEU. Ustanovení čl. 107 odst. 3 písm. c) SFEU uvádí, že „podpory, které mají usnadnit rozvoj určitých hospodářských činností nebo hospodářských oblastí, pokud nemění podmínky obchodu v takové míře, jež by byla v rozporu se společným zájmem“, mohou být považovány za slučitelné s vnitřním trhem. V tomto ohledu Komise také uvádí, že žádné pokyny pro státní podporu se přímo nevztahují na dálniční infrastrukturu a její provoz.

(167) Komise uvádí, že posouzení slučitelnosti podpory se může lišit v závislosti na tom, zda je klasifikována jako investice nebo provozní podpora.

(168) Komise dále uvádí, že v době, kdy byla dotyčná podpora poskytnuta, byl celý úsek dálnice A2 provozovaný společností Autostrada Wielkopolska otevřen již téměř rok. Navzdory tomu, že se společnost AW S.A. odvolávala na dřívější rozhodnutí Komise týkající se výstavby a provozování sousedního úseku dálnice A2 Swiecko – Nowy Tomysl (věc N 462/09), nelze tedy v daném případě dospět k závěru, že se jednalo o investiční podporu, která měla usnadnit výstavbu silniční infrastruktury. Státní podpora ve věci N 462/09 byla příjemci vyplacena před zahájením stavebních prací a měla pro příjemce pobídkový účinek, aby uskutečnil příslušný investiční projekt. V této věci naopak Komise pobídkový účinek neshledává, neboť výstavba dálnice již byla dokončena. Ani Polsko, ani společnost Autostrada Wielkopolska neuvedly žádný jiný investiční projekt, ke kterému by dotyčná podpora mohla přispět.

(169) Kromě toho Komise uvádí, že na rozdíl od investiční podpory nebyla podpora v tomto případě spojena s náklady jakéhokoli investičního projektu, ale závisela na množství vozidel užívajících dálnici a opakovala se. Jako taková nepřispěla k financování investičního projektu, ale k opakujícím se provozním nákladům příjemce. Komise se proto domnívá, že dotyčná podpora představuje provozní podporu. Podle judikatury Soudního dvora ([62]) je takováto provozní podpora v zásadě neslučitelná s vnitřním trhem.

(170) Komise však uvádí, že dálnice A2 mezi obcemi Nowy Tomysl a Konin leží ve znevýhodněném regionu, na který se vztahuje výjimka podle čl. 107 odst. 3 písm. a) SFEU. Komise tedy posoudila, zda lze dotyčnou provozní podporu považovat za slučitelnou podle pokynů k regionální podpoře (dále jen „pokyny k regionální podpoře“).

(171) Komise se domnívala, že by měla dotyčnou podporu posoudit podle pokynů platných v době, kdy bylo rozhodnutí o poskytnutí dotyčné podpory přijato podpisem přílohy 6 koncesní smlouvy, konkrétně v roce 2005. Na podporu poskytnutou v té době se vztahují pokyny k regionální podpoře přijaté Komisí v roce 1998 (dále jen „pokyny k regionální podpoře z roku 1998“) ([63]).

(172) Podle bodu 4.15 pokynů k regionální podpoře z roku 1998 lze provozní podporu, která je běžně zakázána, poskytnout v regionech, které jsou způsobilé podle výjimky v čl. 92 odst. 3 písm. a) (nyní čl. 107 odst. 3 písm. a)), za předpokladu, že i) je odůvodněná ve smyslu svého přispění k regionálnímu rozvoji a svou povahou a ii) její úroveň proporcionálně odpovídá znevýhodněním, která mají být zmírněna. Je na členských státech, aby prokázaly znevýhodnění a posoudily jejich důležitost.

([60]) Rozsudek Soudu prvního stupně ze dne 14. ledna 2004, Fleuren Compost v. Komise, T-109/01, ECLI:EU:T:2004:4.
([61]) Rozsudek Soudního dvora ze dne 28. dubna 1993, Itálie v. Komise, C-364/90, ECLI:EU:C:1993:157.
([62]) Rozsudek Soudu prvního stupně ze dne 8. června 1995, Siemens SA v. Komise, T-459/93, ECLI:EU:T:1995:100; rozsudek Soudního dvora ze dne 19. září 2000, Německo v. Komise, C-156/98, ECLI:EU:C:2000:467, bod 30.
([63]) Úř. věst. C 74, 10.3.1998, s. 9.

(173) V této souvislosti Komise uvádí, že Polsko neprokázalo žádné znevýhodnění, které by dotyčné podpory mohly zmírnit. Polsko je naopak toho názoru, že podpora k regionálnímu rozvoji nepřispěla.

(174) Komise má za to, že provozní podpora v tomto případě vedla výlučně ke zvýšení vnitřní míry návratnosti projektu pro investory a jako taková nepřispívá k regionálnímu rozvoji regionů, v nichž se zpoplatněná dálnice nachází. Komise se tedy domnívá, že kritéria stanovená v bodě 4.15 pokynů k regionální podpoře nejsou splněna.

(175) Pro účely posouzení Komise není dále relevantní, že kompenzace ve prospěch společnosti AW S.A. nebyla a nebude použita k rozdělování zisku (vyplácení dividend) akcionářům, nýbrž ke splacení úvěru poskytnutého EIB. Ve skutečnosti je splacení úvěru poskytnutého EIB povinností držitele koncese vyplývající z finančních dohod, které musel držitel koncese uzavřít, aby naplnil koncesní dohodu. Pokud byla kompenzace vyplacená společnosti Autostrada Wielkopolska taková, že společnosti umožnila splatit své úvěry dříve, než plánovala (tj. pokud by nedošlo ke změně zákona a kompenzace by nebyla zapotřebí), pak kompenzace poskytla společnosti výhodu, neboť jí dala k dispozici zdroje pro jiné účely, jako například pro vyplacení dividend, které by jinak vyplaceny být nemohly. Toto vyplácení dividend však nijak nepřispívá k rozvoji regionu, v němž se dálnice nachází.

(176) Komise také uvádí, že kritéria slučitelnosti pro provozní podporu obsažená v bodě 76 pokynů k regionální podpoře na období 2007–2011 ([64]) (dále jen „pokyny k regionální podpoře z roku 2007“), které platily od 1. ledna 2007, jsou stejná. Posouzení slučitelnosti dotyčné podpory je tedy podle pokynů k regionální podpoře z roku 2007 stejné.

6.3.1. *Závěr ohledně slučitelnosti*

(177) Komise nezjistila, že by existoval jakýkoli jiný právní předpis týkající se slučitelnosti podpory s vnitřním trhem, na jehož základě by bylo možné považovat dotyčnou podporu za slučitelnou se Smlouvou. Ani Polsko neuvedlo žádný právní předpis týkající se slučitelnosti s vnitřním trhem a nepředložilo ani relevantní argumenty, které by Komisi umožnily považovat dotyčnou podporu za slučitelnou. Obdobně připomínky třetí strany neumožňují Komisi považovat dotyčnou podporu za slučitelnou.

(178) Komise tedy dospěla k závěru, že státní podpora, kterou Polsko poskytlo společnosti AW S.A., je neslučitelná s vnitřním trhem. Polsko provedlo dotyčnou podporu protiprávně v rozporu s čl. 108 odst. 3 SFEU.

7. **NAVRÁCENÍ PODPORY**

(179) Podle Smlouvy a ustálené judikatury Soudního dvora je Komise oprávněna rozhodnout, že dotyčný členský stát musí podporu zrušit či upravit, jestliže shledá, že je neslučitelná s vnitřním trhem ([65]). Soudní dvůr rovněž opakovaně rozhodl, že povinnost členského státu zrušit podporu, kterou Komise prohlásila za neslučitelnou s vnitřním trhem, slouží k obnovení dřívějšího stavu ([66]).

(180) Soudní dvůr v této souvislosti stanovil, že tohoto cíle je dosaženo, jakmile příjemce vrátí částky poskytnuté formou protiprávní podpory, čímž ztrácí výhodu, kterou měl na trhu ve vztahu ke svým soutěžitelům, a obnoví se stav, který předcházel poskytnutí podpory ([67]).

(181) V souladu s judikaturou se v čl. 16 odst. 1 nařízení Rady (EU) 2015/1589 ([68]) uvádí, že „je-li v případech protiprávní podpory přijato záporné rozhodnutí, Komise rozhodne, že dotyčný členský stát učiní všechna nezbytná opatření, aby příjemce podporu navrátil […]“.

([64]) Úř. věst. C 54, 4.3.2006, s. 13.
([65]) Rozsudek Soudního dvora ze dne 12. července 1973, Komise v. Německo, C-70/72, ECLI:EU:C:1973:87, bod 13.
([66]) Rozsudek Soudního dvora ze dne 14. září 1994, Španělsko v. Komise, spojené věci C-278/92, C-279/92 a C-280/92, ECLI:EU:C:1994:325, bod 75.
([67]) Rozsudek Soudního dvora (šestého senátu) ze dne 17. června 1999, Belgie v. Komise, C-75/97, ECLI:EU:C:1999:311, body 64 a 65.
([68]) Nařízení Rady (EU) 2015/1589 ze dne 13. července 2015, kterým se stanoví prováděcí pravidla k článku 108 Smlouvy o fungování Evropské unie (Úř. věst. L 248, 24.9.2015, s. 9).

(182) Komise dospěla k závěru, že Polsko poskytlo společnosti AW S.A. nadměrnou kompenzaci za období od 1. září 2005 do 30. června 2011. Komise také stanovila, že tato nadměrná kompenzace představuje protiprávní podporu, která je neslučitelná s vnitřním trhem. Tato podpora musí být proto navrácena, aby se obnovil stav, který na trhu existoval před jejím poskytnutím.

(183) Jak je uvedeno ve 146. až 150. bodě odůvodnění (viz také příloha tohoto rozhodnutí), dospěla Komise k závěru, že za období od 1. září 2005 do 30. června 2011 činila celková hrubá ([69]) výše podpory 894 956 888,88 PLN ([70]). Navrácení by se mělo vztahovat na období od okamžiku, kdy příjemce výhodu získal, tj. od data, ke kterému byla podpora příjemci poskytnuta, až do jejího skutečného navrácení. Celková částka podpory, jež má být navrácena, zahrnuje tedy úroky za celé období, tj. od okamžiku, kdy byla provedena každá jednotlivá měsíční platba podle 146. až 150. bodu odůvodnění a přílohy rozhodnutí, až do okamžiku jejího navrácení.

(184) Pokud společnost Autostrada Wielkopolska zaplatila z obdržené podpory daň, může Polsko v souladu se svými vnitrostátními daňovými předpisy zohlednit dříve zaplacenou daň a vymáhat pouze čistou částku, kterou společnost Autostrada Wielkopolska obdržela ([71]). V tomto případě by však vnitrostátní orgány měly zajistit, aby společnost Autostrada Wielkopolska nemohla využít dalšího snížení založeného na tvrzení, že navrácením se snížil její zdanitelný příjem, neboť by to znamenalo, že čistá částka, která má být navrácena, je nižší než původně obdržená čistá částka.

(185) Polsko má lhůtu dva měsíce od data přijetí tohoto rozhodnutí, během níž by mělo Komisi předložit důkazy o zaplacení jakékoli daně z obdržené podpory a sdělit datum, kdy byly platby uvedené ve 146. až 150. bodě odůvodnění a v příloze rozhodnutí provedeny. Komise má za to, že od uvedených dat má příjemce podporu k dispozici,

PŘIJALA TOTO ROZHODUTÍ:

Článek 1

Nadměrná kompenzace za období od 1. září 2005 do 30. června 2011 ve výši 894 956 888,88 PLN poskytnutá Polskem společnosti Autostrada Wielkopolska S.A. na základě novely zákona představuje státní podporu ve smyslu čl. 107 odst. 1 Smlouvy.

Článek 2

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

Článek 3

Státní podpora uvedená v článku 1 je neslučitelná s vnitřním trhem.

Článek 4

1. Polsko zajistí, aby příjemce navrátil podporu uvedenou v článku 1.

2. Částky, které mají být navráceny, zahrnují úroky ode dne, kdy byly uvedené částky dány příjemci k dispozici, do dne jejich skutečného navrácení.

3. Úroky se vypočtou jako složený úrok podle kapitoly V nařízení Komise (ES) č. 794/2004 ([72]) naposledy pozměněného nařízením (ES) č. 271/2008 ([73]).

([69]) Viz poznámka pod čarou č. 21.

([70]) Tato částka odpovídá částce uvedené ve 148. bodě odůvodnění ([…] PLN) a částce uvedené ve 150. bodě odůvodnění ([…] PLN), které jsou hrubé a odpovídají přibližně částce 223,74 milionu EUR (při směnném kurzu PLN/EUR = 4).

([71]) Rozsudek Soudu prvního stupně ze dne 8. června 1995, Siemens v. Komise, T-459/93, ECLI:EU:T:1995:100, bod 83. Viz také rozsudek Soudního dvora ze dne 15. prosince 2005, Unicredito SpA v. Agenzia delle Entrate, Ufficio Genova, C-148/04, ECLI:EU:C:2005:774, body 117–120.

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

([73]) Nařízení Komise (ES) č. 271/2008 ze dne 30. ledna 2008, kterým se mění nařízení (ES) č. 794/2004, kterým se provádí nařízení Rady (ES) č. 659/1999, kterým se stanoví prováděcí pravidla k článku 93 Smlouvy o ES (Úř. věst. L 82, 25.3.2008, s. 1).

Článek 5

1. Navrácení podpory uvedené v článku 1 se provede s okamžitým účinkem.

2. Polsko zajistí, aby bylo toto rozhodnutí provedeno ve lhůtě čtyř měsíců ode dne jeho oznámení.

Článek 6

1. Do dvou měsíců od oznámení tohoto rozhodnutí poskytne Polsko Komisi tyto informace:

a) celkovou částku (jistinu a úroky splatné při navrácení), kterou má příjemce vrátit;

b) podrobný popis opatření již přijatých a plánovaných k dosažení souladu s tímto rozhodnutím;

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

2. Polsko bude Komisi průběžně informovat o postupu vnitrostátních opatření přijatých k provedení tohoto rozhodnutí až do úplného navrácení podpory uvedené v článku 1. Na žádost Komise Polsko neprodleně předloží informace o opatřeních již přijatých a plánovaných k dosažení souladu s tímto rozhodnutím. Poskytne rovněž podrobné informace o výši podpory a úrocích splatných při navrácení, které již příjemce navrátil.

Článek 7

Toto rozhodnutí je určeno Polské republice.

V Bruselu dne 25. srpna 2017.

Za Komisi
Margrethe VESTAGER
členka Komise

PŘÍLOHA

NADMĚRNÁ KOMPENZACE POSKYTNUTÁ SPOLEČNOSTI AUTOSTRADA WIELKOPOLSKA

Období, v němž byla kompenzace poskytována	Hrubá výše nadměrné kompenzace v PLN
září 2005	[…]
říjen 2005	[…]
listopad 2005	[…]
prosinec 2005	[…]
leden 2006	[…]
únor 2006	[…]
březen 2006	[…]
duben 2006	[…]
květen 2006	[…]
červen 2006	[…]
červenec 2006	[…]
srpen 2006	[…]
září 2006	[…]
říjen 2006	[…]
listopad 2006	[…]
prosinec 2006	[…]
leden 2007	[…]
únor 2007	[…]
březen 2007	[…]
duben 2007	[…]
květen 2007	[…]
červen 2007	[…]
červenec 2007	[…]
srpen 2007	[…]
září 2007	[…]
říjen 2007	[…]
listopad 2007	[…]
prosinec 2007	[…]
leden 2008	[…]
únor 2008	[…]
březen 2008	[…]
duben 2008	[…]
květen 2008	[…]
červen 2008	[…]
červenec 2008	[…]
srpen 2008	[…]
září 2008	[…]
říjen 2008	[…]
listopad 2008	[…]
prosinec 2008	[…]
leden 2009	[…]
únor 2009	[…]
březen 2009	[…]
duben 2009	[…]
květen 2009	[…]
červen 2009	[…]
červenec 2009	[…]
srpen 2009	[…]
září 2009	[…]
říjen 2009	[…]
listopad 2009	[…]
prosinec 2009	[…]
leden 2010	[…]
únor 2010	[…]
březen 2010	[…]
duben 2010	[…]
květen 2010	[…]
červen 2010	[…]
červenec 2010	[…]
srpen 2010	[…]
září 2010	[…]
říjen 2010	[…]
listopad 2010	[…]
prosinec 2010	[…]
leden 2011	[…]
únor 2011	[…]
březen 2011	[…]
duben 2011	[…]
květen 2011	[…]
červen 2011	[…]
Celkem	**894 956 888,88**