PÄÄTÖKSET

KOMISSION PÄÄTÖS (EU) 2018/556,

annettu 25 päivänä elokuuta 2017,

valtiontuesta SA.35356 (2013/C) (ex 2013/NN, ex 2012/N), jonka Puola on toteuttanut Autostrada Wielkopolska S.A:n hyväksi

(tiedoksiannettu numerolla C(2017) 5818)

(Ainoastaan puolankielinen teksti on todistusvoimainen)

(ETA:n kannalta merkityksellinen teksti)

EUROOPAN KOMISSIO, joka

ottaa huomioon Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen ja erityisesti sen 108 artiklan 2 kohdan ensimmäisen alakohdan,

ottaa huomioon Euroopan talousalueesta tehdyn sopimuksen ja erityisesti sen 62 artiklan 1 kohdan a alakohdan,

on mainittujen artiklojen mukaisesti kehottanut asianomaisia esittämään huomautuksensa ([1]) ja ottaa huomioon nämä huomautukset,

sekä katsoo seuraavaa:

1. MENETTELY

(1) Puola ilmoitti 31 päivänä elokuuta 2012 tehdyllä ja samana päivänä kirjatulla sähköisellä ilmoituksella komissiolle Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen, jäljempänä 'SEUT-sopimus', 108 artiklan 3 kohdan mukaisesti valtiontuesta, joka myönnettiin taloudellisen korvauksen muodossa Autostrada Wielkopolska S.A:lle, jäljempänä 'Autostrada Wielkopolska'. Toimenpide kirjattiin valtiontukiasiana SA.35356.

(2) Komissio pyysi 26 päivänä lokakuuta 2012 päivätyllä kirjeellä lisätietoja ilmoitetusta toimenpiteestä. Puola toimitti pyydetyt tiedot 28 päivänä marraskuuta 2012 päivätyllä kirjeellä.

(3) Komissio ilmoitti Puolalle 29 päivänä tammikuuta 2013 päivätyllä kirjeellä siirtävänsä asian ilmoittamatta jätettyjen tukien rekisteriin (tunnuksella NN), koska suurin osa komissiolle ilmoitetusta korvauksesta oli jo myönnetty. Komissio pyysi myös lisätietoja. Puola toimitti pyydetyt tiedot 18 päivänä helmikuuta ja 16 päivänä huhtikuuta 2013 päivätyillä kirjeillä.

(4) Komissio ja Puola järjestivät 11 päivänä heinäkuuta 2013 kokouksen, jossa keskusteltiin toimenpiteestä, ja tämän jälkeen komissio pyysi lisätietoja 22 päivänä elokuuta 2013 päivätyllä kirjeellä. Puola toimitti pyydetyt tiedot 20 päivänä syyskuuta 2013 päivätyllä kirjeellä.

(5) Komissio ilmoitti Puolalle 25 päivänä kesäkuuta 2014 päivätyllä kirjeellä päätöksestään aloittaa ilmoitetun toimenpiteen osalta SEUT-sopimuksen 108 artiklan 2 kohdassa tarkoitettu menettely.

(6) Puola toimitti 5 päivänä syyskuuta 2014 päivätyllä kirjeellä huomautuksensa päätöksestä aloittaa SEUT-sopimuksen 108 artiklan 2 kohdan mukainen menettely.

(7) Komission päätös muodollisen tutkintamenettelyn aloittamisesta julkaistiin *Euroopan unionin virallisessa lehdessä* 20 päivänä syyskuuta 2014 ([2]). Komissio on kehottanut asianomaisia esittämään toimenpidettä koskevat huomautuksensa.

(8) Komissio sai huomautuksia Autostrada Wielkopolskalta 7 päivänä lokakuuta 2014. Komissio toimitti kyseiset huomautukset Puolalle 26 päivänä marraskuuta 2014 päivätyllä kirjeellä, jotta tämä voi esittää niitä koskevat huomautuksensa.

([1]) EUVL C 328, 20.9.2014, s. 12.
([2]) Ks. alaviite 1.

(9) Puola pyysi 5 päivänä joulukuuta 2014 päivätyllä kirjeellä komissiolta puolankielistä käännöstä Autostrada Wielkopolskan huomautuksista. Komissio toimitti Puolalle pyydetyn käännöksen 23 päivänä tammikuuta 2015 päivätyllä kirjeellä.

(10) Puola toimitti huomautuksensa 23 päivänä helmikuuta 2015 päivätyllä kirjeellä.

(11) Komissio pyysi lisätietoja 26 päivänä kesäkuuta 2015 ja 20 päivänä huhtikuuta 2016 päivätyillä kirjeillä. Puola vastasi näihin pyyntöihin 10 ja 17 päivänä heinäkuuta 2015 ja 18 päivänä toukokuuta 2016 päivätyillä kirjeillä.

(12) Komission yksiköt ja Puolan viranomaiset järjestivät 7 päivänä joulukuuta 2016 puhelinneuvottelun. Komissio lähetti 12 päivänä toukokuuta 2017 päivätyllä kirjeellä Puolalle puhelinneuvottelun pöytäkirjaluonnoksen. Samalla komissio pyysi lisätietoja Puolalta.

(13) Puola vahvisti puhelinneuvottelun pöytäkirjan ja toimitti lisätietoja 23 päivänä toukokuuta 2017 päivätyllä kirjeellä.

2. TOIMENPITEEN YKSITYISKOHTAINEN KUVAUS

2.1 Johdanto

(14) Toimenpiteessä on kyse taloudellisesta korvauksesta, jonka Puola on myöntänyt puolalaista A2-moottoritietä välillä Nowy Tomyśl–Konin koskevan toimiluvan haltijalle Autostrada Wielkopolskalle ([3]) lainsäädäntömuutoksen vuoksi, jolla raskaat tavaraliikenteen ajoneuvot, jäljempänä 'raskaat tavarankuljetusajoneuvot', vapautettiin moottoritien käyttömaksuista 1 päivän syyskuuta 2005 ja 30 päivän kesäkuuta 2011 välisenä aikana.

(15) A2-moottoritien tämän osuuden rakentamista ja ylläpitoa koskeva toimilupasopimus tehtiin Autostrada Wielkopolskan kanssa 10 päivänä maaliskuuta 1997 julkisen tarjouskilpailun perusteella. Asianomainen ministeri ja Autostrada Wielkopolska allekirjoittivat toimilupasopimuksen 12 päivänä syyskuuta 1997. Toimilupa myönnettiin 40 vuodeksi eli 10 päivään maaliskuuta 2037 asti.

(16) Toimilupasopimuksen mukaan Autostrada Wielkopolska sitoutui hankkimaan (omalla kustannuksellaan ja riskillään) ulkoista rahoitusta A2-moottoritien Nowy Tomyślin ja Koninin välisen osuuden rakentamista, ylläpitoa ja kunnossapitoa varten. Vastikkeeksi Autostrada Wielkopolska sai määräaikaisen oikeuden ylläpitää rakennettua moottoritieosuutta, mihin sisältyi oikeus periä ja pitää kaikki tietullit kaikilta moottoritieosuuden käyttäjiltä ([4]).

(17) Moottoritien käyttäjiin sovellettiin viittä eri hintaa Puolan lainsäädännössä määritellyn ajoneuvoluokan mukaan. Toimilupasopimuksen mukaan toimiluvan haltija voi korottaa hintoja tulojen lisäämiseksi, mutta hinnat eivät saaneet ylittää taulukossa 1 esitettyjä enimmäishintoja.

Taulukko 1

Toimilupasopimuksen liitteen P mukaiset tietullin enimmäismäärät (ilman arvonlisäveroa ([1]))

	Ajoneuvoluokka 1	Ajoneuvoluokka 2	Ajoneuvoluokka 3	Ajoneuvoluokka 4	Ajoneuvoluokka 5
Kullakin kolmesta tietulliasemasta	[…] PLN (*)	[…] PLN	[…] PLN	[…] PLN	[…] PLN

([1]) Nämä määrät perustuvat heinäkuun 1999 arvoihin. Niitä korotetaan heinäkuun 1999 ja yksittäisten tietullin keräyspisteiden toiminnan aloittamispäivämäärien välisellä inflaatioasteella. Lisäksi tietullin keräämisen aloittamisen jälkeen tietullin enimmäismääriä mukautetaan vuosittain inflaatioindeksin (vuotuinen kuluttajahintaindeksi) sekä ulkomaan valuutan kurssieroon (euron ja Puolan zlotyn välillä) perustuvan indeksin mukaan.

(*) Liikesalaisuus.

([3]) Autostrada Wielkopolska on yksityinen yritys, jonka toiminta koostuu yksinomaan A2-moottoritien Nowy Tomyślin ja Koninin välisen osuuden rakentamisesta ja ylläpidosta. Yrityksen suurin osakas on AWSA Holland I B.V., joka omistaa 98,85 prosenttia Autostrada Wielkopolskan osakepääomasta. AWSA Holland I B.V:n ainoa osakkeenomistaja on AWSA Holland II B.V., jonka suurimmat osakkaat ovat Kulczyk Holding SA (rekisteröity Varsovassa, 24,10 prosenttia osakepääomasta), Meridiam Infrastructure S.a.r.l (Luxemburg, 20,12 prosenttia), PGE SA (Varsova, 20,00 prosenttia), Strabag AG (Spittal/Drau, 10,12 prosenttia), KWM Investment (Wien, 9,32 prosenttia), Bank Zachodni WBK SA (Wrocław, 5,44 prosenttia) ja TUiR "Warta" SA (Varsova, 4,81 prosenttia).

([4]) Toimilupasopimuksen mukaisesti toimiluvan haltija ensin uudenaikaisti olemassa olevan 47,7 kilometriä pitkän moottoritieosuuden (tieosuus I: Konin–Września) ja rakensi sitten kaksi tieosuutta: Poznan–Września (tieosuus II – 37,5 km) ja Nowy Tomyśl–Komorniki (tieosuus III – 50,4 km).

2.2 **Korvausjärjestelmän käyttöönotto**

(18) Liityttyään Euroopan unioniin vuonna 2004 Puolan oli saatettava direktiivi 1999/62/EY ([5]) osaksi Puolan lainsäädäntöä. Tämän direktiivin 7 artiklan 3 kohdassa säädetään seuraavaa: ”Tietullia ja käyttäjämaksua ei saa kantaa yhtä aikaa tieosuuden käytöstä.”

(19) Tästä syystä Puolan parlamentti hyväksyi vuonna 2005 moottoriteitä ja kansallista tierahastoa koskevaan lakiin muutoksen, jäljempänä ’lainmuutos’ ([6]), jolla poistettiin raskaiden tavarankuljetusajoneuvojen ([7]) kaksinkertaiset maksut saman tieosuuden käyttämisestä. Sen mukaan raskaat tavarankuljetusajoneuvot, jotka maksavat vinjetin (tietullikortin) Puolan kansallisten teiden käyttämisestä, vapautettiin 1 päivästä syyskuuta 2005 lähtien tietulleista sellaisilla moottoriteillä, joista on tehty toimilupasopimukset.

(20) Lainmuutoksella säädettiin, että kansallinen tierahasto Krajowy Fundusz Drogowy, jäljempänä ’KFD’, korvaisi lainmuutoksesta johtuvat tulonmenetykset toimilupien haltijoille.

(21) Korvausmenetelmä (jonka periaatteet laati Puolan parlamentti) perustui varjotullin käyttöönottoon. Varjotulli oli valtion toimilupien haltijoille maksama sopimusperusteinen maksu kustakin tietullin alaista moottoritietä käyttävästä raskaasta tavarankuljetusajoneuvosta.

(22) Lainmuutoksen mukaan toimilupien haltijoilla oli oikeus korvaukseen, joka vastaa 70:tä prosenttia määrästä, joka saadaan kertomalla raskaiden tavarankuljetusajoneuvojen maksullisella moottoritiellä suorittamien matkojen tosiasiallinen määrä toimilupien haltijoiden kanssa raskaiden tavarankuljetusajoneuvojen eri luokille neuvotelluilla varjotulleilla. Alentamalla varjotullit 70 prosenttiin oli tarkoitus korvata odotettavissa oleva mutta määrältään toistaiseksi tuntematon raskaiden tavarankuljetusajoneuvojen liikenteen lisääntyminen sen jälkeen, kun ne oli vapautettu tietulleista.

(23) Lainmuutoksen mukaan korvausmenetelmä ja varojen korvaamisen määräajat määriteltäisiin kussakin toimilupasopimuksessa erikseen.

(24) Autostrada Wielkopolskan tapauksessa korvausmenetelmä ja varjotullit vahvistettiin neuvottelujen jälkeen 14 päivänä lokakuuta 2005 tehdyn toimilupasopimuksen liitteessä 6, jäljempänä ’liite 6’.

2.3 **Korvauksen laskentaa koskevat perussäännöt**

(25) Puola selitti, että liitteessä 6 kuvattu lainmuutoksen mukainen laskentamenetelmä perustui periaatteeseen, jonka mukaan toimiluvan haltijan odotettavissa oleva taloudellinen tilanne ei saisi muuttua. Toimiluvan haltijan odotettavissa oleva taloudellinen tilanne ei siis saisi olla parempi tai huonompi verrattuna tilanteeseen, jota se saattoi odottaa juuri ennen lainmuutosta (”vaihtoehtoinen tilanne”). Puolan mukaan sovittiin, että tämä tavoite saavutettaisiin, jos Autostrada Wielkopolskan A2-moottoritien kyseiseen osuuteen tekemien investointien sisäinen tuottoprosentti ([8]) pysyi samalla tasolla kuin millä se olisi ollut juuri ennen lainmuutosta (eli ilman lainmuutoksesta johtuvia tulonmenetyksiä).

(26) Osapuolet sopivat myös, että korvauksen laskentamenetelmä määriteltäisiin riippumattoman asiantuntijan valmisteleman, rahoitusmalleihin perustuvan kaksivaiheisen menettelyn perusteella. Rahoitusmallit osoittaisivat todellisen ajantasaisen kassavirran sekä ennakoidun kassavirran (toisin sanoen toimiluvan haltijan maksettavaksi tulevat aiheutuneet kustannukset ja tiemaksuista saatavat tosiasialliset ja ennakoidut tulot), ja niiden avulla voitaisiin laskea investointien sisäinen tuottoprosentti. Menettelyn ensimmäisessä vaiheessa oli määrä neuvotella ja määrätä raskaiden tavarankuljetusajoneuvojen (varjo-)tietullin määrät (**varjotullin määrien vahvistaminen**). Kun nämä määrät olivat olleet voimassa tietyn ajan, ne todennettaisiin ja niitä muutettaisiin tarvittaessa menettelyn toisessa vaiheessa (**varjotullin määrien todentaminen**). Näitä perusperiaatteita sovellettiin kaikkiin moottoritietoimilupiin.

(27) Lainmuutoksen säännösten mukaisesti liitteessä 6 erotettiin kaksi tietullimäärien tyyppiä:

1. **Sovellettavat määrät**: määrät, joita sovellettiin lainmuutoksen voimaantulopäivästä (1 päivä syyskuuta 2005) lähtien kaikkiin moottoritietä käyttäviin ajoneuvoihin. Nämä määrät vahvistettiin toimilupasopimuksen alkuperäisten määräysten mukaisesti.

([5]) Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 1999/62/EY, annettu 17 päivänä kesäkuuta 1999, verojen ja maksujen kantamisesta raskailta tavaraliikenteen ajoneuvoilta tiettyjen infrastruktuurien käytöstä (EYVL L 187, 20.7.1999, s. 42).

([6]) Moottoriteitä ja kansallista tierahastoa koskevan lain sekä tieliikennelain muuttamisesta 28 päivänä heinäkuuta 2005 annettu laki (Puolan virallinen lehti N:o 155, 1297 kohta).

([7]) Luokkiin 1–5 kuuluvat ajoneuvot, joiden paino on yli 3,5 tonnia; käytännössä luokan 1 raskaiden tavarankuljetusajoneuvojen osuus oli mitättömän pieni.

([8]) Tässä päätöksessä sisäisellä tuottoprosentilla tarkoitetaan osakkeenomistajien pääoman (pääoma ja velka) odotettavissa olevaa todellista vuotuista kokonaistuottoa verojen jälkeen euromääräisen kassavirran perusteella, ellei toisin ilmoiteta.

2. **AGRi-määrät** (eli varjotullin määrät): liitteessä 6 olevat vinjetin maksaneille raskaille tavarankuljetusajoneuvoille neuvotellut määrät, joiden perusteella lasketaan toimiluvan haltijalle maksettava korvaus.

(28) Lainmuutoksen 3 artiklan mukaan kunkin ajoneuvoluokan AGRi-määrät eivät voineet ylittää kyseiseen ajoneuvoluokkaan sovellettavaa määrää. Lainmuutoksen mukaisesti Autostrada Wielkopolskan oli määrä saada 70 prosenttia jokaisen sen ylläpitämää moottoritietä käyttävän, vinjetin lunastaneen raskaan tavarankuljetusajoneuvon AGRi-määrästä, kuten edellä johdanto-osan 22 kappaleessa mainittiin. Toimilupasopimuksen liitteessä 6 olevan 4 kohdan c alakohdassa täsmennetään, että AGRi-määrät ovat nettomääriä, ja niihin lisätään sovellettava arvonlisävero (alv).

2.4 **Ensimmäinen vaihe – AGRi-määrien vahvistaminen**

(29) Korvausneuvottelujen ensimmäisessä vaiheessa ennen varjotullin tosiasiallista käyttöönottoa Autostrada Wielkopolska esitti kolme rahoitusmallia, joiden avulla se perusteli ehdottamansa AGRi-määrät. Mallien kirjanpidollisen asianmukaisuuden todensi Puolan viranomaisten taloudellinen neuvonantaja, Ernst & Young Corporate Finance Sp. z o.o. Nämä kolme mallia osoittivat toimiluvan taloudelliset muuttujat, sisäinen tuottoprosentti mukaan lukien, kolmessa eri skenaariossa ja kolmena eri ajankohtana:

a) **Perusmalli** osoittaa toimiluvan haltijan taloudellisen tilanteen rahoitusprosessin päättyessä vuonna 2000 ([9]). Siinä oletetaan, että toimiluvan alusta sen päättymiseen asti kerätään todellinen tietulli. Malli perustuu rahoitusprosessin päättymisajankohtana päteviin oletuksiin liikenteestä, tuloista ja kustannuksista. Tässä mallissa odotettavissa oleva sisäinen tuottoprosentti on […] prosenttia.

b) **Todellisen tietullin malli** kuvaa taloudellista tilannetta, joka olisi vallinnut joulukuusta 2004 lähtien, jos raskaita tavarankuljetusajoneuvoja ei olisi vapautettu tietullista. Se perustuu oletukseen, että kaikilta ajoneuvoluokilta, myös raskailta tavarankuljetusajoneuvoilta, kerätään toimiluvan päättymiseen asti todellinen tietulli. Mallissa esitetään todelliset kassavirrat toimiluvan alusta vuoden 2004 loppuun asti (historiallinen ajanjakso) ja ennustetaan ajanjakson 2005–2037 kassavirrat (ennusteajanjakso) ([10]). Tässä mallissa odotettavissa oleva sisäinen tuottoprosentti on […] prosenttia. Tämä oli ajantasaisin neuvotteluosapuolien käytettävissä ollut rahoitusmalli, joka kuvasi Autostrada Wielkopolskan taloudellisen tilanteen ennen lainmuutosta ja esitti odotetun tuoton siinä tapauksessa, että raskaita tavarankuljetusajoneuvoja ei olisi vapautettu tietullista.

c) **Vinjettimalli** kuvaa taloudellista tilannetta, joka olisi vallinnut kesäkuusta 2005 lähtien, jos raskaat tavarankuljetusajoneuvot vapautetaan tietullista. Siinä oletetaan, että toimiluvan haltijan tuloihin sisältyy varjotullikorvaus raskaista tavarankuljetusajoneuvoista (70 prosenttia suurimmista sallituista AGRi-määristä) 1 päivästä syyskuuta 2005 toimilupasopimuksen voimassaolon päättymiseen asti sekä todellisen tietullin periminen kaikista muista ajoneuvoista kyseisen sopimuksen loppuun asti. Mallissa esitetään todelliset kassavirrat kesäkuun 2005 loppuun asti (historiallinen ajanjakso) ja ennustetaan kassavirrat heinäkuusta 2005 vuoteen 2037 (ennusteajanjakso) ([11]). Tässä mallissa käytetyt varjotullin määrät on asetettu suurimmalle toimilupasopimuksessa sallitulle tasolle ([12]). Tässä mallissa odotettu sisäinen tuottoprosentti on […] prosenttia ([13]).

(30) Näillä malleilla Autostrada Wielkopolska osoitti, että edes suurimmilla sallituilla varjotullin määrillä ei olisi saavutettu todellisen tietullin mallin […] prosentin suuruista sisäistä tuottoprosenttia. Tästä syystä toimiluvan haltija asetti AGRi-määrät toimilupasopimuksessa sallituille korkeimmille tasoille (ks. alaviite 12) ([14]). Näihin tasoihin sovellettiin myöhemmin indeksointia liitteessä 6 määrätyin ehdoin.

(31) Syyskuun 1 päivästä 2005 lähtien vinjettimaksun maksaneet raskaat tavarankuljetusajoneuvot vapautettiin tietulleista A2-moottoritiellä, ja toimiluvan haltija alkoi saada kuukausittain korvauksen, joka laskettiin moottoritieosuutta käyttävien vinjetin maksaneiden raskaiden tavarankuljetusajoneuvojen määrän ja sovitun AGRi-määrän perusteella.

([9]) Tämä on se ajankohta, jona hankkeen toteuttamiseen tarvittavat rahoitussopimukset oli saatu tehtyä.

([10]) Kuten PwC:n raportissa ”Estimation of the adjusted AGRi rate and overpaid compensation on the basis of the 2004 WSA Traffic and Revenue Study” selostetaan (sivu 36).

([11]) Kuten PwC:n raportissa ”Estimation of the adjusted AGRi rate and overpaid compensation on the basis of the 2004 WSA Traffic and Revenue Study” selostetaan (sivu 61).

([12]) Tietullin määrät luokkiin II–IV kuuluvien ajoneuvojen osalta: […], […], […] Puolan zlotya, joista alv on 22 prosenttia ja toimiluvan haltija sai 70 prosenttia (eli […], […] ja […] Puolan zlotya).

([13]) Komissiolle toimittamissaan huomautuksissa Autostrada Wielkopolska viittaa vinjettimallin mukaiseen […] prosentin sisäiseen tuottoprosenttiin. Puolan komissiolle toimittaman vinjettimallin mukaan sisäinen tuottoprosentti oli kuitenkin […] prosenttia. Puola vahvisti, että […] prosenttia perustuu erään konsulttitoimiston Autostrada Wielkopolskalle tekemiin laskelmiin, mutta Puola ei tiedä, miten laskelmat tehtiin. Tästä syystä jäljempänä käytettävä vinjettimallin sisäinen tuottoprosentti on […] prosenttia. Tekstissä tehtävät päätelmät ovat päteviä siitä riippumatta, kumpaa näistä sisäisistä tuottoprosenteista käytetään.

([14]) Ennakoitaessa tätä ennen lainmuutoksen voimaantulopäivämäärää toimiluvan haltija korotti kaikkien ajoneuvoluokkien ajoneuvojen kuljettajilta perittävät sovellettavat määrät suurimmalle toimilupasopimuksessa kyseisenä ajankohtana sallitulle tasolle. Käytännössä maksettavat tietullin määrät säilyivät kuitenkin alempina, koska Autostrada Wielkopolska otti samanaikaisesti käyttöön kaikkiin ajoneuvoluokkiin sovellettavia alennuksia.

2.5 **Toinen vaihe – AGRi-määrien todentaminen**

(32) Toimilupasopimuksen liitteessä 6 osapuolet sopivat AGRi-määrien todentamisesta 30 päivään marraskuuta 2007 mennessä. Tavoitteena oli tarkistaa, miten raskaiden tavarankuljetusajoneuvojen liikenne kehittyi tietullimaksujen poistamisen tuloksena, ja mukauttaa AGRi-määriä sen mukaisesti, jotta toimiluvan haltijalle ei maksettaisi liikaa eikä liian vähän. AGRi-määrien tarkistus oli pakollinen ja saattoi johtaa niiden korottamiseen tai alentamiseen ja siten toimiluvan haltijalle maksettavan kokonaiskorvauksen vähenemiseen tai lisääntymiseen.

(33) Viimeistään 1 päivänä heinäkuuta 2007 toimiluvan haltijan täytyi toimittaa Puolan valta- ja moottoriteistä vastaavalle pääosastolle (Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad, jäljempänä 'GDDKiA') ajantasainen rahoitusmalli, jäljempänä 'todentamismalli', josta kävi ilmi AGRi-määrien vaikutus toimilupasopimuksen taloudellisiin perusindikaattoreihin, sisäinen tuottoprosentti mukaan lukien ([15]).

(34) Jos todentamismallin sisäinen tuottoprosentti ylittäisi todellisen tietullin mallin sisäisen tuottoprosentin, AGRi-määriä alennettaisiin liiallisen tuottoasteen poistamiseksi. Vastaavasti jos todentamismallin sisäinen tuottoprosentti oli alempi kuin todellisen tietullin mallin mukainen sisäinen tuottoprosentti, AGRi-määriä korotettaisiin. Toimiluvan haltijan täytyi tehdä GDDKiA:lle ehdotus AGRi-määrien mukauttamisesta.

(35) GDDKiA:n täytyi ilmoittaa viimeistään 15 päivänä lokakuuta 2007 toimiluvan haltijalle, hyväksyikö se ehdotetut mukautetut AGRi-määrät. Jos ehdotettuja mukautettuja AGRi-määriä ei ollut hyväksytty tähän päivämäärään mennessä, osapuolten oli toteutettava toimenpiteitä näkemystensä yhteensovittamiseksi. Ellei sopimukseen päästäisi 30 päivään marraskuuta 2007 mennessä, toimiluvan haltijalle maksettavan korvauksen määrä laskettaisiin siihen asti sovellettujen AGRi-määrien perusteella. Kummallakin osapuolella oli oikeus saattaa kysymys AGRi-määrien mukauttamisesta ratkaistavaksi toimilupasopimuksen 24.3 artiklan mukaisella menettelyllä (eli sovittelumenettelyllä).

(36) Näin ollen AGRi-määrien todentamisen oli määrä perustua todellisen tietullin mallissa ja todentamismallissa odotettujen sisäisten tuottoprosenttien vertailuun. Autostrada Wielkopolska toimitti vuonna 2007 **todentamismallin**. Tässä mallissa esitetään toimiluvan haltijan joulukuusta 2006 lähtien vallitseva taloudellinen tilanne. Se perustuu tosiasiallisiin tietoihin sekä kevyistä ajoneuvoista että raskaista tavarankuljetusajoneuvoista ja toimiluvan alusta joulukuuhun 2006 aiheutuneista kustannuksista sekä liikenne-, tulo- ja kustannusennusteisiin tämän jälkeiseltä ajalta toimiluvan päättymiseen asti vuonna 2037. Todentamismallissa oletetaan, että varjotullijärjestelmä on käytössä toimiluvan päättymiseen asti. Sen mukaan kesäkuussa 2006 odotettavissa ollut sisäinen tuottoprosentti oli […] prosenttia.

(37) Malliin liittyvässä Autostrada Wielkopolskan toimittamassa todentamisraportissa ([16]) ehdotettiin, että AGRi-määriä olisi korotettava (mikä lisäisi Autostrada Wielkopolskalle maksettavien korvausten määrää). GDDKiA:n neuvonantajat eivät esittäneet varauksia todentamisraportin sisällön suhteen.

(38) Autostrada Wielkopolska ja GDDKiA eivät kuitenkaan päässeet sopimukseen mukautetuista AGRi-määristä 30 päivään marraskuuta 2007 mennessä. GDDKiA ilmoitti 28 päivänä marraskuuta 2007 päivätyllä kirjeellä Autostrada Wielkopolskalle, että koska liitteen 6 soveltamista varten tehtyjen oletusten oikeellisuudesta oli epäilyksiä – eikä oletuksia voitu oikaista todentamisraportissa – GDDKiA ei hyväksynyt ehdotettuja mukautettuja AGRi-määriä.

(39) Tästä sai alkunsa osapuolten välinen erimielisyys AGRi-määrien ja Autostrada Wielkopolskalle maksettavien korvausten tosiasiallisen määrän asianmukaisuudesta. Toimilupasopimuksen liitteen 6 määräysten mukaisesti toimiluvan haltija sai kuitenkin edelleen joka kuukausi varjotulliin perustuvia korvausmaksuja.

2.6 **Todellisen tietullin mallia koskeva riita**

(40) Puolan mukaan Autostrada Wielkopolska oli yliarvioinut todellisen tietullin mallin odotetun tuottoasteen käyttämällä vanhentuneita liikenne- ja tuloennusteita. Autostrada Wielkopolska on käyttänyt konsulttiyhtiön Wilbur Smith Associates (WSA) A2-moottoritiestä vuonna 1999 tekemää liikenne- ja tulotutkimusta ([17]), jäljempänä 'WSA:n vuoden 1999 tutkimus', eikä WSA:n kesäkuussa 2004 julkaisemaa päivitettyä tutkimusta ([18]), jäljempänä 'WSA:n vuoden 2004 tutkimus', joka oli saatavilla liitteestä 6 käytyjen neuvottelujen ajankohtana.

([15]) Sisäisen tuottoprosentin lisäksi analysoitiin velanhoitokatetta, luottoajan lainanhoitokatetta sekä valtion takaaman velan vähimmäiskatetta.
([16]) […] Autostrada Wielkopolskalle laatima todentamisraportti, 8.6.2007.
([17]) "Poland A2 Toll Motorway Project Traffic and Revenue Update Study", marraskuu 1999, laatinut Wilbur Smith Associates […]:lle.
([18]) "A2 Toll Motorway Project Phase VI Final Traffic and Revenue Study", kesäkuu 2004, laatinut Wilbur Smith Associates Autostrada Wielkopolska S.A.lle.

WSA:n vuoden 2004 tutkimuksessa liikenne- ja tuloennusteet olivat huomattavasti pienemmät kuin vuoden 1999 tutkimuksessa. Näin ollen todellisen tietullin mallin sisäinen tuottoprosentti olisi ollut alempi, jos se olisi laskettu vuoden 2004 tutkimuksen ajantasaisten tietojen eikä vuoden 1999 vanhentuneiden tietojen perusteella. Toisin sanoen Autostrada Wielkopolska oli Puolan mukaan esittänyt välittömästi ennen lainmuutoksen voimaantuloa vallinneen taloudellisen tilanteensa epärehellisesti, minkä vuoksi korvausmäärät olivat suuremmat kuin tulot, joita Autostrada Wielkopolska olisi pystynyt tuottamaan, jos olisi käytetty vuoden 2004 tutkimusta.

(41) GDDKiA:n ja Puolan infrastruktuuriministeriön PricewaterhouseCoopers -yhtiöltä tilaaman raportin ([19]), jäljempänä 'PwC:n raportti', mukaan WSA:n vuoden 2004 tutkimuksen liikenne- ja tulo-oletusten käyttäminen WSA:n vuoden 1999 tutkimuksen sijasta (yhdessä menetelmiä ja verotusta koskevien vähäisten korjausten kanssa) laskee todellisen tietullin mallin sisäisen tuottoprosentin […] prosentista […] prosenttiin.

(42) Puolan infrastruktuuriministeri vaati 13 päivänä marraskuuta 2008 liitteen 6 mitätöintiä ([20]) AWSAlle osoitetulla kirjeellä, jossa hän totesi muun muassa tehneensä kyseisen sopimuksen erheellisesti, koska ei ollut tiennyt, että Autostrada Wielkopolska ei ollut ottanut huomioon A2-moottoritien Nowy Tomyślin ja Koninin välistä osuutta koskevia vuonna 2004 laadittuja liikenne- ja tuloennusteita, jotka olivat ajantasaisemmat kuin samalta osuudelta vuonna 1999 laaditut ennusteet, joita käytettiin liitettä 6 koskevissa neuvotteluissa. Ministerin näkemyksen mukaan se, että Autostrada Wielkopolska ei käyttänyt liitteen 6 allekirjoitusajankohtana ajantasaisimpia liikenne- ja tulomääriä, johti siihen, että Autostrada Wielkopolskan taloudellinen tilanne ennen varjotullijärjestelmän ja siihen liittyvän toimiluvan haltijalle maksettavia korvauksia koskevan velvollisuuden käyttöönottoa esitettiin liitteessä virheellisesti.

(43) Infrastruktuuriministeri katsoi, että Autostrada Wielkopolska sai liiallisia korvauksia, ja PwC:n raportti tuki myöhemmin tätä näkemystä. Liikaa maksettu määrä 1 päivän syyskuuta 2005 ja 30 päivän kesäkuuta 2011 väliseltä ajalta oli 894 956 889 Puolan zlotya brutto ([21]) (noin 224 miljoonaa euroa), jäljempänä 'liikasuoritus'.

(44) Koska Autostrada Wielkopolska kieltäytyi maksamasta takaisin liikasuoritusta, ministeri ja GDDKiA pyysivät 8 päivänä marraskuuta 2010 päivätyllä kirjeellä valtiovarainministeriön lakiasiantuntijaa (Prokuratoria Generalna Skarbu Państwa) aloittamaan valtiovarainministeriön puolesta oikeudelliset menettelyt ja toimimaan niissä oikeudellisena edustajana Autostrada Wielkopolskalle perusteettomasti maksettujen korvausmäärien takaisin perimiseksi.

(45) Samanaikaisesti Autostrada Wielkopolska riitautti liitteen 6 kiistämisen saattamalla asian välimiesoikeuden käsiteltäväksi.

(46) Välimiesoikeus ratkaisi asian maaliskuussa 2013 toimiluvan haltijan hyväksi ja totesi, että liite 6 on pätevä ja että valtion olisi noudatettava sitä. Puolan viranomaiset päättivät kesäkuussa 2013 riitauttaa välimiesoikeuden päätöksen nostamalla kumoamiskanteen toimivaltaisessa kansallisessa tuomioistuimessa. Asian käsittely on kesken.

2.7 **Korvausjärjestelmän päättyminen**

(47) Varjotullikorvausten tarve loppui 30 päivänä kesäkuuta 2011, jolloin Puola otti käyttöön "via TOLL" -nimisen sähköisen tietullien keräysjärjestelmän, jolla korvattiin vinjetit. Kyseinen "via TOLL" -järjestelmä on pakollinen kaikille raskaille tavarankuljetusajoneuvoille, ja järjestelmän avulla sen käyttäjät voivat suorittaa sähköisesti maksun maksullisen tieverkon käytöstä kilometrien ja tieluokan perusteella.

(48) Toisin kuin vinjetit, "via TOLL" -järjestelmä kattaa vain määrätyt tiet eikä koko Puolan tieverkkoa, mikä poistaa kaksinkertaisen veloituksen mahdollisuuden. Näin ollen toimiluvan haltijat voivat 1 päivästä heinäkuuta 2011 lähtien jälleen periä tietullit kaikilta maksullisia moottoriteitä käyttäviltä raskailta tavarankuljetusajoneuvoilta toimilupasopimuksissa vahvistettujen sääntöjen mukaisesti.

([19]) "Estimation of the adjusted AGRi rate and overpaid compensation on the basis of the 2004 WSA Traffic and Revenue Study", laatinut PricewaterhouseCoopers, 24.9.2010.
([20]) Ks. Puolan siviililain 84 ja 88 §.
([21]) Bruttomääriin sisältyy sovellettavaa arvonlisäveroa vastaava määrä.

2.8 **Menettelyn aloittamisen syyt**

(49) Aloittamispäätöksessä komissio ilmaisi epäilevänsä tuen soveltuvuutta sisämarkkinoille. Se korosti erityisesti seuraavia kysymyksiä:

— Ensinnäkin olivatko korvausmaksut, niiden laskentamenetelmä ja/tai menetelmän soveltamistapa aiheuttaneet Autostrada Wielkopolskalle suuremman taloudellisen edun kuin mitä toimilupasopimuksen taloudellisen tasapainon säilyttämiseksi oli välttämätöntä? Komissio kysyi etenkin,

a) annettiinko toimilupasopimuksessa Autostrada Wielkopolskalle oikeus saada korvaus, mikäli lainsäädäntöä muutetaan;

b) johtiko korvausjärjestelmän soveltaminen siihen, että valtio otti vastattavakseen ainakin 1 päivän syyskuuta 2005 ja 31 päivän joulukuuta 2006 välisenä aikana kevyihin ajoneuvoihin liittyvät liikenne- ja tuloriskit, ja mikä oli tästä siirrosta toimiluvan haltijalle syntynyt taloudellinen hyöty;

c) aiheuttiko vuoden 1999 liikenne- ja tulotutkimuksen käyttö korvauksen laskennassa AW S.A:lle ylimääräisen taloudellisen edun, joka ei ollut tarpeen lainmuutoksesta toimiluvan haltijalle aiheutuneiden haittavaikutusten poistamiseksi, ja mikä oli tämän edun laajuus.

— Toiseksi onko korvaus, jota Autostrada Wielkopolskalle maksettiin lainmuutoksesta, jolla raskaat tavarankuljetusajoneuvot vapautettiin velvollisuudesta maksaa tietullia moottoritien käytöstä 1 päivän syyskuuta 2005 ja 30 päivän kesäkuuta 2011 välisenä aikana, kokonaisuudessaan tai osittain sisämarkkinoille soveltumatonta toimintatukea?

3. **PUOLAN HUOMAUTUKSET**

3.1 **Taloudellinen etu**

3.1.1 *Autostrada Wielkopolskan oikeus korvaukseen*

(50) Puola katsoo, että Autostrada Wielkopolskalla oli oikeus korvaukseen. Ensinnäkin Puola huomauttaa, että lainmuutos hyväksyttiin, koska komissio vaati Puolaa poistamaan raskailta tavarankuljetusajoneuvoilta maksullisten moottoriteiden käytöstä perityt kaksinkertaiset maksut. Asiassa sovellettavan direktiivin 1999/62/EY asianmukainen täytäntöönpano edellytti, että lainmuutokseen oli sisällyttävä korvausjärjestelmä, jolla moottoriteiden ylläpitäjille korvattiin lainmuutoksen vuoksi menetetyt tulot.

(51) Lainmuutoksen lisäksi myös toimilupasopimuksen 12.6 artiklalla Autostrada Wielkopolskalle myönnettiin oikeus saada korvaus. Artiklassa määrätään seuraavasti: ”Toimiluvan haltijalla on oikeus saada valtiovarainministeriöltä korvaus sille aiheutuneista liiketulojen menetyksistä, jos julkisen viranomaisen toiminta vaatimusten muutosten vuoksi tai muutoin estää toimiluvan haltijaa muuttamasta ja mukauttamasta tietullin määriä 12.6 artiklan mukaisesti.” Tietullin määrien muuttamisen ja mukauttamisen suhteen 12.6 artiklassa annetaan toimiluvan haltijalle oikeus korottaa ja alentaa tietullin määriä oman harkintansa mukaisesti artiklassa mainittujen säännösten asettamissa rajoissa ([22]). Puola katsoo, että lainmuutos, joka ei ollut ennakoitavissa toimilupasopimuksen allekirjoitusajankohtana, vaikuttaa toimiluvan haltijaan ja muodostaa siten vaatimusten muutoksen.

(52) Puola katsoo, että myös toimilupasopimuksen riskiä koskevat määräykset tukevat Autostrada Wielkopolskan oikeutta korvaukseen, sillä niissä osoitetaan liikenteeseen ja tietullituloihin liittyvä riski toimiluvan haltijalle. Vastikkeeksi toimiluvan haltijalle myönnetään oikeus kerätä tietulleja. Koska lainmuutoksella Autostrada Wielkopolskalta poistettiin sen oikeus kerätä raskaisiin tavarankuljetusajoneuvoihin liittyviä tietulleja, korvausjärjestelmä oli tarpeen toimilupasopimuksen mukaisen taloudellisen tasapainon palauttamiseksi.

(53) Lopuksi Puola huomauttaa, että joulukuussa 2013 tehdyssä asiaa SA.29584 koskevassa päätöksessä komissio oletti, että A4-moottoritien toimiluvan haltijalla oli oikeus samanlaiseen korvaukseen, jonka aiheutti sama lainmuutos ja joka laskettiin sen mukaisesti.

([22]) Tässä kuvatusta oikeudesta korvaukseen määrätään toimilupasopimuksen liitteessä 2.

3.1.2 *Kevyiden ajoneuvojen liikenne*

(54) Kevyiden ajoneuvojen liikenteeseen liittyvän riskin siirtämisestä vuoden 2005 ja vuonna 2007 tapahtuneen todentamisen välillä – joka selostettiin muodollisen tutkintamenettelyn aloittamisesta tehdyn päätöksen johdanto-osan 65–75 kappaleessa – Puola toteaa, että A2-moottoritien toimiluvan haltijan varjotullin laskentaan ja todentamiseen käytetty mekanismi oli erilainen kuin se, jonka komissio on hyväksynyt asiassa SA.29584 A4-moottoritien toimiluvan haltijalle.

(55) A4-moottoritien kohdalla varjotullin tason todentamisjakson jälkeen sovelletussa rahoitusmallissa päivitettiin vain tiedot, jotka koskivat raskaita tavarankuljetusajoneuvoja, ja kaikki muut (muun muassa kevyitä ajoneuvoja koskevat) tiedot säilyivät ennallaan, mutta A2-moottoritien tapauksessa kaikki tiedot (myös kevyihin ajoneuvoihin liittyvät tiedot) päivitettiin varjotullin testausjakson jälkeen.

(56) Puola katsoo, että A2-moottoritien tapauksessa korvausjärjestelmän soveltamista voitiin mahdollisesti pitää kevyihin ajoneuvoihin liittyvien liikenne- ja tuloriskien siirtämisenä 1 päivän syyskuuta 2005 ja 31 päivän joulukuuta 2006 välisenä aikana. Tämä oli kuitenkin Puolan näkemyksen mukaan välttämätöntä, koska hyväksytty menetelmä, jolla oli tarkoitus säilyttää Autostrada Wielkopolskan taloudellinen tilanne ennallaan, edellytti, että rahoitusmalli kattaa koko hankkeen (eli myös kevyet ajoneuvot). Puola katsoo, että hankkeen sisäisen tuottoprosentin laskeminen oli mahdotonta pelkästään raskaita tavarankuljetusajoneuvoja koskevien tietojen perusteella.

3.1.3 *Liikennetutkimukset – sisäinen tuottoprosentti*

(57) Muodollisen tutkintamenettelyn aloittamista koskevan päätöksen johdanto-osan 76–81 kappaleesta Puola toteaa, että lainmuutoksella säädetty ja Puolan käyttöön ottama korvauksen laskentamenetelmä on asianmukainen. Toimiluvan haltijalle maksettiin kuitenkin liikaa korvausta, koska menetelmässä käytettiin virheellisiä syöttötietoja.

(58) Puola selittää, että sisäisen tuottoprosentin laskemiseksi käytettiin vuoden 1999 liikenne- ja tulotutkimusta, vaikka tutkimuksesta oli olemassa 31 päivänä joulukuuta 2004 julkaistu ajantasaisempi versio. Käyttämällä vuoden 2004 tutkimusta laskettu sisäinen tuottoprosentti on huomattavasti pienempi – […] prosenttia vuoden 1999 tutkimuksen perusteella lasketun […] prosentin sijasta. Puola katsoo, että tämän avulla palautettiin toimiluvan haltijan vuonna 2000 vallinnut taloudellinen tilanne ennen lainmuutoksen voimaantuloajankohtaa ja liitteen 6 tekoajankohtaa (vuosi 2005) vallinneen tilanteen sijasta ja siirrettiin siten vuosien 2000 ja 2005 välillä toteutettujen toimien liiketoimintariski valtiolle. Puola ei kuitenkaan toimilupasopimusta tehtäessä ollut taannut minkään tietyn sisäisen tuottoprosentin saavuttamista.

(59) Puolan mukaan Scott Wilson Sp. z o.o., jäljempänä 'Scott Wilson', analysoi perusteellisesti edellä esitettyä kysymystä ja tuli kaikki Autostrada Wielkopolskan vuosina 1998–2004 esittämät liikenne- ja tuloennusteet analysoituaan siihen johtopäätökseen, että vuoden 1999 tutkimuksen käyttö ei ollut asianmukaista, koska oli olemassa ajantasaisempi tutkimus vuodelta 2004, ja se johti huomattavasti suurempaan sisäiseen tuottoprosenttiin kuin vuoden 2004 tutkimuksen käyttäminen.

(60) Koska Autostrada Wielkopolskalle maksettiin korvausta vuonna 2000 odotetun sisäisen tuottoprosentin eikä sen sisäisen tuottoprosentin saavuttamiseksi, jonka Autostrada Wielkopolskan olisi voitu realistisesti odottaa saavuttavan juuri ennen lainmuutoksen voimaantuloa, Autostrada Wielkopolska asetettiin parempaan tilanteeseen kuin missä se olisi ollut ilman lainmuutosta, ja tämä muodostaa taloudellisen edun.

(61) Puola huomauttaa lisäksi, että toimilupasopimuksen 25.9 artiklassa rajoitetaan Autostrada Wielkopolskalle maksettava korvaus siihen, mitä se olisi saanut ilman lainmuutosta.

3.2 **Sisämarkkinoille soveltuvuuden arviointi**

(62) Puolan näkemyksen mukaan ei ole perusteita pitää kyseistä tukea sisämarkkinoille soveltuvana.

4. **ASIANOMAISTEN OSAPUOLTEN HUOMAUTUKSET**

(63) Komissio on saanut huomautuksia Autostrada Wielkopolskalta, joka on asianomainen osapuoli.

(64) Huomautustensa johdannossa Autostrada Wielkopolska toteaa, että Puolan tekemä ilmoitus korvauksesta sisämarkkinoille soveltumattomana valtiontukena on vain siirto kaupallisessa riita-asiassa Puolan hävittyä menettelyn välimiesoikeudessa, jonka päätöksen se nyt yrittää sivuuttaa. […]. Autostrada Wielkopolska pitää komissiolle tehtyä ilmoitusta Puolan taholta oikeuspaikkakeinotteluna, jota ei pitäisi tukea, koska se on EU:n valtiontukipolitiikan hengen ja tarkoituksen vastaista. Autostrada Wielkopolska katsoo, että olisi yleisen edun vastaista sallia jäsenvaltioiden käyttää väärin valtiontukisääntöjä sellaisten sopimusten mitätöimiseksi, joita ne ovat tehneet markkinaehtoisesti kaupallisissa yhteyksissä.

4.1 **Taloudellinen etu**

4.1.1 *Autostrada Wielkopolskan oikeus korvaukseen*

(65) Autostrada Wielkopolska katsoo, että toimilupasopimuksen nojalla sillä oli oikeus hakea korvausta sen jälkeen, kun siltä oli poistettu oikeus kerätä tietulleja raskailta tavarankuljetusajoneuvoilta ja siten viety tämä tulolähde.

(66) Lisäksi Autostrada Wielkopolska huomauttaa, ettei sen oikeutta korvaukseen ole koskaan kiistetty, samoin kuin ei ole kiistetty sitä, että korvaus maksettaisiin varjotullin muodossa.

4.1.2 *Kevyiden ajoneuvojen liikenne*

(67) Autostrada Wielkopolskan mukaan kevyiden ajoneuvojen liikenteen sisällyttäminen varjotullin todentamismenetelmään oli tarpeen, jotta korvauksen määrä voitiin arvioida asianmukaisesti, ja siksi se ei aiheuta etua Autostrada Wielkopolskalle.

(68) Yritys selittää ensinnäkin, että sen tilannetta on verrattava A4-moottoritien toimiluvan haltijan tilanteeseen. A4- ja A2-moottoritiet poikkeavat toisistaan sikäli, että A4 on lähinnä työmatkaliikennettä palveleva tie, jolla vain 20 prosenttia liikenteestä muodostuu raskaista tavarankuljetusajoneuvoista (joiden Autostrada Wielkopolska arvioi muodostavan noin 30 prosenttia tuloista). A2-moottoritiellä, joka on vientikäytävä, suurempi osuus eli […] prosenttia ajoneuvoista oli raskaita tavarankuljetusajoneuvoja (jotka muodostivat […] prosenttia kaikista tuloista). Kaikille asianomaisille osapuolille oli selvää, että todellisen tietullimaksun poistaminen lisäisi huomattavasti raskaiden tavarankuljetusajoneuvojen liikennettä. Näin ollen moottoritien houkuttelevuus heikkenisi varjotulliskenaariossa (ruuhkien lisääntyminen, suuremmat kunnossapitotarpeet ja niiden myötä enemmän tietöitä, jotka alentavat liikennenopeutta), mikä johtaisi reittimuutoksiin ja kevyiden ajoneuvojen virtojen huomattavaan vähenemiseen moottoritiellä. Näillä tekijöillä on huomattavasti suurempi vaikutus vientikäytävänä toimivaan kuin työmatkaliikennettä palvelevaan moottoritiehen. Tästä syystä kevyiden ajoneuvojen määrä oli päivitettävä A2-moottoritien tapauksessa.

(69) Lisäksi Autostrada Wielkopolska esittää, että sillä oli velvollisuus suorittaa rakennustöitä, mikäli tietyt liikenteen kynnysarvot ylittyivät (esimerkiksi Poznanin ohitustien kolmas kaista), ja tämä aiheutti huomattavia pääomamenoja. Todentamalla ainoastaan raskaat tavarankuljetusajoneuvot olisi jätetty huomiotta varjotullien käyttöönoton vaikutukset muuhun liikenteeseen sekä toimilupasopimuksen mukaiset lisärakennustöitä aiheuttavat kynnysarvot.

4.1.3 *Liikennetutkimukset – sisäinen tuottoprosentti*

(70) Autostrada Wielkopolska korostaa ensinnäkin, että aloittaessaan uudet neuvottelut toimilupasopimuksesta vuonna 2005 sen tavoitteena oli korvaustaso, joka mahdollistaisi rahoitusprosessin päättyessä vuonna 2000 vallinnutta sisäistä tuottoprosenttia, joka AW S.A:n mukaan oli […] prosenttia, vastaavan sisäisen tuottoprosentin.

(71) Vaikka osapuolet sopivat, että AGRi-määrä asetettaisiin vuoden 2007 todentamisen jälkeen sellaiseksi, että sillä tavoitellaan […] prosentin sisäistä tuottoprosenttia, Autostrada Wielkopolskan näkemyksen mukaan on ratkaisevan tärkeää, että AGRi-määrään sovelletaan myös tietullin määrien ehdotonta enimmäisrajaa.

(72) Autostrada Wielkopolska arvioi vuonna 2005 ennakolta, että varjotullijärjestelmän mukaan liitteeseen 6 sisältyvä tietullin määrien ehdoton enimmäisraja rajoitti Autostrada Wielkopolskan odotettavissa olevan sisäisen tuottoprosentin […] prosenttiin (eli selvästi alle […] prosentin). Todentamisraportissa vuonna 2007 siirtymäaikana perittävä AGRi-määrä korotettiin enimmäisrajaan asti. Tämän tuloksena Autostrada Wielkopolskan odotettu sisäinen tuottoprosentti oli vuoden 2007 todentamisen jälkeen […] prosenttia.

4.1.3.1 Lontoon metroliikenne

(73) Autostrada Wielkopolska toteaa, että toimilupasopimus on pitkäaikainen ja erityisen monitahoinen sopimus, koska se koskee moottoritien rakentamista ja ylläpitoa. Sen määrittämiseksi, onko tällaisen valtion ja yksityisen osapuolen välisen monitahoisen sopimuksen muuttaminen valtiontukea, olisi sovellettava komission Lontoon metroliikennettä koskevassa asiassa ([23]) vahvistamia periaatteita. Näiden periaatteiden mukaan sopimuksen muuttaminen ei ole valtiontukea, jos

a) alkuperäinen toimilupasopimus ei ole valtiontukea;

b) muuttaminen joko ei aiheuta merkittävää parannusta toimiluvan haltijalle tai parannus saadaan aikaan markkinahintaan.

(74) Autostrada Wielkopolska selittää, että koska toimilupa myönnettiin avoimen ja syrjimättömän tarjouskilpailun perusteella, on katsottava, että toimilupasopimus on tehty markkinaehtoisesti eikä se siten ole valtiontukea. AW S.A:n mukaan kyseisessä asiassa alkuperäisen toimilupasopimuksen mukainen odotettu osakkeenomistajien pääoman (oma pääoma ja etuoikeusasemaltaan huonompi velka) reaalinen sisäinen tuottoprosentti verojen jälkeen oli […] prosenttia rahoitusprosessin päättymisajankohtana. Koska tämä oli alkuperäisessä sopimuksessa implisiittisesti odotettu tuottoprosentti, tällaista tuottoa olisi pidettävä markkinaehtoisena.

(75) Autostrada Wielkopolska vertaa liitteen 6 tekemisen jälkeen odotettua […] prosentin sisäistä tuottoprosenttia alkuperäisestä tarjouskilpailusta aiheutuvaan […] prosentin sisäiseen tuottoprosenttiin. Autostrada Wielkopolska selittää, että […] prosentin lisäys johtuu ulkoisista rahoitusnäkökohdista, kuten budjettiennusteiden korvaamisesta todellisilla taloudellisilla tuloksilla, ja inflaatio- ja vaihtokurssiennusteiden päivittämisestä. AW S.A:n mukaan lisäys oli näin ollen täysin perusteltu. Lisäksi Autostrada Wielkopolskan asemassa ei tapahtunut merkittävää parannusta pelkästään todellisista tietulleista varjotulleihin siirtymisen seurauksena (riippumatta sisäisen tuottoprosentin mahdollisista muutoksista). Siirtyminen ei etenkään vähentänyt Autostrada Wielkopolskan altistumista liikenneriskeille.

(76) Autostrada Wielkopolska katsoo lisäksi, että vaikka Autostrada Wielkopolskan tavoittelemaa muutosta olisi voitu pitää ”merkittävänä” Lontoon metroliikennettä koskevassa päätöksessä tarkoitetussa merkityksessä (mitä Autostrada Wielkopolska ei myönnä), Autostrada Wielkopolskan odotettu tuottoprosentti ei silti olisi missään tapauksessa ylittänyt markkinahintoja. Autostrada Wielkopolska huomauttaa, että asiassa N 462/2009 Puola ilmoitti, että Puolan moottoritiehankkeiden markkinatuotto oli noin […] prosenttia, ja komissio hyväksyi tämän ([24]).

(77) Lisäksi Autostrada Wielkopolska katsoo, että […] prosentin sisäinen tuottoprosentti, jonka Puolan mielestä olisi pitänyt olla vertailukohtana laskettaessa varjotullia, ei ole markkinaehtoinen, koska mikään järkevästi toimiva yksityinen sijoittaja ei olisi suostunut tekemään toimilupasopimusta vuonna 2005, jos odotettu tuottoaste olisi ollut vain […] prosenttia.

(78) Autostrada Wielkopolskan näkemyksen mukaan Puola vaikuttaa ottaneen sen kannan, että ollakseen valtiontukisääntöjen mukainen minkä tahansa korvauksen on oikeudellisesti vastattava juuri ennen korvauksen aikaan saavaa tapahtumaa vallinnutta taloudellista tilannetta. Autostrada Wielkopolska katsoo, että tällainen lähestymistapa estäisi yksityistä osapuolta saavuttamasta pitkän aikavälin tavoitteita ja saattaisi kannustaa jäsenvaltioita neuvottelemaan yksityisen ja julkisen sektorin kumppanuudet uudelleen, kun liiketoimintaennusteet näyttävät kehityssuuntausten olevan negatiivisia.

(79) Lisäksi Autostrada Wielkopolska huomauttaa, että komissio on aikaisemmin arvioinut, oliko valtion ja yksityisen osapuolen välinen sopimus välttämätön ja oikeasuhteinen. Autostrada Wielkopolska toteaa, että Puolan ja Autostrada Wielkopolskan välillä sovitut toimenpiteet olivat oikeasuhteisia etenkin siksi, että toimilupasopimus sisälsi suojamekanismeja, jotka estivät liiallisen korvauksen maksamisen Autostrada Wielkopolskalle. Nämä toimenpiteet vahvistettiin liitteessä 6 sekä alkuperäisessä toimilupasopimuksessa. Liitteessä 6 osapuolet sopivat, että jos todentamismalli osoittaa ennakoidun sisäisen tuottoprosentin olevan suurempi kuin todellisen tietullin mallissa laskettiin, AGRi-määrää mukautettaisiin alaspäin. Liitteessä 6 määrättiin myös varjotullin määrien ehdottomasta enimmäisrajasta.

(80) Muissa toimilupasopimuksen säännöksissä, joita ei muutettu liitteellä 6, täsmennettiin, että […].

([23]) Komission päätös asiassa N 264/2002: Julkisen ja yksityisen sektorin kumppanuus Lontoon metroliikenteen kehittämiseksi.
([24]) Komission 29 päivänä heinäkuuta 2009 tekemä päätös asiassa N 462/2009: Tuki liikenneinfrastruktuurille – A2-moottoritien Świeckon ja Nowy Tomyślin välisen osuuden rakentaminen ja ylläpito, alaviite 6.

4.1.3.2 Markkinataloussijoittajaperiaate

(81) Autostrada Wielkopolska katsoo lisäksi, että vaikka liite 6 aiheuttaa merkittävän parannuksen, se ei kuitenkaan ole valtiontukea, koska Puolan valtio ja Autostrada Wielkopolska neuvottelivat sen kaupalliselta pohjalta ja markkinaehtoisesti. Puola myös suostui ehtoihin, jotka vastaavassa asemassa oleva yksityinen sijoittaja olisi hyväksynyt.

(82) Autostrada Wielkopolska katsoo, että valtion komissiolle esittämissä huomautuksissa sekoitetaan johdonmukaisesti toisiinsa Autostrada Wielkopolskan lähtökohtainen kanta vuoden 2005 neuvotteluissa (odotettu […] prosentin tuotto) ja neuvottelujen tosiasiallinen tulos (odotettu […] prosentin tuotto).

(83) Autostrada Wielkopolskan näkemyksen mukaan valtio ei hyväksynyt Autostrada Wielkopolskan ehdottamia ehtoja – mihin sillä oli oikeus kaupallisten neuvottelujen yhteydessä – vaan vaati kahta hyvin tärkeää rahoitusmekanismin osatekijää: a) varjotullien todentamista kahden vuoden jälkeen sekä b) toimilupakauden loppuun asti voimassa olevaa varjotullien ehdotonta enimmäisrajaa, jota ei mukautettaisi inflaation tai vaihtokurssien vaihtelun mukaan. Toisin sanoen osapuolet sopivat laskentamenetelmästä, joka olisi voinut johtaa enintään […] prosentin odotettuun sisäiseen tuottoprosenttiin todentamisen ajankohtana vuonna 2007. Ennakolta tarkasteltuna varjotullin ehdoton enimmäisraja teki tästä tavoitteesta kuitenkin vain teoreettisen. Todellisuudessa sisäinen tuottoprosentti oli vuonna 2005 […] prosenttia ja vuonna 2007 […] prosenttia. Näin ollen neuvottelujen tosiasiallinen tulos oli lähempänä Puolan kuin Autostrada Wielkopolskan vaatimuksia.

(84) Lisäksi Autostrada Wielkopolska korostaa, että kahden erilaisia lähtökohtia edustavan osapuolen välisissä neuvotteluissa päädytään yleensä tulokseen, joka sijoittuu näiden lähtökohtien välille. Tästä syystä olisi arvioitava, sijoittuiko neuvottelutulos kuvitteellisen yksityisen sijoittajan käyttäytymisen kanssa yhteensopivan järkevän toiminnan ”vaihteluväliin”. Autostrada Wielkopolska toteaa, että jos valtion toiminta ei sijoitu selvästi tämän vaihteluvälin ulkopuolelle, voidaan yhteisöjen tuomioistuimen asiassa C-256/97 antaman tuomion ([25]) mukaan odottaa, että kuvitteellinen yksityinen sijoittaja olisi toiminut samalla tavoin.

(85) Autostrada Wielkopolska toteaa, että välimiesoikeudelle esitetty Ernst & Youngin 14 päivänä lokakuuta 2005 päivätty kirje GDDKiA:lle osoittaa, että valtion oli neuvotteluissa otettava huomioon se riski, ettei Autostrada Wielkopolska hyväksyisi liitettä 6, mikä olisi johtanut sopimuksen irtisanomiseen ja vahingonkorvauskanteeseen. Näin oli erityisesti siksi, että […] prosentin sisäinen tuottoprosentti ei ollut riittävä vuonna 2018 erääntyvän Euroopan investointipankin (EIP) lainan takaisin maksamiseksi. Autostrada Wielkopolska väittää, että järkevä yksityinen sijoittaja ottaisi huomioon riskin siitä, että se joutuisi etsimään uuden sijoittajan paljon korkeammalla markkinahinnalla. Kun kaikki tämä otetaan huomioon, neuvotellun liitteen 6 ja sisäisen tuottoprosentin hyväksyminen sijoittuu kuvitteellisen yksityisen sijoittajan järkevän toiminnan vaihteluväliin.

4.1.3.3 WSA:n vuoden 2004 tutkimus

(86) Autostrada Wielkopolska arvostelee sitä, että Puola käyttää liitteen 6 laskelmien pohjana vuoden 2004 tutkimusta. Autostrada Wielkopolskan mukaan valtion taloudellisilla neuvonantajilla oli epäilemättä mahdollisuus käyttää vuoden 2004 tutkimusta (ja kaikkia muita merkityksellisiä tietoja) ja he olivat tietoisia siitä, että […] prosentin sisäiseen tuottoprosenttiin johtava rahoitusennuste perustui vuoden 1999 tutkimukseen. Välimiesoikeus vahvisti tämän.

(87) Lisäksi Autostrada Wielkopolska katsoo, että valtiolla oli käytettävissään useita liikennetutkimuksia, kuten Autostrada Wielkopolskan liikenneneuvonantajan WSA:n tutkimukset vuosilta 1999 ja 2004, pankkien liikenneneuvonantajan SDG:n tutkimus vuodelta 2005 sekä valtion oman liikenneneuvonantajan Faber Maunsellin tutkimus vuodelta 2005. Lisäksi valtiolla oli käytettävissään vuoden 2005 todelliset liikenneluvut. Autostrada Wielkopolskan mukaan sillä, että oli olemassa tuoreempiakin tutkimuksia ja liikennelukuja, on oltava merkitystä, koska valtion argumentointi perustuu pääasiassa väitteeseen, jonka mukaan WSA:n vuoden 2004 tutkimus on tuorein saatavilla oleva tutkimus.

(88) Autostrada Wielkopolska katsoo myös, että WSA:n vuoden 2004 tutkimus laadittiin pääasiassa osana A2-moottoritien toisen osuuden (Świecko–Nowy Tomyśl) valmistelua ja rahoitusprosessin saattamiseksi päätökseen tämän osuuden osalta. Laatiessaan tutkimusta joulukuun 2003 ja huhtikuussa 2004 julkaistun alustavan version välillä WSA pystyi laskemaan todelliset liikennevirtoja koskevat luvut vain niiltä kahdelta moottoritien osuudelta, jotka oli tuolloin rakennettu ja otettu käyttöön, eli osuuksilta Krzesiny–Września ja Września–Konin sekä Poznanin ohitustieltä. Nowy Tomyślin ja Komornikin välinen osuus avattiin liikenteelle vasta lokakuussa 2004. Tämä vaikutti selvästi siihen, kuinka käyttökelpoisena osapuolet ja lainanantajat pitivät tutkimusta vuoden 2005 lopulla. Autostrada Wielkopolska huomauttaa myös, että liikenne-ennusteet laaditaan yleensä viideksi eikä 30 vuodeksi, kuten WSA:n vuoden 2004 tutkimus.

([25]) Yhteisöjen tuomioistuimen tuomio 29.6.1999, DM Transport, C-256/97, ECLI:EU:C:1999:332.

4.2 **Sisämarkkinoille soveltuvuuden arviointi**

(89) Autostrada Wielkopolska toteaa, että jos komissio Autostrada Wielkopolskan näkemysten vastaisesti pitää korvausta valtiontukena, se on sisämarkkinoille soveltuvaa SEUT-sopimuksen 107 artiklan 3 kohdan c alakohdan nojalla.

(90) Autostrada Wielkopolska huomauttaa, että asiassa N 462/2009 ([26]) komissio piti Autostrada Wielkopolskalle A2-moottoritien Świeckon ja Nowy Tomyślin välisen osuuden (eli A2-moottoritien viereisen osuuden) rakentamiseen ja ylläpitoon myönnettyä valtiontukea sisämarkkinoille soveltuvana. Autostrada Wielkopolskan mukaan myös liitteen 6 nojalla myönnetyn valtiontuen olisi näin ollen oltava sisämarkkinoille soveltuvaa samanlaisista syistä.

(91) Lisäksi Autostrada Wielkopolska toteaa, että koska A2-moottoritie sijaitsee SEUT-sopimuksen 107 artiklan 3 kohdan a alakohdassa vahvistetun poikkeuksen piiriin kuuluvalla alueella, tukea voitaisiin pitää sisämarkkinoille soveltuvana myös tämän artiklan nojalla. Komission alueellisia tukia koskevissa suuntaviivoissa sallitaan toimintatuen myöntäminen SEUT-sopimuksen 107 artiklan 3 kohdan a alakohdassa vahvistetun poikkeuksen piiriin kuuluvalla alueella, mikäli seuraavat kaksi kriteeriä täyttyvät: i) tuen myöntäminen on perusteltua, koska tuki edistää alueellista kehitystä, ja tuen laadun vuoksi ja ii) se on oikeasuhteista. Autostrada Wielkopolskan mukaan moottoritie edistää alueellista kehitystä monin tavoin (esimerkiksi logistiikkayritysten kehittyminen Poznanin ja Koninin seuduilla ja työllisyyden lisääntyminen).

(92) Oikeasuhteisuutta koskevan kriteerin osalta Autostrada Wielkopolska selittää, että […].

(93) Autostrada Wielkopolska esittää, että kielteisen päätöksen tapauksessa EIP:n lainaa ei voitaisi jälleenrahoittaa ja EIP vaatisi valtion takauksen käyttämistä. Koska valtio sitten vaatisi tämän määrän Autostrada Wielkopolskalta, joka ei pystyisi sitä maksamaan, Autostrada Wielkopolska joutuisi konkurssiin eivätkä sen sijoittajat saisi mitään voittoa. Tästä syystä komissio oli Autostrada Wielkopolskan näkemyksen mukaan väärässä olettaessaan, että sijoittajat hyötyivät korvausmaksuista – sen sijaan kaikki varat käytettiin moottoritiehen.

5. **ASIANOMAISTEN HUOMAUTUKSIA KOSKEVAT PUOLAN HUOMAUTUKSET**

(94) Puola ilmoittaa, että se on eri mieltä Autostrada Wielkopolskan esittämistä huomautuksista sekä tosiseikkojen että oikeudellisen arvioinnin osalta.

5.1 **Välimiesoikeuden päätöksen merkityksellisyys**

(95) Puola huomauttaa, että välimiesoikeuden päätöksellä ei ole merkitystä Euroopan komission valtiontukimenettelyjen kannalta, koska i) se koski vain liitteen 6 pätevyyttä ja ii) vain Euroopan komissiolla on valtuudet arvioida, onko jokin toimenpide valtiontukea vai ei.

5.2 **Taloudellinen etu**

5.2.1 *Autostrada Wielkopolskan oikeus korvaukseen*

(96) Puola toistaa, että Autostrada Wielkopolskalla oli oikeus hakea korvausta tappioista, jotka aiheutuivat lainsäädännön muutoksesta, jolla raskaat tavarankuljetusajoneuvot vapautettiin tietullien maksamisesta. Korvaus ei kuitenkaan saanut asettaa toimiluvan haltijaa parempaan asemaan kuin missä se olisi ollut ilman lainmuutosta.

5.2.2 *Kevyiden ajoneuvojen liikenne*

(97) Autostrada Wielkopolska väittää, että kevyiden ajoneuvojen liikenteen määrä oli päivitettävä, koska se riippuu raskaiden tavarankuljetusajoneuvojen liikenteestä, jonka lisääntymistä oli vaikea ennustaa, kun varjotulli otettiin käyttöön vuonna 2005. Vastauksena tähän Puola esittää, että todelliset tiedot eivät vahvistaneet tämän riippuvuussuhteen olemassaoloa (eli vaikka raskaiden tavarankuljetusajoneuvojen liikenteen havaittiin lisääntyvän jyrkästi, kevyiden ajoneuvojen liikenne pysyi samana ajanjaksona vakaana).

(98) Puola toistaa kuitenkin kantansa, jonka mukaan kevyiden ajoneuvojen liikenteen sisällyttäminen arviointiin oli tarpeen, koska hyväksytty menetelmä edellytti, että rahoitusmalli kattaa koko hankkeen. Puola katsoo, että hankkeen sisäisen tuottoprosentin laskeminen oli mahdotonta pelkästään raskaiden tavarankuljetusajoneuvojen liikenteen perusteella.

([26]) Komission päätös, tehty 2 päivänä joulukuuta 2009, asiassa N 462/2009 – Tuki liikenneinfrastruktuurille – A4-moottoritien Świeckon ja Nowy Tomyślin välisen osuuden rakentaminen ja ylläpito. On syytä huomauttaa, että komission päätöksessä tultiin itse asiassa siihen päätelmään, että asiassa ei ollut myönnetty valtiontukea.

(99) Vastauksena Autostrada Wielkopolskan väitteeseen, jonka mukaan muiden kuin raskaiden tavarankuljetusajoneuvojen liikenteen päivittäminen oli tarpeen siksi, että toimiluvan haltijalla oli velvollisuus suorittaa töitä tiettyjen liikenteen kynnysarvojen ylittyessä (esimerkiksi Poznanin ohitustien kolmas kaista), Puola katsoo, että tämä on merkityksetöntä, koska odotetut lisäkustannukset oli jo otettu huomion vinjettirahoitusmallin oletuksissa liitettä 6 allekirjoitettaessa eivätkä ne vaikuta mitenkään kevyiden ajoneuvojen liikenteen määriin.

5.2.3 *Liikennetutkimukset – sisäinen tuottoprosentti*

(100) Puola on eri mieltä Autostrada Wielkopolskan näkemyksestä, jonka mukaan syyskuussa 2005 neuvoteltu korvauksen määrä olisi pitänyt määrittää siten, että sen avulla Autostrada Wielkopolska olisi voinut saavuttaa vuonna 2000 oletetun sisäisen tuottoprosentin. Puola huomauttaa, että ensinnäkin Autostrada Wielkopolskan määrittämä rahoitusprosessin päättymisajankohtana odotettu sisäinen tuottoprosentti perustui toimiluvan haltijan arvioihin, ja lisäksi Puola ei toimilupasopimuksen mukaisesti taannut, että yksityinen osapuoli saavuttaisi mitään tiettyä tuottoprosenttia. Toiseksi Autostrada Wielkopolska ei liitteen 6 tekemistä edeltäneissä neuvotteluissa millään tavoin ilmaissut, että se odottaisi saavuttavansa rahoitusprosessin päättyessä vuonna 2000 odotetun tuottoprosentin.

(101) Puola katsoo, että Autostrada Wielkopolskalle maksettavien vahingonkorvausten määrän määrittämisessä olisi käytettävä vertailukohtana Autostrada Wielkopolskan taloudellista tilannetta välittömästi ennen lainmuutoksen voimaantuloa.

(102) Puolan näkemyksen mukaan Autostrada Wielkopolska on epäjohdonmukainen väittäessään yhtäältä, että sillä oli oikeus hakea korvausta, joka varmistaa rahoitusprosessin päättymisajankohdan sisäisen tuottoprosentin ([…] prosenttia), kun se toisaalta suostui vapaaehtoisesti korvaukseen, joka varmisti ”vain” […] prosentin sisäisen tuottoprosentin (vuonna 2005) ja lopulta (vuoden 2007 todentamisraportin jälkeen) […] prosentin tuottoprosentin. Puolan mukaan on mielenkiintoista, että Autostrada Wielkopolska ei ole koskaan esittänyt mitään korvausvaatimuksia toiminnasta saatavien tulojen menetyksestä, joka liittyi eroon korvatun sisäisen tuottoprosentin tason ([…] prosenttia) ja väitetysti taatun sisäisen tuottoprosentin tason ([…] prosenttia) välillä. Puolan näkemyksen mukaan tämä selittynee sillä, että vuonna 2005 tuolloin saatavilla olleiden tietojen mukaan laskettu odotettu tuottoprosentti oli […] prosenttia, mikä oli huomattavasti vähemmän kuin korvausmaksuista syntyvä […] prosentin sisäinen tuottoprosentti.

5.2.3.1 Lontoon metroliikenne

(103) Vastauksena Lontoon metroliikennettä koskeviin perusteluihin Puola toteaa olevansa samaa mieltä siitä, ettei alkuperäinen toimilupasopimus ollut valtiontukea. Puola kiistää kuitenkin Autostrada Wielkopolskan väitteen siitä, että korvauksesta aiheutuneena Autostrada Wielkopolskan liiketoimintatilanteen parannuksena voidaan pitää vain […] prosenttia (eli vuonna 2000 rahoitusprosessin päättyessä odotetun […] prosentin sisäisen tuottoprosentin ja liitteeseen 6 sisältyvän […] prosentin sisäisen tuottoprosentin välistä erotusta), sillä Puolan mukaan parannus on Autostrada Wielkopolskan vuonna 2004 vallinneen todellisen tilanteen ([…] prosentin sisäinen tuottoprosentti) ja liitteessä 6 sovitun sisäisen tuottoprosentin ([…] prosenttia) välinen erotus. Puolan mukaan tämä lisäys ei ole vähäinen. Puola on myös eri mieltä siitä, että […] prosentin sisäinen tuottoprosentti on moottoritiehankkeiden markkinaehtoinen tuottoprosentti Puolassa, koska komissio on hyväksynyt […] prosenttia markkinaehtoiseksi tuottoprosentiksi. Puolan mukaan markkinaehtoista on ”se, mitä todella tapahtuu”, ja tämä olisi määritettävä tapauskohtaisesti. Näin ollen Autostrada Wielkopolskan markkinaehtoisen sisäisen tuottoprosentin olisi oltava […] prosenttia.

(104) Puola väittää, että Autostrada Wielkopolskan taloudellinen tilanne parani merkittävästi sekä ennen varjotullin soveltamista että sen jälkeen. Se esittää väitteensä tueksi kolme kaaviota, jotka osoittavat, että varjotullin soveltaminen tuotti Autostrada Wielkopolskalle huomattavasti alun perin ennakoituja tuloja suuremmat tulot ja että lisäksi Autostrada Wielkopolskan tulot palasivat alun perin ennakoidulle tasolle varjotullin lakkauttamisen jälkeen.

5.2.3.2 Markkinataloussijoittajaperiaate

(105) Puola toteaa, että yksityinen sijoittaja maksaisi vain ne vahingonkorvaukset, jotka sen on lain mukaan maksettava. Tässä skenaariossa vahingonkorvaukset olisivat se määrä, joka Autostrada Wielkopolskalta puuttui, jotta se olisi voinut saavuttaa sen sisäisen tuottoprosentin, jonka se olisi saavuttanut ilman lainmuutosta. Puolan mukaan yksityinen sijoittaja tietäisi, että Autostrada Wielkopolska voisi vaatia enintään menetyksen korvaamiseksi välttämätöntä määrää vastaavaa vahingonkorvausta (joka tässä tapauksessa olisi korvaus […] prosentin sisäisen tuottoprosentin saavuttamiseksi), eikä olisi tehnyt sopimusta, jolla vastapuolelle myönnetään suurempi vahingonkorvaus.

(106) Puola kiistää painokkaasti Autostrada Wielkopolskan väitteen, jonka mukaan Puolaan kohdistui neuvottelujen aikana painetta siitä riskistä, että valtion olisi löydettävä Autostrada Wielkopolskalle korvaaja. Puola katsoo, että jos sopimus Autostrada Wielkopolskan kanssa olisi irtisanottu, valtiovarainministeriö olisi voinut hallinnoida moottoritietä itse tai etsiä korvaajan, mutta paljon pienemmin kustannuksin.

5.2.3.3 WSA:n vuoden 2004 liikenne- ja tulotutkimus

(107) Puola korostaa, että toisin kuin Autostrada Wielkopolska väittää, se ei mielivaltaisesti valinnut yhtä saatavilla olleista liikenne- ja tulotutkimuksista eikä myöskään tarkoituksellisesti jättänyt ilmoittamatta komissiolle muista, väitetysti vaihtoehtoisista tutkimuksista. Puola muistuttaa, että se oli toimittanut liikenneneuvonantaja Scott Wilsonin lausunnon, jossa otettiin huomioon kaikki käytettävissä olleet liikenne- ja tulotutkimukset ja todettiin, että olisi käytettävä WSA:n vuoden 2004 tutkimusta.

(108) Puolan mukaan WSA:n vuoden 2004 tutkimusta olisi pitänyt käyttää vuonna 2005, koska se oli ajantasaisin tutkimus. Tutkimus oli laadittu Autostrada Wielkopolskan pyynnöstä, ja se oli vuoden 1999 tutkimuksen päivitetty versio, jota käytettiin arvioitaessa hankkeeseen sovellettavaa sisäistä tuottoprosenttia rahoitusprosessin päättymisajankohtana.

(109) Puola ei hyväksy Autostrada Wielkopolskan väitettä siitä, ettei WSA:n vuoden 2004 tutkimusta pitäisi käyttää siitä syystä, että ennusteet laaditaan yleensä viiden eikä 30 vuoden perspektiivillä. Puola huomauttaa, että siinä missä WSA:n vuoden 2004 tutkimus kattaa 30 vuoden ajanjakson, vuoden 1999 tutkimus, jonka pohjalta Autostrada Wielkopolska laski sisäisen tuottoprosentin, kattaa 35 vuoden aikajanan.

(110) Puola huomauttaa myös, että vaikka vuoden 2004 tutkimuksen laatimisajankohtana tietoja todellisista liikennevirroista oli saatavilla vain osalta moottoritiestä, vuoden 1999 tutkimusta laadittaessa käytössä ei ollut tietoja miltään moottoritieosuuksilta. Näin ollen Puolan mukaan oli asianmukaisempaa käyttää vuoden 2004 kuin vuoden 1999 tutkimusta.

5.3 **Sisämarkkinoille soveltuvuuden arviointi**

(111) Vastauksena Autostrada Wielkopolskan väitteisiin siitä, että tässä asiassa sisämarkkinoille soveltuvuuden arviointi olisi yleisesti ottaen sama kuin asiassa N 462/09 (jossa komission arviointi oli myönteinen), Puola huomauttaa, että kyseisessä asiassa tuki myönnettiin tieinfrastruktuurin rakentamisen helpottamiseksi, kun taas käsillä olevassa asiassa moottoritie on jo rakennettu ja avattu vuonna 2004 eli ennen lainmuutoksen hyväksymistä vuonna 2005. Näin ollen kannustava vaikutus Puolan mukaan puuttuu.

(112) Lisäksi Autostrada Wielkopolskan saama valtiontuki vaikutti vain hankkeen kannattavuuteen eikä sillä ollut vaikutusta tietyn taloudellisen toiminnan tai talousalueen kehityksen edistämiseen. Näin ollen SEUT-sopimuksen 107 artiklan 3 kohdan c alakohtaa ei voida soveltaa tähän asiaan. Puola katsoo, että koska tuki ei edistänyt alueellista kehitystä, sitä ei voida pitää sisämarkkinoille soveltuvana valtiontukena alueellisia valtiontukia koskevien suuntaviivojen nojalla.

6. **TOIMENPITEEN ARVIOINTI**

(113) Komission arviointi tässä asiassa rajoittuu korvaukseen, jonka Puola myönsi Autostrada Wielkopolskalle toimilupasopimuksen liitteen 6 nojalla siksi, että raskaat tavarankuljetusajoneuvot vapautettiin velvollisuudesta maksaa tietullia A2-moottoritien käyttämisestä Nowy Tomyślin ja Koninin välillä 1 päivän syyskuuta 2005 ja 30 päivän kesäkuuta 2011 välisenä aikana.

6.1 **Valtiontuen olemassaolo**

(114) SEUT-sopimuksen 107 artiklan 1 kohdan mukaan ”jäsenvaltion myöntämä taikka valtion varoista muodossa tai toisessa myönnetty tuki, joka vääristää tai uhkaa vääristää kilpailua suosimalla jotakin yritystä tai tuotannonalaa, ei sovellu sisämarkkinoille, siltä osin kuin se vaikuttaa jäsenvaltioiden väliseen kauppaan.”

(115) SEUT-sopimuksen 107 artiklan 1 kohdassa määrätyt perusteet ovat kumulatiivisia. Sen määrittämiseksi, onko toimenpide SEUT-sopimuksen 107 artiklan 1 kohdassa tarkoitettua valtiontukea, on tutkittava, täyttyvätkö kaikki seuraavat edellytykset. Taloudellisen tuen täytyy

a) olla myönnetty yritykselle (taloudellinen toiminta);

b) olla rahoitettu valtion varoista ja johtua valtiosta;

c) aiheuttaa taloudellinen etu;

d) olla valikoiva;

e) vääristää tai uhkaa vääristää kilpailua ja jäsenvaltioiden välistä kauppaa.

6.1.1 *Taloudellinen toiminta ja yrityksen käsite*

(116) Vakiintuneen oikeuskäytännön mukaan komission on ensin selvitettävä, onko Autostrada Wielkopolska SEUT-sopimuksen 107 artiklan 1 kohdassa tarkoitettu yritys. Yrityksen käsitteellä tarkoitetaan jokaista yksikköä, joka harjoittaa taloudellista toimintaa, riippumatta yksikön oikeudellisesta muodosta tai rahoitustavasta ([27]). Tavaroiden tai palvelujen tarjoaminen tietyillä markkinoilla on taloudellista toimintaa ([28]).

(117) Tässä suhteessa komissio toteaa, että A2-moottoritietä Nowy Tomyślin ja Koninin välillä ylläpidetään kaupalliselta pohjalta, sillä mikä tahansa ajoneuvo, joka voi ajaa moottoriteillä, voi käyttää A2-moottoritietä tietullina maksettavaa maksua vastaan, joka muodostaa toimiluvan haltijan tulon. Näin ollen Autostrada Wielkopolska tarjoaa palveluita markkinoilla ja on SEUT-sopimuksen 107 artiklan 1 kohdassa tarkoitettu yritys ([29]).

6.1.2 *Valtion varat ja valtion toimenpide*

(118) Tuen käsitteeseen kuuluu kaikentyyppinen suosiminen, joka rahoitetaan suoraan tai välillisesti valtion varoista joko valtion itsensä tai valtion valtuuttamien laitosten toimesta ([30]).

(119) Tässä tapauksessa korvauksen Autostrada Wielkopolskalle maksoi kansallinen tierahasto (KFD). KFD on Puolan valtion kehityspankkiin Bank Gospodarstwa Krajowego, jäljempänä 'BGK', perustettu valtiollinen rahasto. KFD:n päärahoituslähteen muodostavat tulot, joita saadaan Puolan markkinoille saatettavista moottoripolttoaineista ja kaasusta perittävästä polttoainemaksusta (joka on veronluonteinen maksu ([31])) sekä kansallisesta tieverkosta vastaavan keskushallinnon viranomaisen GDDKiA:n suoraan keräämistä moottoriteiden tietulleista. Näin ollen komissio katsoo, että Autostrada Wielkopolskalle maksetut korvaukset rahoitettiin valtion varoista.

(120) Puolan parlamentti nimesi lainmuutoksessa KFD:n korvausmaksujen lähteeksi. Lisäksi lainmuutoksessa täsmennettiin, että KFD:n Autostrada Wielkopolskalle maksamat korvausmaksut oli suoritettava Puolan valta- ja moottoriteistä vastaavan pääosaston pääjohtajan pyynnöstä ([32]). Näin ollen komissio katsoo, että korvausmaksut Autostrada Wielkopolskalle suoritettiin valtion varoista.

6.1.3 *Taloudellinen etu*

(121) Tässä jaksossa komissio tarkastelee ensin toimiluvan haltijan oikeutta korvaukseen lainsäädännön muutoksen vuoksi ja määrittää sen olemassaolon. Komissio myöntää, että vain liiallinen korvaus antaa toimiluvan haltijalle perusteettoman edun. Toiseksi komissio käsittelee osapuolten neuvotteluprosessissa toimittamia malleja. Kolmanneksi komissio vahvistaa, että vanhentuneen liikennetutkimuksen käyttö johti liikasuoritukseen. Neljänneksi komissio tarkastelee vuonna 2007 toteutettua AGRi-määrien todentamisprosessia ja hyväksyy sen. Viidenneksi määritetään liikasuorituksen määrä PwC:n raportin perusteella. Lisäksi käsitellään eräitä toimiluvan haltijan esittämiä huomautuksia. Lopuksi esitetään päätelmä taloudellisen edun olemassaolosta.

([27]) Yhteisöjen tuomioistuimen tuomio 18.6.1998, komissio v. Italia, C-35/96, ECLI:EU:C:1998:303; yhteisöjen tuomioistuimen tuomio 23.4.1991, Höfner ja Elser v. Macrotron, C-41/90, ECLI:EU:C:1991:161; yhteisöjen tuomioistuimen tuomio 16.11.1995, FFSA ym. v. Ministère de l'Agriculture et de la Pêche, C-244/94, ECLI:EU:C:1995:392; yhteisöjen tuomioistuimen tuomio 11.12.1997, Job Centre, C-55/96, ECLI:EU:C:1997:603.

([28]) Yhteisöjen tuomioistuimen tuomio 16.6.1987, komissio v. Italia, C-118/85, ECLI:EU:C:1987:283; yhteisöjen tuomioistuimen tuomio 18.6.1998, komissio v. Italia, C-35/96, ECLI:EU:C:1998:30.

([29]) Komissio esitti saman päätelmän moottoriteiden toimilupien haltijoiden osalta esimerkiksi 27. lokakuuta 2014 tekemässään päätöksessä asiassa SA.39224 – Kreikka – Reset of Greek Motorway concession projects – Moreas Motorway (EUVL C 460, 19.12.2014, s. 1).

([30]) Yhteisöjen tuomioistuimen tuomio 16.5.2002, Ranska v. komissio, C-482/99, ECLI:EU:C:2002:294, jäljempänä 'Stardust Marine'.

([31]) Puolan parlamentti otti polttoainemaksun käyttöön 27 päivänä elokuuta 2004 säädetyllä lailla, jolla muutettiin moottoriteitä ja kansallista tierahastoa koskevaa lakia.

([32]) Puolan valta- ja moottoriteistä vastaava pääosasto on kansalliseen tieverkkoon liittyvistä kysymyksistä vastaava keskushallinnon viranomainen. Sen pääjohtaja hoitaa tehtäviään GDDKiA:n avustamana.

6.1.3.1 Oikeus korvaukseen

(122) Komissio toteaa aluksi, että tietullit olivat toimiluvan haltijan tärkein tulolähde. Toimiluvan haltija voi vahvistaa tietullin määrät vapaasti oman harkintansa mukaan toimilupasopimuksessa asetetuissa rajoissa.

(123) Sekä Puola että Autostrada Wielkopolska toteavat, että toimilupasopimuksella annettiin toimiluvan haltijalle oikeus saada korvaus kyseessä olevasta lainsäädännön muutoksesta johtuvista vahingoista. Toimilupasopimuksessa todetaan selvästi, että valtion on maksettava toimiluvan haltijalle korvausta, jos valtion toimet estävät sitä muuttamasta tai mukauttamasta tietullin määriä (ks. edellä johdanto-osan 51 kappaleessa mainittu toimilupasopimuksen 12.6 artikla). Lainmuutoksella vietiin toimiluvan haltijalta paitsi mahdollisuus mukauttaa (tietyissä rajoissa) tietullin määriä raskaiden tavarankuljetusajoneuvojen osalta myös itse oikeus periä raskailta tavarankuljetusajoneuvoilta tietulleja moottoritien käytöstä.

(124) Edellä esitetyn perusteella komissio katsoo, että tämän asian erityisissä olosuhteissa (joita oli muun muassa se, että toimiluvasta järjestettiin tarjouskilpailu) toimiluvan haltijalla oli oikeus saada korvaus lainmuutoksesta, jolla siltä vietiin äkillisesti oikeus periä tietulleja.

(125) Komissio myöntää myös, että korvaus, jolla vain palautetaan lainsäädännön muutoksen vaikutukset, ei sinänsä ole valtiontukea. Komissio katsoo kuitenkin, että korvaus, joka ylittää sen, mitä lainsäädännön muutoksen vaikutusten palauttaminen normaalisti edellyttää, aiheuttaa yritykselle valikoivan edun.

(126) Tässä asiassa oikeus korvaukseen lainsäädännön muutoksen vaikutuksista merkitsee toimiluvan haltijan oikeutta saada valtiolta korvaus, joka palauttaa sen juuri ennen lainsäädännön muutosta vallinneen odotetun taloudellisen tilanteen. Jos suunniteltu korvaus kuitenkin paransi toimiluvan haltijan odotettua taloudellista tilannetta ylittämällä lainsäädännön muutoksen välittömiin vaikutuksiin liittyvän korvauksen, toimiluvan haltija sai perusteettoman edun, joka on SEUT-sopimuksen 107 artiklan 1 kohdassa tarkoitettua valtiontukea ([33]).

6.1.3.2 Korvauksen määrittämiseen käytetyt mallit

(127) Arvioidakseen kysymystä siitä, merkitsikö Autostrada Wielkopolskalle maksetun korvauksen määrä perusteetonta etua parantamalla yrityksen taloudellista tilannetta verrattuna tilanteeseen, jossa lainsäädäntöä ei olisi muutettu, komissio tarkasteli yksityiskohtaisesti korvauksen määrittämisprosessia sekä tässä käytettyjä rahoitusmalleja. Tämä analyysi esitetään jäljempänä.

(128) Erään mahdollisen indikaattorin toimiluvan haltijan taloudellisesta tilanteesta muodostavat sisäinen tuottoprosentti tai kassavirrat, joita toimiluvan haltija odotti juuri ennen lainsäädännön muutosta. Puolan valtio ja Autostrada Wielkopolska sopivat toimilupasopimuksen liitteessä 6, että mahdollisina sisäisen tuottoprosentin indikaattoreina käytettäisiin osakkeenomistajien todellista vuotuista kokonaistuottoa omalle pääomalle ja etuoikeusasemaltaan huonommalle velalle euroina ilmaistuna ([34]). Yksi laajalti hyväksytty vakiomenetelmä, jolla sijoituksen tuotto voidaan määrittää, on sisäisen tuottoprosentin laskeminen ([35]). Tästä syystä komissio pitää tämän indikaattorin käyttöä järkevänä eikä näin ollen vastusta sitä.

(129) Toimiluvan haltijan ja Puolan viranomaisten välillä varjotullin määristä käytyjen neuvottelujen yhteydessä Autostrada Wielkopolska esitti kolme rahoitusmallia ([36]). Ne ovat edellä johdanto-osan 29 kappaleessa esitellyt perusmalli, todellisen tietullin malli ja vinjettimalli.

(130) **Perusmallissa** esitetään toimiluvan haltijan taloudellinen tilanne, jossa sisäinen tuottoprosentti on […] prosenttia, rahoitusprosessin päättyessä vuonna 2000, kuten edellä johdanto-osan 29 kappaleen a alakohdassa kuvailtiin. Komissio katsoo kuitenkin, että sisäinen tuottoprosentti, jota toimiluvan haltija voi odottaa toimiluvan alkaessa, ei ole tässä tapauksessa merkityksellinen, koska toimilupasopimuksessa ei taata mitään tiettyä sisäistä tuottoprosenttia toimiluvan voimassaolon aikana, vaan sillä pikemminkin siirretään markkina- ja rahoitusriskit sekä mahdollisuudet toimiluvan haltijalle. Näin ollen odotettu sisäinen tuottoprosentti voi vaihdella toimiluvan

([33]) Vastaavasti 4. joulukuuta 2013 asiassa SA.29584 – Varjotullikorvaus Stalexport Autostrada Małopolska S.A:lle (SAM SA) – A4-moottoritie (Katowice–Krakova) tekemässään päätöksessä komissio katsoi, että toimiluvan haltijalle maksettu korvaus ei ollut valtiontukea, koska kyseistä A4-moottoritien osuutta koskevan toimilupasopimuksen mukaan vastuu toimiluvan haltijaan suoraan tai välillisesti vaikuttavan lainmuutoksen riskistä oli valtiolla ja korvaus rajoittui toimiluvan haltijan kärsimiin tappioihin (EUVL C 172, 6.6.2014, s. 2).
([34]) Ks. liite 6, sivu 9.
([35]) Ks. komission tiedonanto valtiontuen käsitteestä (EUVL C 262, 19.7.2016, s. 1), 102 kohta.
([36]) Ernst & Young esitteli ja todensi nämä kolme rahoitusmallia 19. syyskuuta 2005 julkaistussa raportissa.

voimassaolokaudella sen mukaan, miten riskit ja mahdollisuudet toteutuvat. Tästä syystä komissio katsoo, että tässä asiassa merkityksellinen sisäinen tuottoprosentti voi olla vain se, jota toimiluvan haltija saattoi odottaa juuri ennen lainsäädännön muutosta ja siihen liittyvää varjotullijärjestelmän käyttöönottoa vuonna 2005. Tämä tuotto voi olla suurempi tai pienempi kuin se tuotto, jota voitiin odottaa toimiluvan alkaessa.

(131) **Todellisen tietullin mallissa** ([37]), joka kuvailtiin edellä johdanto-osan 29 kappaleen b alakohdassa (ks. lähemmin malli 1 jäljempänä olevassa taulukossa 2), käytetään WSA:n vuoden 1999 tutkimuksen ([38]) liikenne- ja tuloennusteita ennustekaudelle (vuodesta 2005 toimiluvan päättymiseen vuonna 2037 asti). Siinä esitetään toimiluvan haltijan taloudellinen tilanne 31 päivänä joulukuuta 2004 vaihtoehtoisessa tilanteessa, jossa lainsäädäntöä ei muuteta, eli skenaariossa, jossa toimiluvan haltija keräisi tietulleja kaikilta A2-moottoritietä käyttäviltä ajoneuvoilta toimiluvan päättymiseen asti. Tämän mallin mukaan odotettu sisäinen tuottoprosentti oli […] prosenttia.

(132) **Vinjettimallissa** ([39]), joka on kuvailtu edellä johdanto-osan 29 kappaleen c alakohdassa (ks. lähemmin malli 2 jäljempänä olevassa taulukossa 2), esitetään toimiluvan haltijan taloudellinen tilanne, kun lainsäädäntöä muutetaan, eli skenaario, jossa raskaat tavarankuljetusajoneuvot käyttävät A2-moottoritietä maksutta ja valtio maksaa varjotullikorvauksena 70 prosenttia suurimmista sallituista tietullin määristä. Tässä mallissa Autostrada Wielkopolska käytti omia liikenneoletuksiaan, jotka perustuivat siihen, että raskaat tavarankuljetusajoneuvot, joilla oli voimassa oleva vinjetti, käyttivät A2-moottoritietä maksutta. Puolan viranomaiset väittävät, että näistä liikenneoletuksista ei ollut sovittu osapuolten välillä kyseisenä ajankohtana ([40]). Tämän mallin mukaan odotettu sisäinen tuottoprosentti on […] prosenttia. Tällä mallilla Autostrada Wielkopolska osoitti, että suurimmillakaan sallituilla varjotullin määrillä se ei saavuttaisi […] prosentin sisäistä tuottoprosenttia, jonka se olisi voinut odottaa saavuttavansa juuri ennen lainsäädännön muuttamista.

(133) Autostrada Wielkopolska toimitti vuonna 2007 edellä johdanto-osan 36 kappaleessa esitetyn **todentamismallin** ([41]) (ks. myös malli 5 taulukossa 2). Sitä käytettiin varjotullien todentamiseen vuonna 2007. Tässä mallissa Autostrada Wielkopolska käytti WSA:n vuoden 2006 tutkimusta ([42]) ennustekaudelle ([43]). Todentamismallissa oletettiin, että varjotullijärjestelmä oli käytössä toimiluvan päättymiseen asti. Sen laskelmien mukaan odotettu sisäinen tuottoprosentti oli vuonna 2007 […] prosenttia. Autostrada Wielkopolskan mukaan todentamismalli osoitti näin ollen, että lainsäädännön muuttamista edeltävää […] prosentin sisäistä tuottoprosenttia (ks. todellisen tietullin malli) ei saavutettu.

(134) Seuraavassa taulukossa 2 esitetään kaikki osapuolten neuvotteluissa käyttämät rahoitusmallit ja niiden ominaisuudet sekä PwC:n mukauttamat mallien versiot, joita se käytti raportissaan liikasuorituksen arvioimiseksi (ks. jäljempänä 6.1.3.5 kohta):

Taulukko 2

Osapuolten käyttämät rahoitusmallit

	Todellisen tietullin malli (1)	Vinjettimalli (2)	Todellisen tietullin malli - PwC (3)	Vinjettimalli - PwC (4)	Todentamis-malli (5)	Todentamismalli - PwC (6)
Mallin käyttötarkoitus	Neuvottelut varjotullista	Neuvottelut varjotullista	Sisäisen tuotto-prosentin uudel-leenlaskenta 2010	Varjotullin uudelleenlas-kenta (liikakor-vaus) 2010	Varjotullin to-dentaminen	Varjotullin uudelleenlas-kenta (liikakor-vaus)
Ajankohta	31.12.2004	30.6.2005	31.12.2004	30.6.2005	31.12.2006	31.12.2006
Liikenne-ennuste	WSA:n tutkimus 1999	”New AWSA Traffic Assump-tions”	WSA:n tutkimus 2004	”New AWSA Traffic Assump-tions”	WSA:n tutkimus 2006	WSA:n tutkimus 2006

([37]) Tiedostonimi: 050518 A2-CB-2004-12 V1.51.123.
([38]) WSA:n vuoden 1999 tutkimus perustuu oletukseen, jonka mukaan kaikki ajoneuvot maksavat todellisen tietullin moottoritien käytöstä. Ks. WSA:n vuoden 1999 tutkimus, sivu 17, 3 ja 4 kohta.
([39]) Tiedostonimi: 050915 A2-COMPENSATION V.3.71 (awsa)_EY.123.
([40]) Komissio huomauttaa myös, että nämä liikenneoletukset eivät perustuneet todellisiin liikennetietoihin tietullittoman moottoritien osalta eivätkä asianmukaiseen liikenne- ja tulotutkimukseen.
([41]) Tiedostonimi: Ref 071023-Combined Phase I & II – Poland A2.xls.
([42]) ”A2 Toll Motorway Traffic and Revenue Update Study”, marraskuu 2006.
([43]) WSA:n vuoden 2006 tutkimus perustuu alustaviin todellisiin liikennetietoihin, ja siinä oletetaan varjotullijärjestelmää käytettävän koko ajanjakson ajan (raskaat tavarankuljetusajoneuvot käyttävät A2-moottoritietä maksutta).

	Todellisen tietullin malli (1)	Vinjettimalli (2)	Todellisen tietullin malli - PwC (3)	Vinjettimalli - PwC (4)	Todentamis-malli (5)	Todentamismalli - PwC (6)
Liikennemääriin perustuvat maksut (toimilupasopimuksen päättymiseen asti)	Todellinen tietulli (määrien perusteena WSA:n tutkimus 1999)	Varjotulli (70 % suurimmista sallituista raskaille tavarankuljetusajoneuvoille sovituista määristä)	Todellinen tietulli (määrien perusteena WSA:n tutkimus 2004)	Varjotulli (uudelleenlaskenta)	Varjotulli (70 % suurimmista sallituista raskaille tavarankuljetusajoneuvoille sovituista määristä)	Varjotulli (uudelleenlaskenta)
Sisäinen tuottoprosentti (osakkaiden saama reaalinen tuotto vuodessa euroina)	[…] %	[…] %	[…] %	[…] %	[…] %	[…] %

6.1.3.3 Väärän liikennetutkimuksen käyttö ja liikasuorituksen toteaminen

(135) Komissio huomauttaa, että kuten edellä mainittiin, todellisen tietullin mallissa käytetään WSA:n vuoden 1999 tutkimuksen liikenne- ja tuloennustetta ajanjaksolle 2005–2037 ([44]). Koska tämän mallin kuitenkin oletettiin edustavan toimiluvan haltijan taloudellista tilannetta juuri ennen lainsäädännön muutosta vuonna 2005 ja muodostavan siten vertailukohdan varjotullin määrän asettamista varten, siinä olisi pitänyt käyttää sen aikaista liikenne- ja tuloennustetta. Tästä syystä komissio katsoo, että Autostrada Wielkopolskan olisi pitänyt käyttää sen sijasta tuolloin saatavilla ollutta WSA:n vuoden 2004 tutkimuksen ([45]) liikenne- ja tuloennustetta.

(136) WSA:n vuoden 2004 tutkimus on päivitetty versio WSA:n vuoden 1999 tutkimuksesta. WSA:n vuoden 1999 tutkimus muodosti pohjan sen rahoitusmallin laadinnalle, jolla arvioitiin hankkeeseen sovellettava sisäinen tuottoprosentti rahoitusprosessin päättyessä vuonna 2000. Komissio on Puolan kanssa samaa mieltä siitä, että jotta voitaisiin määrittää päivitetty odotettu sisäinen tuottoprosentti lainmuutoksen ajankohtana, on asianmukaista käyttää liikenne- ja tulotutkimuksen päivitystä. WSA:n vuoden 2004 tutkimus tarjoaa tällaisen päivityksen. Se perustuu kokemuksiin liikenteen ja tulojen todellisesta kehityksestä moottoritien alkuperäisellä osuudella, minkä lisäksi siinä otetaan huomioon Puolan siihenastinen taloudellinen kehitys. Tästä syystä se heijastaa tarkemmin markkinatodellisuutta lainmuutoksen ajankohtana. Tästä syystä WSA:n vuoden 2004 tutkimus muodostaa komission mukaan tarkemman liikenne- ja tuloennusteen lainmuutoksen ajankohtaa varten kuin WSA:n vuoden 1999 tutkimuksen ennuste.

(137) Verrattuna WSA:n vuoden 1999 tutkimukseen vuoden 2004 tutkimuksessa luokkaan 1 kuuluvien ajoneuvojen liikennemäärät ovat hieman suuremmat ja luokkiin 2 ja 3 kuuluvien ajoneuvojen liikennemäärät huomattavasti pienemmät. WSA:n vuoden 2004 tutkimuksessa ennakoidut optimaaliset todelliset ajoneuvoluokkien 2, 3 ja 4 tietullin määrät ovat paljon pienemmät kuin WSA:n vuoden 1999 tutkimuksessa ennakoidut optimaaliset näiden ajoneuvoluokkien tietullin määrät. WSA:n vuoden 2004 tutkimuksessa ennustetut raskaista tavarankuljetusajoneuvoista saatavat optimaaliset tulot ovatkin huomattavasti pienemmät kuin ne olivat WSA:n vuoden 1999 tutkimuksessa. Tästä syystä WSA:n vuoden 1999 tutkimuksen käyttö todellisen tietullin mallin perustana johtaa suurempaan sisäiseen tuottoprosenttiin kuin mikä olisi saatu käyttämällä sen sijaan WSA:n vuoden 2004 tutkimusta.

(138) Komissio huomauttaa myös, että kahta vuonna 2005 tehtyä tutkimusta, joihin Autostrada Wielkopolska viittaa, ei voitu käyttää WSA:n vuoden 2004 tutkimuksen sijasta. Ensinnäkin SDG:n vuoden 2005 tutkimus (ks. edellä johdanto-osan 87 kappale) laadittiin varjotulliskenaariota (vinjettiskenaario) varten (jossa toimiluvan haltija saa varjotullimaksuja raskaista tavarankuljetusajoneuvoista), kun taas toimiluvan haltijan välittömästi ennen lainmuutoksen voimaantuloa vallinneen taloudellisen tilanteen arviointi edellytti todellisen tietullin skenaariota (jossa toimiluvan haltija kerää todellisia maksuja kaikilta A2-moottoritien käyttäjiltä toimiluvan päättymiseen asti) varten laaditun tutkimuksen käyttöä. Lisäksi Puola ilmoitti komissiolle, että vuonna 2005 tehty Faber Maunsellin tutkimus, johon Autostrada Wielkopolska huomautuksissaan viittasi (ks. edellä johdanto-osan 87 kappale), keskittyi vain liikennettä eikä tuloja koskeviin ennusteisiin (eli siinä ei otettu huomioon määrien optimointia tulojen maksimoimiseksi). Tästä syystä se oli käyttökelvoton hankkeen sisäisen tuottoprosentin laskentaan.

([44]) WSA:n liikenne- ja tulotutkimuksiin sisältyy A2-moottoritien liikennettä koskeva ennuste, joka perustuu kunkin ennusteen tekohetkellä voimassa olevien todellisten tietullien optimaaliseen taulukkoon.

([45]) WSA:n vuoden 2004 tutkimus perustuu oletukseen, jonka mukaan kaikki ajoneuvot maksavat todellisen tietullin moottoritien käytöstä. Ks. WSA:n vuoden 2004 tutkimus, sivut 5–10, 4 kohta.

(139) Näistä syistä komissio katsoo, että WSA:n vuoden 1999 tutkimukseen perustuvan todellisen tietullin mallin käyttö on johtanut suurempaan sisäiseen tuottoprosenttiin kuin mitä voitiin kohtuudella odottaa lainmuutoksen ajankohtana. Tämä on aiheuttanut liikasuorituksen korkeampien varjotullimaksujen muodossa.

6.1.3.4 Varjotullien todentaminen vuonna 2007 – todentamisen hyväksyntä

(140) Varjotullien määristä vuonna 2005 käydyissä neuvotteluissa Puolan viranomaiset sopivat Autostrada Wielkopolskan kanssa, että sisäinen tuottoprosentti todennettaisiin vuonna 2007 ja varjotullin määriä muutettaisiin, jos tavoiteltua sisäistä tuottoprosenttia ei ollut saavutettu, kuten edellä 2.5 jaksossa selostettiin. Komissio toteaa, että todentamisesta sovittiin, koska liikenteen kehitys sen jälkeen, kun A2-moottoritie avattiin voimassa olevan vinjetin omaavien raskaiden tavarankuljetusajoneuvojen käytettäväksi maksutta, oli epävarmaa.

(141) Komissio ilmaisi aloittamispäätöksessä epäilyksensä siitä, johtiko korvausjärjestelmän soveltaminen siihen, että Puola otti vastattavakseen liikenne- ja tuloriskit ainakin 1 päivän syyskuuta 2005 ja 31 päivän joulukuuta 2006 väliseltä ajalta, mutta vain kevyiden ajoneuvojen osalta. Komissio huomauttaa, että todentamisen avulla Puolan valtio tosiasiallisesti otti vastattavakseen liikenteen (ja tulojen) kehitykseen liittyvän riskin varjotullijärjestelmän käyttöönotosta todentamiseen asti (noin 16 kuukauden ajanjakso). Komissio toteaa, että näin tehdessään Puolan valtion voidaan katsoa poikenneen alkuperäisen toimilupasopimuksen luonteesta, jossa ei taattu toimiluvan haltijalle mitään tiettyä tuottotasoa.

(142) Komissio hyväksyy kuitenkin varjotullin määrien todentamisen, koska sen avulla valtio pystyi korjaamaan varjotullin määrät sellaiselle tasolle, jolla vältettiin toimiluvan haltijalle maksettava liikasuoritus raskaiden tavarankuljetusajoneuvojen osalta. Lisäksi todentaminen tehtiin hyvin lyhyen ajan jälkeen (noin 16 kuukautta – syyskuusta 2005 joulukuuhun 2006), minkä ansiosta osapuolet voivat kerätä todellisia liikennetietoja sekä raskaista että kevyistä ajoneuvoista, tehdä liikenne-ennusteita tältä pohjalta ja asettaa varjotullin määrät tämän mukaan. Verrattuna toimilupasopimuksen koko kestoon, joka on 40 vuotta, tämä on lyhyt ajanjakso, mikä itse asiassa oli järkevää sikäli, että se antoi osapuolille mahdollisuuden kerätä tarvittavat liikennetiedot ja laatia niiden pohjalta luotettavia liikenne-ennusteita tulevaisuutta varten.

(143) Tässä yhteydessä on tärkeää muistaa, että varjotullin alkuperäinen taso asetettiin toimiluvan haltijan liikenteen tulevaa kehitystä koskevien oletusten pohjalta (joita käytettiin vinjettimallissa). Komissio huomauttaa, että aivan alussa ei ollut todellisia liikennetietoja moottoritietä maksutta käyttävistä raskaista tavarankuljetusajoneuvoista. Tästä syystä ei ollut mahdollista arvioida tarkasti lainsäädännön muutoksen vaikutusta liikenteeseen eikä siten myöskään toimiluvan haltijan liikenteen tulevasta kehityksestä tekemien oletusten paikkansapitävyyttä.

(144) Komissio toteaa, että varjotullia ei ollut tarkoitus todentaa uudelleen ennen toimiluvan päättymistä tai varjotullijärjestelmän lakkauttamista. Kun varjotullin määrät oli vuoden 2007 todentamisen jälkeen asetettu lopulliselle tasolleen, toimiluvan haltijan tuotto oli näin ollen jälleen alttiina liikenteen kehitykseen liittyville riskeille alkuperäisen toimilupasopimuksen mukaisesti.

(145) Komissio huomauttaa, että A2-moottoritien tapauksessa raskaiden tavarankuljetusajoneuvojen liikenteen osuus on suurempi kuin sen osuus A4-moottoritiellä. Raskaiden tavarankuljetusajoneuvojen liikenteen osuuden A2-moottoritiellä arvioitiin olevan […] prosenttia ([46]), kun taas A4-moottoritiellä raskaiden tavarankuljetusajoneuvojen liikenteen osuus oli vain […] prosenttia. Komissio huomauttaa myös, että raskaiden tavarankuljetusajoneuvojen suuremman osuuden vuoksi näiden kahden liikennetyypin keskinäinen riippuvuus A2-moottoritiellä saattaa olla suurempi kuin A4-moottoritiellä. Vaikka lainsäädännön muutos koski vain raskaita tavarankuljetusajoneuvoja, komissio hyväksyy tämän asian erityisolosuhteissa, että todentaminen kattaa raskaiden tavarankuljetusajoneuvojen lisäksi myös kevyiden ajoneuvojen liikenteen.

6.1.3.5 Liikasuorituksen laskenta – PwC:n raportti

(146) Osana toimenpidettä koskevaa ilmoitusta Puolan viranomaiset esittivät PwC:n raportin (ks. johdanto-osan 41 kappale). Tässä raportissa PwC päivitti Autostrada Wielkopolskan todellisen tietullin mallin WSA:n vuoden 2004 liikenne- ja tuloennusteilla. Siinä tehtiin malliin myös joitakin pieniä (aritmeettisia, loogisia ja verotusta koskevia) muutoksia. Näiden muutosten tuloksena sisäinen tuottoprosentti, jota olisi voitu odottaa lainmuutoksen ajankohtana, pieneni […] prosentista […] prosenttiin ([47]) (ks. PwC:n todellisen tietullin malli taulukossa 2).

([46]) Autostrada Wielkopolskan arvio, joka perustui vuosien 2005–2011 keskiarvoihin.
([47]) Suurin osa tästä pienenemisestä (324 peruspistettä) johtuu liikenne-ennusteen päivityksestä ja vain 11 peruspistettä muista vähäisemmistä korjauksista.

(147) Komissio katsoo, että PwC:n suorittama liikenne- ja tuloennusteen korvaaminen todellisen tietullin mallissa on järkevä, koska se edustaa asianmukaisesti päivitettyjä ennusteita lainsäädännön muuttamisajankohtana. Näin ollen komissio on samaa mieltä siitä, että […] prosentin sisäistä tuottoprosenttia voidaan pitää sinä sisäisenä tuottoprosenttina, jota toimiluvan haltija olisi voinut odottaa juuri ennen lainsäädännön muuttamista.

(148) Verrattuna […] prosenttiin Autostrada Wielkopolskan vaatima ja korvausmaksuista käydyissä neuvotteluissa tosiasiallisesti käyttämä […] prosentin sisäinen tuottoprosentti on liian suuri. Myös vinjettimallin […] prosentin sisäinen tuottoprosentti on suurempi kuin […] prosenttia.

(149) Liikasuorituksen määrän määrittämiseksi todentamiseen asti ulottuvalta ajanjaksolta PwC käyttää vinjettimallia laskeakseen uudelleen AGRi-määrät, joita olisi pitänyt soveltaa aluksi syyskuusta 2005 lähtien alemman odotetun […] prosentin sisäisen tuottoprosentin saavuttamiseksi Autostrada Wielkopolskan vuonna 2005 esittämän vinjettimallin mukaisen […] sisäisen tuottoprosentin sijasta (ks. PwC:n vinjettimalli taulukossa 2). Raportissaan PwC korvaa vinjettimallin […] prosentin sisäisen tuottoprosentin […] prosentilla ja arvioi AGRi-määrät, jotka olisivat riittävät tämän alemman sisäisen tuottoprosentin saavuttamiseksi. Autostrada Wielkopolskalle syyskuun 2005 ja lokakuun 2007 väliseltä ajanjaksolta uudelleenlaskettujen AGRi-määrien perusteella kuuluvan korvauksen määräksi määritettiin […] Puolan zlotya brutto ([48]). Tätä määrää verrattiin tältä ajanjaksolta Autostrada Wielkopolskalle suoritettuihin tosiasiallisiin maksuihin, joiden määrä oli […] Puolan zlotya brutto ([49]). Laskelmat osoittavat, että syyskuun 2005 ja lokakuun 2007 välisenä aikana arvioitu liikasuoritus oli […] Puolan zlotya brutto ([50]), mikä on noin […] prosenttia kaikista Autostrada Wielkopolskalle tältä ajalta suoritetuista maksuista.

(150) Todentamisen jälkeisen ajanjakson (marraskuusta 2007 kesäkuuhun 2011) osalta PwC käyttää Autostrada Wielkopolskan saaman liikasuorituksen arvioimiseksi todentamismallia ([51]). Tätä varten PwC laskee uudelleen varjotullin määrät siten, että todentamismallissa saavutetaan […] prosentin sisäinen tuottoprosentti […] prosentin sijasta (ks. PwC:n todentamismalli ([52]) taulukossa 2). Liikasuorituksen määrä vastaa PwC:n uudelleenlaskemien varjotullin määrien ja Autostrada Wielkopolskalle tosiasiallisesti kustakin ajoneuvosta kyseisenä ajanjaksona maksettujen varjotullin määrien erotusta. Autostrada Wielkopolskalle marraskuun 2007 ja lokakuun 2011 väliseltä ajanjaksolta uudelleenlaskettujen varjotullin määrien perusteella kuuluvan korvauksen määräksi määritettiin […] Puolan zlotya brutto ([53]). Tätä määrää verrattiin tältä ajanjaksolta Autostrada Wielkopolskalle suoritettuihin tosiasiallisiin maksuihin, joiden määrä oli […] Puolan zlotya brutto ([54]). Laskelmat osoittavat, että marraskuun 2007 ja kesäkuun 2011 välisenä aikana arvioitu liikasuoritus oli […] Puolan zlotya brutto ([55]), mikä on noin […] prosenttia maksuista.

6.1.3.6 Lisähuomautuksia taloudellisesta edusta

(151) Autostrada Wielkopolska väitti, että vaikka kyseinen korvaus aiheutti merkittävän parannuksen, se neuvoteltiin Puolan ja Autostrada Wielkopolskan välillä kaupalliselta pohjalta ja markkinaehtoisesti. Tästä syystä tässä asiassa sovelletaan Autostrada Wielkopolskan mukaan markkinataloussijoittajaperiaatetta, joka myös täyttyy.

(152) Komissio katsoo, että lainmuutoksella ja toimilupasopimuksella asetettiin Puolalle velvoite korvata toimiluvan haltijalle vain enintään lainmuutoksesta aiheutuneita tulonmenetyksiä vastaava määrä. Ei voida väittää, että suuremman määrän maksaminen, kuin laissa ja toimilupasopimuksessa edellytettiin, olisi ollut hyväksyttävää kuvitteellisen järkevästi toimivan yksityisen sijoittajan kannalta. Lisäksi on hyvin kyseenalaista, olisiko järkevästi toimiva yksityinen sijoittaja suostunut laskemaan korvauksen WSA:n vuoden 1999 liikenne- ja tulotutkimuksen eikä ajantasaisimman WSA:n vuoden 2004 tutkimuksen avulla. Tästä syystä komissio ei ole samaa mieltä siitä, että tässä asiassa olisi noudatettu markkinataloussijoittajaperiaatetta.

(153) Lisäksi Autostrada Wielkopolska viittasi Lontoon metroliikennettä koskevaan valtiontukiasiaan vuodelta 2002, jossa komissio katsoi, ettei pitkäaikaisen sopimuksen muuttaminen ole valtiontukea, jos i) alkuperäinen sopimus ei ollut valtiontukea ja ii) muuttaminen joko ei aiheuta merkittävää parannusta toimiluvan haltijalle tai vaikutus saadaan aikaan markkinahintaan ([56]).

([48]) Tämä määrä vastaa […] euroa brutto (kun vaihtokurssi on PLN/EUR = 4).
([49]) Tämä määrä vastaa […] euroa brutto (kun vaihtokurssi on PLN/EUR = 4).
([50]) Tämä määrä vastaa […] euroa brutto (kun vaihtokurssi on PLN/EUR = 4).
([51]) Tämä tehtiin PwC:n vuonna 2010 laatimassa raportissa elokuuhun 2010 ulottuvalta ajanjaksolta ja PwC:n vuonna 2011 laatimassa toisessa raportissa syyskuun 2010 ja kesäkuun 2011 väliseltä ajanjaksolta.
([52]) Tiedostonimi: […]
([53]) Tämä määrä vastaa […] euroa brutto (kun vaihtokurssi on PLN/EUR = 4).
([54]) Tämä määrä vastaa […] euroa brutto (kun vaihtokurssi on PLN/EUR = 4).
([55]) Tämä määrä vastaa […] euroa brutto (kun vaihtokurssi on PLN/EUR = 4).
([56]) Asia N 264/2002: Julkisen ja yksityisen sektorin kumppanuus Lontoon metroliikenteen kehittämiseksi, 79 kohta.

(154) Vaikka komissiolla ei ole mitään tietoja, jotka viittaisivat siihen, että alkuperäinen sopimus oli valtiontukea, edellä esitettyjen rahoitusmallien analyysi osoittaa, että varjotullimaksut aiheuttivat toimiluvan haltijalle merkittävän parannuksen, koska ne perustuivat suurempiin odotettuihin tuottoihin kuin olisi voitu odottaa ennen lainsäädännön muuttamista. Komissio katsoo, että Autostrada Wielkopolskan toimiluvan markkinahinta määritettiin vuonna 1997 avoimella tarjouskilpailulla. Toimilupasopimuksen määräysten mukaan hankkeen sisäistä tuottoprosenttia ei taattu toimiluvan haltijalle. Sisäistä tuottoprosenttia käytetään kyllä korvausmenetelmässä, mutta sitä käytetään vain vertailukohtana, jonka avulla voidaan laskea asianmukainen korvaus eli korvaus, joka palauttaa sen taloudellisen tilanteen, jossa toimiluvan haltija olisi ollut ilman lainmuutosta. Sisäinen tuottoprosentti on vain indikaattori, joka kuvaa toimiluvan haltijan taloudellista tilannetta juuri ennen lainsäädännön muuttamista, eikä valtion Autostrada Wielkopolskalle maksama hinta liitteen 6 hyväksymisestä, eikä sitä näin ollen voida käyttää hintana hintavertailuissa.

(155) Komissio huomauttaa myös, että toimiluvan haltijalle aiheutuneen taloudellisen edun olemassaolon arvioinnin kannalta ei ole merkityksellistä, myönsikö jäsenvaltio tämän edun tarkoituksellisesti vai tahattomasti.

(156) Lisäksi komissio toteaa, että välimiesoikeuden menettelyissä ja päätöksessä ei käsitellä asian valtiontukinäkökohtaa ([57]). On joka tapauksessa komission tehtävä arvioida valtiontuen olemassaolo ja sen soveltuvuus sisämarkkinoille.

6.1.3.7 Taloudellista etua koskeva päätelmä

(157) Edellä esitetyn perusteella komissio katsoo, että toimiluvan haltija on saanut taloudellisen edun liikasuorituksena raskaiden tavarankuljetusajoneuvojen osalta syyskuusta 2005 kesäkuuhun 2011, jolloin varjotulli lakkautettiin. Komissio hyväksyy PwC:n käyttämän liikasuorituksen arviointimenetelmän.

6.1.4 *Tuen valikoivuus*

(158) Komissio toteaa, että korvaus kullekin toimiluvan haltijalle myönnettiin kunkin toimiluvan haltijan ja valtion erillisten neuvottelujen perusteella. Näin ollen se johti lähtökohtaisesti kullekin toimiluvan haltijalle räätälöityihin erityistoimenpiteisiin. Sikäli kuin tällaiset toimenpiteet aiheuttavat toimiluvan haltijalle edun, ne ovat näin ollen valikoivia.

(159) Koska edellä on osoitettu, että Puolan myöntämä korvaus aiheutti Autostrada Wielkopolskalle edun, tätä toimenpidettä on pidettävä valikoivana SEUT-sopimuksen 107 artiklan 1 kohdassa tarkoitetussa merkityksessä.

6.1.5 *Kilpailun vääristyminen ja vaikutus kauppaan*

(160) Kun jäsenvaltion myöntämä tuki vahvistaa yrityksen asemaa sisämarkkinoilla muihin, kilpaileviin yrityksiin verrattuna, tuen on katsottava vaikuttavan sisämarkkinoihin ([58]). Riittää, että tuensaaja kilpailee muiden yritysten kanssa kilpailulle avoimilla markkinoilla ([59]).

(161) Tällä toimenpiteellä Autostrada Wielkopolskalle myönnetty taloudellinen etu vahvistaa sen taloudellista asemaa, sillä se lisää yrityksen tuloja. Lisäksi Puolan moottoriteiden rakennus- ja ylläpitomarkkinat ovat avoimet kaikille EU:ssa toimiville talouden toimijoille. Näin ollen Autostrada Wielkopolskalle aiheutunut etu saattaa vääristää kilpailua ja vaikuttaa jäsenvaltioiden väliseen kauppaan.

6.1.6 *Päätelmä*

(162) Edellä esitetyn perusteella komissio katsoo, että Autostrada Wielkopolskalle maksettu korvaus lainsäädännön muutoksesta, jolla raskaat tavarankuljetusajoneuvot vapautettiin velvollisuudesta maksaa tietulli A2-moottoritien käytöstä Nowy Tomyślin ja Koninin välillä 1 päivän syyskuuta 2005 ja 30 päivän kesäkuuta 2011 välisenä aikana, on SEUT-sopimuksen 107 artiklan 1 kohdassa tarkoitettua valtiontukea siltä osin kuin sillä maksettiin kyseiselle yritykselle liiallinen korvaus lainmuutoksen aiheuttamista tulonmenetyksistä.

([57]) Välimiesoikeuden päätöksen 4.25 kohdassa todetaan seuraavaa: […].
([58]) Yhteisöjen tuomioistuimen tuomio 17.9.1980, Philip Morris v. komissio, C-730/79, ECLI:EU:C:1980:209, 11 kohta; yhteisöjen ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen määräys 30.4.1998, Het Vlaamse Gewest v. komissio, T-214/95, ECLI:EU:T:1998:77, 50 kohta.
([59]) Yhteisöjen tuomioistuimen tuomio 21.3.1991, Italia v. komissio, C-303/88, ECLI:EU:C:1991:136; yhteisöjen ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen määräys 30.4.1998, Het Vlaamse Gewest v. komissio, T-214/95, ECLI:EU:T:1998:77, 49 kohta.

6.2 **Tuen sääntöjenmukaisuus**

(163) Koska korvaus asetettiin Autostrada Wielkopolskan käyttöön ennen ilmoitusta, komissio katsoo, ettei Puola noudattanut SEUT-sopimuksen 108 artiklan 3 kohdassa määrättyä kieltoa ([60]). Näin ollen Puolan myöntämä valtiontuki on sääntöjenvastaista.

6.3 **Tuen soveltuvuus sisämarkkinoille**

(164) Unionin tuomioistuimen vakiintuneen oikeuskäytännön ([61]) mukaan on jäsenvaltion tehtävä esittää mahdolliset perusteet, joiden nojalla se katsoo tuen soveltuvan sisämarkkinoille, ja osoittaa, että tällaisen soveltuvuuden edellytykset täyttyvät. Komissio toteaa, että Puola ei esittänyt mitään perusteita, joiden nojalla kyseinen tuki soveltuisi sisämarkkinoille. Puola päinvastoin ilmoitti komissiolle, että sen näkemyksen mukaan tuki ei sovellu sisämarkkinoille.

(165) Komissio on silti tutkinut, voidaanko kyseessä olevan tuen katsoa soveltuvan sisämarkkinoille. SEUT-sopimuksen 107 artiklan 3 kohdassa määrätään tietyistä poikkeuksista 107 artiklan 1 kohdassa vahvistettuun yleiseen sääntöön, jonka mukaan valtiontuki ei sovellu sisämarkkinoille.

(166) Komissio on ensinnäkin arvioinut kyseisen tuen SEUT-sopimuksen 107 artiklan 3 kohdan c alakohdassa määrätyn poikkeuksen valossa. SEUT-sopimuksen 107 artiklan 3 kohdan c alakohdan mukaan sisämarkkinoille soveltuvana voidaan pitää ”tukea tietyn taloudellisen toiminnan tai talousalueen kehityksen edistämiseen, jos tuki ei muuta kaupankäynnin edellytyksiä yhteisen edun kanssa ristiriitaisella tavalla”. Tässä suhteessa komissio toteaa myös, että mitään valtiontukia koskevista suuntaviivoista ei sovelleta suoraan moottoritieinfrastruktuuriin ja sen käyttöön.

(167) Komissio huomauttaa, että tuen sisämarkkinoille soveltuvuuden arviointi voi vaihdella sen mukaan, luokitellaanko tuki investoinniksi vai toimintatueksi.

(168) Komissio huomauttaa lisäksi, että kun kyseinen tuki myönnettiin, koko Autostrada Wielkopolskan ylläpitämä A2-moottoritien osuus oli ollut avoinna lähes vuoden ajan. Näin ollen, toisin kuin Autostrada Wielkopolska esittää viittaamalla komission aiempaan päätökseen A2-moottoritien viereisen, Świeckon ja Nowy Tomyślin välisen osuuden rakentamisesta ja ylläpidosta (asia N 462/09), tässä asiassa ei voida päätellä, että kyseessä oli investointituki tieinfrastruktuurin rakentamisen helpottamiseksi. Asiassa N 462/09 valtiontuki maksettiin tuensaajalle ennen rakennustöiden aloittamista ja sillä oli tuensaajalle kannustava vaikutus kyseisen investointihankkeen toteuttamiseksi. Sitä vastoin tässä asiassa komissio ei näe kannustavaa vaikutusta, koska moottoritien rakentaminen oli jo päättynyt. Sen paremmin Puola kuin Autostrada Wielkopolskakaan ei viitannut mihinkään muuhun investointihankkeeseen, jota kyseisellä tuella olisi voitu edistää.

(169) Komissio huomauttaa lisäksi, että toisin kuin investointituki, tässä asiassa annettu tuki ei liittynyt minkään investointihankkeen kustannuksiin, vaan oli riippuvainen moottoritietä käyttävien ajoneuvojen määrästä ja luonteeltaan toistuva. Siten sillä ei edistetty investointihankkeen rahoitusta, vaan tuettiin tuensaajan toistuvia toimintakustannuksia. Tästä syystä komissio katsoo, että kyseinen tuki on toimintatukea. Euroopan unionin tuomioistuimen oikeuskäytännön ([62]) mukaan tällainen toimintatuki ei periaatteessa sovellu sisämarkkinoille.

(170) Komissio huomauttaa kuitenkin, että A2-moottoritie Nowy Tomyślin ja Koninin välillä sijaitsee SEUT-sopimuksen 107 artiklan 3 kohdan a alakohdan poikkeuksen piiriin kuuluvalla alhaisen elintason alueella. Tästä syystä komissio on arvioinut, voidaanko kyseinen toimintatuki katsoa sisämarkkinoille soveltuvaksi alueellisia valtiontukia koskevien suuntaviivojen, jäljempänä ’suuntaviivat’, nojalla.

(171) Komissio on katsonut, että sen olisi arvioitava kyseinen tuki niiden suuntaviivojen nojalla, jotka olivat voimassa, kun päätös tuen myöntämisestä tehtiin allekirjoittamalla toimilupasopimuksen liite 6, eli vuonna 2005. Tuolloin myönnettyyn tukeen sovelletaan komission vuonna 1998 antamia alueellisia valtiontukia koskevia suuntaviivoja, jäljempänä ’vuoden 1998 suuntaviivat’ ([63]).

(172) Vuoden 1998 suuntaviivojen 4.15 kohdan mukaan toimintatuet ovat periaatteessa kiellettyjä, mutta niitä voidaan poikkeuksellisesti sallia alueilla, joihin sovelletaan 92 artiklan 3 kohdan a alakohdan (nykyisin 107 artiklan 3 kohdan a alakohdan) poikkeusta edellyttäen, että i) tuki edistää alueellista kehitystä ja sen myöntäminen on perusteltua tuen laadun vuoksi ja että ii) tuen taso on suhteessa niihin haittoihin, joita sillä pyritään lievittämään. Jäsenvaltion on osoitettava haittojen olemassaolo ja arvioitava niiden suuruus.

([60]) Yhteisöjen ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen tuomio 14.1.2004, Fleuren Compost v. komissio, T-109/01, ECLI:EU:T:2004:4.
([61]) Yhteisöjen tuomioistuimen tuomio 28.4.1993, Italia v. komissio, C-364/90, ECLI:EU:C:1993:157.
([62]) Yhteisöjen ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen tuomio 8.6.1995, Siemens SA v. komissio, T-459/93, ECLI:EU:T:1995:100, yhteisöjen tuomioistuimen tuomio 19.9.2000, Saksa v. komissio, C-156/98, ECLI:EU:C:2000:467, 30 kohta.
([63]) EYVL C 74, 10.3.1998, s. 9.

(173) Tässä yhteydessä komissio toteaa, että Puola ei osoittanut, että alueella olisi haittoja, joita kyseisellä tuella voitaisiin lievittää. Puola on päinvastoin sitä mieltä, ettei tuki edistänyt alueellista kehitystä.

(174) Komissio katsoo, että tässä tapauksessa toimintatuella yksinomaan korotettiin hankkeen sisäistä tuottoprosenttia sijoittajia varten eikä se siten edistä niiden alueiden alueellista kehitystä, joilla maksullinen moottoritie sijaitsee. Näin ollen komissio katsoo, että suuntaviivojen 4.15 kohdassa asetetut kriteerit eivät täyty.

(175) Lisäksi komission arvioinnin kannalta on merkityksetöntä, että AW S.A:lle maksettua korvausta ei ole käytetty eikä käytetä tulevaisuudessa voittojen jakamiseen (osinkoina) osakkeenomistajille, vaan EIP:n lainan takaisinmaksuun. Itse asiassa EIP:n lainan takaisinmaksu on toimiluvan haltijan velvoite, joka johtuu rahoitusjärjestelyistä, joita toimiluvan haltija joutui tekemään noudattaakseen toimilupasopimusta. Jos Autostrada Wielkopolskalle maksettu korvaus oli sellainen, että yritys pystyi sen avulla maksamaan takaisin lainansa aikaisemmin kuin oli suunniteltu (eli siinä tapauksessa, että lainsäädäntöä ei olisi muutettu eikä korvaukseen olisi ollut tarvetta), korvaus aiheutti yritykselle edun, koska se vapautti resursseja muihin tarkoituksiin, kuten osinkoihin, joita ei muutoin olisi voitu maksaa. Tällaisella osinkojen maksulla ei kuitenkaan edistetty sen alueen kehitystä, jolla moottoritie sijaitsee.

(176) Komissio huomauttaa myös, että vuosille 2007–2011 annettujen alueellisia valtiontukia koskevien suuntaviivojen ([64]), jäljempänä 'vuoden 2007 suuntaviivat', joita sovellettiin 1 päivästä tammikuuta 2007 lähtien, 76 kohtaan sisältyvät toimintatuen sisämarkkinoille soveltuvuuden kriteerit ovat samat. Näin ollen kyseisen tuen sisämarkkinoille soveltuvuuden arviointi on vuoden 2007 suuntaviivojen nojalla sama.

6.3.1 *Päätelmä tuen soveltuvuudesta sisämarkkinoille*

(177) Komissio ei ole löytänyt muuta tuen soveltuvuutta sisämarkkinoille koskevaa säännöstä, jonka perusteella kyseinen tuki voitaisiin katsoa sisämarkkinoille soveltuvaksi SEUT-sopimuksen mukaisesti. Myöskään Puola ei ole vedonnut mihinkään tuen soveltuvuutta sisämarkkinoille koskevaan säännökseen eikä esittänyt perusteluja, joiden perusteella komissio voisi katsoa kyseisen tuen soveltuvan sisämarkkinoille. Komissio ei voi pitää kyseistä tukea sisämarkkinoille soveltuvana myöskään kolmannen osapuolen esittämien huomautusten perusteella.

(178) Näin ollen komissio katsoo, ettei Puolan AW S.A:lle myöntämä valtiontuki sovellu sisämarkkinoille. Puola on myöntänyt sääntöjenvastaisesti kyseessä olevan tuen, joka on SEUT-sopimuksen 108 artiklan 3 kohdan vastainen.

7. **TAKAISINPERINTÄ**

(179) Perussopimuksen ja unionin tuomioistuimen vakiintuneen oikeuskäytännön mukaan komissiolla on toimivalta päättää, että jäsenvaltion on poistettava tuki tai muutettava sitä, jos komissio on todennut, ettei tuki sovellu sisämarkkinoille ([65]). Tuomioistuin on niin ikään johdonmukaisesti katsonut, että jäsenvaltion velvollisuudella kumota komission sisämarkkinoille soveltumattomaksi katsoma tuki on tarkoitus palauttaa aikaisempi tilanne ([66]).

(180) Tässä yhteydessä tuomioistuin on vahvistanut, että tämä tavoite on saavutettu, kun tuensaaja on palauttanut sääntöjenvastaisena tukena saamansa rahamäärät, jolloin se on menettänyt markkinoilla kilpailijoihinsa verrattuna saamansa edun ja tuen maksamista edeltänyt tilanne on palautettu ([67]).

(181) Neuvoston asetuksen (EU) 2015/1589 ([68]) 16 artiklan 1 kohdassa säädetään oikeuskäytännön mukaisesti, että "sääntöjenvastaista tukea koskevissa kielteisissä päätöksissä komissio päättää, että asianomaisen jäsenvaltion on toteutettava kaikki tarpeelliset toimenpiteet tuen perimiseksi takaisin tuensaajalta […]".

([64]) EUVL C 54, 4.3.2006, s. 13.
([65]) Yhteisöjen tuomioistuimen tuomio 12.7.1973, komissio v. Saksa, C-70/72, ECLI:EU:C:1973:87, 13 kohta.
([66]) Yhteisöjen tuomioistuimen tuomio 14.9.1994, Espanja v. komissio, yhdistetyt asiat C-278/92–C-280/92, ECLI:EU:C:1994:325, 75 kohta.
([67]) Yhteisöjen tuomioistuimen (kuudes jaosto) tuomio 17.6.1999, Belgia v. komissio, C-75/97, ECLI:EU:C:1999:311, 64 ja 65 kohta.
([68]) Neuvoston asetus (EU) 2015/1589, annettu 13 päivänä heinäkuuta 2015, Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 108 artiklan soveltamista koskevista yksityiskohtaisista säännöistä (EUVL L 248, 24.9.2015, s. 9).

(182) Komissio on päätellyt, että Puola on maksanut Autostrada Wielkopolskalle liikaa korvausta 1 päivän syyskuuta 2005 ja 30 päivän kesäkuuta 2011 väliseltä ajalta. Komissio on myös todennut, että tämä liikasuoritus on sääntöjenvastaista tukea, joka ei sovellu sisämarkkinoille. Tästä syystä tuki on perittävä takaisin, jotta voidaan palauttaa tilanne, joka vallitsi markkinoilla ennen sen myöntämistä.

(183) Kuten edellä johdanto-osan 146–150 kappaleessa todettiin (ks. myös tämän päätöksen liite), komissio katsoo, että 1 päivän syyskuuta 2005 ja 30 päivän kesäkuuta 2011 välisenä aikana maksetun tuen kokonaismäärä on 894 956 888,88 Puolan zlotya ([69]) brutto ([70]). Takaisinperintä on toteutettava siitä päivästä alkaen, jona etua alkoi kertyä tuensaajalle, eli kun tuki asetettiin tuensaajan käyttöön, sen varsinaiseen takaisinperintäpäivään asti. Näin ollen takaisinperittävästä tuen kokonaismäärästä peritään korkoa kunkin johdanto-osan 146–150 kappaleessa ja päätöksen liitteessä mainitun kuukausittaisen maksun suoritushetkestä lähtien sen takaisinmaksuun asti.

(184) Mikäli Autostrada Wielkopolska on maksanut saamastaan tuesta veroa, Puola voi ottaa kansallisten verotussääntöjensä mukaisesti huomioon aikaisemmin maksetun veron ja periä takaisin vain Autostrada Wielkopolskan saaman tuen nettomäärän ([71]). Tässä tapauksessa kansallisten viranomaisten on kuitenkin varmistettava, että Autostrada Wielkopolska ei voi saada muuta verovähennystä väittämällä, että takaisinmaksu on supistanut verotettavan tulon määrää. Tämä merkitsisi nimittäin, että takaisinperittävä nettomäärä olisi pienempi kuin tuensaajan alun perin saama nettomäärä.

(185) Puolan on toimitettava kahden kuukauden kuluessa tämän päätöksen hyväksymisestä komissiolle näyttöä saadusta tuesta maksetuista veroista sekä päivämäärät, joina johdanto-osan 146–150 kappaleessa ja päätöksen liitteessä tarkoitetut maksut suoritettiin. Komissio katsoo, että näistä päivämääristä lähtien tuensaajalla oli tuki käytössään,

ON HYVÄKSYNYT TÄMÄN PÄÄTÖKSEN:

1 artikla

Puolan Autostrada Wielkopolska S.A:lle 1 päivän syyskuuta 2005 ja 30 päivän kesäkuuta 2011 väliseltä ajalta lainmuutoksen perusteella maksama 894 956 888,88 Puolan zlotyn suuruinen liikasuoritus on perussopimuksen 107 artiklan 1 kohdassa tarkoitettua valtiontukea.

2 artikla

Edellä 1 artiklassa tarkoitettu valtiontuki on sääntöjenvastainen, koska sitä myönnettäessä ei ole noudatettu perussopimuksen 108 artiklan 3 kohdan mukaista ilmoitusvelvoitetta ja velvollisuutta pidättäytyä toimenpiteistä.

3 artikla

Edellä 1 artiklassa tarkoitettu valtiontuki ei sovellu sisämarkkinoille.

4 artikla

1. Puolan on perittävä 1 artiklassa tarkoitettu tuki takaisin tuensaajalta.

2. Takaisinperittävistä summista on maksettava korkoa siitä päivästä alkaen, jona ne asetettiin tuensaajan käyttöön, niiden tosiasialliseen takaisinperintään asti.

3. Korolle on laskettava korkoa komission asetuksen (EY) N:o 794/2004 ([72]) V luvun mukaisesti, sellaisena kuin se on viimeksi muutettuna asetuksella (EY) N:o 271/2008 ([73]).

([69]) Tämä määrä vastaa johdanto-osan 148 kappaleessa mainittua määrää – […] Puolan zlotya – ja johdanto-osan 150 kappaleessa mainittua määrää – […] Puolan zlotya – jotka ovat bruttomääriä ja vastaavat yhteensä noin 223,74:ää miljoonaa euroa (kun vaihtokurssi on PLN/EUR = 4).

([70]) Ks. alaviite 21.

([71]) Yhteisöjen ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen tuomio 8.6.1995, Siemens v. komissio, T-459/93, ECLI:EU:T:1995:100, 83 kohta. Ks. myös yhteisöjen tuomioistuimen tuomio 15.12.2005, Unicredito Spa v. Agenzia delle Entrate, Ufficio Genova, C-148/04, ECLI:EU:C:2005:774, 117–120 kohta.

([72]) Komission asetus (EY) N:o 794/2004 annettu 21 päivänä huhtikuuta 2004, Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 108 artiklan soveltamista koskevista yksityiskohtaisista säännöistä annetun neuvoston asetuksen (EU) 2015/1589 täytäntöönpanosta (EUVL L 140, 30.4.2004, s. 1).

([73]) Komission asetus (EY) N:o 271/2008, annettu 30 päivänä tammikuuta 2008, Euroopan yhteisön perustamissopimuksen 93 artiklan soveltamista koskevista yksityiskohtaisista säännöistä annetun neuvoston asetuksen (EY) N:o 659/1999 täytäntöönpanosta annetun asetuksen (EY) N:o 794/2004 muuttamisesta (EUVL L 82, 25.3.2008, s. 1).

5 artikla

1. Edellä 1 artiklassa tarkoitettu tuki on perittävä takaisin välittömästi ja tehokkaasti.

2. Puolan on varmistettava, että tämä päätös pannaan täytäntöön neljän kuukauden kuluessa sen tiedoksi antamisesta.

6 artikla

1. Puolan on toimitettava komissiolle kahden kuukauden kuluessa tämän päätöksen tiedoksiantamisesta seuraavat tiedot:

a) tuensaajalta takaisinperittävän tuen kokonaismäärä (tukisumma ja siitä perittävä korko);

b) yksityiskohtainen kuvaus toimenpiteistä, jotka on jo toteutettu tai joita suunnitellaan tämän päätöksen noudattamiseksi;

c) asiakirjat, jotka osoittavat, että tuensaaja on määrätty maksamaan tuki takaisin.

2. Puolan on ilmoitettava komissiolle tämän päätöksen täytäntöön panemiseksi toteutettavien kansallisten toimenpiteiden edistymisestä siihen saakka, kunnes 1 artiklassa tarkoitetun tuen takaisinperintä on saatettu loppuun. Sen on annettava välittömästi komission pyynnöstä tiedot toimenpiteistä, jotka on jo toteutettu tai joita suunnitellaan tämän päätöksen noudattamiseksi. Sen on myös annettava tarkat tiedot tuensaajalta jo perityistä tukimääristä ja koroista.

7 artikla

Tämä päätös on osoitettu Puolan tasavallalle.

Tehty Brysselissä 25 päivänä elokuuta 2017.

Komission puolesta
Margrethe VESTAGER
Komission jäsen

LIITE

AUTOSTRADA WIELKOPOLSKALLE MAKSETTU LIIALLINEN KORVAUS

Ajanjakso	Liiallisen korvauksen määrä (brutto) zlotya
syyskuu 2005	[…]
lokakuu 2005	[…]
marraskuu 2005	[…]
joulukuu 2005	[…]
tammikuu 2006	[…]
helmikuu 2006	[…]
maaliskuu 2006	[…]
huhtikuu 2006	[…]
toukokuu 2006	[…]
kesäkuu 2006	[…]
heinäkuu 2006	[…]
elokuu 2006	[…]
syyskuu 2006	[…]
lokakuu 2006	[…]
marraskuu 2006	[…]
joulukuu 2006	[…]
tammikuu 2007	[…]
helmikuu 2007	[…]
maaliskuu 2007	[…]
huhtikuu 2007	[…]
toukokuu 2007	[…]
kesäkuu 2007	[…]
heinäkuu 2007	[…]
elokuu 2007	[…]
syyskuu 2007	[…]
lokakuu 2007	[…]
marraskuu 2007	[…]
joulukuu 2007	[…]
tammikuu 2008	[…]
helmikuu 2008	[…]
maaliskuu 2008	[…]
huhtikuu 2008	[…]
toukokuu 2008	[…]
kesäkuu 2008	[…]
heinäkuu 2008	[…]
elokuu 2008	[…]
syyskuu 2008	[…]
lokakuu 2008	[…]
marraskuu 2008	[…]
joulukuu 2008	[…]
tammikuu 2009	[…]
helmikuu 2009	[…]
maaliskuu 2009	[…]
huhtikuu 2009	[…]
toukokuu 2009	[…]
kesäkuu 2009	[…]
heinäkuu 2009	[…]
elokuu 2009	[…]
syyskuu 2009	[…]
lokakuu 2009	[…]
marraskuu 2009	[…]
joulukuu 2009	[…]
tammikuu 2010	[…]
helmikuu 2010	[…]
maaliskuu 2010	[…]
huhtikuu 2010	[…]
toukokuu 2010	[…]
kesäkuu 2010	[…]
heinäkuu 2010	[…]
elokuu 2010	[…]
syyskuu 2010	[…]
lokakuu 2010	[…]
marraskuu 2010	[…]
joulukuu 2010	[…]
tammikuu 2011	[…]
helmikuu 2011	[…]
maaliskuu 2011	[…]
huhtikuu 2011	[…]
toukokuu 2011	[…]
kesäkuu 2011	[…]
Yhteensä	**894 956 888,88**