OTSUSED

KOMISJONI OTSUS (EL) 2018/556,

25. august 2017,

riigiabi SA.35356 (2013/C) (ex 2013/NN, ex 2012/N) kohta, mida Poola andis äriühingule Autostrada Wielkopolska S.A.

(teatavaks tehtud numbri C(2017) 5818 all)

(Ainult poolakeelne tekst on autentne)

(EMPs kohaldatav tekst)

EUROOPA KOMISJON,

võttes arvesse Euroopa Liidu toimimise lepingut, eriti selle artikli 108 lõike 2 esimest lõiku,

võttes arvesse Euroopa Majanduspiirkonna lepingut, eriti selle artikli 62 lõike 1 punkti a,

olles kutsunud huvitatud isikuid üles esitama märkusi vastavalt eespool nimetatud sätetele ([1]) ja võttes nende märkusi arvesse

ning arvestades järgmist:

1. MENETLUS

(1) 31. augustil 2012 edastatud ja samal päeval registreeritud elektroonilise teatega teavitas Poola Euroopa Liidu toimimise lepingu (edaspidi „ELi toimimise leping“) artikli 108 lõike 3 alusel komisjoni riigiabist, mida anti äriühingule Autostrada Wielkopolska S.A. (edaspidi „Autostrada Wielkopolska“) rahalise hüvitise vormis. Meede registreeriti riigiabina nr SA.35356.

(2) 26. oktoobri 2012. aasta kirjaga küsis komisjon teatatud meetme kohta lisateavet. Poola esitas nõutud teabe 28. novembri 2012. aasta kirjas.

(3) 29. jaanuari 2013. aasta kirjaga teatas komisjon Poolale, et kannab juhtumi teatamata jäetud riigiabi (NN) registrisse, sest suurem osa komisjonile teatatud hüvitisest oli juba makstud. Komisjon küsis ka lisateavet. Poola esitas nõutud teabe 18. veebruari ja 16. aprilli 2013. aasta kirjades.

(4) 11. juulil 2013 kohtusid komisjon ja Poola, et meedet arutada, misjärel komisjon küsis 22. augusti 2013. aasta kirjaga lisateavet. Poola esitas nõutud teabe 20. septembri 2013. aasta kirjas.

(5) 25. juuni 2014. aasta kirjaga teavitas komisjon Poolat, et on otsustanud algatada teatatud meetme suhtes ELi toimimise lepingu artikli 108 lõike 2 kohase menetluse.

(6) Poola esitas oma märkused ELi toimimise lepingu artikli 108 lõike 2 kohase menetluse algatamise otsuse kohta 5. septembri 2014. aasta kirjas.

(7) Komisjoni otsus ametliku uurimismenetluse algatamise kohta avaldati 20. septembril 2014 *Euroopa Liidu Teatajas* ([2]). Komisjon palus huvitatud isikutel esitada kõnealuse meetme kohta oma märkused.

(8) 7. oktoobril 2014 sai komisjon märkused Autostrada Wielkopolskalt. Komisjon edastas need märkused 26. novembri 2014. aasta kirjaga Poolale, kellele anti võimalus vastata.

([1]) ELT C 328, 20.9.2014, lk 12.
([2]) Vt joonealune märkus 1.

(9) Poola taotles 5. detsembri 2014. aasta kirjaga komisjonilt Autostrada Wielkopolska märkuste tõlget poola keelde. Komisjon edastas Poola taotletud tõlke 23. jaanuari 2015. aasta kirjaga.

(10) Poola esitas oma märkused 23. veebruari 2015. aasta kirjas.

(11) Komisjon taotles 26. juuni 2015. aasta ja 20. aprilli 2016. aasta kirjaga lisateavet. Poola vastas neile taotlustele 10. ja 17. juuli 2015. aasta ja 18. mai 2016. aasta kirjadega.

(12) 7. detsembril 2016 toimus komisjoni talituste ja Poola ametiasutuste vahel telefoninõupidamine. 12. mai 2017. aasta kirjaga saatis komisjon Poolale telefoninõupidamise protokolli kavandi. Samal ajal taotles komisjon Poolalt lisateavet.

(13) Poola kinnitas telefoninõupidamise protokolli ja esitas lisateabe 23. mai 2017. aasta kirjaga.

2. MEETME ÜKSIKASJALIK KIRJELDUS

2.1. Sissejuhatus

(14) Meede hõlmab Poola rahalist hüvitist Autostrada Wielkopolskale, ([3]) kes on Poola kiirtee A2 Nowy Tomyśli ja Konini vahelise lõigu kontsessionäär, seadusemuudatuse eest, millega rasked kaubaveokid vabastati ajavahemikul 1. septembrist 2005 kuni 30. juunini 2011 kohustusest maksta kiirtee kasutamise eest teemaksu.

(15) Kontsessioon kiirtee A2 kõnealuse lõigu ehitamiseks ja käigushoidmiseks anti Autostrada Wielkopolskale 10. märtsil 1997 riigihankemenetluse tulemusena. Asjaomane minister ja Autostrada Wielkopolska allkirjastasid kontsessioonilepingu 12. septembril 1997. Kontsessioon anti 40 aastaks, st kuni 10. märtsini 2037.

(16) Kontsessioonilepingu kohaselt oli Autostrada Wielkopolska kohustatud (oma kulul ja vastutusel) hankima välisrahastuse kiirtee A2 Nowy Tomyśli ja Konini vahelise lõigu ehitamiseks, käigushoidmiseks ja hooldamiseks. Vastutasuks sai Autostrada Wielkopolska ajutise õiguse ehitatud kiirteelõiku käigus hoida, sealhulgas õiguse koguda teelõigu kõigilt kasutajatelt teemaksu ja selle endale jätta ([4]).

(17) Kiirtee kasutajate suhtes kohaldati viit erinevat teemaksumäära sõltuvalt Poola õigusaktides määratletud sõidukikategooriast. Kontsessioonilepingu kohaselt oli kontsessionääril õigus tulude suurendamiseks teemaksumäärasid tõsta, kuid need ei võinud ületada tabelis 1 märgitud maksimummäärasid.

Tabel 1

Kontsessioonilepingu lisa P kohased maksimaalsed teemaksumäärad (käibemaksuta ([1]))

	1. sõidukikategooria	2. sõidukikategooria	3. sõidukikategooria	4. sõidukikategooria	5. sõidukikategooria
Kõigis kolmes teemaksu kogumise punktis	[…] PLN (*)	PLN	[…] PLN	[…] PLN	[…] PLN

([1]) Need määrad pärinevad 1999. aasta juulist. Määrasid võib tõsta vastavalt inflatsioonimäära muutusele 1999. aasta juuli ja konkreetsete teemaksu kogumise punktide kasutuselevõtmise kuupäevade vahel. Lisaks korrigeeritakse maksimaalseid teemaksumäärasid pärast teemaksu kogumise algust üks kord aastas inflatsiooniindeksi (aastase tarbijahinnaindeksi) ja vahetuskursi (EUR ja PLN) erinevuse indeksi võrra.

(*) Selle teabe suhtes kehtib ametisaladuse hoidmise kohustus.

([3]) Autostrada Wielkopolska on äriühing, mille ainus tegevusala on kiirtee A2 Nowy Tomyśli ja Konini vahelise lõigu ehitamine ja käigushoidmine. Äriühingu põhiaktsionär on AWSA Holland I B.V., millele kuulub 98,85 % Autostrada Wielkopolska aktsiakapitalist. AWSA Holland I B.V. ainuaktsionär on AWSA Holland II B.V., mille peamised aktsionärid on Kulczyk Holding S.A. (registreeritud Varssavis, 24,10 % aktsiakapitalist), Meridiam Infrastructure S.a.r.l. (Luksemburg, 20,12 %), PGE S.A. (Varssavi, 20,00 %), Strabag AG (Spittal/Drau, 10,12 %), KWM Investment (Viin, 9,32 %), Bank Zachodni WBK S.A. (Wroclaw, 5,44 %) ja TUiR Warta S.A. (Varssavi, 4,81 %).

([4]) Kontsessioonilepingu alusel rekonstrueeris kontsessionäär kõigepealt olemasoleva kiirtee 47,7 km pikkuse alalõigu (I alalõik Konini ja Wrzesnia vahel) ja seejärel ehitas kaks alalõiku: Poznańi ja Wrzesnia vahel (II alalõik – 37,5 km) ning Nowy Tomyśli ja Komorniki vahel (III alalõik – 50,4 km).

2.2. **Hüvitamismehhanismi kehtestamine**

(18) Pärast Euroopa Liiduga ühinemist 2004. aastal oli Poola kohustatud võtma Poola õigusesse üle Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 1999/62/EÜ ([5]). Direktiivi artikli 7 lõikes 3 on sätestatud: „Ühe teeosa kasutamise eest ei saa samaaegselt nõuda tee- ja kasutusmakse."

(19) Seepärast võttis Poola parlament 2005. aastal vastu tasuliste kiirteede ja riikliku teederahastu seaduse muutmise seaduse (edaspidi „muutmisseadus"), ([6]) millega kaotati raskete kaubaveokite ([7]) kahekordne maksustamine ühe ja sama teelõigu kasutamise eest. Sellest tulenevalt vabastati Poola riigimaanteede kasutamiseks teemaksukleebise omandanud rasked kaubaveokid alates 1. septembrist 2005 teemaksust kontsessioonilepingutega hõlmatud kiirteede kasutamise eest.

(20) Muutmisseadusega nähti ette, et riiklik teederahastu (edaspidi „teederahastu") hüvitab kontsessionääridele saamata jäänud tulu.

(21) Hüvitamismeetodi (mille põhimõtted kehtestas parlament) aluseks oli varjatud teemaks, nimelt riigi poolt kontsessionääridele tehtav lepinguline makse iga tasulist kiirteed kasutava raske kaubaveoki eest.

(22) Muutmisseaduse kohaselt oli kontsessionääridel õigus hüvitisele, mis võrdus 70 %ga summast, mis saadi, korrutades raskete kaubaveokite poolt tasulisel kiirteel tehtud sõitude tegeliku arvu varjatud teemaksu määraga, mis lepiti kontsessionääridega kokku eri kategooriate kaubaveokite kohta. Varjatud teemaksu määrade vähendamine 70 %ni pidi kompenseerima raskete kaubaveokite liikluse eeldatud, kuid teadmata mahus suurenemise pärast nende vabastamist teemaksust.

(23) Muutmisseaduse kohaselt tuli hüvitamismeetod ja maksete tegemise tähtajad igas kontsessioonilepingus kindlaks määrata.

(24) Autostrada Wielkopolska puhul sätestati hüvitamismeetod ja varjatud teemaksu määrad pärast läbirääkimisi kontsessioonilepingu 6. lisas, mis sõlmiti 14. oktoobril 2005 (edaspidi „6. lisa").

2.3. **Hüvitise arvutamise põhireeglid**

(25) Poola selgitas, et 6. lisas kirjeldatud hüvitamismeetod, mis oli kooskõlas muutmisseadusega, lähtus põhimõttest, et kontsessionääri eeldatav finantsseisund ei tohiks muutuda. See tähendab, et hüvitist saava kontsessionääri eeldatav finantsseisund ei peaks olema parem ega halvem võrreldes finantsseisundiga, mida ta võis eeldada vahetult enne seaduse muutmist („vastupidine stsenaarium"). Poola sõnul lepiti kokku, et see eesmärk on täidetud, kui Autostrada Wielkopolska poolt kiirtee A2 kõnealusesse lõiku tehtud investeeringu eeldatav sisemine tasuvuslävi ([8]) püsib samal tasemel, nagu see oli vahetult enne seadusemuudatust (st nagu see oleks siis, kui tulu ei jääks seadusemuudatuse tõttu saamata).

(26) Pooled leppisid kokku ka selles, et kontsessionäärile makstav hüvitis arvutatakse sõltumatu eksperdi koostatud finantsmudelite alusel kaheetapilise menetluse tulemusena. Need finantsmudelid pidid näitama nii tegelikku ajakohastatud rahavoogu kui ka prognoositud rahavoogu (st kulusid, mida kontsessionäär kannab ja peab katma, ning tegelikke ja prognoositud tulusid teemaksust) ning võimaldama arvutada välja investeeringu sisemise tasuvusläve. Menetluse esimeses etapis tuli leppida kokku ja kehtestada raskete kaubaveokite puhul kohaldatavad (varjatud) teemaksu määrad, mida riik kontsessionäärile maksab (**varjatud teemaksu määrade kehtestamine**). Pärast esialgse kehtivusaja lõppu tuli neid määrasid teises etapis kontrollida ja vajaduse korral muuta (**varjatud teemaksu määrade kontrollimine**). Neid aluspõhimõtteid kohaldati kõigi kiirtee-kontsessioonide suhtes.

(27) Kooskõlas muutmisseadusega eristati 6. lisas kahte liiki määrasid:

1. **kohaldatud määrad**: määrad, mida kohaldati kõikide kiirteed kasutavate sõidukite puhul muutmisseaduse jõustumise kuupäeval (1. september 2005). Need määrad määrati kindlaks kontsessioonilepingu esialgsete sätete kohaselt;

([5]) Euroopa Parlamendi ja nõukogu 17. juuni 1999. aasta direktiiv 1999/62/EÜ raskete kaubaveokite maksustamise kohta teatavate infrastruktuuride kasutamise eest (EÜT L 187, 20.7.1999, lk 42).
([6]) 28. juuli 2005. aasta seadus, millega muudetakse tasuliste kiirteede ja riikliku teederahastu seadust ning maanteetranspordi seadust (Poola Riigi Teataja nr 155, punkt 1297).
([7]) Kategooriatesse 1–5 kuuluvad sõidukid massiga üle 3,5 tonni; tegelikkuses oli 1. kategooria raskete kaubaveokite osakaal tühine.
([8]) Käesoleva otsuse tekstis mainitud sisemise tasuvusläve all mõeldakse aktsionäride netovara (omakapitali ja võlakohustuste) eeldatavat reaalset, aastast, maksustamisjärgset kogutasuvust, mis põhineb eurodes arvestatud rahavoogudel, kui ei ole märgitud teisiti.

2. **AGRi määrad** (ehk varjatud teemaksu määrad): teemaksukleebisega raskete kaubaveokite suhtes 6. lisas kokku lepitud määrad, mille alusel arvutati kontsessionäärile makstav hüvitis.

(28) Muutmisseaduse artikli 3 kohaselt ei võinud AGRi määrad ühegi sõidukikategooria puhul ületada sama kategooria puhul kohaldatud määrasid. Nagu on märgitud eespool põhjenduses 22, pidi Autostrada Wielkopolska vastavalt muutmisseadusele saama 70 % AGRi määrast iga teemaksukleebisega raske kaubaveoki eest, mis siseneb tema poolt hallatavale kiirteele. Kontsessioonilepingu 6. lisa punkti 4 alapunktis c sätestati, et AGRi määrad on netomäärad, mida suurendatakse kohaldatava käibemaksu võrra.

2.4. **Esimene etapp – AGRi määrade kehtestamine**

(29) Hüvitise kokkuleppimise esimeses etapis, enne varjatud teemaksu kehtestamist, esitas Autostrada Wielkopolska kolm finantsmudelit, mille alusel ta põhjendas enda poolt välja pakutud AGRi määrasid. Mudelite raamatupidamislikku õigsust kontrollis Poola ametiasutuste finantsnõustaja Ernst & Young Corporate Finance Sp. z.o.o. Need kolm mudelit kirjeldasid kontsessiooni rahalisi parameetreid, sealhulgas sisemist tasuvusläve kolme erineva stsenaariumi kohaselt ja kolmel erineval ajahetkel:

a) **baasmudel** näitas kontsessionääri finantsseisundit rahaliste kokkulepete sõlmimise hetkel 2000. aastal ([9]). Mudel eeldas tegeliku teemaksu kogumist kontsessiooni algusest kuni lõpuni. Mudeli aluseks olid rahaliste kokkulepete sõlmimise hetkel kehtinud eeldused liikluse, tulude ja kulude kohta. Selle mudeli korral oli eeldatav sisemine tasuvuslävi […] %;

b) **tegeliku teemaksu mudel** kirjeldas finantsseisundit 2004. aasta detsembris juhul, kui raskeid kaubaveokeid ei oleks teemaksust vabastatud. Mudel eeldas tegeliku teemaksu kogumist kõikide sõidukikategooriate, sealhulgas raskete kaubaveokite puhul kuni kontsessiooniperioodi lõpuni. Mudelis esitati tegelikud rahavood kontsessiooniperioodi algusest kuni 2004. aasta lõpuni (minevikuperiood) ja prognoositi aastate 2005–2037 (prognoosiperiood) rahavood ([10]). Selle mudeli korral oli eeldatav sisemine tasuvuslävi […] %. See oli läbirääkimiste osapoolte käsutuses olnud kõige ajakohasem finantsmudel, mis kirjeldas Autostrada Wielkopolska finantsseisundit enne muutmisseadust ja näitas eeldatavat tasuvusläve juhul, kui raskeid kaubaveokeid ei vabastataks teemaksust;

c) **teemaksukleebise mudel** kirjeldas finantsseisundit 2005. aasta juunis juhul, kui rasked kaubaveokid vabastatakse teemaksust. Mudelis eeldati, et kontsessionääri tulud sisaldavad varjatud teemaksu vormis saadavat hüvitist raskete kaubaveokite eest (70 % maksimaalsetest lubatud AGRi määradest) alates 1. septembrist 2005 kuni kontsessioonilepingu kehtivuse lõpuni ja kõigi teiste sõidukite puhul kogutavat tegelikku teemaksu kuni nimetatud lepingu kehtivuse lõpuni. Mudelis esitati tegelikud rahavood kuni 2005. aasta juuni lõpuni (minevikuperiood) ja prognoositi rahavood ajavahemikuks 2005. aasta juulist kuni 2037. aastani (prognoosiperiood) ([11]). Mudelis kasutatud varjatud teemaksu määrad on kontsessioonilepingu kohased maksimaalsed lubatud määrad ([12]). Selle mudeli korral oli eeldatav sisemine tasuvuslävi […] % ([13]).

(30) Nende mudelitega näitas Autostrada Wielkopolska, et isegi maksimaalsete lubatud varjatud teemaksu määradega ei saavutata tegeliku teemaksu mudeli kohast […]-protsendilist sisemist tasuvusläve. Seepärast kasutas kontsessionäär kontsessioonilepingus lubatud maksimaalseid AGRi määrasid (vt joonealune märkus 12) ([14]). Edaspidi pidi neid määrasid indekseeritama vastavalt 6. lisas sätestatud tingimustele.

(31) Alates 1. septembrist 2005 vabastati teemaksukleebise eest maksnud rasked kaubaveokid kiirteel A2 teemaksust ja kontsessionäär hakkas igal kuul saama hüvitist, mis arvutati kiirteele sisenenud teemaksukleebisega raskete kaubaveokite arvu ja kokkulepitud AGRi määra alusel.

([9]) See on hetk, mil projekti elluviimiseks vajalikud rahalised kokkulepped olid sõlmitud.

([10]) Nagu on kirjeldatud PwC aruandes „Korrigeeritud AGRi määra ja enammakstud hüvitise hindamine WSA 2004. aasta liiklus- ja tuluuuringu alusel“ (lk 36).

([11]) Nagu on kirjeldatud PwC aruandes „Korrigeeritud AGRi määra ja enammakstud hüvitise hindamine 2004. aasta WSA liiklus- ja tuluuuringu alusel“ (lk 61).

([12]) Teemaksumäärad sõidukikategooriate II–IV puhul: […], […], […] Poola zlotti (koos 22 % käibemaksuga), millest kontsessionäär sai 70 % (st […], […] ja […] Poola zlotti).

([13]) Komisjonile esitatud märkustes osutab Autostrada Wielkopolska teemaksukleebise mudeli puhul […]-protsendilisele sisemisele tasuvuslävele. Teemaksukleebise mudelis, mille komisjonile esitas Poola, on sisemine tasuvuslävi aga […] %. Poola kinnitab, et […] % tuleneb Autostrada Wielkopolska nõustaja arvutustest, kuid ta ei tea, kuidas täpselt see tulemus saadi. Seetõttu kasutatakse järgnevas tekstis teemaksukleebise mudeli kohase sisemise tasuvuslävena […] %. Otsuse tekstis tehtud järeldused kehtivad sõltumata sellest, kumba sisemise tasuvusläve väärtust kasutada.

([14]) Enne muutmisseaduse jõustumiskuupäeva tõstis kontsessionäär kõigi sõidukikategooriate sõidukite juhtidelt kogutavad kohaldatud määrad sel ajal kontsessioonilepinguga lubatud maksimaalsete määradeni. Tegelikkuses jäid tasumisele kuuluvad teemaksumäärad siiski madalamaks, kuna samaaegselt kehtestas Autostrada Wielkopolska kõigi sõidukikategooriate suhtes kohaldatavad hinnaalandid.

2.5. **Teine etapp – AGRi määrade kontrollimine**

(32) Lepinguosalised leppisid kontsessioonilepingu 6. lisas kokku, et AGRi määrasid kontrollitakse enne 30. novembrit 2007. Eesmärgiks oli teha kindlaks, kuidas raskete kaubaveokite liiklus on teemaksu kaotamise tagajärjel muutunud, ja vastavalt sellele korrigeerida AGRi määrasid, et vältida kontsessionäärile liiga suure või liiga väikese hüvitise maksmist. AGRi määrade läbivaatamine oli kohustuslik ja võis kaasa tuua AGRi määrade vähendamise või suurendamise ning seega ka kontsessionäärile makstava koguhüvitise vähendamise või suurendamise.

(33) Kontsessionäär pidi riigimaanteede ja kiirteede peadirektoraadile (Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad; edaspidi „GDDKiA“) hiljemalt 1. juuliks 2007 esitama ajakohastatud finantsmudeli („kontrollimudel“), mis näitab AGRi määrade mõju kontsessioonilepingu põhilistele finantsnäitajatele, sealhulgas sisemisele tasuvuslävele ([15]).

(34) Kui kontrollimudeli kohane sisemine tasuvuslävi ületas tegeliku teemaksu mudeli kohast sisemist tasuvusläve, tuli AGRi määrasid ülemäärase tasuvuse taakaalustamiseks alandada. Seevastu juhul, kui kontrollimudeli kohane sisemine tasuvuslävi oli tegeliku teemaksu mudeli kohasest sisemisest tasuvuslävest madalam, tuli AGRi määrasid tõsta. Kontsessionäär pidi esitama GDDKiA-le ettepaneku AGRi määrade korrigeerimiseks.

(35) GDDKiA pidi hiljemalt 15. oktoobriks 2007 kontsessionäärile teatama, kas ta nõustub korrigeeritud AGRi määradega või mitte. Kui korrigeeritud AGRi määrades selleks kuupäevaks kokkuleppele ei jõutud, pidid lepinguosalised astuma samme erimeelsuste lahendamiseks. Kui kokkuleppele ei jõutud ka 30. novembriks 2007, tuli kontsessionäärile makstav hüvitis arvutada seni kehtinud AGRi määrade alusel. Kummalgi lepinguosalisel oli õigus taotleda AGRi määrade korrigeerimise küsimuse lahendamist kontsessioonilepingu artikli 24 lõikes 3 sätestatud korras (st vahekohtus).

(36) Seega pidi AGRi määrade kontrollimine põhinema tegeliku teemaksu mudelis prognoositud sisemise tasuvusläve võrdlusel kontrollimudeli kohase eeldatava sisemise tasuvuslävega. Autostrada Wielkopolska esitas **kontrollimudeli** 2007. aastal. Mudel näitas kontsessionääri finantsseisundit 2006. aasta detsembri seisuga. Selle aluseks olid tegelikud andmed nii kergsõidukite kui ka raskete kaubaveokite kohta, samuti kulud kontsessiooniperioodi algusest kuni 2006. aasta detsembrini ning prognoosid liikluse, tulude ja kulude kohta kuni kontsessiooniperioodi lõpuni 2037. aastal. Kontrollimudelis eeldati, et varjatud teemaksu süsteem kehtib kuni kontsessiooniperioodi lõpuni. Mudeli kohane eeldatav sisemine tasuvuslävi oli 2006. aasta juunis […] %.

(37) Autostrada Wielkopolska esitatud kontrolliaruande ([16]) kohaselt tulnuks AGRi määrasid tõsta (suurendades sellega Autostrada Wielkopolskale makstavat hüvitist). GDDKiA nõustajad ei esitanud kontrolliaruande kohta olulisi reservatsioone.

(38) Autostrada Wielkopolska ja GDDKiA ei suutnud siiski korrigeeritud AGRi määrade osas 30. novembriks 2007 kokkuleppele jõuda. Oma 28. novembri 2007. aasta kirjas teatas GDDKiA Autostrada Wielkopolskale, et ei nõustu väljapakutud korrigeeritud AGRi määradega, kuna kahtleb 6. lisa sõlmimisel kasutatud eelduste õigsuses (neid eeldusi ei saanud aga kontrolliaruandes muuta).

(39) Nii tekkis lepinguosaliste vahel vaidlus seoses AGRi määrade õigsusega ja Autostrada Wielkopolskale makstava hüvitise tegelike summadega. Kooskõlas kontsessioonilepingu 6. lisa sätetega maksti kontsessionäärile sellegipoolest igal kuul hüvitist vastavalt varjatud teemaksu määradele.

2.6. **Tegeliku teemaksu mudelit puudutav vaidlus**

(40) Poola sõnul oli Autostrada Wielkopolska tegeliku teemaksu mudelis eeldatavat tasuvusläve ülehinnanud, kasutades vananenud liiklus- ja tuluprognoose. Autostrada Wielkopolska kasutas kiirtee A2 liiklus- ja tuluuuringut, mille konsultatsioonifirma Wilbur Smith Associates (WSA) tegi 1999. aastal (edaspidi „WSA 1999. aasta uuring“), ([17]) kuid mitte WSA ajakohastatud uuringut 2004. aasta juunist (edaspidi „WSA 2004. aasta uuring“), ([18]) mis oli 6. lisa üle peetud läbirääkimiste ajal kättesaadav. WSA 2004. aasta uuringus prognoositi

([15]) Lisaks sisemisele tasuvuslävele analüüsiti võlateeninduse kattekordajat, laenu eluea kattekordajat ja riigi garanteeritud võlateeninduse miinimummäära.
([16]) […] poolt Autostrada Wielkopolska jaoks koostatud kontrolliaruanne, 8. juuni 2007.
([17]) Poola tasulise kiirtee A2 projekti ajakohastatud liiklus- ja tuluuuring, november 1999, mille Wilbur Smith Associates koostas […] jaoks.
([18]) Poola tasulise kiirtee A2 projekti VI etapi lõplik liiklus- ja tuluuuring, juuni 2004, mille Wilbur Smith Associates koostas Autostrada Wielkopolska S.A. jaoks.

märksa vähem liiklust ja tulusid kui WSA 1999. aasta uuringus. Seega oleks tegeliku teemaksu mudeli kohane sisemine tasuvuslävi olnud madalam, kui see oleks arvutatud vananenud 1999. aasta uuringu asemel 2004. aasta uuringu ajakohastatud andmete põhjal. Teisisõnu väitis Poola, et Autostrada Wielkopolska oli ebaausalt kirjeldanud oma finantsseisundit vahetult enne muutmisseaduse jõustumist, mistõttu hüvitis ületas tulu, mida Autostrada Wielkopolska 2004. aasta uuringu kohaselt võinuks teenida.

(41) GDDKiA ja taristuministeeriumi tellitud aruandest, ([19]) mille koostas PricewaterhouseCoopers (edaspidi „PwC aruanne"), ilmneb, et kui WSA 1999. aasta uuringu asemel kasutada WSA 2004. aasta uuringu eeldusi liikluse ja tulude kohta (koos väikeste metodoloogiliste ja maksualaste kohandustega), väheneb tegeliku teemaksu mudeli kohane sisemine tasuvuslävi […] %-lt […] %-le.

(42) Taristuminister esitas 13. novembril 2008 AW S.A.-le adresseeritud kirjas 6. lisa välistamise avalduse, ([20]) väites muu hulgas, et ta oli lepingu sõlminud ekslikult, kuna ei teadnud, et Autostrada Wielkopolska ei võtnud arvesse kiirtee A2 Nowy Tomyśli ja Konini vahelise lõigu kohta 2004. aastal koostatud liiklus- ja tuluprognoose, st värskemaid prognoose kui need, mis selle lõigu kohta tehti 1999. aastal ja mida kasutati 6. lisa üle peetud läbirääkimistel. Ministri hinnangul tulenes asjaolust, et 6. lisa allkirjastamise ajal ei lähtunud Autostrada Wielkopolska kõige ajakohasematest liiklust ja tulusid käsitlevatest andmetest, et kõnealuses lisas kajastati valesti Autostrada Wielkopolska finantsseisundit enne seda, kui muutmisseadusega kehtestati varjatud teemaksu süsteem, ja sellega seotud kohustust maksta kontsessionäärile hüvitist.

(43) Taristuministri hinnangul, mida hiljem toetas PwC aruanne, sai Autostrada Wielkopolska ülemäärast hüvitist. Ajavahemikul 1. septembrist 2005 kuni 30. juunini 2011 moodustas enammakstud hüvitise brutosumma 894 956 889 Poola zlotti ([21]) (ligikaudu 224 miljonit eurot) (edaspidi „ülemäärane hüvitis").

(44) Kuna Autostrada Wielkopolska keeldus ülemäärast hüvitist tagasi maksmast, pöördusid minister ja GDDKiA 8. novembri 2010. aasta kirjaga riigikassa õigusnõuniku büroo (Prokuratoria Generalna Skarbu Państwa) poole, et viimane algataks riigikassa nimel kohtumenetluse Autostrada Wielkopolskale põhjendamatult makstud summade sissenõudmiseks ja esindaks neid selles kohtumenetluses.

(45) Samal ajal vaidlustas Autostrada Wielkopolska 6. lisa välistamise, esitades vaidlusküsimuse lahendamiseks vahekohtule.

(46) 2013. aasta märtsis tegi vahekohus otsuse kontsessionääri kasuks, märkides, et 6. lisa kehtib ja et riik peaks sellest kinni pidama. 2013. aasta juunis otsustasid Poola ametiasutused vahekohtuotsuse vaidlustada, esitades pädevale siseriiklikule kohtule tühistamishagi. Kohtuasi on pooleli.

2.7. **Hüvitamismehhanismi rakendamise lõppemine**

(47) Varjatud teemaksu vormis hüvitamise vajadus lõppes 30. juunil 2011, kui Poolas võeti kasutusele elektrooniline teemaksu kogumise süsteem „via TOLL", millega asendati teemaksukleebised. Süsteem „via TOLL" on kohustuslik kõikidele rasketele kaubaveokitele ja võimaldab kasutajatel teha tasuliste teede kasutamise eest elektroonilisi makseid vastavalt kilometraažile ja teekategooriale.

(48) Süsteem „via TOLL" hõlmab ainult valitud teid, mitte kogu Poola teedevõrku (nagu teemaksukleebised), seeläbi kõrvaldades kahekordse maksustamise võimaluse. Seepärast võisid kontsessionäärid alates 1. juulist 2011 taas nõuda teemaksu kõikidelt tasulistele kiirteedele sisenevatelt rasketelt kaubaveokitelt vastavalt kontsessioonilepingutes sätestatule.

([19]) „Korrigeeritud AGRi määra ja enammakstud hüvitise hindamine WSA 2004. aasta liiklus- ja tuluuuringu alusel", PricewaterhouseCoopers, 24. september 2010.
([20]) Vt Poola tsiviilseadustiku artiklid 84 ja 88.
([21]) Brutosummad sisaldavad kohaldatavat käibemaksu.

2.8. **Menetluse algatamise põhjused**

(49) Menetluse algatamise otsuses väljendas komisjon kahtlust meetme kokkusobivuse suhtes siseturuga. Eelkõige tõstatas komisjon järgmised küsimused.

— Esiteks, kas hüvitismaksed, nende arvutamise metoodika ja/või metoodika kohaldamise viisid andsid Autostrada Wielkopolskale majandusliku eelise, mis ületas kontsessioonilepingu majandusliku tasakaalu säilitamiseks vajalikku? Muu hulgas küsis komisjon, kas

a) kontsessioonileping andis Autostrada Wielkopolskale õiguse hüvitisele seadusemuudatuste korral;

b) hüvitamismehhanismi rakendamise tulemusena võttis riik – vähemalt ajavahemikul 1. septembrist 2005 kuni 31. detsembrini 2006 – enda kanda kergsõidukitega seotud liiklus- ja tuluriskid ning kuidas kontsessionäär nende riskide ülekandmisest rahalist kasu sai;

c) hüvitise arvutamiseks 1999. aasta liiklus- ja tuluuuringu kasutamise tulemusena sai AW S.A. täiendava majandusliku eelise, mis ei olnud vajalik selleks, et kõrvaldada seadusemuudatuse negatiivne mõju kontsessionäärile, ja kui suur see eelis oli.

— Teiseks, kas hüvitis, mida maksti Autostrada Wielkopolskale seadusemuudatuse eest, millega rasked kaubaveokid vabastati ajavahemikul 1. septembrist 2005 kuni 30. juunini 2011 kiirtee kasutamise eest teemaksu tasumise kohustusest, kujutab endast täielikult või osaliselt siseturuga kokkusobimatut tegevusabi?

3. **POOLA MÄRKUSED**

3.1. **Majanduslik eelis**

3.1.1. *Autostrada Wielkopolska õigus hüvitisele*

(50) Poola on seisukohal, et Autostrada Wielkopolskal oli õigus hüvitisele. Poola märgib esiteks, et muutmisseaduse kehtestamine oli tingitud komisjoni nõudest, et Poola kaotaks tasulisi kiirteid kasutavate raskete kaubaveokite kahekordse maksustamise. Kohaldatava direktiivi 1999/62/EÜ nõuetekohase rakendamise huvides pidi muutmisseadus sisaldama hüvitamismehhanismi, et korvata kiirteede haldajatele seadusemuudatuse tõttu saamata jäänud tulu.

(51) Lisaks muutmisseadusele andis ka kontsessioonilepingu artikli 12 lõige 6 Autostrada Wielkopolskale õiguse saada hüvitist. Kõnealuses artiklis on sätestatud: „Kontsessionääril on õigus saada riigikassalt hüvitist kontsessionääril saamata jäänud tegevustulu eest, kui nõuete muutumise või riigi muu tegevuse tõttu ei ole kontsessionääril võimalik teemaksumäärasid artikli 12 lõike 6 kohaselt muuta ja korrigeerida.“ Teemaksumäärade muutmise ja korrigeerimise osas annab artikli 12 lõige 6 kontsessionäärile õiguse teemaksumäärasid suurendada ja vähendada oma äranägemisel, kuid nimetatud artiklis viidatud õigusaktides sätestatud piires ([22]).Poola väidab, et muutmisseadus, mida kontsessioonilepingu sõlmimise ajal ei olnud võimalik ette näha, mõjutab kontsessionääri ja kujutab endast seega nõuete muutumist.

(52) Poola kinnitab, et Autostrada Wielkopolska õigust saada hüvitist kinnitavad ka riski käsitlevad kontsessioonilepingu sätted, millega liiklusega ja teemaksudest saadava tuluga seotud risk kanti üle kontsessionäärile. Vastutasuks sai kontsessionäär õiguse koguda teemaksu. Kuna muutmisseadusega võeti Autostrada Wielkopolskalt õigus koguda raskete kaubaveokitega seotud teemaksu, oli vaja hüvitamismehhanismi, et taastada kontsessioonilepingu majanduslik tasakaal.

(53) Lõpetuseks juhib Poola tähelepanu asjaolule, et 2013. aasta detsembri otsuses riigiabi asjas SA. 29584 eeldas komisjon, et kiirtee A4 kontsessionääril oli õigus samasugusele hüvitisele, mis oli tingitud samast muutmisseadusest ja arvutati sama seaduse kohaselt.

([22]) Siin kirjeldatud õigus hüvitisele on sätestatud kontsessioonilepingu 2. lisas.

3.1.2. *Kergsõidukite liiklus*

(54) Seoses kergsõidukite liiklusega seotud riski ülekandmisega ajavahemikul 2005. aastast kuni maksumäärade kontrollimiseni 2007. aastal, mida kirjeldatakse ametliku uurimismenetluse algatamise otsuse põhjendustes 65–75, kinnitab Poola, et kiirtee A2 kontsessionääri jaoks varjatud teemaksu arvutamiseks ja kontrollimiseks kasutatud mehhanism erines mehhanismist, mida komisjon aktsepteeris riigiabi asjas SA.29584 kiirtee A4 kontsessionääri puhul.

(55) Kui kiirtee A4 puhul ajakohastati kohaldatavas finantsmudelis pärast varjatud teemaksu kontrollimise perioodi üksnes raskeid kaubaveokeid puudutavad andmed ja kõik muud andmed (sealhulgas kergsõidukeid puudutavad andmed) jäid samaks, siis kiirtee A2 puhul ajakohastati pärast varjatud teemaksu katseperioodi kõiki andmeid (sealhulgas kergsõidukeid puudutavaid andmeid).

(56) Poola leiab, et kiirtee A2 puhul võiks hüvitamismehhanismi rakendamist käsitleda kergsõidukite liiklusega ja neilt saadava tuluga seotud riski ülekandmisena ajavahemikul 2005. aasta septembrist 31. detsembrini 2006, kuid Poola arvates oli see vajalik, kuna kasutatud metoodika kohaselt, mis pidi säilitama Autostrada Wielkopolska finantsseisundi, tuli finantsmudeliga hõlmata kogu projekt (st ka kergsõidukid). Poola hinnangul oli võimatu projekti sisemist tasuvusläve arvutada ainult raskete kaubaveokite andmete põhjal.

3.1.3. *Liiklusuuringud ja sisemine tasuvuslävi*

(57) Seoses ametliku uurimismenetluse algatamise otsuse põhjendustega 76–81 märgib Poola, et tema poolt kehtestatud ja muutmisseaduses sätestatud hüvitise arvutamise mehhanism on õige. Ebaõigete sisendandmete kasutamise tõttu maksti kontsessionäärile siiski liiga suurt hüvitist.

(58) Poola selgitab, et sisemise tasuvusläve arvutamiseks kasutati 1999. aasta liiklus- ja tuluuuringut, kuigi oli olemas selle uuringu uuem versioon 31. detsembrist 2004. 2004. aasta uuringu kasutamise korral on arvutatud sisemine tasuvuslävi tunduvalt madalam – […] % (1999. aasta uuringu põhjal arvutatud […] % asemel). Poola väidab, et sel moel taastati kontsessionääri 2000. aastal eksisteerinud finantsseisund, mitte finantsseisund, mis eksisteeris enne muutmisseaduse jõustumiskuupäeva ja 6. lisa sõlmimise kuupäeva (2005), ning et seeläbi kanti aastate 2000–2005 tegevuse äririsk üle riigile. Samas ei garanteerinud Poola kontsessioonilepingu sõlmimisel mingi konkreetse sisemise tasuvusläve saavutamist.

(59) Poola kinnitusel analüüsis seda küsimust põhjalikult Scott Wilson Sp. z.o.o. (edaspidi „Scott Wilson“), kes jõudis Autostrada Wielkopolska poolt aastatel 1998–2004 esitatud liiklus- ja tuluprognoose analüüsides järeldusele, et 1999. aasta uuringu kasutamine ei olnud asjakohane, kuna oli olemas värskem uuring 2004. aastast ja kuna 1999. aasta uuringu kasutamine andis 2004. aasta uuringuga võrreldes tulemuseks oluliselt kõrgema sisemise tasuvusläve.

(60) Kuna Autostrada Wielkopolskale maksti hüvitist, et ta saavutaks 2000. aastal eeldatud sisemise tasuvusläve, mitte aga sisemise tasuvusläve, mille Autostrada Wielkopolska oleks realistlikult võinud saavutada vahetult enne muutmisseaduse jõustumist, asetati Autostrada Wielkopolska paremasse olukorda kui see, milles ta oleks olnud ilma seadusemuudatuseta, ja järelikult sai ta majandusliku eelise.

(61) Lisaks märgib Poola, et kontsessioonilepingu artikli 25 lõike 9 kohaselt piirdub Autostrada Wielkopolskale makstav hüvitis summaga, mille ta oleks teeninud, kui seadust ei oleks muudetud.

3.2. **Siseturuga kokkusobivuse hindamine**

(62) Poola arvates ei ole mingit alust pidada kõnealust abi siseturuga kokkusobivaks.

4. **HUVITATUD ISIKUTE MÄRKUSED**

(63) Komisjonile esitas huvitatud isikuna märkused Autostrada Wielkopolska.

(64) Sissejuhatuses märgib Autostrada Wielkopolska, et Poola teade hüvitise kui siseturuga kokkusobimatu riigiabi kohta on pelgalt üks samm ärialases vaidluses, mis tehti pärast seda, kui Poola riik kaotas vaidluse vahekohtus ja püüab nüüd saavutada vahekohtu otsuse tühistamist. […]. Autostrada Wielkopolska hinnangul püüab Poola komisjonile teate esitamisega valida endale meelepärast kohta vaidluse lahendamiseks, mida ei tohiks toetada, kuna see on vastuolus ELi riigiabipoliitika mõtte ja eesmärgiga. Autostrada Wielkopolska arvates oleks see vastuolus avaliku huviga, kui liikmesriikidel lubataks kuritarvitada riigiabi eeskirju, et tühistada lepinguid, mille nad ärilistest kaalutlustest lähtudes on turutingimustel sõlminud.

4.1. **Majanduslik eelis**

4.1.1. *Autostrada Wielkopolska õigus hüvitisele*

(65) Autostrada Wielkopolska leiab, et tal oli kontsessioonilepingu kohaselt õigus nõuda hüvitist pärast seda, kui temalt võeti õigus koguda rasketelt kaubaveokitelt teemaksu ja ta jäi seega sellest sissetulekuallikast ilma.

(66) Samuti juhib Autostrada Wielkopolska tähelepanu asjaolule, et tema õigust hüvitisele ei ole kunagi vaidlustatud, nagu ei ole vaidlustatud ka seda, et hüvitis pidi olema varjatud teemaksu vormis.

4.1.2. *Kergsõidukite liiklus*

(67) Autostrada Wielkopolska sõnul oli kergsõidukite liikluse hõlmamine varjatud teemaksu kontrollimise meetodiga vajalik hüvitise summa õigeks hindamiseks ja seepärast ei anna see Autostrada Wielkopolskale eelist.

(68) Äriühing selgitab esiteks, et tema olukorda tuleb eristada kiirtee A4 kontsessionääri olukorrast. Kiirteed A4 ja A2 on erinevad: A4 on peamiselt pendelliikluse tee, kus rasked kaubaveokid moodustavad vaid 20 % liiklusest (ja Autostrada Wielkopolska hinnangul saadakse neilt ligikaudu 30 % tulust). Kiirtee A2 on aga ekspordikoridor ja seal on raskete kaubaveokite osakaal suurem, nimelt […] % (ja neilt teenitakse […] % kogutulust). Kõigile asjaosalistele oli selge, et tegeliku teemaksu kaotamine suurendab märkimisväärselt raskete kaubaveokite liiklust. Selle tagajärjel väheneb varjatud teemaksu stsenaariumi korral kiirtee atraktiivsus (suuremad ummikud, suurem hooldusvajadus, st rohkem hooldustöid ja väiksem liikumiskiirus), mille tõttu hakatakse valima teistsuguseid marsruute ja väheneb kergsõidukite liiklus kiirteel. Nendel teguritel on ekspordikoridoris asuvale kiirteele märksa suurem mõju kui pendelliikluseks kasutatavale teele. Seetõttu oli kiirtee A2 puhul vaja kergsõidukite arvu ajakohastada.

(69) Teiseks toob Autostrada Wielkopolska esile asjaolu, et ta oli teatava liiklusvoo läve ületamisel kohustatud tegema ehitustöid (nt ehitama kolmanda sõiduraja Poznańi ümbersõidul), mistõttu ta oli sunnitud tegema olulisi kapitalimahutusi. Ainult raskete kaubaveokite andmete kontrollimine oleks eiranud varjatud teemaksu kehtestamise tagajärgi muule liiklusele ja kontsessioonilepingu alusel tehtavate täiendavate ehitustööde vahe-eesmärkidele.

4.1.3. *Liiklusuuringud ja sisemine tasuvuslävi*

(70) Esiteks rõhutab Autostrada Wielkopolska, et 2005. aastal uutesse kontsessioonilepingu üle peetavatesse läbirääkimistesse asudes seadis ta eesmärgiks hüvitise, mis võimaldanuks tal saavutada hinnanguliselt samasuguse sisemise tasuvusläve, nagu see oli rahaliste kokkulepete sõlmimise ajal 2000. aasta lõpul, mil see AW S.A. väitel oli […] %.

(71) Kuigi lepinguosalised leppisid kokku, et pärast kontrollimist 2007. aastal kehtestatakse AGRi määrad tasemel, mis annavad tulemuseks […]-protsendilise sisemise tasuvusläve, tuleb Autostrada Wielkopolska arvates kriitilise tähtsusega asjaoluna arvesse võtta, et AGRi määrade suhtes kohaldati ka teemaksumäärade absoluutset ülempiiri.

(72) Autostrada Wielkopolska hindas 2005. aastal, et varjatud teemaksu süsteemi raames jääb tema eeldatav sisemine tasuvuslävi 6. lisas sätestatud teemaksumäärade absoluutse ülempiiri tõttu tasemele […] % (st tunduvalt alla […] %). Kontrolliaruandega tõsteti vahepealsel ajavahemikul kohaldatav AGRi määr 2007. aastal ülempiirini. Seetõttu moodustas Autostrada Wielkopolska eeldatav sisemine tasuvuslävi pärast 2007. aasta kontrollimist […] %.

4.1.3.1. Londoni metroo

(73) Autostrada Wielkopolska märgib, et kontsessioonileping on pikaajaline ja eriti keerukas leping, kuna hõlmab kiirtee ehitamist ja käigushoidmist. Selleks, et teha kindlaks, kas niisuguse keeruka, riigi ja eraõigusliku isiku vahelise lepingu muutmine kujutab endast riigiabi, tuleks kohaldada komisjoni poolt Londoni metroo riigiabi asjas kehtestatud põhimõtteid ([23]). Nende põhimõtete kohaselt ei kujuta muudatus endast riigiabi, kui

a) algse kontsessioonilepinguga ei kaasnenud riigiabi andmist;

b) muudatusega ei kaasne kontsessionääri olukorra oluline paranemine või siis on olukorra paranemine kooskõlas turutingimustega.

(74) Autostrada Wielkopolska selgitab, et kuna kontsessioonileping sõlmiti avatud, läbipaistva ja mittediskrimineeriva hankemenetluse tulemusena, tuleb lähtuda eeldusest, et kontsessioonileping sõlmiti turutingimustel, mistõttu see ei kujuta endast riigiabi. AW S.A. sõnul oli käesoleval juhul algse kontsessioonilepingu alusel eeldatud aktsionäride netovara (omakapital ja allutatud laenud) tegelik maksustamisjärgne sisemine tasuvuslävi rahaliste kokkulepete sõlmimise ajal […] %. Kuna see oli algse lepingu puhul eeldatud tasuvus, tuleks seda pidada turutingimustega kooskõlas olevaks.

(75) Autostrada Wielkopolska võrdleb pärast 6. lisa sõlmimist eeldatud […]-protsendilist sisemist tasuvusläve algse hankemenetluse järgse sisemise tasuvuslävega, mis oli […] %. Autostrada Wielkopolska selgitab, et […]-protsendiline kasv tuleneb välistest rahalistest teguritest, nimelt eelarveprognooside asendamisest tegelike finantstulemustega ning inflatsiooni- ja vahetuskursiprognooside ajakohastamisest. AW S.A. sõnul oli kasv seetõttu täiesti põhjendatud. Peale selle ei toimunud Autostrada Wielkopolska olukorra olulist paranemist puhtalt seetõttu, et tegelikud teemaksud asendati varjatud teemaksudega (olenemata sisemise tasuvusläve mis tahes muutusest). Eelkõige ei vähendanud asendamine Autostrada Wielkopolska avatust liiklusega seotud riskidele.

(76) Autostrada Wielkopolska väidab lisaks, et isegi kui tema soovitud muudatust võiks pidada Londoni metroo kohta tehtud otsuse tähenduses oluliseks (millega Autostrada Wielkopolska ei nõustu), oleks selle tulemuseks ikkagi olnud Autostrada Wielkopolska eeldatav tasuvuslävi, mis ühelgi juhul ei ületa turupõhiseid tasuvusnorme. AW S.A. märgib, et Poola osutas ja komisjon nõustus riigiabi asjas N 462/2009, et Poola kiirteede projektide turupõhine tasuvusnorm oli ligikaudu […] % ([24]).

(77) Lisaks väidab Autostrada Wielkopolska, et […] % suurune sisemine tasuvuslävi, mis Poola väitel oleks pidanud olema varjatud teemaksu arvutamisel võrdlusaluseks, ei ole turupõhine tasuvusnorm, sest ükski mõistlik erainvestor ei oleks 2005. aastal kontsessioonilepinguga nõustunud, kui eeldatav sisemine tasuvuslävi oleks olnud ainult […] %.

(78) Autostrada Wielkopolska hinnangul näib Poola olevat seisukohal, et riigiabi eeskirjadega kooskõlas olemiseks peab igasugune hüvitis õiguslikus mõttes tingimata peegeldama majanduslikku olukorda vahetult enne seda sündmust, mis hüvitise tingis. Autostrada Wielkopolska arvates võtaks selline lähenemisviis eraõiguslikult isikult pikaajaliste eesmärkide saavutamise võimaluse ja võib tekitada liikmesriikides soovi hakata avaliku ja erasektori partnerluse tingimuste üle uuesti läbirääkimisi pidama, kui äriprognoosides ilmnevad negatiivsed suundumused.

(79) Autostrada Wielkopolska juhib tähelepanu ka sellele, et komisjon on varem hinnanud, kas riigi ja eraõigusliku isiku vahel sõlmitud leping oli vajalik ja proportsionaalne. Autostrada Wielkopolska kinnitab, et Poola ja Autostrada Wielkopolska vahel kokkulepitud meetmed olid proportsionaalsed, eriti kuna kontsessioonileping sisaldas kaitsemehhanisme, mille eesmärk oli vältida ülemäärase hüvitise maksmist Autostrada Wielkopolskale. Need meetmed sätestati nii 6. lisas kui ka algses kontsessioonilepingus. Lepinguosalised leppisid 6. lisas kokku, et kui kontrollimudel näitab, et prognoositud sisemine tasuvuslävi on tegeliku teemaksu mudeli kohasest sisemisest tasuvuslävest kõrgem, siis korrigeeritakse AGRi määrasid allapoole. Samuti nähti 6. lisas ette varjatud teemaksu määrade absoluutne ülempiir.

(80) Kontsessioonilepingu muud sätted, mida 6. lisaga ei muudetud, nägid ette, et […].

([23]) Komisjoni otsus riigiabi asjas N 264/2002: avaliku ja erasektori partnerlus Londoni metroo arendamiseks.
([24]) Komisjoni 29. juuli 2009. aasta otsus riigiabi asjas N 462/2009: abi transpordi infrastruktuuri arendamiseks – kiirtee A2 Świecko ja Nowy Tomyśli vahelise lõigu ehitamiseks ja käigushoidmiseks, joonealune märkus 6.

4.1.3.2. Turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja põhimõte

(81) Lisaks eeltoodule väidab Autostrada Wielkopolska, et isegi kui 6. lisa tulemuseks on tema olukorra oluline paranemine, ei kujuta see endast ikkagi riigiabi, kuna see oli Poola riigi ja Autostrada Wielkopolska vahel ärilistest kaalutlustest lähtuvalt ja turutingimustel läbi räägitud. Pealegi nõustus Poola tingimustega, mis oleksid sarnases olukorras olevale erainvestorile olnud aktsepteeritavad.

(82) Autostrada Wielkopolska väidab, et riigi poolt komisjonile esitatud teabes aetakse pidevalt omavahel segi Autostrada Wielkopolska esialgne positsioon 2005. aasta läbirääkimistel ([…]-protsendiline eeldatav tasuvuslävi) ja tegelik tulemus ([…]-protsendiline eeldatav tasuvuslävi).

(83) Autostrada Wielkopolska märgib, et riik ei nõustunud tema pakutud tingimustega (ja ärilistest kaalutlustest lähtuvatel läbirääkimistel oli riigil selleks õigus), vaid nõudis, et rahastamismehhanism sisaldaks kahte väga olulist elementi: a) varjatud teemaksu määrade kontrollimist kahe aasta möödudes ning b) varjatud teemaksu määrade absoluutset ülempiiri ilma igasuguse korrigeerimiseta inflatsiooni või vahetuskursi kõikumiste arvessevõtmiseks kuni kontsessiooniperioodi lõpuni. Teisisõnu leppisid lepinguosalised kokku arvutusmetoodikas, mis võinuks 2007. aasta kontrollimise ajal anda tulemuseks maksimaalse […]-protsendilise eeldatava sisemise tasuvusläve. Ettevaates muutis aga varjatud teemaksu määrade absoluutne ülempiir selle võimaluse pelgalt teoreetiliseks. Tegelikult oli eeldatav sisemine tasuvuslävi 2005. aastal […] % ja 2007. aastal […] %. Seetõttu oli läbirääkimiste tegelik tulemus lähemal Poola nõudele kui Autostrada Wielkopolska nõudele.

(84) Autostrada Wielkopolska rõhutab lisaks, et kahe erinevate lähtepunktidega osapoole vaheliste läbirääkimiste tulemus ongi tavaliselt kusagil kahe lähtepunkti vahel. Seepärast tuleks hinnata, kas läbirääkimiste tulemus jäi mõistliku käitumise piiridesse, olles kooskõlas hüpoteetilise erainvestori käitumisega. Autostrada Wielkopolska märgib, et kui riigi käitumine ei ole ilmselgelt väljaspool neid piire, siis vastavalt kohtuasjas C-256/97 tehtud otsusele ([25]) võib eeldada, et hüpoteetiline erainvestor oleks käitunud samamoodi.

(85) Autostrada Wielkopolska märgib veel, et Ernst & Youngi 14. oktoobri 2005. aasta kirjast GDDKiA-le, mis esitati vahekohtule, nähtub, et riik pidi läbirääkimistel arvestama riski, et Autostrada Wielkopolska ei nõustu 6. lisaga, ning sellest tulenevat lepingu lõpetamist ja kahjunõude esitamist, eriti kuna […]-protsendiline sisemine tasuvuslävi ei olnud piisav EIP laenu tagasimaksmiseks, mille tähtaeg on 2018. aastal. Autostrada Wielkopolska väitel kaaluks mõistlik eraettevõtja ohtu, et tal võib tekkida vajadus leida uus investor märksa kõrgema turuhinnaga. Kõike seda arvesse võttes jääb läbirääkitud 6. lisaga ja sisemise tasuvuslävega nõustumine hüpoteetilise erainvestori mõistliku käitumise piiridesse.

4.1.3.3. WSA 2004. aasta uuring

(86) Autostrada Wielkopolska kritiseerib Poola lähenemisviisi seoses 2004. aasta uuringu kasutamisega 6. lisa arvutuste alusena. Autostrada Wielkopolska märgib, et riigi finantsnõustajatel oli kahtlemata juurdepääs 2004. aasta uuringule (ja kõikidele muudele asjakohastele andmetele) ja nad olid täiesti teadlikud, et finantsprognoosid, mis andsid tulemuseks […]-protsendilise sisemise tasuvusläve, põhinesid 1999. aasta uuringul. Seda kinnitas ka vahekohus.

(87) Lisaks väidab Autostrada Wielkopolska, et riigi käsutuses oli mitu liiklusuuringut, st Autostrada Wielkopolska liiklusnõustaja WSA uuringud aastatest 1999 ja 2004, pankade liiklusnõustaja SDG 2005. aasta uuring ja riigi enda liiklusnõustaja Faber Maunselli uuring 2005. aastast. Lisaks olid riigi käsutuses tegelikud 2005. aasta liiklusandmed. Kui riigi seisukoht tugineb peamiselt väitele, et kõige värskem uuring oli WSA 2004. aasta uuring, tuleb Autostrada Wielkopolska sõnul oluliseks pidada asjaolu, et olid olemas värskemad uuringud ja liiklusandmed.

(88) Lisaks väidab Autostrada Wielkopolska, et WSA 2004. aasta uuring koostati esmajoones kiirtee A2 teise lõigu (Świecko – Nowy Tomyśl) ettevalmistustööde raames ja selle lõigu jaoks rahastamiskokkulepete sõlmimiseks. Uuringu koostamise ajal 2003. aasta detsembrist kuni 2004. aasta aprillini, mil esitati esialgne versioon, oli WSA-l võimalik tegelikke liiklusvoogusid arvutada ainult kiirtee kahe lõigu kohta, mis olid ehitatud ja kasutusel (Krzesiny – Września ja Września – Konin), ning Poznańi ümbersõidu kohta. Lõik Nowy Tomyśl – Komorniki avati liiklusele alles 2004. aasta oktoobris. Sellel asjaolul oli ilmne mõju lepinguosaliste ja laenuandjate arvamusele uuringu kasulikkuse kohta 2005. aasta lõpus. Samuti märgib Autostrada Wielkopolska, et liiklusprognoosid koostatakse tavaliselt viieaastase perioodi, mitte 30 aasta kohta, nagu WSA 2004. aasta uuringus.

([25]) Kohtuasi C-256/97, DM Transport (EKL 1999, lk I-3913).

4.2. **Siseturuga kokkusobivuse hindamine**

(89) Autostrada Wielkopolska märgib, et kui komisjon hoolimata Autostrada Wielkopolska argumentidest leiab, et hüvitise näol on tegemist riigiabiga, siis on see kooskõlas ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 3 punktiga c.

(90) Autostrada Wielkopolska juhib tähelepanu asjaolule, et riigiabi asjas N 462/2009 ([26]) leidis komisjon, et Autostrada Wielkopolskale antud abi kiirtee A2 Świecko ja Nowy Tomyśli vahelise lõigu (st naaberlõigu) ehitamiseks ja käigushoidmiseks on siseturuga kokkusobiv. Autostrada Wielkopolska sõnul peaks 6. lisa alusel antud riigiabi olema samasugustel põhjustel siseturuga kokkusobiv.

(91) Lisaks märgib Autostrada Wielkopolska, et kuna kiirtee A2 asub piirkonnas, mille suhtes kehtib ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 3 punktis a sätestatud erand, võib abi ka selle artikli alusel lugeda siseturuga kokkusobivaks. Komisjoni regionaalabi suunised lubavad anda tegevusabi piirkonnas, mille suhtes kehtib ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 3 punktis a sätestatud erand, tingimusel et on täidetud kaks kriteeriumi: i) abi andmine on õigustatud regionaalarengu ja abi olemuse seisukohast ning ii) abi on proportsionaalne. Autostrada Wielkopolska väidab, et kiirtee aitab regionaalarengule mitmel moel kaasa (nt logistikaettevõtete arendamine Poznańi ja Konini ümbruses, kõrgem tööhõivemäär jne).

(92) Proportsionaalsuse kriteeriumi kohta selgitab AW S.A., et […].

(93) Autostrada Wielkopolska väidab, et negatiivse otsuse korral ei oleks võimalik EIP laenu refinantseerida ja EIP nõuaks sisse riigigarantii. Kuna seejärel nõuaks riik seda summat Autostrada Wielkopolskalt, viimane ei oleks aga suuteline seda maksma, läheks Autostrada Wielkopolska pankrotti ja tema investorid ei teeniks üldse mingit kasumit. Seetõttu leiab Autostrada Wielkopolska, et komisjon eeldas ekslikult, nagu oleksid investorid hüvitisest kasu saanud – pigem kulutati kogu see raha kiirteele.

5. **POOLA MÄRKUSED HUVITATUD ISIKU MÄRKUSTE KOHTA**

(94) Poola teatab, et ei nõustu Autostrada Wielkopolska märkustega ja et mittenõustumine puudutab nii faktilisi asjaolusid kui ka õiguslikku hinnangut.

5.1. **Märkused vahekohtuotsuse asjakohasuse kohta**

(95) Poola märgib, et vahekohtuotsus ei ole Euroopa Komisjoni algatatud riigiabimenetluses asjakohane, kuna i) see käsitleb üksnes 6. lisa kehtivust ja ii) ainult Euroopa Komisjonil on õigus hinnata, kas meetme näol on tegemist riigiabiga või mitte.

5.2. **Märkused majandusliku eelise kohta**

5.2.1. *Märkused Autostrada Wielkopolska õiguse kohta saada hüvitist*

(96) Poola kordab, et Autostrada Wielkopolskal oli õigus hüvitisele kahjude eest, mis olid tingitud seadusemuudatustest, millega rasked kaubaveokid vabastati teemaksu tasumisest. Samas ei võinud hüvitis panna kontsessionääri paremasse olukorda kui see, milles ta oleks olnud ilma muutmisseaduseta.

5.2.2. *Märkused kergsõidukite liikluse kohta*

(97) Vastuseks Autostrada Wielkopolska argumendile, et kergsõidukite liiklust tuli ajakohastada, kuna see sõltub raskete kaubaveokite liiklusest, mille suurenemist oli 2005. aastal varjatud teemaksu kehtestamise ajal keeruline prognoosida, väidab Poola, et tegelikud andmed ei kinnita sellist sõltuvust (st et samal ajal, kui täheldati raskete kaubaveokite liikluse järsku suurenemist, jäi kergsõidukite liiklus samale tasemele).

(98) Siiski jääb Poola seisukohale, et kergsõidukite liikluse kaasaarvamine oli vajalik, sest kasutatud metoodika kohaselt tuli finantsmudeliga hõlmata kogu projekt. Poola hinnangul oli võimatu projekti sisemist tasuvusläve arvutada ainult raskete kaubaveokite andmete põhjal.

([26]) Komisjoni 2. detsembri 2009. aasta otsus riigiabi asjas N 462/2009 – Abi transpordi infrastruktuuri arendamiseks – kiirtee A4 Świecko ja Nowy Tomyśli vahelise lõigu ehitamiseks ja käigushoidmiseks. Tuleb märkida, et komisjoni otsuses jõuti järeldusele, et selles asjas ei olnud tegemist riigiabiga.

(99) Vastuseks Autostrada Wielkopolska argumendile, et raskete kaubaveokite andmete kõrval ka muu liikluse andmete ajakohastamine oli vajalik, kuna kontsessionäär oli teatava liiklusvoo läve ületamisel kohustatud tegema ehitustöid (nt ehitama kolmanda sõiduraja Poznańi ümbersõidul), kinnitab Poola, et see väide ei ole asjakohane, kuna eeldatavalt suuremaid kulusid võeti arvesse juba 6. lisa sõlmimisel teemaksukleebise mudeli eeldustes ja neil ei ole mingit mõju kergsõidukite liikluse andmetele.

5.2.3. *Märkused liiklusuuringute ja sisemise tasuvusläve kohta*

(100) Poola ei nõustu Autostrada Wielkopolska arvamusega, et 2005. aasta septembris kokkulepitud hüvitise suurus oleks tulnud kindlaks määrata nii, et Autostrada Wielkopolskal oleks võimalik saavutada 2000. aastal eeldatud sisemine tasuvuslävi. Poola märgib esiteks, et finantskokkulepete sõlmimise ajal eeldatud sisemine tasuvuslävi, nagu Autostrada Wielkopolska selle määratles, põhines kontsessionääri hinnangutel; teiseks ei garanteerinud Poola kontsessioonilepingu alusel avaliku sektori välisele lepinguosalisele mingi kindla sisemise tasuvusläve saavutamist. Teiseks ei teatanud Autostrada Wielkopolska 6. lisa sõlmimisele eelnenud läbirääkimistel, et ta loodab saavutada tasuvuse, mida ta eeldas finantskokkulepete sõlmimise ajal 2000. aastal.

(101) Poola on seisukohal, et Autostrada Wielkopolskale makstava kahjuhüvitise suuruse kindlaksmääramisel tuleks võrdlusaluseks võtta Autostrada Wielkopolska majanduslik olukord vahetult enne muutmisseaduse jõustumist.

(102) Poola arvates on Autostrada Wielkopolska ebajärjekindel, sest ühelt poolt väidab ta, et tal oli õigus nõuda hüvitist, mis taganuks finantskokkulepete sõlmimise aegse sisemise tasuvusläve ([…] %), teisalt on ta aga vabatahtlikult nõustunud hüvitisega, mis (2005. aastal) tagas „ainult“ […]-protsendilise sisemise tasuvusläve ja lõpuks (pärast 2007. aasta kontrolliaruannet) […]-protsendilise sisemise tasuvusläve. Poola peab tähelepanuväärseks, et Autostrada Wielkopolska ei ole kunagi esitanud ühtki hüvitisnõuet seoses saamata jäänud tegevustuluga tulenevalt erinevusest hüvitise abil saavutatud sisemise tasuvusläve ([…] %) ja väidetavalt garanteeritud […]-protsendilise sisemise tasuvusläve vahel. Poola arvates tuleks seda seletada asjaoluga, et 2005. aastal oli eeldatav sisemine tasuvuslävi, mis arvutati sel ajal kättesaadavate andmete põhjal, […] %, mis oli oluliselt madalam hüvitise väljamaksetega saavutatud sisemisest tasuvuslävest ([…] %).

5.2.3.1. Londoni metroo

(103) Seoses Londoni metrood puudutava väitega nõustub Poola, et algne kontsessioonileping ei sisaldanud riigiabi. Samas vaidleb Poola vastu Autostrada Wielkopolska väitele, et hüvitisest tulenevale Autostrada Wielkopolska äriolukorra paranemisele osutab ainult […] % (st erinevus 2000. aastal finantskokkulepete sõlmimise ajal eeldatud […]-protsendilise sisemise tasuvusläve ja 6. lisa kohase […]-protsendilise sisemise tasuvusläve vahel), sest Poola sõnul seisneb paranemine Autostrada Wielkopolska tegeliku olukorra muutumises (2004. aasta […]-protsendilise sisemise tasuvusläve ja 6. lisas kokkulepitud […]-protsendilise sisemise tasuvusläve erinevuses). Poola sõnul ei ole see kasv marginaalne. Poola ei nõustu ka väitega, nagu oleks Poola kiirteede projektide turupõhiseks tasuvusnormiks […]-protsendiline sisemine tasuvuslävi, kuna komisjon on kord turupõhise tasuvusnormina kinnitanud […] %. Poola väidab, et turupõhine tasuvusnorm on see, mis tegelikult saavutatakse, ja see tuleks iga juhtumi puhul eraldi kindlaks määrata. Autostrada Wielkopolska turupõhine tasuvusnorm peaks seega olema […] %.

(104) Oma väidet, et Autostrada Wielkopolska olukord paranes oluliselt, võrreldes tema finantsseisundit enne ja pärast varjatud teemaksu kohaldamise perioodi, kinnitab Poola kolme graafikuga. Need graafikud näitavad, et varjatud teemaksu kohaldamise tulemusena olid Autostrada Wielkopolska tulud algselt prognoositutega võrreldes märksa suuremad ja et pärast varjatud teemaksu kohaldamise lõppemist olid need taas algselt prognoositud tasemel.

5.2.3.2. Turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja põhimõte

(105) Poola väidab, et erainvestor maksaks üksnes kahjuhüvitist, mida ta on seaduse kohaselt kohustatud maksma. Antud stsenaariumi puhul piirdub kahjuhüvitis summaga, mis Autostrada Wielkopolskal jäi puudu, et saavutada sisemine tasuvuslävi, mille ta oleks saavutanud, kui muutmisseadust ei oleks kehtestatud. Poola väitel mõistaks erainvestor, et Autostrada Wielkopolska saab nõuda kahjuhüvitist üksnes summas, mis on vajalik kahju korvamiseks (mis käesoleval juhul tähendaks hüvitist […]-protsendilise sisemise tasuvusläve saavutamiseks), ja ta ei oleks sõlminud kokkulepet, mis tagab vastaspoolele suurema kahjuhüvitise.

(106) Poola lükkab kategooriliselt tagasi Autostrada Wielkopolska väite, et Poola oli läbirääkimistel surve all, mis tulenes riskist, et riigil võib tekkida vajadus Autostrada Wielkopolska asendamiseks. Poola väitel oleks Autostrada Wielkopolskaga sõlmitud lepingu lõpetamise korral riigikassa suutnud kiirteed ise käigus hoida või leida Autostrada Wielkopolskale asendaja, kuid märksa väiksemate kuludega.

5.2.3.3. WSA 2004. aasta liiklus- ja tuluuuring

(107) Poola rõhutab, et vastupidiselt Autostrada Wielkopolska väitele ei valinud ta meelevaldselt ühte olemasolevatest liiklus- ja tuluuuringutest ega jätnud teistest väidetavalt alternatiivsetest uuringutest tahtlikult komisjonile teatamata. Poola tuletab meelde, et ta on esitanud liiklusnõustaja Scott Wilsoni arvamuse, milles võeti arvesse kõiki olemasolevaid liiklus- ja tuluuuringuid ning märgiti, et kasutada tuleks WSA 2004. aasta uuringut.

(108) Poola sõnul tulnuks 2005. aastal kasutada WSA 2004. aasta uuringut, kuna see oli kõige värskem. Uuring koostati Autostrada Wielkopolska tellimusel ja selle näol oli tegemist ajakohastatud versiooniga 1999. aasta uuringust, mille alusel määrati kindlaks projekti suhtes kohaldatav sisemine tasuvuslävi finantskokkulepete sõlmimise ajal.

(109) Poola ei nõustu Autostrada Wielkopolska väitega, et WSA 2004. aasta uuringut ei tuleks kasutada, kuna prognoosid koostatakse tavaliselt viieaastase perioodi, mitte 30 aasta kohta. Poola märgib, et kui WSA 2004. aasta uuring hõlmab 30-aastast perioodi, siis 1999. aasta uuring, mille Autostrada Wielkopolska võttis sisemise tasuvusläve arvutamisel aluseks, hõlmab 35 aastat.

(110) Poola juhib tähelepanu ka sellele, et kui 2004. aasta uuringu koostamise ajal olid andmed olemas ainult kiirtee ühe osa tegelike liiklusvoogude kohta, siis 1999. aasta uuringu koostamise ajal ei olnud ükski kiirtee osa veel kasutusel. Seetõttu leiab Poola, et 1999. aasta uuringu asemel oli sobivam kasutada 2004. aasta uuringut.

5.3. **Siseturuga kokkusobivuse hindamine**

(111) Vastuseks Autostrada Wielkopolska argumentidele, mille kohaselt peaks hinnang siseturuga kokkusobivusele antud juhul olema üldjoontes sama nagu riigiabi asja N 462/09 puhul (millele komisjon andis positiivse hinnangu), märgib Poola, et tookord anti abi teetaristu ehitamise hõlbustamiseks, kuid käesoleval juhul oli kiirtee juba ehitatud ja avatud 2004. aastal, st enne muutmisseaduse vastuvõtmist 2005. aastal. Poola väitel seega ergutav mõju puudub.

(112) Peale selle mõjutas Autostrada Wielkopolskale antud riigiabi ainult projekti kasumlikkust ja sellel ei olnud mõju mingi konkreetse majandustegevuse või majanduspiirkonna edendamisele. Seepärast ei ole ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 3 punkt c käesoleval juhul kohaldatav. Poola leiab, et kuna abi ei aidanud kaasa regionaalarengule, ei saa seda pidada ka regionaalabi suuniste alusel siseturuga kokkusobivaks riigiabiks.

6. **MEETME HINDAMINE**

(113) Komisjoni hinnang piirdub antud juhul hüvitisega, mida Poola maksis kontsessioonilepingu 6. lisa alusel Autostrada Wielkopolskale selle eest, et rasked kaubaveokid vabastati ajavahemikul 1. septembrist 2005 kuni 30. juunini 2011 kohustusest maksta kiirtee A2 Nowy Tomyśli ja Konini vahelise lõigu kasutamise eest teemaksu.

6.1. **Riigiabi olemasolu**

(114) ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 kohaselt on „igasugune liikmesriigi poolt või riigi ressurssidest ükskõik missugusel kujul antav abi, mis kahjustab või ähvardab kahjustada konkurentsi, soodustades teatavaid ettevõtjaid või teatavate kaupade tootmist, siseturuga kokkusobimatu niivõrd, kuivõrd see kahjustab liikmesriikidevahelist kaubandust“.

(115) ELi toimimise lepingu artikli 107 lõikes 1 ette nähtud kriteeriumid on kumulatiivsed. Selleks, et kõnealune meede kujutaks endast riigiabi ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses, peavad olema täidetud kõik alljärgnevalt loetletud tingimused. Rahaline toetus peab eelkõige

a) olema antud ettevõtjale (majandustegevus);

b) olema rahastatud riigi ressurssidest ja seostatav riigiga;

c) andma majandusliku eelise;

d) olema valikuline;

e) moonutama või ähvardama moonutada konkurentsi ning mõjutama liikmesriikidevahelist kaubandust.

6.1.1. *Majandustegevus ja ettevõtja mõiste*

(116) Vastavalt väljakujunenud kohtupraktikale peab komisjon esmalt kindlaks tegema, kas Autostrada Wielkopolska on ettevõtja ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses. Ettevõtja mõiste hõlmab igasugust majandustegevusega tegelevat üksust, sõltumata selle üksuse õiguslikust vormist ja rahastamisviisist ([27]). Kaupade või teenuste pakkumine teataval turul on majandustegevus ([28]).

(117) Sellega seoses märgib komisjon, et kiirtee A2 Nowy Tomyśli ja Konini vahelist lõiku hoitakse käigus ärilistel alustel, kuna kõik kiirteid läbivad sõidukid võivad kasutada kiirteed A2 teemaksu eest, mille näol on tegemist kontsessionääri tuluga. Seega pakub Autostrada Wielkopolska turul teenuseid ja ta on ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses ettevõtja ([29]).

6.1.2. *Riigi ressursid ja seostatavus riigiga*

(118) Riigiabi mõiste laieneb igale otsesele või kaudsele soodustusele, mida rahastatakse riigi ressurssidest ja mille annab kas riik ise või mis tahes vahendav asutus talle riigi antud volituste kohaselt ([30]).

(119) Käesoleval juhul maksis Autostrada Wielkopolskale hüvitist riiklik teederahastu. Teederahastu on Poola riiklikus arengupangas (Bank Gospodarstwa Krajowego, edaspidi „BGK“) loodud riiklik fond. Teederahastu peamiseks rahastamisallikaks on Poola turule toodud mootorikütustelt ja -gaasilt tasutav kütuseaktsiis (maksulaadne lõiv, mida maksavad mootorikütuste tootjad ja importijad) ([31]) ning GDDKiA (riigi maanteevõrgu eest vastutav keskne ametiasutus) poolt vahetult kogutav kiirteemaks. Seetõttu leiab komisjon, et Autostrada Wielkopolskale makstud hüvitist rahastati riigi ressurssidest.

(120) Poola parlament määras muutmisseaduses hüvitise maksjaks teederahastu. Lisaks sätestati muutmisseaduses, et teederahastu teeb Autostrada Wielkopolskale hüvitise makseid riigimaanteede ja kiirteede peadirektoraadi peadirektori taotlusel ([32]). Seetõttu leiab komisjon, et Autostrada Wielkopolskale makstud hüvitis on seostatav riigiga.

6.1.3. *Majanduslik eelis*

(121) Selles jaos teeb komisjon kõigepealt kindlaks kontsessionääri õiguse hüvitisele tulenevalt seadusemuudatusest. Komisjon kinnitab, et kontsessionäärile annab põhjendamatu eelise vaid summa, mis seda hüvitist ületab. Teiseks käsitleb komisjon mudeleid, mille lepinguosalised läbirääkimiste käigus esitasid. Kolmandaks teeb komisjon kindlaks, et vananenud liiklusuuringu kasutamise tulemuseks oli ülemäärase hüvitise maksmine. Neljandaks käsitleb komisjon AGRi määrade kontrollimist 2007. aastal ja kiidab selle heaks. Viiendaks tehakse kindlaks ülemäärase hüvitise summa, tuginedes PwC aruandele. Lisaks käsitletakse mõningaid kontsessionääri esitatud märkusi. Lõpuks tehakse järeldus majandusliku eelise olemasolu kohta.

([27]) Kohtuotsus, Euroopa Kohus, 18. juuni 1998, komisjon *vs.* Itaalia, C-35/96, ECLI:EU:C:1998:303; kohtuotsus, Euroopa Kohus, 23. aprill 1991, Höfner ja Elser *vs.* Macrotron, C-41/90, ECLI:EU:C:1991:161; kohtuotsus, Euroopa Kohus, 16. november 1995, FFSA ja teised *vs.* Ministère de l'Agriculture and de la Pêche, C-244/94, ECLI:EU:C:1995:392; kohtuotsus, Euroopa Kohus, 11. detsember 1997, Job Centre, C-55/96, ECLI:EU:C:1997:603.

([28]) Kohtuotsus, Euroopa Kohus, 16. juuni 1987, komisjon *vs.* Itaalia, C-118/85, ECLI:EU:C:1987:283; kohtuotsus, Euroopa Kohus, 18. juuni 1998, komisjon *vs.* Itaalia, C-35/96, ECLI:EU:C:1998:30.

([29]) Komisjon esitas sama järelduse kiirteede kontsessionääride kohta näiteks 27. oktoobri 2014. aasta otsuses riigiabi asjas SA.39224 – Kreeka – Kreeka kiirteekontsessioonide projektide taasalustamine – Moreas Motorway (ELT C 460, 19.12.2014, lk 1).

([30]) Kohtuotsus, Euroopa Kohus, 16. mai 2002, Prantsusmaa *vs.* komisjon (edaspidi „Stardust Marine“), C-482/99, ECLI:EU:C:2002:294.

([31]) Kütuseaktsiisi kehtestas Poola parlament 27. augusti 2004. aasta seadusega, millega muudeti tasuliste kiirteede ja riikliku teederahastu seadust.

([32]) Riigimaanteede ja kiirteede peadirektoraadi peadirektor esindab riigi teedevõrguga seotud küsimustega tegelevat keskset haldusvõimu. Peadirektor täidab oma ülesandeid GDDKIA toel.

6.1.3.1. Õigus hüvitisele

(122) Komisjon märgib kõigepealt, et kontsessionääri peamiseks tuluallikaks olid teemaksud. Kontsessionääril oli õigus teemaksumäärasid kehtestada oma äranägemisel, kuid kontsessioonilepingus sätestatud piires.

(123) Nii Poola kui ka Autostrada Wielkopolska kinnitavad, et kontsessioonileping andis kontsessionäärile õiguse hüvitisele tulenevalt kõnealusest seadusemuudatusest. Kontsessioonilepingus on sõnaselgelt sätestatud, et kontsessionääril on õigus saada riigilt hüvitist, kui riigi tegevuse tõttu ei ole kontsessionääril võimalik teemaksumäärasid muuta ja korrigeerida (kontsessioonilepingu artikli 12 lõige 6, mida tsiteeritakse eespool põhjenduses 51). Muutmisseadusega ei võetud kontsessionäärilt mitte ainult võimalust korrigeerida raskete kaubaveokite suhtes kohaldatavaid teemaksumäärasid (teatavates piirides), vaid ka õigus koguda rasketelt kaubaveokitelt teemaksu kiirtee kasutamise eest.

(124) Eespool öeldut silmas pidades leiab komisjon, et käesoleva juhtumi konkreetseid asjaolusid (muu hulgas asjaolu, et kontsessioon anti hankemenetluse tulemusena) arvestades oli kontsessionääril õigus saada hüvitist seadusemuudatuse eest, mis võttis temalt järsult õiguse koguda teemaksu.

(125) Komisjon nõustub ka, et hüvitis, millega pelgalt korvatakse seadusemuudatuse tagajärjed, ei kujuta endast iseenesest riigiabi. Samas leiab komisjon, et hüvitis, mis ületab seadusemuudatuse tagajärgede korvamiseks tavaliselt makstavat hüvitist, annab ettevõtjale valikulise eelise.

(126) Käesoleval juhul tähendab õigus seadusemuudatuse tagajärgede hüvitamisele kontsessionääri õigust saada riigilt hüvitist, mis taastab tema eeldatava finantsseisundi, nagu see oli vahetult enne seaduse muutmist. Kui aga kavandatud hüvitis parandas kontsessionääri eeldatavat finantsseisundit, olles suurem seadusemuudatuse otseste tagajärgedega seotud hüvitisest, sai kontsessionäär põhjendamatu eelise, mis kujutab endast riigiabi ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses ([33]).

6.1.3.2. Hüvitise kindlaksmääramisel kasutatud mudelid

(127) Selleks et hinnata, kas Autostrada Wielkopolskale makstud hüvitise suurus oli selline, mis andis ettevõtjale põhjendamatu eelise, parandades tema finantsseisundit võrreldes seisundiga, milles ta oleks olnud ilma kõnealuse seadusemuudatuseta, uuris komisjon põhjalikult protsessi, mille käigus hüvitis kindlaks määrati, ja selleks kasutatud finantsmudeleid. See analüüs on esitatud allpool.

(128) Kontsessionääri finantsseisundi üks võimalik näitaja on rahavoogude sisemine tasuvuslävi, mida kontsessionäär eeldas vahetult enne seadusemuudatust. Poola ja Autostrada Wielkopolska leppisid kontsessioonilepingu 6. lisas kokku, et valivad sisemise tasuvusläve võimalike näitajate hulgast kasutamiseks aktsionäride netovara (eurodes väljendatud omakapitali ja allutatud võlakohustuste) reaalse aastase kogutasuvuse ([34]). Investeeringutasuvuse kindlaksmääramise üheks üldtunnustatud standardmetoodikaks on sisemise tasuvusläve arvutamine ([35]). Seepärast leiab komisjon, et selle näitaja kasutamine on mõistlik ja tal ei ole selle suhtes vastuväiteid.

(129) Varjatud teemaksu määrade üle kontsessionääri ja Poola ametiasutuste vahel peetud läbirääkimiste käigus esitas Autostrada Wielkopolska kolm finantsmudelit ([36]). Need olid baasmudel, tegeliku teemaksu mudel ja teemaksukleebise mudel, mida kirjeldatakse eespool põhjenduses 29.

(130) **Baasmudel**, mida kirjeldatakse eespool põhjenduse 29 punktis a, näitab kontsessionääri finantsseisundit, mis väljendub […]-protsendilises sisemises tasuvusläves, rahaliste kokkulepete sõlmimise hetkel 2000. aastal. Komisjon leiab aga, et sisemine tasuvuslävi, mida kontsessionäär võis eeldada kontsessiooniperioodi alguses, ei ole käesolevas asjas asjakohane, kuna kontsessioonileping ei taga kontsessiooni kehtivusaja jooksul mingit kindlat sisemist tasuvusläve, vaid pigem kannab turu- ja finantsriskid ning -võimalused üle kontsessionäärile. Seetõttu võib eeldatav sisemine tasuvuslävi olla kontsessiooni kestuse ajal eri ajahetkedel erinev, sõltudes nende riskide ja

([33]) Samamoodi jõudis komisjon oma 4. detsembri 2013. aasta otsuses riigiabi asjas SA.29584 – Varjatud teemaksu vormis hüvitis äriühingule Stalexport Autostrada Małopolska S.A. (SAM S.A.) – kiirtee A4 (Katowice – Krakow) järeldusele, et kontsessionäärile makstud hüvitis ei ole riigiabi, kuna kiirtee A4 kõnealuse osa kohta sõlmitud kontsessioonilepingu kohaselt lasus riigil vastutus riski eest, mis oli seotud kontsessionääri otseselt või kaudselt mõjutava seadusemuudatusega, ja hüvitis piirdus kontsessionääri kantud kahjuga (ELT C 172, 6.6.2014, lk 2).

([34]) Vt 6. lisa, lk 9.

([35]) Vt komisjoni teatis riigiabi mõiste kohta (ELT C 262, 19.7.2016, lk 1), punkt 102.

([36]) Need kolm mudelit esitas ja neid kontrollis Ernst & Young oma 19. septembri 2005. aasta aruandes.

võimaluste realiseerumisest. Seepärast leiab komisjon, et käesoleval juhul võib asjakohane sisemine tasuvuslävi olla ainult selline, mida kontsessionäär võis eeldada vahetult enne seadusemuudatust ja sellega kaasnenud varjatud teemaksu süsteemi kehtestamist 2005. aastal. See tasuvus võis olla nii kõrgem kui ka madalam tasuvusest, mida eeldati kontsessiooniperioodi alguses.

(131) **Tegeliku teemaksu mudelis**, ([37]) mida kirjeldatakse eespool põhjenduse 29 punktis b (vt üksikasjalikumat teavet mudeli 1 kohta allpool olevas tabelis 2), kasutatakse WSA 1999. aasta uuringu ([38]) liiklus- ja tuluprognoose prognoosiperioodiks (alates 2005. aastast kuni kontsessiooni lõppemiseni 2037. aastal). Mudel kirjeldab kontsessionääri finantsseisundit 31. detsembri 2004. aasta seisuga vastupidise stsenaariumi korral, st kui seadust ei muudetaks ja kui kontsessionäär koguks teemaksu kõikidelt kiirteed A2 kasutavatelt sõidukitelt kuni kontsessiooniperioodi lõpuni. Selle mudeli korral oli eeldatav sisemine tasuvuslävi […] %.

(132) **Teemaksukleebise mudelis**, ([39]) mida kirjeldatakse eespool põhjenduse 29 punktis c (vt üksikasjalikumat teavet mudeli 2 kohta allpool olevas tabelis 2), esitatakse kontsessionääri finantsseisund seadusemuudatuse stsenaariumi korral, kui rasked kaubaveokid kasutaksid kiirteed A2 tasuta ja riik maksaks varjatud teemaksu vormis hüvitist 70 % ulatuses maksimaalsetest lubatud teemaksumääradest. Selle mudeli puhul kasutas Autostrada Wielkopolska oma eeldusi liikluse kohta, mis peegeldasid kiirtee A2 tasuta kasutamist kehtiva teemaksukleebisega raskete kaubaveokite poolt. Poola ametiasutused väidavad, et need eeldused ei olnud lepinguosaliste vahel kokku lepitud ([40]). Selle mudeli korral on eeldatav sisemine tasuvuslävi […] %. Selle mudeliga näitas Autostrada Wielkopolska, et isegi maksimaalsete lubatud varjatud teemaksu määradega ei saavuta ta […]-protsendilist sisemist tasuvusläve, mida ta võis eeldada vahetult enne seadusemuudatust.

(133) **Kontrollimudeli**, ([41]) mida kirjeldatakse eespool põhjenduses 36 (vt ka mudel 5 tabelis 2), esitas Autostrada Wielkopolska 2007. aastal. Seda kasutati varjatud teemaksu määrade kontrollimiseks 2007. aastal. Autostrada Wielkopolska kasutas selles mudelis WSA 2006. aasta uuringut ([42]) prognoosiperioodi kohta ([43]). Kontrollimudelis eeldati, et varjatud teemaksu süsteem kehtib kuni kontsessiooniperioodi lõpuni. Mudeli kohane eeldatav sisemine tasuvuslävi oli 2007. aastal […] %. Autostrada Wielkopolska sõnul näitas kontrollimudel seega, et seadusemuudatuse eelset (vt tegeliku teemaksu mudel) […]-protsendilist sisemist tasuvusläve ei saavutatud.

(134) Tabelis 2 on esitatud kõik lepinguosaliste poolt läbirääkimiste käigus kasutatud finantsmudelid koos näitajatega, samuti mudelite PwC korrigeeritud versioonid, mida PwC kasutas oma aruandes ülemäärase hüvitise hindamiseks (vt allpool punkt 6.1.3.5).

Tabel 2

Lepinguosaliste kasutatud finantsmudelid

	Tegeliku teemaksu mudel (1)	Teemaksukleebise mudel (2)	PwC tegeliku teemaksu mudel (3)	PwC teemaksu-kleebise mudel (4)	Kontrollimudel (5)	PwC kontrolli-mudel (6)
Mudelit kasutati	AGRi määrades kokkuleppimi-seks	AGRi määrades kokkuleppimi-seks	Sisemise tasu-vusläve ümber-arvutamiseks	AGRi määrade ümberarvutami-seks	AGRi määrade kontrollimiseks	(Korrigeeritud) AGRi määrade ümberarvutami-seks
Vaatlusaasta	31.12.2004	30.06.2005	31.12.2004	30.06.2005	31.12.2006	31.12.2006
Kasutatud liiklusprognoos	WSA 1999. aasta uuring	AW S.A. uued eeldused liikluse kohta	SA 2004. aasta uuring	AW S.A. uued eeldused liikluse kohta	WSA 2006. aasta uuring	WSA 2006. aasta uuring

([37]) Faili nimi: 050518 A2-CB-2004-12 V1.51.123
([38]) WSA 1999. aasta uuringu aluseks on eeldus, et kõik sõidukid maksavad kiirtee kasutamise eest tegelikku teemaksu. Vt WSA 1999. aasta uuring, lk 17, punktid 3 ja 4.
([39]) Faili nimi: 050915 A2-COMPENSATION V.3.71 (awsa)_EY.123
([40]) Komisjon märgib ka, et need eeldused liikluse kohta ei põhinenud tegelikel liiklusandmetel tasuta kiirtee kohta ega asjakohasel liiklus- ja tuluuuringul.
([41]) Faili nimi: Ref 071023-Combined Phase I & II - Poland A2.xls
([42]) Tasulise kiirtee A2 ajakohastatud liiklus- ja tuluuuring, november 2006.
([43]) WSA 2006. aasta uuring põhineb esialgsetel tegelikel liiklusandmetel ja eeldusel, et varjatud teemaksu süsteem kehtib kogu perioodi vältel (rasked kaubaveokid kasutavad kiirteed A2 tasuta).

	Tegeliku teemaksu mudel (1)	Teemaksukleebise mudel (2)	PwC tegeliku teemaksu mudel (3)	PwC teemaksukleebise mudel (4)	Kontrollimudel (5)	PwC kontrollimudel (6)
Teemaksusüsteem (kuni kontsessiooni lõppemiseni)	Tegelik teemaks (määrad WSA 1999. aasta uuringust)	Varjatud teemaks (70 % raskete kaubaveokite suhtes kohaldatavatest maksimaalsetest lubatud teemaksumääradest)	Tegelik teemaks (määrad WSA 2004. aasta uuringust)	Varjatud teemaks (ümberarvutatud määrad)	Varjatud teemaks (70 % raskete kaubaveokite suhtes kohaldatavatest maksimaalsetest lubatud määradest)	Varjatud teemaks (ümberarvutatud määrad)
Sisemine tasuvuslävi	[…] %	[…] %	[…] %	[…] %	[…] %	[…] %

6.1.3.3. Vale liiklusuuringu kasutamine ja ülemäärase hüvitise kindlakstegemine

(135) Komisjon märgib, et nagu eespool mainitud, kasutatakse tegeliku teemaksu mudelis WSA 1999. aasta uuringu liiklus- ja tuluprognoosi perioodiks 2005–2037 ([44]). Kuna aga see mudel pidi näitama kontsessionääri finantsseisundit vahetult enne 2005. aasta seadusemuudatust ja olema seega varjatud teemaksu kehtestamisel võrdlusaluseks, oleks selles tulnud kasutada ajakohastatud liiklus- ja tuluprognoosi. Seepärast on komisjon seisukohal, et Autostrada Wielkopolska oleks pidanud kasutama olemasolevat ajakohastatud liiklus- ja tuluprognoosi WSA 2004. aasta uuringust ([45]).

(136) WSA 2004. aasta uuring on WSA 1999. aasta uuringu ajakohastatud versioon. WSA 1999. aasta uuring võeti aluseks finantsmudeli koostamisel, millega määrati kindlaks projekti suhtes kohaldatav sisemine tasuvuslävi finantskokkulepete sõlmimise ajal 2000. aastal. Komisjon nõustub Poolaga, et eeldatava sisemise tasuvusläve ajakohastatud väärtuse leidmiseks seaduse muutmise ajal on asjakohane kasutada ajakohastatud liiklus- ja tuluuuringut. WSA 2004. aasta uuring sisaldab ajakohastatud andmeid. Uuring põhineb tegelikel liiklus- ja tuluandmetel kiirtee esialgse osa kohta ning võtab arvesse Poola majanduslikku arengut kuni selle hetkeni. Seepärast kajastab see täpsemalt turuolukorda seaduse muutmise ajal. Komisjon leiab seega, et WSA 2004. aasta uuring sisaldab seaduse muutmise hetkel WSA 1999. aasta uuringuga võrreldes täpsemat liiklus- ja tuluprognoosi.

(137) Võrreldes WSA 1999. aasta uuringuga on 2004. aasta uuringus esitatud veidi suuremad numbrid 1. kategooria sõidukite liikluse kohta ning märkimisväärselt väiksemad numbrid 2. ja 3. kategooria sõidukite liikluse kohta. WSA 2004. aasta uuringus prognoositavad optimaalsed tegeliku teemaksu määrad on 2., 3. ja 4. kategooria sõidukite puhul WSA 1999. aasta uuringuga võrreldes märksa madalamad. Tegelikult on WSA 2004. aasta uuringus prognoositud optimaalsed tulud rasketelt kaubaveokitelt oluliselt väiksemad kui WSA 1999. aasta uuringus prognoositud optimaalsed tulud rasketelt kaubaveokitelt. Seetõttu annab WSA 1999. aasta uuringu kasutamine tegeliku teemaksu mudeli puhul tulemuseks sisemise tasuvusläve, mis on kõrgem tasuvuslävest, mis oleks saavutatud WSA 2004. aasta uuringu kasutamisel.

(138) Komisjon märgib ka, et WSA 2004. aasta uuringu asemel ei oleks saanud kasutada Autostrada Wielkopolska viidatud kahte 2005. aasta uuringut. Esiteks koostati SDG 2005. aasta uuring (vt eespool põhjendus 87) varjatud teemaksu (teemaksukleebise) stsenaariumi kohta (st stsenaariumi kohta, mille puhul kontsessionäär saab raskete kaubaveokite eest varjatud teemaksu), kuid selleks, et hinnata kontsessionääri finantsseisundit vahetult enne muutmisseaduse jõustumist, tuli kasutada uuringut tegeliku teemaksu stsenaariumi kohta (st stsenaariumi kohta, mille puhul kontsessionäär kogub tegelikku teemaksu kõigilt kiirtee A2 kasutajatelt kuni kontsessiooniperioodi lõpuni). Lisaks teatas Poola komisjonile, et Faber Maunselli 2005. aasta uuring, millele Autostrada Wielkopolska oma märkustes viitas (vt eespool põhjendus 87), keskendus ainult liiklusprognoosidele, kuid mitte tuluprognoosidele (st selles ei võetud arvesse tulu suurendamiseks teemaksu määrade optimeerimist). Seepärast ei saanud seda projekti sisemise tasuvusläve arvutamiseks kasutada.

([44]) WSA liiklus- ja tuluuuringud sisaldavad prognoosi liikluse kohta kiirteel A2, mille aluseks on iga prognoosi koostamise ajal kehtiv optimaalne tegelike teemaksude kava.

([45]) WSA 2004. aasta uuring lähtub eeldusest, et kõik sõidukid maksavad kiirtee kasutamise eest tegelikku teemaksu. Vt WSA 2004. aasta uuring, lk 5–10, punkt 4.

(139) Eeltoodud põhjustel on komisjon seisukohal, et WSA 1999. aasta uuringul põhinevale tegeliku teemaksu mudelile tuginemine andis tulemuseks kõrgema sisemise tasuvusläve kui see, mida seaduse muutmise ajal võis mõistlikult eeldada. Selle tulemuseks oli ülemäärane hüvitis suuremate varjatud teemaksu maksete kujul.

6.1.3.4. Varjatud teemaksu määrade kontrollimine 2007. aastal ja kontrollimise heakskiitmine

(140) Nagu on selgitatud eespool punktis 2.5, leppisid Poola ametiasutused ja Autostrada Wielkopolska varjatud teemaksu määrade üle peetud läbirääkimistel 2005. aastal kokku, et 2007. aastal kontrollitakse sisemist tasuvusläve ja et varjatud teemaksu määrasid muudetakse, kui eesmärgiks seatud sisemist tasuvusläve ei ole saavutatud. Komisjon nendib, et kontrollimises lepiti kokku, kuna ei oldud kindlad, mis hakkab liikluses toimuma pärast seda, kui kehtiva teemaksukleebisega rasketele kaubaveokitele antakse võimalus kiirteed A2 tasuta kasutada.

(141) Komisjon väljendas menetluse algatamise otsuses kahtlust, kas hüvitamismehhanismi rakendamise tulemusena võttis Poola – vähemalt ajavahemikul 1. septembrist 2005 kuni 31. detsembrini 2006 – enda kanda liiklus- ja tuluriskid, kuid ainult seoses kergsõidukitega. Komisjon märgib, et kontrollimise kaudu võttis Poola riik ajavahemikul varjatud teemaksu süsteemi kehtestamisest kuni maksumäärade kontrollimiseni (umbes 16 kuu pikkune periood) tegelikult enda kanda liikluse (ja tulude) muutumise riski. Komisjoni arvates võis Poola riik seeläbi kalduda kõrvale esialgse kontsessioonilepingu olemusest, kuna kontsessioonilepinguga ei garanteeritud kontsessionäärile mingit kindlat tasuvust.

(142) Komisjon aktsepteerib siiski varjatud teemaksu määrade kontrollimist, kuna see võimaldas riigil kehtestada varjatud teemaksu määrad uuesti sellisel tasemel, millega välditi kontsessionäärile raskete kaubaveokite eest ülemäärase hüvitise maksmist. Pealegi toimus kontrollimine väga lühikese ajavahemiku järel (umbes 16 kuud – alates 2005. aasta septembrist kuni 2006. aasta detsembrini), mis võimaldas lepinguosalistel koguda tegelikke liiklusandmeid nii raskeveokite kui ka kergsõidukite kohta, koostada nende põhjal liiklusprognoosid ja määrata nende alusel kindlaks varjatud teemaksu määrad. Kontsessioonilepingu 40-aastase kogukestusega võrreldes on tegemist piiratud ajavahemikuga, mis oli tegelikult mõistlik, võimaldades lepinguosalistel koguda vajalikke liiklusandmeid ja nende põhjal koostada edaspidiseks usaldusväärsed liiklusprognoosid.

(143) Sellega seoses on oluline meenutada, et varjatud teemaksu esialgsete määrade kehtestamisel lähtuti kontsessionääri eeldustest tulevaste liiklussuundumuste kohta (neid kasutati teemaksukleebise mudelis). Komisjon märgib, et sel hetkel puudusid tegelikud liiklusandmed kiirteed tasuta kasutavate raskete kaubaveokite kohta. Seetõttu ei olnud võimalik täpselt hinnata seadusemuudatuse mõju liiklusele; järelikult ei saanud ka hinnata, kui õiged olid kontsessionääri eeldused edaspidise liiklusolukorra kohta.

(144) Komisjon märgib, et täiendavat varjatud teemaksu määrade kontrollimist enne kontsessiooniperioodi lõppu või varjatud teemaksu süsteemi rakendamise lõppu ei olnud ette nähtud. Pärast seda, kui varjatud teemaksu määrad pärast nende kontrollimist 2007. aastal lõplikult kehtestati, mõjutasid kontsessionääri saavutatavat tasuvust seega taas liikluse arenguga seotud riskid sarnaselt esialgse kontsessioonilepinguga.

(145) Komisjon nendib, et kiirteel A2 on raskete kaubaveokite liikluse osakaal suurem kui kiirteel A4. Kiirteel A2 oli raskete kaubaveokite liikluse osakaal hinnanguliselt […] %, ([46]) samas kui kiirteel A4 oli see vaid […] %. Samuti märgib komisjon, et kiirteed A2 kasutavate raskete kaubaveokite suurema osakaalu tõttu võib ka kahte liiki liikluse omavaheline sõltuvus olla suurem kui kiirtee A4 puhul. Kuigi seadusemuudatus puudutas ainult raskeid kaubaveokeid, aktsepteerib komisjon antud juhtumi konkreetseid asjaolusid arvestades siiski, et kontrollimine hõlmab raskete kaubaveokite kõrval ka kergsõidukite liiklust.

6.1.3.5. Ülemäärase hüvitise arvutamine ja PwC aruanne

(146) Poola ametiasutused esitasid oma teatega seoses PwC aruande (vt põhjendus 41). Selles aruandes ajakohastas PwC Autostrada Wielkopolska tegeliku teemaksu mudelit liiklus- ja tuluandmetega, mida prognoositi WSA 2004. aasta uuringus. Samuti tehti mudelis mõningaid väikeseid (aritmeetilisi, loogilisi ja fiskaalseid) parandusi. Nende muudatuste tulemusena vähenes sisemine tasuvuslävi, mida võis eeldada seaduse muutmise ajal, […] %lt […] % ni ([47]) (vt PwC tegeliku teemaksu mudelit tabelis 2).

([46]) Autostrada Wielkopolska hinnang aastate 2005–2011 keskmiste väärtuste põhjal.
([47]) Suurim osa vähenemisest (324 baaspunkti) tuleneb liiklusprognoosi ajakohastamisest ja ainult 11 baaspunkti ulatuses on vähenemine tingitud muudest väiksematest korrektsioonidest.

(147) Komisjon leiab, et liiklus- ja tuluprognoosi asendamine sellega, mille PwC esitas tegeliku teemaksu mudelis, on mõistlik, kuna see kajastab õigesti ajakohastatud prognoose kõnealuse seadusemuudatuse ajal. Seepärast nõustub komisjon, et vahetult enne seaduse muutmist võis kontsessionäär eeldada […]-protsendilist sisemist tasuvusläve.

(148) Võrreldes […] %ga on […]-protsendilise sisemine tasuvuslävi, mida taotles Autostrada Wielkopolska ja mida tegelikult kasutati hüvitise üle peetavatel läbirääkimistel, liiga kõrge. Ka teemaksukleebise mudeli kohane sisemine tasuvuslävi on üle […] %.

(149) Selleks, et teha kindlaks maksumäärade kontrollimisele eelnenud perioodi eest makstud ülemäärane hüvitis, kasutas PwC teemaksukleebise mudelit, et arvutada ümber AGRi määrad, mida oleks tulnud algselt kohaldada alates 2005. aasta septembrist, et saavutada madalam eeldatav sisemine tasuvuslävi […] % Autostrada Wielkopolska poolt 2005. aastal esitatud teemaksukleebise mudeli kohase […] % asemel (vt PwC teemaksukleebise mudelit tabelis 2). Oma aruandes asendas PwC teemaksukleebise mudeli […]-protsendilise sisemise tasuvusläve […] %ga ja arvutas välja AGRi määrad, mis oleksid selle madalama sisemise tasuvusläve saavutamiseks piisavad. PwC hinnangul on Autostrada Wielkopolskale ajavahemikul 2005. aasta septembrist kuni 2007. aasta oktoobrini tasumisele kuuluv hüvitis ümber arvutatud AGRi määrade alusel kokku […] Poola zlotti ([48]) (brutosumma). Seda summat võrreldi nimetatud ajavahemiku eest Autostrada Wielkopolskale tehtud tegelike maksetega, mis moodustasid kokku […] Poola zlotti ([49]) (brutosumma). Arvutuste kohaselt maksti ajavahemikul 2005. aasta septembrist kuni 2007. aasta oktoobrini ülemäärast hüvitist hinnanguliselt kokku […] Poola zlotti (brutosumma), ([50]) mis moodustab ligikaudu […] % kõigist sel ajavahemikul Autostrada Wielkopolskale tehtud maksetest.

(150) Maksumäärade kontrollimisele järgneva ajavahemiku puhul (2007. aasta novembrist kuni 2011. aasta juunini) kasutas PwC Autostrada Wielkopolskale makstud ülemäärase hüvitise kindlakstegemiseks kontrollimudelit ([51]). Selleks arvutas PwC varjatud teemaksu määrad ümber nii, et saada kontrollimudelis […] % asemel tulemuseks […]-protsendiline sisemine tasuvuslävi (vt PwC kontrollimudelit ([52]) tabelis 2). Ülemäärase hüvitise summa vastab PwC poolt ümber arvutatud varjatud teemaksu määrade ja Autostrada Wielkopolskale kõnealusel ajavahemikul tegelikult sõiduki kohta makstud varjatud teemaksu määrade vahele. PwC hinnangul on Autostrada Wielkopolskale ajavahemikul 2007. aasta novembrist kuni 2011. aasta juunini tasumisele kuuluv hüvitis ümberarvutatud varjatud teemaksu määrade alusel kokku […] Poola zlotti ([53]) (brutosumma). Seda summat võrreldi nimetatud ajavahemiku eest Autostrada Wielkopolskale tehtud tegelike maksetega, mis moodustasid kokku […] Poola zlotti ([54]) (brutosumma). Arvutuste kohaselt maksti ajavahemikul 2007. aasta novembrist kuni 2011. aasta juunini ülemäärast hüvitist hinnanguliselt kokku […] Poola zlotti (brutosumma), ([55]) mis moodustab ligikaudu […] % maksetest.

6.1.3.6. Lisamärkused majandusliku eelise kohta

(151) Autostrada Wielkopolska väitis, et isegi kui kõnealuse hüvitise tulemuseks oli tema olukorra oluline paranemine, oli see Poola riigi ja Autostrada Wielkopolska vahel ärilistest kaalutlustest lähtuvalt ja turutingimustel läbi räägitud. Seega on turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja põhimõte käesoleval juhul kohaldatav ja täidetud.

(152) Komisjon leiab, et muutmisseaduse ja kontsessioonilepinguga pandi Poolale kohustus hüvitada kontsessionäärile ainult summa, mis vastab kõnealuse seadusemuudatuse tõttu hinnanguliselt saamata jäänud tulule. Ei saa väita, et hüpoteetilise mõistliku eraettevõtja jaoks oleks vastuvõetav maksta seadusega ja kontsessioonilepinguga nõutavast enam. Pealegi on väga kaheldav, et mõistlik eraettevõtja nõustuks sellega, et hüvitis arvutatakse WSA 1999. aasta liiklus- ja tuluuuringu põhjal, mitte aga kõige ajakohasema WSA 2004. aasta uuringu põhjal. Seepärast ei nõustu komisjon väitega, et turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja põhimõte on antud juhul täidetud.

(153) Lisaks viitas Autostrada Wielkopolska 2002. aasta Londoni metroo riigiabi asjale, milles komisjon jõudis järeldusele, et pikaajalise lepingu muutmine ei kujuta endast riigiabi, kui i) algse lepinguga ei kaasnenud riigiabi andmist ja ii) muudatusega ei kaasne kontsessionääri olukorra oluline paranemine või siis on olukorra paranemine kooskõlas turutingimustega ([56]).

([48]) See summa võrdub kokku […] euroga (brutosumma; vahetuskurss PLN/EUR = 4).
([49]) See summa võrdub kokku […] euroga (brutosumma; vahetuskurss PLN/EUR = 4).
([50]) See summa võrdub kokku […] euroga (brutosumma; vahetuskurss PLN/EUR = 4).
([51]) Seda tehakse PwC 2010. aasta aruandes, mis käsitleb ajavahemikku kuni 2010. aasta augustini, ja PwC täiendavas 2011. aasta aruandes, mis käsitleb ajavahemikku 2010. aasta septembrist kuni 2011. aasta juunini.
([52]) Faili nimi: […]
([53]) See summa võrdub kokku […] euroga (brutosumma; vahetuskurss PLN/EUR = 4).
([54]) See summa võrdub kokku […] euroga (brutosumma; vahetuskurss PLN/EUR = 4).
([55]) See summa võrdub kokku […] euroga (brutosumma; vahetuskurss PLN/EUR = 4).
([56]) Riigiabi asi N 264/2002, avaliku ja erasektori partnerlus Londoni metroo arendamiseks, punkt 79.

(154) Kuigi komisjoni käsutuses ei ole teavet, mis viitaks sellele, et esialgse lepinguga kaasnes riigiabi andmine, näitab eespool esitatud finantsmudelite analüüs, et varjatud teemaksu maksetega kaasnes kontsessionääri olukorra oluline paranemine, sest need põhinesid suuremal eeldataval tasuvusel kui see, mida oleks võinud eeldada enne seaduse muutmist. Komisjon leiab, et Autostrada Wielkopolska kontsessiooni turuhind määrati 1997. aastal kindlaks avatud hankemenetluse tulemusena. Kontsessioonilepingu sätete kohaselt ei olnud projekti sisemine tasuvuslävi kontsessionäärile garanteeritud. Kuigi hüvitamismeetodis kasutatakse sisemist tasuvusläve, on see üksnes võrdlusalus, mis võimaldab arvutada välja õige hüvitise, st hüvitise, millega taastatakse finantsseisund, milles kontsessionäär oleks olnud ilma muutmisseaduseta. Sisemine tasuvuslävi on vaid üks näitaja kontsessionääri finantsseisundi kohta vahetult enne seaduse muutmist, ent mitte hind, mida riik maksis Autostrada Wielkopolskale 6. lisaga nõustumise eest, ja seetõttu ei saa seda kasutada hindade võrdlemiseks.

(155) Komisjon märgib ka, et kontsessionäärile antud majandusliku eelise olemasolu hindamisel ei oma tähtsust, kas liikmesriik andis selle eelise tahtlikult või tahtmatult.

(156) Lisaks märgib komisjon, et vahekohtumenetluses ja -otsuses ei käsitletud juhtumi riigiabi aspekti ([57]). Igal juhul peab komisjon hindama riigiabi olemasolu ja selle kokkusobivust siseturuga.

6.1.3.7. Järeldus majandusliku eelise kohta

(157) Eespool öeldut silmas pidades leiab komisjon, et kontsessionäär sai majandusliku eelise raskete kaubaveokite eest saadud ülemäärase hüvitise näol ajavahemikul 2005. aasta septembrist kuni 2011. aasta juunini, mil varjatud teemaksu rakendamine lõppes. Komisjon nõustub ülemäärase hüvitise arvutamise meetodiga, mida kasutas PwC.

6.1.4. *Valikulisus*

(158) Komisjon märgib ära, et igale kontsessionäärile maksti hüvitist pärast individuaalseid läbirääkimisi riigi ja kontsessionääri vahel. Seega võeti olemuslikult spetsiifilisi meetmeid, mis olid igale kontsessionäärile kohandatud. Niivõrd, kui sellised meetmed annavad kontsessionäärile eelise, on nad järelikult valikulised.

(159) Kuna eespool on kinnitatud, et Poola makstud hüvitis annab Autostrada Wielkopolskale eelise, tuleb seda meedet pidada valikuliseks ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses.

6.1.5. *Konkurentsi kahjustamine ja mõju kaubandusele*

(160) Liikmesriigi antav abi mõjutab liidusisest kaubandust, kui see parandab ettevõtja seisundit võrreldes tema siseturu konkurentidega ([58]). Piisab sellest, et abisaaja konkureerib konkurentsile avatud turgudel teiste ettevõtjatega ([59]).

(161) Käsitletava meetmega Autostrada Wielkopolskale antud majanduslik eelis tugevdab tema majanduslikku seisundit, suurendades äriühingu tulusid. Lisaks on Poola kiirteede ehitamise ja käigushoidmise turg avatud kõigile ELis tegutsevatele ettevõtjatele. Seetõttu võib Autostrada Wielkopolskale antud eelis kahjustada konkurentsi ja mõjutada kaubandust liikmesriikide vahel.

6.1.6. *Järeldus*

(162) Eespool öeldut silmas pidades leiab komisjon, et hüvitis, mida maksti Autostrada Wielkopolskale seadusemuudatuse eest, millega rasked kaubaveokid vabastati ajavahemikul 1. septembrist 2005 kuni 30. juunini 2011 teemaksust kiirtee A2 Nowy Tomyśli ja Konini vahelise lõigu kasutamise eest, kujutab endast riigiabi ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses niivõrd, kui hüvitis oli suurem summast, millega nimetatud äriühingule korvati muutmisseaduse tõttu saamata jäänud tulu.

([57]) Vahekohtuotsuse punktis 4.25 on märgitud: […].
([58]) Kohtuotsus, Euroopa Kohus, 17. september 1980, Philip Morris *vs.* komisjon, C-730/79, ECLI:EU:C:1980:209, punkt 11; kohtuotsus, Üldkohus, 30. aprill 1998, Het Vlaamse Gewest *vs.* komisjon, T-214/95, ECLI:EU:T:1998:77, punkt 50.
([59]) Kohtuotsus, Euroopa Kohus, 21. märts 1991, Itaalia *vs.* komisjon, C-303/88, ECLI:EU:C:1991:136; kohtuotsus, Üldkohus, 30. aprill 1998, Het Vlaamse Gewest *vs.* komisjon, T-214/95, ECLI:EU:T:1998:77, punkt 49.

6.2. **Abi õiguspärasus**

(163) Kuna hüvitis anti Autostrada Wielkopolska käsutusse enne meetmest teatamist, leiab komisjon, et Poola ei pidanud kinni ELi toimimise lepingu artikli 108 lõikes 3 sätestatud keelust ([60]). Poola antud riigiabi on seega ebaseaduslik.

6.3. **Abi kokkusobivus siseturuga**

(164) Euroopa Kohtu väljakujunenud praktika ([61]) kohaselt on liikmesriigi ülesanne esitada abi siseturuga kokkusobivuse võimalikud põhjused ja tõendada, et sellise kokkusobivuse tingimused on täidetud. Komisjon märgib, et Poola ei esitanud põhjendusi kõnealuse abi kokkusobivuse kohta siseturuga. Vastupidi – Poola teatas komisjonile, et tema arvates ei ole abi siseturuga kokkusobiv.

(165) Komisjon on sellegipoolest uurinud, kas kõnealust abi võib pidada siseturuga kokkusobivaks. ELi toimimise lepingu artikli 107 lõikes 3 on ette nähtud teatavad erandid ELi toimimise lepingu artikli 107 lõikes 1 kehtestatud üldreeglist, mille kohaselt riigiabi ei ole siseturuga kokkusobiv.

(166) Kõigepealt hindas komisjon kõnealust abi ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 3 punktis c sätestatud erandit silmas pidades. ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 3 punkti c kohaselt võib siseturuga kokkusobivaks pidada „abi teatud majandustegevuse või teatud majanduspiirkondade arengu soodustamiseks, kui niisugune abi ei mõjuta ebasoovitavalt kaubandustingimusi määral, mis oleks vastuolus ühiste huvidega“. Sellega seoses märgib komisjon ka, et ükski riigiabi suunis ei ole otseselt kohaldatav kiirteetaristu ja kiirtee käigushoidmise suhtes.

(167) Komisjon märgib, et abi kokkusobivuse hindamine võib erineda sõltuvalt sellest, kas abi on liigitatav investeeringuteks ettenähtud abiks või tegevusabiks.

(168) Lisaks märgib komisjon, et kõnealuse abi andmise ajal oli kogu Autostrada Wielkopolska käitatav kiirtee A2 osa peaaegu aasta vältel olnud avatud. Seega erinevalt komisjoni varasemast otsusest kiirtee A2 naaberlõigu Świecko – Nowy Tomyśl ehitamise ja käigushoidmise kohta (riigiabi asi N 462/09), millele AW S.A. viitab, ei saa käesoleval juhul järeldada, et tegemist oli investeeringuteks ettenähtud abiga maanteetaristu ehitamise hõlbustamiseks. Riigiabi asjas N 462/09 anti riigiabi abisaajale enne ehitustööde algust ja sellel oli abisaajale ergutav mõju, soodustades asjaomase investeerimisprojekti elluviimist. Seevastu käesolevas asjas ei ole komisjon ergutavat mõju tuvastanud, kuna kiirtee ehitamine oli juba lõppenud. Ei Poola ega Autostrada Wielkopolska pole viidanud ühelegi teisele investeerimisprojektile, millele kõnealune abi võinuks kaasa aidata.

(169) Lisaks märgib komisjon, et erinevalt investeeringuteks ettenähtud abist ei olnud käesoleval juhul antud abi seotud ühegi investeerimisprojekti kuludega, vaid see sõltus kiirteed kasutatavate sõidukite arvust ja oli korduva iseloomuga. Seega ei toetanud abi mitte investeerimisprojekti rahastamist, vaid abisaaja korduvate tegevuskulude katmist. Seetõttu on komisjoni arvates käesoleval juhul tegemist tegevusabiga. Euroopa Kohtu praktika ([62]) kohaselt on selline tegevusabi siseturuga põhimõtteliselt kokkusobimatu.

(170) Komisjon nendib siiski, et kiirtee A2 Nowy Tomyśli ja Konini vaheline lõik asub ebasoodsas piirkonnas, mille suhtes kehtib ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 3 punktis a sätestatud erand. Seepärast hindas komisjon, kas asjaomast tegevusabi võib pidada siseturuga kokkusobivaks regionaalabi suuniste alusel.

(171) Komisjon leidis, et ta peaks kõnealust abi hindama suuniste alusel, mis kehtisid kõnealuse abi andmise otsuse vastuvõtmise, st kontsessioonilepingu 6. lisa sõlmimise ajal, nimelt 2005. aastal. Sel ajal antud abi suhtes on kohaldatav piirkondliku riigiabi andmise juhend, mille komisjon võttis vastu 1998. aastal (edaspidi 1998. aasta piirkondliku riigiabi juhend) ([63]).

(172) 1998. aasta piirkondliku riigiabi juhendi punkti 4.15 kohaselt võib tegevusabi, mis üldjuhul on keelatud, erandkorras anda piirkondades, mille suhtes kohaldatakse artikli 92 lõike 3 punktis a (nüüd artikli 107 lõike 3 punkt a) sätestatud erandit, kui i) abi andmine on õigustatud piirkondliku arengu ja abi olemuse seisukohast ning ii) abi määr on võrdeline ebasoodsate tingimustega, mille leevendamiseks seda antakse. Liikmesriigi ülesandeks on tõendada selliste ebasoodsate tingimuste olemasolu ja hinnata nende tähtsust.

([60]) Kohtuotsus, Üldkohus, 14. jaanuar 2004, Fleuren Compost *vs.* komisjon, T-109/01, ECLI:EU:T:2004:4.
([61]) Kohtuotsus, Euroopa Kohus, 28. aprill 1993, Itaalia *vs.* komisjon, C-364/90, ECLI:EU:C:1993:157.
([62]) Kohtuotsus, Üldkohus, 8. juuni 1995, Siemens SA *vs.* komisjon, T-459/93, ECLI:EU:T:1995:100; kohtuotsus, Euroopa Kohus, 19. september 2000, Saksamaa *vs.* komisjon, C-156/98, ECLI:EU:C:2000:467, punkt 30.
([63]) EÜT C 74, 10.3.1998, lk 9.

(173) Sellega seoses märgib komisjon, et Poola ei tõendanud mingite ebasoodsate tingimuste olemasolu, mida kõnealune abi võiks leevendada. Vastupidi – Poola on seisukohal, et abi ei aidanud kaasa regionaalarengule.

(174) Komisjon leiab, et käesoleval juhul oli tegevusabi tulemuseks üksnes projekti sisemise tasuvusläve suurenemine investorite jaoks ja seega ei aita tegevusabi kaasa regionaalarengule piirkondades, kus tasuline kiirtee asub. Seetõttu on komisjon seisukohal, et piirkondliku riigiabi juhendi punktis 4.15 sätestatud kriteeriumid ei ole täidetud.

(175) Lisaks ei oma komisjoni hinnangu seisukohast tähtsust asjaolu, et AW S.A.-le makstud hüvitist ei kasutatud ega kasutata aktsionäridele kasumi jaotamiseks (dividendidena), vaid hoopis EIP laenu tagasimaksmiseks. Tegelikult on EIP laenu tagasimaksmine kontsessionääri kohustus, mis tuleneb finantskokkulepetest, mille kontsessionäär pidi kontsessioonilepingu täitmiseks sõlmima. Kui Autostrada Wielkopolskale makstud hüvitis võimaldas äriühingul laenud tagasi maksta varem kui ette nähtud (st juhul, kui seadust ei oleks muudetud ja hüvitise järele poleks olnud vajadust), andis hüvitis äriühingule eelise, vabastades vahendeid muuks otstarbeks, näiteks dividendide maksmiseks, mida muul juhul ei oleks makstud. Selline dividendide maksmine ei aidanud aga kaasa selle piirkonna arengule, kus kiirtee asub.

(176) Lisaks märgib komisjon, et samasugused on ka tegevusabi siseturuga kokkusobivuse kriteeriumid, mis on esitatud alates 1. jaanuarist 2007 kohaldatavate regionaalabi suuniste (2007–2011) (edaspidi „2007. aasta regionaalabi suunised“) ([64]) punktis 76. Seega on hinnang kõnealuse abi kokkusobivusele siseturuga samasugune ka 2007. aasta regionaalabi suuniste alusel.

6.3.1. *Järeldus siseturuga kokkusobivuse kohta*

(177) Komisjon ei ole tuvastanud ühtki teist siseturuga kokkusobivust käsitlevat sätet, mille alusel saaks kõnealust abi pidada ELi toimimise lepinguga kooskõlas olevaks. Ka Poola ei ole viidanud ühelegi siseturuga kokkusobivust käsitlevale sättele ega esitanud argumente, mis võimaldaksid komisjonil pidada kõnealust abi siseturuga kokkusobivaks. Kolmanda isiku esitatud märkused ei võimalda samuti komisjonil pidada kõnealust abi siseturuga kokkusobivaks.

(178) Seetõttu teeb komisjon järelduse, et Poola poolt äriühingule AW S.A. antud riigiabi ei ole siseturuga kokkusobiv. Poola on kõnealust abi andnud ebaseaduslikult, rikkudes ELi toimimise lepingu artikli 108 lõiget 3.

7. **TAGASINÕUDMINE**

(179) Vastavalt ELi toimimise lepingule ja Euroopa Kohtu väljakujunenud praktikale on komisjon pädev otsustama, et asjaomane liikmesriik peab abi andmise lõpetama või seda muutma, kui on leitud, et abi on siseturuga kokkusobimatu ([65]). Samuti on Euroopa Kohus korduvalt sedastanud, et liikmesriigi kohustus lõpetada sellise abi andmine, mida komisjon peab siseturuga kokkusobimatuks, on kehtestatud selleks, et taastada varasem olukord ([66]).

(180) Sellega seoses on Euroopa Kohus leidnud, et kõnealune eesmärk on saavutatud, kui abisaaja on ebaseadusliku abina saadud summad tagasi maksnud ja seega loobunud eelisest, mis tal turul konkurentide ees oli, ja kui on taastatud abi väljamaksmisele eelnenud olukord ([67]).

(181) Kooskõlas kohtupraktikaga on nõukogu määruse (EL) 2015/1589 ([68]) artikli 16 lõikes 1 sätestatud, et „[k]ui ebaseadusliku abi korral tehakse negatiivne otsus, nõuab komisjon, et kõnealune liikmesriik peab võtma kõik vajalikud meetmed, et abisaajalt abi tagasi saada […]“.

([64]) ELT C 54, 4.3.2006, lk 13.
([65]) Kohtuotsus, Euroopa Kohus, 12. juuli 1973, komisjon *vs.* Saksamaa, C-70/72, ECLI:EU:C:1973:87, punkt 13.
([66]) Kohtuotsus, Euroopa Kohus, 14. september 1994, Hispaania *vs.* komisjon, liidetud kohtuasjad C-278/92, C-279/92 ja C-280/92, ECLI:EU:C:1994:325, punkt 75.
([67]) Kohtuotsus, Euroopa Kohus (kuues koda), 17. juuni 1999, Belgia *vs.* komisjon, C-75/97, ECLI:EU:C:1999:311, punktid 64 ja 65.
([68]) Nõukogu 13. juuli 2015. aasta määrus (EL) 2015/1589, millega kehtestatakse üksikasjalikud eeskirjad Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 108 kohaldamiseks (ELT L 248, 24.9.2015, lk 9).

(182) Komisjon on jõudnud järeldusele, et Poola maksis äriühingule AW S.A. ajavahemikul 1. septembrist 2005 kuni 30. juunini 2011 ülemäärast hüvitist. Samuti tegi komisjon kindlaks, et selle ülemäärase hüvitise näol on tegemist riigiabiga, mis on siseturuga kokkusobimatu. Seetõttu tuleb see abi tagasi nõuda, et taastada enne abi väljamaksmist turul valitsenud olukord.

(183) Nagu on märgitud põhjendustes 146–150 (vt ka käesoleva otsuse lisa), teeb komisjon järelduse, et ajavahemikul 1. septembrist 2005 kuni 30. juunini 2011 antud abi kogusumma on 894 956 888,88 Poola zlotti ([69]) (brutosumma) ([70]). Abi tuleks tagasi nõuda alates kuupäevast, mil abisaaja sai eelise, st alates ajast, mil abi anti abisaaja käsutusse, kuni tegeliku tagasimaksmiseni. Kogu tagasinõutavalt abisummalt tuleb arvestada intressi alates otsuse põhjendustes 146–150 ja otsuse lisas osutatud igakuiste väljamaksete tegemise hetkest kuni tagasimaksmise hetkeni.

(184) Niivõrd, kui Autostrada Wielkopolska on maksnud saadud abilt maksu, võib Poola oma siseriiklike maksueeskirjade kohaselt võtta arvesse varasemat maksu tasumist, nõudes tagasi ainult Autostrada Wielkopolska saadud netosumma ([71]). Sellisel juhul peaksid riigi ametiasutused tagama, et Autostrada Wielkopolska ei saaks täiendavat maksuvähendust, väites, et tagasimakse on vähendanud tema maksustatavat tulu, kuna see tähendaks, et tagasimakstav netosumma oli väiksem kui algselt saadud netosumma.

(185) Poolal on käesoleva otsuse vastuvõtmise kuupäevast aega kaks kuud, et esitada komisjonile tõendid saadud abilt makstud maksu kohta (kui maksu on makstud) ja kuupäevad, mil tehti otsuse põhjendustes 146–150 ja otsuse lisas osutatud maksed. Komisjon leiab, et abi oli abisaaja käsutuses alates neist kuupäevadest,

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA OTSUSE:

Artikkel 1

Poola riigi poolt äriühingule Autostrada Wielkopolska S.A. ajavahemikul 1. septembrist 2005 kuni 30. juunini 2011 muutmisseaduse alusel makstud ülemäärane hüvitis summas 894 956 888,88 Poola zlotti kujutab endast riigiabi ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses.

Artikkel 2

Artiklis 1 osutatud riigiabi on ebaseaduslik, sest selle andmisel rikuti ELi toimimise lepingu artikli 108 lõikest 3 tulenevat teavitamiskohustust ja rakendamiskeeldu.

Artikkel 3

Artiklis 1 osutatud riigiabi on siseturuga kokkusobimatu.

Artikkel 4

1. Poola nõuab artiklis 1 osutatud abi abisaajalt tagasi.

2. Tagasinõutavatelt summadelt arvestatakse intressi alates kuupäevast, mil need anti abisaaja käsutusse, kuni nende tegeliku tagasimaksmiseni.

3. Intress arvutatakse liitintressina vastavalt komisjoni määruse (EÜ) nr 794/2004 ([72]) (mida on viimati muudetud määrusega (EÜ) nr 271/2008 ([73])) V peatükile.

([69]) See summa on saadud, liites põhjenduses 148 nimetatud summa ([…] Poola zlotti) ja põhjenduses (150) nimetatud summa ([…] Poola zlotti), mis on brutosummad ja vastavad kokku ligikaudu 223,74 miljonile eurole (vahetuskurss PLN/EUR = 4).

([70]) Vt joonealune märkus 21.

([71]) Kohtuotsus, Üldkohus, 8. juuni 1995, Siemens *vs.* komisjon, T-459/93, ECLI:EU:T:1995:100, punkt 83. Vt ka kohtuotsus, Euroopa Kohus, 15. detsember 2005, Unicredito Spa *vs.* Agenzia delle Entrate, Ufficio Genova, C-148/04, ECLI:EU:C:2005:774, punktid 117–120.

([72]) Komisjoni 21. aprilli 2004. aasta määrus (EÜ) nr 794/2004, millega rakendatakse nõukogu määrust (EL) 2015/1589, millega kehtestatakse üksikasjalikud eeskirjad Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 108 kohaldamiseks (ELT L 140, 30.4.2004, lk 1).

([73]) Komisjoni 30. jaanuari 2008. aasta määrus (EÜ) nr 271/2008 millega muudetakse määrust (EÜ) nr 794/2004, millega rakendatakse nõukogu määrust (EÜ) nr 659/1999, millega kehtestatakse üksikasjalikud eeskirjad EÜ asutamislepingu artikli 93 kohaldamiseks (ELT L 82, 25.3.2008, lk 1).

Artikkel 5

1. Artiklis 1 osutatud abi nõutakse tagasi viivitamata ja tulemuslikult.

2. Poola tagab käesoleva otsuse rakendamise nelja kuu jooksul alates otsuse teatavakstegemise kuupäevast.

Artikkel 6

1. Kahe kuu jooksul pärast käesoleva otsuse teatavakstegemist esitab Poola komisjonile järgmise teabe:

a) abisaajalt tagasinõutava abi kogusumma (põhisumma ja intress);

b) käesoleva otsuse täitmiseks juba võetud ja kavandatavate meetmete üksikasjalik kirjeldus;

c) dokumendid, mis kinnitavad, et abisaajale on antud korraldus abi tagasi maksta.

2. Poola teavitab komisjoni käesoleva otsuse täitmiseks võetud siseriiklike meetmete rakendamisest, kuni artiklis 1 osutatud abi on täielikult tagasi makstud. Ta esitab komisjoni taotlusel viivitamata teabe käesoleva otsuse täitmiseks juba võetud ja kavandatavate meetmete kohta. Ta esitab ka üksikasjalikud andmed abisaajalt juba tagasi saadud abisummade ja intressi kohta.

Artikkel 7

Käesolev otsus on adresseeritud Poola Vabariigile.

Brüssel, 25. august 2017

Komisjoni nimel
komisjoni liige
Margrethe VESTAGER

LISA

AUTOSTRADA WIELKOPOLSKALE MAKSTUD ÜLEMÄÄRANE HÜVITIS

Hüvitise periood	Ülemäärane hüvitis (bruto) Poola zlottides
September 2005	[…]
Oktoober 2005	[…]
November 2005	[…]
Detsember 2005	[…]
Jaanuar 2006	[…]
Veebruar 2006	[…]
Märts 2006	[…]
Aprill 2006	[…]
Mai 2006	[…]
Juuni 2006	[…]
Juuli 2006	[…]
August 2006	[…]
September 2006	[…]
Oktoober 2006	[…]
November 2006	[…]
Detsember 2006	[…]
Jaanuar 2007	[…]
Veebruar 2007	[…]
Märts 2007	[…]
Aprill 2007	[…]
Mai 2007	[…]
Juuni 2007	[…]
Juuli 2007	[…]
August 2007	[…]
September 2007	[…]
Oktoober 2007	[…]
November 2007	[…]
Detsember 2007	[…]
Jaanuar 2008	[…]
Veebruar 2008	[…]
Märts 2008	[…]
Aprill 2008	[…]
Mai 2008	[…]
Juuni 2008	[…]
Juuli 2008	[…]
August 2008	[…]
September 2008	[…]
Oktoober 2008	[…]
November 2008	[…]
Detsember 2008	[…]
Jaanuar 2009	[…]
Veebruar 2009	[…]
Märts 2009	[…]
Aprill 2009	[…]
Mai 2009	[…]
Juuni 2009	[…]
Juuli 2009	[…]
August 2009	[…]
September 2009	[…]
Oktoober 2009	[…]
November 2009	[…]
Detsember 2009	[…]
Jaanuar 2010	[…]
Veebruar 2010	[…]
Märts 2010	[…]
Aprill 2010	[…]
Mai 2010	[…]
Juuni 2010	[…]
Juuli 2010	[…]
August 2010	[…]
September 2010	[…]
Oktoober 2010	[…]
November 2010	[…]
Detsember 2010	[…]
Jaanuar 2011	[…]
Veebruar 2011	[…]
Märts 2011	[…]
Aprill 2011	[…]
Mai 2011	[…]
Juuni 2011	[…]
Kokku	**894 956 888,88**