ODLUKE

ODLUKA KOMISIJE (EU) 2018/556

od 25. kolovoza 2017.

o državnoj potpori SA.35356 (2013/C) (ex 2013/NN, ex 2012/N) koju je provela Poljska za društvo Autostrada Wielkopolska S.A.

(priopćeno pod brojem dokumenta C(2017) 5818)

(Vjerodostojna je samo verzija na poljskom jeziku)

(Tekst značajan za EGP)

EUROPSKA KOMISIJA,

uzimajući u obzir Ugovor o funkcioniranju Europske unije, a posebno njegov članak 108. stavak 2. prvi podstavak,

uzimajući u obzir Sporazum o Europskom gospodarskom prostoru, a posebno njegov članak 62. stavak 1. točku (a),

nakon što je pozvala zainteresirane strane da dostave svoje primjedbe u skladu s prethodno navedenim odredbama ([1]) i uzimajući u obzir njihove primjedbe,

budući da:

1. **POSTUPAK**

(1) Poljska je na temelju članka 108. stavka 3. Ugovora o funkcioniranju Europske unije („UFEU”) prijavom od 31. kolovoza 2012., koja je evidentirana istog dana, elektroničkim putem prijavila Komisiji državnu potporu u obliku financijske naknade društvu Autostrada Wielkopolska S.A. („društvo Autostrada Wielkopolska”). Mjera je registrirana kao predmet državne potpore pod brojem SA.35356.

(2) Komisija je dopisom od 26. listopada 2012. zatražila dodatne informacije o prijavljenoj mjeri. Poljska je zatražene informacije dostavila u dopisu od 28. studenoga 2012.

(3) Dopisom od 29. siječnja 2013. Komisija je obavijestila Poljsku da će predmet upisati u registar neprijavljenih potpora (predmet NN) jer je naknada koja je prijavljena Komisiji već bila dodijeljena. Osim toga, Komisija je zatražila dodatne informacije. Poljska je zatražene informacije dostavila u dopisima od 18. veljače i 16. travnja 2013.

(4) Komisija i Poljska održale su 11. srpnja 2013. sastanak radi rasprave o mjeri nakon kojeg je Komisija zatražila dodatne informacije u dopisu od 22. kolovoza 2013. Poljska je zatražene informacije dostavila u dopisu od 20. rujna 2013.

(5) Komisija je dopisom od 25. lipnja 2014. obavijestila Poljsku da je u pogledu prijavljene mjere odlučila pokrenuti postupak utvrđen člankom 108. stavkom 2. UFEU-a.

(6) Poljska je u dopisu od 5. rujna 2014. dostavila svoje primjedbe o odluci o pokretanju postupka utvrđenog člankom 108. stavkom 2. UFEU-a.

(7) Odluka Komisije o pokretanju službenog ispitnog postupka objavljena je 20. rujna 2014. u *Službenom listu Europske unije* ([2]). Komisija je pozvala zainteresirane strane da dostave svoje primjedbe o predmetnoj mjeri.

(8) Komisija je 7. listopada 2014. zaprimila primjedbe društva Autostrada Wielkopolska. Dopisom od 26. studenoga 2014. Komisija je te primjedbe proslijedila Poljskoj, kojoj je dana mogućnost da na njih odgovori.

([1]) SL C 328, 20.9.2014., str. 12.
([2]) Vidjeti bilješku 1.

(9) Poljska je dopisom od 5. prosinca 2014. zatražila da Komisija primjedbe društva Autostrada Wielkopolska prevede na poljski jezik. Komisija je zatraženi prijevod dostavila Poljskoj u dopisu od 23. siječnja 2015.

(10) Poljska je svoje primjedbe dostavila u dopisu od 23. veljače 2015.

(11) Dopisima od 26. lipnja 2015. i 20. travnja 2016. Komisija je zatražila dodatne informacije. Poljska je na te zahtjeve odgovorila u dopisima od 10. i 17. srpnja 2015. te 18. svibnja 2016.

(12) Službe Komisije i poljska tijela održali su 7. prosinca 2016. telefonsku konferenciju. Komisija je Poljskoj u dopisu od 12. svibnja 2017. poslala nacrt zapisnika telefonske konferencije. Komisija je istodobno od Poljske zatražila dodatne informacije.

(13) Poljska je u dopisu od 23. svibnja 2017. potvrdila zapisnik telefonske konferencije i dostavila dodatne informacije.

2. DETALJNI OPIS MJERE

2.1. Uvod

(14) Mjera se sastoji od financijske naknade koju je Poljska dodijelila društvu Autostrada Wielkopolska ([3]), koncesionaru dijela poljske autoceste A2 na dionici Nowy Tomysl – Konin, zbog promjene zakonodavstva kojom su teška teretna vozila bila oslobođena od obveze plaćanja cestarine za korištenje autocestom u razdoblju od 1. rujna 2005. do 30. lipnja 2011.

(15) Koncesija za izgradnju tog dijela autoceste A2 i upravljanje njime dodijeljena je društvu Autostrada Wielkopolska 10. ožujka 1997. na temelju javnog natječaja. Ugovor o koncesiji (dalje u tekstu „Ugovor o koncesiji") nadležni ministar i društvo Autostrada Wielkopolska potpisali su 12. rujna 1997. Koncesija je dodijeljena na razdoblje od 40 godina, tj. do 10. ožujka 2037.

(16) Društvo Autostrada Wielkopolska obvezalo se, na temelju Ugovora o koncesiji, na pribavljanje (na vlastiti trošak i rizik) vanjskog financiranja za izgradnju autoceste A2 na dionici Nowy Tomysl – Komin, upravljanje njome i njezino održavanje. U zamjenu za to, društvo Autostrada Wielkopolska dobilo je privremeno pravo na upravljanje izgrađenom dionicom autoceste, uključujući pravo na ubiranje i zadržavanje svih cestarina naplaćenih svim korisnicima ([4]).

(17) Na korisnike autoceste primijenjeno je pet iznosa cestarina, ovisno o kategorijama vozila utvrđenih poljskim pravom. Koncesionar je, na temelju Ugovora o koncesiji, mogao povećavati te iznose kako bi u najvećoj mjeri povećao prihode, no oni nisu smjeli prelaziti najviše iznose cestarina navedene u tablici 1. u nastavku.

Tablica 1.

Najviši iznosi cestarina u skladu s Prilogom P Ugovoru o koncesiji (bez PDV-a ([1]))

	1. kat. vozila	2. kat. vozila	3. kat. vozila	4. kat. vozila	5. kat. vozila
Na svakom od triju punktova za naplatu cestarine	PLN […] (*)	[…]	PLN […]	PLN […]	PLN […]

([1]) Iznosi se temelje na vrijednostima iz srpnja 1999. Podliježu povećanju u skladu sa stopom inflacije u razdobljima od srpnja 1999. do odgovarajućih datuma početka rada pojedinačnih punktova za naplatu cestarine. Osim toga, nakon početka naplate cestarine, najviši iznosi cestarina svake se godine prilagođavaju u skladu s indeksom inflacije (godišnji indeks potrošačkih cijena) i indeksom tečajnih razlika (između EUR i PLN).

(*) Obuhvaćeno obvezom čuvanja poslovne tajne.

([3]) Autostrada Wielkopolska privatno je društvo čija je isključiva djelatnost izgradnja autoceste A2 na dionici Nowy Tomysl – Konin i upravljanje njome. Glavni je dioničar društva društvo AWSA Holland I B.V., koje posjeduje 98,85 % dioničkog kapitala društva Autostrada Wielkopolska. Jedini je dioničar društva AWSA Holland I B.V. društvo AWSA Holland II B.V., čiji su glavni dioničari društva Kulczyk Holding S.A. (registrirano u Varšavi, 24,10 % dioničkog kapitala), Meridiam Infrastructure S.a.r.l (Luxembourg, 20,12 %), PGE S.A. (Varšava, 20,00 %), Strabag AG (Spittal na Dravi, 10,12 %), KWM Investment (Beč, 9,32 %), Bank Zachodni WBK S.A. (Wrocław, 5,44 %) i TUiR „Warta" S.A. (Varšava, 4,81 %).

([4]) Koncesionar je, na temelju Ugovora o koncesiji, prvo modernizirao postojeću poddionicu autoceste dugačku 47,7 km (I. poddionica: Konin – Wrzesnia) te potom izgradio dvije poddionice: Poznan – Wrzesnia (II. poddionica – 37,5 km) i Nowy Tomysl – Komorniki (III. poddionica – 50,4 km).

2.2. **Uvođenje mehanizma naknade**

(18) Poljska je nakon pristupanja Europskoj uniji 2004. bila obvezna prenijeti Direktivu 1999/62/EZ Europskog parlamenta i Vijeća ([5]) u poljsko pravo. U članku 7. stavku 3. te Direktive propisano je sljedeće: „Cestarine i korisničke naknade ne mogu se naplaćivati istodobno za korištenje pojedine dionice ceste."

(19) Stoga je poljski parlament 2005. donio Zakon o izmjeni Zakona o autocestama s naplatom cestarine i Nacionalnom cestovnom fondu (dalje u tekstu „Zakon o izmjeni") ([6]) kojim je ukinuta dvostruka naplata za teška teretna vozila ([7]) za korištenje pojedinim dionicama ceste. U skladu s time, teška teretna vozila koja plaćaju vinjetu (karticu za naplatu cestarine) za korištenje nacionalnim cestama u Poljskoj izuzeta su, počevši od 1. rujna 2005., od naplate cestarine na autocestama koje su obuhvaćene ugovorima o koncesiji.

(20) Zakonom o izmjeni predviđeno je da bi se raznim koncesionarima gubitak prihoda trebao nadoknaditi sredstvima iz Nacionalnog cestovnog fonda (dalje u tekstu „NCF").

(21) Metoda naknade (čija je načela utvrdio poljski parlament) temeljila se na uvođenju državne naknade za cestarinu, to jest ugovorne isplate koju država plaća koncesionarima po teškom teretnom vozilu koje koristi autocestu s naplatom cestarine.

(22) Na temelju Zakona o izmjeni koncesionari su imali pravo na isplatu naknade koja odgovara iznosu od 70 % iznosa dobivenog množenjem stvarnog broja vožnji teških teretnih vozila na autocesti s naplatom cestarine i državne naknade za cestarinu koja je dogovorena s koncesionarima u pogledu teških teretnih vozila ovisno o njihovim kategorijama. Smanjenje na 70 % iznosa državne naknade za cestarinu uvedeno je kako bi se nadoknadilo očekivano, ali nepoznato, povećanje prometa teških teretnih vozila nakon njihova izuzimanja od plaćanja cestarine.

(23) Prema Zakonu o izmjeni metodu naknade i rokove za isplatu sredstava trebalo je odrediti u svakom ugovoru o koncesiji.

(24) U slučaju društva Autostrada Wielkopolska metoda naknade i državne naknade za cestarinu utvrđene su nakon pregovora u Prilogu 6. Ugovoru o koncesiji (dalje u tekstu „Prilog 6."), koji je sklopljen 14. listopada 2005.

2.3. **Temeljna pravila za izračun naknade**

(25) Poljska je objasnila da se metoda naknade opisana u Prilogu 6., u skladu sa Zakonom o izmjeni, temeljila na načelu da se očekivano financijsko stanje koncesionara ne bi trebalo promijeniti. To znači da očekivano financijsko stanje koncesionara s uračunanom naknadom ne bi trebalo biti ni bolje ni lošije u odnosu na financijsko stanje koje se moglo očekivati neposredno prije promjene zakonodavstva („protučinjenica"). Prema navodima Poljske bilo je dogovoreno da će taj cilj biti ispunjen ako očekivana unutarnja stopa povrata (dalje u tekstu „USP" ([8])) za ulaganje društva Autostrada Wielkopolska na odgovarajućoj dionici autoceste A2 ostane na istoj razini na kojoj bi bila neposredno prije promjene zakonodavstva (tj. bez izgubljenih prihoda koji su posljedica promjene zakonodavstva).

(26) Strane su se dogovorile i da će se naknada namijenjena koncesionaru izračunavati na temelju postupka u dva koraka, koji je proveden na temelju financijskih modela koje je izradio neovisni stručnjak. Financijski modeli pokazali bi stvarni ažurirani novčani tok kao i predviđeni novčani tok (tj. nastale troškove koje snosi koncesionar te stvarne i predviđene prihode od cestarina) te bi omogućili izračunavanje USP-a za ulaganje. U prvom koraku postupka trebalo je dogovoriti i odrediti iznose cestarina (državne naknade za cestarinu) za teška teretna vozila koje je država trebala platiti koncesionaru (**utvrđivanje iznosa državne naknade za cestarinu**). Nakon početnog razdoblja valjanosti te je iznose u drugom koraku trebalo verificirati i izmijeniti prema potrebi (**verifikacija iznosa državne naknade za cestarinu**). Ta temeljna načela primijenjena su na sve koncesije za autoceste.

(27) U skladu s odredbama Zakona o izmjeni u Prilogu 6. razlikovale su se dvije vrste iznosa cestarine:

1. **primijenjeni iznosi cestarina**: iznosi cestarina koji su na datum stupanja na snagu Zakona o izmjeni (1. rujna 2005.) bili primjenjivi na sva vozila koja se koriste autocestom. Ti iznosi cestarina utvrđeni su u skladu s izvornim odredbama Ugovora o koncesiji;

([5]) Direktiva 1999/62/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 17. lipnja 1999. o naknadama koje se naplaćuju za korištenje određenih infrastruktura za teška teretna vozila, SL L 187, 20.7.1999., str. 42.
([6]) Zakon od 28. srpnja 2005. o izmjeni Zakona o autocestama s naplatom cestarine i Nacionalnom cestovnom fondu te o promjeni Zakona o cestovnom prometu (Službeni list br. 155, oznaka 1297).
([7]) Radi se o vozilima iz kategorija 1.–5. čija težina premašuje 3,5 tona; u praksi je udio teških teretnih vozila iz 1. kategorije bio zanemariv.
([8]) USP koji se navodi u tekstu ove Odluke odnosi se na očekivani ukupni povrat na kapital dioničara (vlasnički i dužnički) na realnoj i godišnjoj osnovi, nakon oporezivanja te na temelju novčanih tokova u EUR, osim ako je drukčije određeno.

2. **iznosi virtualnih cestarina** (ili iznosi državne naknade za cestarinu): iznosi cestarina koji su u Prilogu 6. dogovoreni za teška teretna vozila s vinjetom na temelju kojih se izračunava iznos naknade koji treba platiti koncesionaru.

(28) U skladu s člankom 3. Zakona o izmjeni iznosi virtualnih cestarina za svaku pojedinačnu kategoriju vozila nisu mogli biti viši od primijenjenih iznosa cestarina za tu kategoriju vozila. U skladu sa Zakonom o izmjeni društvo Autostrada Wielkopolska trebalo je primiti 70 % iznosa virtualnih cestarina po teškom teretnom vozilu s vinjetom koje ulazi na autocestu pod koncesijom kako je već prethodno navedeno u uvodnoj izjavi 22. U stavku 4. točki (c) Priloga 6. Ugovoru o koncesiji navodi se da su iznosi virtualnih cestarina neto iznosi te će se oni povećavati za iznos koji odgovara iznosu primjenjivog poreza na dodanu vrijednost (PDV).

2.4. **Prvi korak – utvrđivanje iznosa virtualnih cestarina**

(29) U prvom koraku pregovora o naknadi, prije stupanja na snagu državne naknade za cestarinu, društvo Autostrada Wielkopolska predstavilo je tri financijska modela na temelju kojih je opravdalo iznose virtualnih cestarina koje je društvo predložilo. Te modele u pogledu njihove računovodstvene ispravnosti verificirao je financijski savjetnik poljskih vlasti – Ernst & Young Corporate Finance Sp. z o.o. U tim trima modelima prikazani su financijski parametri koncesije, uključujući USP, u trima različitim scenarijima i trenucima:

(a) **temeljni model** prikazuje financijsko stanje koncesionara u trenutku financijskog zaključenja 2000. ([9]) U njemu se polazi od pretpostavke naplate stvarnih cestarina od početka do isteka koncesije. Taj model temelji se na pretpostavkama o prometu, prihodima i troškovima koje su bile valjane u trenutku financijskog zaključenja. Očekivani USP u tom modelu iznosi […] %;

(b) **model sa stvarnim cestarinama** opisuje financijsko stanje koje bi prevladavalo u prosincu 2004. ako teška teretna vozila ne bi bila izuzeta od plaćanja cestarine. U njemu se polazi od pretpostavke naplate stvarnih cestarina za sve kategorije vozila, uključujući teška teretna vozila, do isteka koncesije. U tom se modelu prikazuju stvarni novčani tokovi za razdoblje od početka koncesije do kraja 2004. (povijesno razdoblje) i prognoziraju novčani tokovi za razdoblje od 2005. do 2037. (prognozirano razdoblje) ([10]). Očekivani USP u tom modelu iznosi […] %. Taj financijski model bio je najnoviji koji su strane u pregovorima imale na raspolaganju, a njime je prikazano financijsko stanje društva Autostrada Wielkopolska prije Zakona o izmjeni te je prikazan očekivani povrat ako teška teretna vozila ne bi bila izuzeta od plaćanja cestarine;

(c) **model s vinjetama** opisuje financijsko stanje koje bi prevladavalo u lipnju 2005. ako bi teška teretna vozila bila izuzeta od plaćanja cestarine. U njemu se polazi od pretpostavke da prihodi koncesionara uključuju državnu naknadu za cestarine za teška teretna vozila (70 % iznosa najviših dopuštenih virtualnih cestarina) od 1. rujna 2005. do isteka Ugovora o koncesiji i naplatu stvarnih cestarina za sva ostala vozila do isteka tog ugovora. U tom se modelu prikazuju stvarni novčani tokovi za razdoblje do lipnja 2005. (povijesno razdoblje) i prognoziraju novčani tokovi za razdoblje od srpnja 2005. do 2037. (prognozirano razdoblje) ([11]). Iznosi državne naknade za cestarinu koji se primjenjuju u tom modelu postavljeni su na najvišu razinu ([12]) koja je dopuštena Ugovorom o koncesiji. Očekivani USP u tom modelu iznosi […] % ([13]).

(30) S pomoću tih modela društvo Autostrada Wielkopolska dokazalo je da se čak i uz najviše dopuštene iznose državne naknade za cestarinu ne bi postigao USP od […] % iz modela sa stvarnim cestarinama. Stoga je koncesionar iznose virtualnih cestarina odredio u skladu s najvišim dopuštenim razinama iz Ugovora o koncesiji (vidjeti bilješku 12.) ([14]). U pogledu tih razina naknadno je provedena indeksacija pod uvjetima propisanima u Prilogu 6.

(31) Od 1. rujna 2005. teška teretna vozila koja su platila cijenu vinjete bila su izuzeta od naplate cestarina na autocesti A2 te je koncesionar započeo svakog mjeseca primati naknadu izračunanu na temelju broja teških teretnih vozila s vinjetom koja ulaze na autocestu i dogovorenog iznosa virtualne cestarine.

([9]) To je trenutak u kojemu su već sklopljeni financijski ugovori potrebni za ostvarenje projekta.

([10]) Kako je opisano u izvješću kuće PwC „Procjena prilagođenog iznosa virtualne cestarine i preplaćene naknade na temelju studije o prometu i prihodima kuće WSA iz 2004.”, stranica 36.

([11]) Kako je opisano u izvješću kuće PwC „Procjena prilagođenog iznosa virtualne cestarine i preplaćene naknade na temelju studije o prometu i prihodima kuće WSA iz 2004.”, stranica 61.

([12]) Iznosi cestarina za vozila iz kategorija II.–IV.: […], […] i […] PLN s PDV-om od 22 % i od kojih je koncesionar primio 70 % (tj. […], […] i […] PLN).

([13]) U svojim podnescima Komisiji društvo Autostrada Wielkopolska upućuje na USP od […] % iz modela s vinjetama. Međutim, u modelu s vinjetama koji je Poljska dostavila Komisiji prikazuje se USP od […] %. Poljska potvrđuje da se iznos od […] % odnosi na izračune koje je za društvo Autostrada Wielkopolska izračunala konzultantska kuća, no Poljska ne zna kako su oni izračunani. Stoga USP iz modela s vinjetama koji se primjenjuje u nastavku teksta iznosi […] %. Zaključci izneseni u tekstu i dalje su valjani neovisno o tome koji se od tih iznosa USP-a primjenjuje.

([14]) Budući da je to očekivao, koncesionar je prije datuma stupanja na snagu Zakona o izmjeni primijenjene iznose cestarina naplaćene od vozača vozila iz svih kategorija vozila povećao na najviše iznose koji su u tom trenutku bili dopušteni Ugovorom o koncesiji. Međutim, u praksi su iznosi cestarina koje je trebalo platiti ostali niži jer je društvo Autostrada Wielkopolska istodobno uvelo popuste primjenjive na sve kategorije vozila.

2.5. **Drugi korak – verifikacija iznosa virtualnih cestarina**

(32) U Prilogu 6. Ugovoru o koncesiji strane su se obvezale na verifikaciju iznosa virtualnih cestarina do 30. studenoga 2007. Cilj toga bio je provjeriti kako se promet teških teretnih vozila mijenjao kao posljedica prestanka naplate cestarina i u skladu s time prilagoditi iznose virtualnih cestarina kako bi se izbjeglo preplaćivanje ili potplaćivanje koncesionara. Revizija iznosa virtualnih cestarina bila je obvezna i mogla je dovesti do smanjenja ili povećanja iznosa virtualnih cestarina, a time i do smanjenja ili povećanja ukupne naknade isplaćene koncesionaru.

(33) Koncesionar je najkasnije do 1. srpnja 2007. morao dostaviti ažurirani financijski model („verifikacijski model") Glavnoj upravi za nacionalne ceste i autoceste (Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad; dalje u tekstu „GDDKiA") u kojemu navodi učinak iznosa virtualnih cestarina na temeljne financijske pokazatelje iz Ugovora o koncesiji, uključujući USP ([15]).

(34) Ako bi USP iz verifikacijskog modela premašivao USP iz modela sa stvarnim cestarinama, iznosi virtualnih cestarina morali bi se sniziti radi uklanjanja prekomjerne stope povrata. Slično tome, ako bi USP iz verifikacijskog modela bio niži od onoga predviđenoga u modelu sa stvarnim cestarinama, iznosi virtualnih cestarina morali bi se povećati. Koncesionar je GDDKiA-i morao podnijeti prijedlog za prilagodbu iznosa virtualnih cestarina.

(35) GDDKiA je najkasnije do 15. listopada 2007. bila obvezna obavijestiti koncesionara o tome je li prihvatila predložene prilagođene iznose virtualnih cestarina. Ako predloženi prilagođeni iznosi virtualnih cestarina ne bi bili prihvaćeni do tog datuma, strane su bile obvezne poduzeti mjere kako bi pomirile ta različita stajališta. Ako se strane ne bi usuglasile do 30. studenoga 2007., iznos naknade koji je trebalo platiti koncesionaru trebao se izračunati na temelju do tada primjenjivih iznosa virtualnih cestarina. Svaka je strana imala pravo uputiti spor o prilagodbi iznosa virtualnih cestarina na rješavanje u skladu s postupkom propisanim u članku 24. stavku 3. Ugovora o koncesiji (tj. pokrenuti arbitražu).

(36) Stoga se verifikacija iznosa virtualnih cestarina trebala temeljiti na usporedbi očekivanog USP-a iz modela sa stvarnim cestarinama s očekivanim USP-om iz verifikacijskog modela. Društvo Autostrada Wielkopolska dostavilo je 2007. **verifikacijski model.** Taj model prikazuje financijsko stanje koncesionara koje bi prevladavalo u prosincu 2006. Temelji se na stvarnim podacima za laka vozila i teška teretna vozila te na troškovima za razdoblje od početka koncesije do prosinca 2006. te na predviđanjima prometa, prihoda i troškova za razdoblje nakon toga sve do isteka koncesije 2037. U verifikacijskom modelu polazi se od pretpostavke postojanja sustava državne naknade za cestarinu do isteka koncesije. Njime je očekivani USP u lipnju 2006. izračunan na razini od […] %.

(37) U pripadajućem verifikacijskom izvješću ([16]) koje je dostavilo društvo Autostrada Wielkopolska predlaže se da bi iznose virtualnih cestarina trebalo povećati (čime bi se povećao iznos naknada koje se plaćaju društvu Autostrada Wielkopolska). Savjetnici GDDKiA-e nisu izrazili nikakve bitne rezerve u pogledu tog verifikacijskog izvješća.

(38) Međutim, društvo Autostrada Wielkopolska i GDDKiA nisu se do 30. studenoga 2007. uspjeli usuglasiti oko prilagođenih iznosa virtualnih cestarina. Dopisom od 28. studenoga 2007. GDDKiA je obavijestila društvo Autostrada Wielkopolska da s obzirom na sumnje o ispravnosti pretpostavki iznesenih za potrebe Priloga 6. – koje nije bilo moguće ispraviti u okviru verifikacijskog izvješća – GDDKiA nije prihvatila predložene prilagođene iznose virtualnih cestarina.

(39) Time je došlo do neslaganja među stranama u pogledu ispravnosti iznosa virtualnih cestarina i razine stvarnog iznosa naknada koje se plaćaju društvu Autostrada Wielkopolska. Međutim, u skladu s odredbama iz Priloga 6. Ugovoru o koncesiji, koncesionar je i dalje svakog mjeseca primao isplate naknade na temelju državne naknade za cestarinu.

2.6. **Spor koji se odnosi na model sa stvarnim cestarinama**

(40) Prema navodima Poljske društvo Autostrada Wielkopolska precijenilo je očekivanu stopu povrata u modelu sa stvarnim cestarinama primjenom zastarjelih prognoza o prometu i prihodima. Društvo Autostrada Wielkopolska iskoristilo je podatke iz studije o prometu i prihodima za autocestu A2 koju je 1999. izradila konzultantska kuća Wilbur Smith Associates (WSA) ([17]) (dalje u tekstu „studija kuće WSA iz 1999.") umjesto ažurirane studije kuće WSA iz lipnja 2004. ([18]) (dalje u tekstu „studija kuće WSA iz 2004."), koja je bila dostupna u vrijeme pregovora

([15]) Osim USP-a analiziralo se i omjer pokrivenosti otplate duga, stopu pokrivenosti trajanja kredita i najnižu stopu pokrivenosti duga za koji jamči država.
([16]) Verifikacijsko izvješće od 8. lipnja 2007. koje je za društvo Autostrada Wielkopolska izradio […].
([17]) Ažurirana studija o prometu i prihodima za poljski projekt autoceste s naplatom cestarine A2, studeni 1999., izradila kuća Wilbur Smith Associates za […].
([18]) Konačna studija o prometu i prihodima za VI. fazu projekta autoceste s naplatom cestarine A2, lipanj 2004., izradila kuća Wilbur Smith Associates za društvo Autostrada Wielkopolska S.A.

o Prilogu 6. U studiji kuće WSA iz 2004. predviđeni su znatno niži promet i prihodi nego u studiji kuće WSA iz 1999. Stoga bi USP iz modela sa stvarnim cestarinama bio niži da je izračunan na temelju ažuriranih podataka iz studije iz 2004. umjesto onih iz zastarjele studije iz 1999. Drugim riječima, prema navodima Poljske društvo Autostrada Wielkopolska nepošteno je prikazalo svoje financijsko stanje neposredno prije stupanja na snagu Zakona o izmjeni što je dovelo do isplate naknade u iznosu koji premašuje prihod koji bi društvo Autostrada Wielkopolska ostvarilo da je korištena studija iz 2004.

(41) Prema izvješću ([19]) koje su naručili GDDKiA i Ministarstvo infrastrukture, a izradila kuća PricewaterhouseCoopers (dalje u tekstu „izvješće kuće PwC"), primjenom pretpostavki o prometu i prihodima iz studije kuće WSA iz 2004. umjesto onih iz studije kuće WSA iz 1999. (zajedno s manjim metodološkim i poreznim ispravcima) iznos USP-a iz modela sa stvarnim cestarinama smanjen je sa […] % na […] %.

(42) Ministar infrastrukture dao je 13. studenoga 2008. izjavu o izbjegavanju ([20]) Priloga 6. u obliku dopisa upućenog društvu AWSA u kojem se, među ostalim, tvrdi da je ministar infrastrukture bio u zabludi pri sklapanju tog ugovora jer nije bio svjestan da društvo Autostrada Wielkopolska nije u obzir uzelo prognoze o prometu i prihodima za autocestu A2 na dionici Nowy Tomysl – Konin izrađene 2004. koje su stoga bile novije od prognoza izrađenih 1999. u tom okviru, a koje su korištene tijekom pregovora o Prilogu 6. Prema ministrovu mišljenju, zbog činjenice da se društvo Autostrada Wielkopolska nije koristilo najnovijim podacima o razinama prometa i prihoda na dan potpisivanja Priloga 6., u tom je prilogu pogrešno prikazano financijsko stanje društva Autostrada Wielkopolska prije nego što je Zakonom o izmjeni uveden sustav državne naknade za cestarinu i s njime povezana obveza isplate naknade koncesionaru.

(43) Prema mišljenju ministra infrastrukture, a to je kasnije potkrijepljeno izvješćem kuće PwC, društvo Autostrada Wielkopolska primilo je prekomjernu naknadu. U razdoblju od 1. rujna 2005. do 30. lipnja 2011. preplaćen je bruto iznos od 894 956 889 PLN ([21]) (približno 224 milijuna EUR) (dalje u tekstu „prekomjerna naknada").

(44) Budući da je društvo Autostrada Wielkopolska odbilo vratiti iznos prekomjerne naknade, ministar i GDDKiA su se, u dopisu od 8. studenoga 2010., obratili Uredu glavnog tužitelja riznice (Prokuratoria Generalna Skarbu Państwa) radi pokretanja, u ime Državne riznice, sudskog postupka i radi pravnog zastupanja u predmetu koji se odnosi na povrat iznosa naknade koja je nepropisno isplaćena društvu Autostrada Wielkopolska.

(45) Društvo Autostrada Wielkopolska istodobno je osporilo nepriznavanje Priloga 6. pokretanjem postupka na arbitražnom sudu.

(46) Arbitražni sud u ožujku 2013. odlučio je u korist koncesionara navodeći da je Prilog 6. valjan i da bi ga država treba poštovati. Poljske su vlasti u lipnju 2013. odlučile osporiti arbitražnu odluku podnošenjem tužbe za poništenje nadležnom nacionalnom sudu. Postupak je u tijeku.

2.7. **Okončanje primjene mehanizma naknade**

(47) Potreba za državnom naknadom za cestarinu istekla je 30. lipnja 2011. kada je Poljska uvela sustav za elektroničku naplatu cestarine pod imenom „viaTOLL" koji je zamijenio vinjete. Sustav „viaTOLL" obvezan je za sva teška teretna vozila i njime se omogućuje njegovim korisnicima da provode elektronička plaćanja radi korištenja mreža cesta s naplatom cestarine na temelju prijeđenog broja kilometara i kategorije ceste.

(48) Sustavom „viaTOLL" obuhvaćene su samo odabrane ceste, a ne cijela cestovna mreža u Poljskoj (kao što je bio slučaj s vinjetama) čime se otklanja mogućnost dvostruke naplate. Stoga su se koncesionari, počevši od 1. srpnja 2011., mogli vratiti na naplatu cestarine za sva teška teretna vozila koja ulaze na autoceste s naplatom cestarine u skladu s pravilima utvrđenima ugovorima o koncesiji.

([19]) Procjena prilagođenog iznosa virtualne cestarine i preplaćene naknade na temelju studije o prometu i prihodima kuće WSA iz 2004., PricewaterhouseCoopers, 24. rujna 2010.
([20]) Vidjeti članke 84. i 88. poljskog Građanskog zakonika.
([21]) Bruto iznosi uključuju iznos jednak iznosu primjenjivog PDV-a.

2.8. **Razlozi za pokretanje postupka**

(49) U svojoj odluci o pokretanju postupka Komisija je izrazila sumnje u pogledu spojivosti mjere s unutarnjim tržištem. Komisija je posebno istaknula sljedeća pitanja:

— prvo, je li isplatom naknade, metodologijom za njezin izračun i/ili načinom primjene te metodologije društvu Autostrada Wielkopolska dodijeljena gospodarska prednost koja je nadilazila ono što je nužno kako bi se očuvala gospodarska ravnoteža iz Ugovora o koncesiji. Komisiju je posebno zanimalo je li:

(a) Ugovorom o koncesiji društvo Autostrada Wielkopolska dobilo pravo na naknadu u slučaju promjene zakonodavstva;

(b) primjena mehanizma naknade dovela do toga da je država preuzela, barem u razdoblju od 1. rujna 2005. do 31. prosinca 2006., rizike u pogledu prometa i prihoda povezane s lakim vozilima te koja je bila financijska korist za koncesionara od tog prijenosa;

(c) primjena studije iz 1999. o prometu i prihodima za izračun naknade dovela do dodatne gospodarske prednosti za društvo AW S.A. koja nije bila nužna za otklanjanje negativnih učinaka na koncesionara s obzirom na promjenu zakonodavstva te koji je bio opseg te prednosti,

— drugo, čini li naknada isplaćena društvu Autostrada Wielkopolska zbog promjene zakonodavstva kojom se teška teretna vozila oslobađaju obveze plaćanja cestarine za korištenje autoceste u razdoblju od 1. rujna 2005. do 30. lipnja 2011. u cijelosti ili djelomično operativnu potporu koja nije spojiva s unutarnjim tržištem.

3. **PRIMJEDBE POLJSKE**

3.1. **Gospodarska prednost**

3.1.1. *Pravo društva Autostrada Wielkopolska na naknadu*

(50) Poljska smatra da je društvo Autostrada Wielkopolska imalo pravo na naknadu. Prvo, Poljska ističe da se Zakon o izmjeni izvršavao jer je Komisija zahtijevala da Poljska ukloni dvostruku naplatu za teška teretna vozila koja se koriste autocestama s naplatom cestarine. U interesu ispravne provedbe primjenjive Direktive 1999/62/EZ Zakon o izmjeni morao je sadržavati mehanizam naknade kako bi se operaterima autocesta nadoknadio gubitak prihoda povezan s promjenom zakona.

(51) Osim Zakonom o izmjeni, društvu Autostrada Wielkopolska pravo na naknadu dodijeljeno je i Ugovorom o koncesiji u članku 12. stavku 6. Tim člankom propisuje se da: „koncesionar ima pravo na naknadu iz sredstava državne riznice za bilo koji gubitak prihoda od poslovanja koji je nastao za koncesionara ako je mjerama javnog nadležnog tijela koncesionar zbog promjena u zahtjevima ili na drugi način spriječen da promijeni ili prilagodi iznose cestarina kako je predviđeno člankom 12. stavkom 6." Kad se radi o promjeni i prilagodbi iznosa cestarina, člankom 12. stavkom 6. koncesionaru se daje pravo da poveća i smanji iznose cestarina na temelju vlastite slobodne odluke u granicama propisa na koje se u njemu upućuje ([22]). Poljska tvrdi da Zakon o izmjeni, a to se nije moglo predvidjeti u vrijeme potpisivanja Ugovora o koncesiji, ima učinak na koncesionara te stoga čini promjenu u zahtjevima.

(52) Poljska tvrdi da se pravo na naknadu društva Autostrada Wielkopolska potvrđuje i odredbama o riziku iz Ugovora o koncesiji kojima se rizik povezan s prometom i prihodima od cestarina prebacuje na koncesionara. Zauzvrat se koncesionaru dodjeljuje pravo da naplaćuje cestarine. Budući da je Zakonom o izmjeni društvo Autostrada Wielkopolska lišeno prava na naplatu cestarine u pogledu teških teretnih vozila, mehanizam naknade bio je potreban kako bi se ponovo uspostavila gospodarska ravnoteža iz Ugovora o koncesiji.

(53) Poljska u svom zaključku ističe da je u odluci iz prosinca 2013. u pogledu predmeta SA.29584 Komisija pretpostavila da je koncesionar autoceste A4 imao pravo na sličnu naknadu do koje je došlo zbog istog Zakona o izmjeni i koja je izračunana u skladu s njim.

([22]) Pravo na naknadu kako je ovdje opisano predviđeno je Prilogom 2. Ugovoru o koncesiji.

3.1.2. *Promet lakih vozila*

(54) Kad je riječ o prijenosu rizika u pogledu prometa lakih vozila u razdoblju od 2005. do verifikacije 2007., koji je predstavljen u uvodnim izjavama 65.–75. odluke o pokretanju službenog ispitnog postupka, Poljska navodi da se mehanizam koji je primijenjen za izračun i verifikaciju državne naknade za cestarinu za koncesionara autoceste A2 razlikovao od onog koji je Komisija prihvatila u predmetu SA.29584 za koncesionara autoceste A4.

(55) Dok su za autocestu A4, nakon razdoblja tijekom kojeg je verificirana razina državne naknade za cestarinu, u primjenjivom financijskom modelu ažurirani samo podaci koji se odnose na teška teretna vozila, a svi ostali podaci (uključujući one koji se odnose na laka vozila) ostali nepromijenjeni, za autocestu A2, nakon razdoblja testiranja državne naknade za cestarinu, ažurirani su svi podaci (uključujući one koji se odnose na laka vozila).

(56) Poljska smatra da bi se u slučaju autoceste A2 primjena mehanizma naknade mogla potencijalno smatrati preuzimanjem rizika povezanog s prometom lakih vozila i prihodom od njih u razdoblju od rujna 2005. do 31. prosinca 2006., no to je prema stajalištu Poljske bilo potrebno jer se u skladu s prihvaćenom metodologijom, koja je trebala očuvati financijsko stanje društva Autostrada Wielkopolska, zahtijevalo da se financijskim modelom obuhvati projekt u cijelosti (tj. uključujući laka vozila). Prema stajalištu Poljske USP za projekt bilo je nemoguće izračunati analizirajući samo podatke za teška teretna vozila.

3.1.3. *Prometne studije – unutarnja stopa povrata*

(57) Kad je riječ o uvodnim izjavama 76.–81. odluke o pokretanju službenog ispitnog postupka, Poljska navodi da je mehanizam izračuna naknade, koji je predviđen Zakonom o izmjeni i koji je Poljska uvela, ispravan. Međutim, koncesionaru je isplaćena prekomjerna naknada zbog primjene netočnih ulaznih podataka.

(58) Poljska objašnjava da je za izračun USP-a primijenjena studija iz 1999. o prometu i prihodima iako je postojala verzija te studije od 31. prosinca 2004. s novijim podacima. Ako se primjeni studija iz 2004., izračunani USP znatno je niži i iznosi […] % umjesto iznosa od […] %, koji se dobiva izračunom s pomoću studije iz 1999. Poljska tvrdi da je s pomoću toga „koncesionar vraćen u financijsko stanje koje je postojalo 2000. umjesto u ono koje je postojalo prije datuma stupanja na snagu Zakona o izmjeni i datuma Priloga 6. (2005.)" pa je time poslovni rizik obavljanja djelatnosti u razdoblju od 2000. do 2005. prenesen na državu. Međutim, Poljska pri sklapanju Ugovora o koncesiji nije jamčila postizanje nikakvog konkretnog USP-a.

(59) Poljska tvrdi da je prethodno navedeno pitanje detaljno analizirala konzultantska kuća Scott Wilson Sp. z o.o. (dalje u tekstu „Scott Wilson") koja je zaključila, analizirajući sve prognoze o prometu i prihodima koje je prikazalo društvo Autostrada Wielkopolska u razdoblju od 1998. do 2004., da primjena studije iz 1999. nije bila primjerena ako se uzme u obzir postojanje studije iz 2004. s novijim podacima, jer je studijom iz 1999. dobiven znatno viši USP u usporedbi s primjenom studije iz 2004.

(60) Budući da je društvu Autostrada Wielkopolska isplaćena naknada kako bi postiglo USP koji se očekivao 2000., a ne USP čije je postizanje društvo Autostrada Wielkopolska realno moglo očekivati neposredno prije stupanja na snagu Zakona o izmjenama, društvo Autostrada Wielkopolska stavljeno je u bolji položaj od onog u kojem bi bilo bez promjene zakona, što čini gospodarsku prednost.

(61) Štoviše, Poljska ističe da se člankom 25. stavkom 9. Ugovora o koncesiji naknada društvu Autostrada Wielkopolska ograničava na razinu koju bi društvo ostvarilo bez promjene zakonodavstva.

3.2. **Ocjena spojivosti**

(62) Prema stajalištu Poljske ne postoje razlozi na temelju kojih bi se predmetnu potporu moglo smatrati spojivom s unutarnjim tržištem.

4. **PRIMJEDBE ZAINTERESIRANIH STRANA**

(63) Komisija je zaprimila primjedbe društva Autostrada Wielkopolska kao zainteresirane strane.

(64) Društvo Autostrada Wielkopolska u uvodu navodi da poljska prijava naknade kao nespojive državne potpore jednostavno čini potez u komercijalnom sporu koji je Poljska povukla nakon što je izgubila postupak pred arbitražnim sudom te sada pokušava ukinuti i odluku suda. […]. Društvo Autostrada Wielkopolska doživljava prijavu koju je Poljska podnijela Komisiji kao biranje najpovoljnijeg suda koje ne bi trebalo podržati jer je ono u suprotnosti s duhom i svrhom politike EU-a o državnim potporama. Društvo Autostrada Wielkopolska smatra da bi bilo u suprotnosti s javnim interesom da se državama članicama dopusti da zlorabe pravila o državnim potporama radi poništavanja ugovora koje su sklopile pod tržišnim uvjetima u tržišnom okruženju.

4.1. **Gospodarska prednost**

4.1.1. *Pravo društva Autostrada Wielkopolska na naknadu*

(65) Društvo Autostrada Wielkopolska smatra da je na temelju Ugovora o koncesiji imalo pravo tražiti naknadu nakon što je bilo lišeno prava na naplatu cestarine teškim teretnim vozilima te time lišeno tog izvora prihoda.

(66) Osim toga, društvo Autostrada Wielkopolska ističe da se nikada nije osporavalo da društvo Autostrada Wielkopolska ima pravo na naknadu niti se osporavalo da će ta naknada biti isplaćena u obliku državne naknade za cestarinu.

4.1.2. *Promet lakih vozila*

(67) Prema navodima društva Autostrada Wielkopolska uključivanje prometa lakih vozila u metodu verifikacije državne naknade za cestarinu bilo je potrebno radi ispravne procjene iznosa naknade te se njime stoga ne daje prednost društvu Autostrada Wielkopolska.

(68) Prvo, društvo objašnjava da njegovo stanje treba usporediti sa stanjem koncesionara autoceste A4. Autoceste A4 i A2 razlikuju se po tome što je autocesta A4 uglavnom cesta za dnevne migracije na kojoj svega 20 % prometa čine teška teretna vozila (za koje društvo Autostrada Wielkopolska procjenjuje da čine oko 30 % prihoda). U slučaju autoceste A2, koja je izvozni koridor, veći udio vozila čine teška teretna vozila, točnije […] % (i čine […] % svih prihoda). Svim je uključenim stranama bilo jasno da će ukidanje plaćanja stvarne cestarine dovesti do znatnog povećanja prometa teških teretnih vozila. Stoga će se u scenariju državne naknade za cestarinu privlačnost autoceste smanjiti (povećana zagušenost prometa, veće potrebe za održavanjem koje će rezultirati većim brojem radova na cesti uz smanjenje brzine prometa) zbog čega će vozači odabirati druge rute i time će se na autocesti znatno smanjiti protok lakih vozila. Ti čimbenici imaju znatno veći utjecaj na autocestu koja je izvozni koridor nego na cestu za dnevne migracije. Stoga je u slučaju autoceste A2 trebalo ažurirati broj lakih vozila.

(69) Drugo, društvo Autostrada Wielkopolska ističe da je društvo Autostrada Wielkopolska bilo obvezno poduzimati građevinske radove jer su premašene određene prometne granične vrijednosti (npr. treća prometna traka na poznanskoj zaobilaznici) čime su nastali znatni kapitalni rashodi. Verifikacijom koja bi se provodila samo u pogledu teških teretnih vozila zanemarile bi se posljedice koje je uvođenje državne naknade za cestarinu imalo na ostali promet te bi se zanemarile prekretnice za dodatne građevinske radove na temelju Ugovora o koncesiji.

4.1.3. *Prometne studije – unutarnja stopa povrata*

(70) Prije svega, društvo Autostrada Wielkopolska ističe da je 2005. pri ulasku u ponovne pregovore o Ugovoru o koncesiji ciljalo na razinu naknade koja bi mu omogućila procijenjeni USP sličan onom tijekom financijskog zaključenja 2000., koji je prema društvu AW S.A iznosio […] %.

(71) Iako su se strane dogovorile da će iznosi virtualnih cestarina, nakon verifikacije 2007., biti postavljeni tako da se njima cilja na USP od […] %, prema mišljenju društva Autostrada Wielkopolska od presudne je važnosti da i virtualne cestarine podliježu apsolutnom ograničenju u pogledu iznosa cestarina.

(72) Društvo Autostrada Wielkopolska 2005. je *ex ante* procijenilo da se na temelju mehanizma državne naknade za cestarinu apsolutnim ograničenjem u pogledu iznosa cestarina koje se nalazi u Prilogu 6. očekivani USP društva Autostrada Wielkopolska ograničava na […] % (tj. znatno ispod […] %). U verifikacijskom izvješću 2007. virtualne cestarine naplaćene u prijelaznom razdoblju povećane su do iznosa ograničenja. Stoga je nakon verifikacije iz 2007. očekivani USP društva Autostrada Wielkopolska iznosio […] %.

4.1.3.1. Predmet London Underground

(73) Društvo Autostrada Wielkopolska navodi da je Ugovor o koncesiji dugoročan i osobito složen ugovor jer uključuje izgradnju autoceste i upravljanje njome. Kako bi se utvrdilo čini li izmjena tako složenog ugovora između države i privatne strane državnu potporu, trebalo bi primijeniti načela koja je Komisija utvrdila u predmetu London Underground ([23]). Prema tim načelima izmjena ne čini državnu potporu ako:

(a) izvorni Ugovor o koncesiji ne uključuje državnu potporu;

(b) izmjena ne dovodi do znatnog poboljšanja za koncesionara ili se to poboljšanje ostvaruje po tržišnim stopama.

(74) Društvo Autostrada Wielkopolska objašnjava da se, s obzirom na to da je koncesija dodijeljena na temelju otvorenog, transparentnog i nediskriminirajućeg natječaja, u pogledu Ugovora o koncesiji primjenjuje pretpostavka da je on sklopljen pod tržišnim uvjetima i stoga ne čini državnu potporu. Prema navodima društva AW S.A, u dotičnom predmetu očekivani realni USP na dioničarski kapital (kapital i podređeni dug) nakon oporezivanja koji proizlazi iz početnog Ugovora o koncesiji iznosio je […] % u vrijeme financijskog zaključenja. Budući da je to bila očekivana stopa povrata koja se podrazumijevala u izvornom ugovoru, za takav povrat trebalo bi smatrati da je u skladu s tržištem.

(75) Društvo Autostrada Wielkopolska uspoređuje USP od […] % koji se očekivao nakon zaključenja Priloga 6. s USP-om od […] % koji je rezultat početnog natječaja. Društvo Autostrada Wielkopolska objašnjava da je porast od […] % rezultat vanjskih financijskih okolnosti, to jest zamjene proračunskih prognoza stvarnim financijskim rezultatima i ažuriranja prognoza o inflaciji i tečajnim razlikama. Prema navodima društva AW S.A. to je povećanje stoga u potpunosti opravdano. Štoviše, nije bilo nikakvog znatnog poboljšanja u stanju društva Autostrada Wielkopolska koje bi isključivo bilo posljedicom prelaska sa stvarnih cestarina na državnu naknadu za cestarine (neovisno o bilo kakvoj promjeni USP-a). Posebno, prelazak nije smanjio izloženost društva Autostrada Wielkopolska rizicima povezanima s prometom.

(76) Društvo Autostrada Wielkopolska nadalje tvrdi da čak i kad bi se izmjena koju je društvo Autostrada Wielkopolska tražilo mogla smatrati „znatnom" u smislu predmeta London Underground (što društvo Autostrada Wielkopolska ne priznaje), rezultat toga i dalje bi bila očekivana stopa povrata društva Autostrada Wielkopolska koja ni u kojem slučaju nije viša od tržišnih stopa. Društvo AW S.A napominje da je u predmetu N 462/2009 Poljska navela, a Komisija prihvatila, da je tržišna stopa povrata za projekte autocesta u Poljskoj iznosila približno […] % ([24]).

(77) Štoviše, društvo Autostrada Wielkopolska tvrdi da je USP od […] %, za koji Poljska smatra da bi trebao služiti kao referentna vrijednost za izračun državne naknade za cestarinu, nije tržišna stopa jer nijedan racionalan privatni ulagač ne bi 2005. pristao na Ugovor o koncesiji da je očekivana stopa povrata bila na tako niskoj razini od […] %.

(78) Prema stajalištu društva Autostrada Wielkopolska čini se da Poljska zauzima stajalište po kojem bilo koja naknada, da bi bila u skladu s pravilima o državnim potporama, nužno mora, na pravnoj osnovi, odražavati gospodarsko stanje u trenutku neposredno prije događaja na kojem se temelji isplata naknade. Prema stajalištu društva Autostrada Wielkopolska takvim bi se pristupom privatnoj strani onemogućilo ostvarivanje dugoročnih ciljeva i moglo bi potaknuti države članice da ponovno pregovaraju o javno-privatnim partnerstvima kad se u poslovnim prognozama pojave negativni trendovi.

(79) Nadalje, društvo Autostrada Wielkopolska ističe da je Komisija u prošlosti ocjenjivala je li sporazum između države i privatne strane potreban i proporcionalan. Društvo Autostrada Wielkopolska navodi da su mjere koje su dogovorili Poljska i društvo Autostrada Wielkopolska bile proporcionalne, osobito uzimajući u obzir da je Ugovor o koncesiji sadržavao zaštitne mehanizme radi sprečavanja isplate prekomjerne naknade društvu Autostrada Wielkopolska. Te su mjere utvrđene Prilogom 6. te izvornim Ugovorom o koncesiji. U Prilogu 6. strane su se dogovorile da će se virtualna cestarina prilagoditi prema dolje ako se verifikacijskim modelom pokaže da je predviđeni USP viši od onog izračunanog u modelu sa stvarnim cestarinama. U Prilogu 6. predviđeno je i apsolutno ograničenje iznosa državne naknade za cestarinu.

(80) U ostalim odredbama Ugovora o koncesiji koje su ostale nepromijenjene Prilogom 6. propisano je da […]

([23]) Odluka Komisije u predmetu N 264/2002: javno-privatno partnerstvo London Underground.
([24]) Odluka Komisije od 29. srpnja 2009. u predmetu N 462/2009: Potpora za prometnu infrastrukturu – izgradnja autoceste A2 na dionici Swiecko – Nowy Tomysl i upravljanje njome, bilješka 6.

4.1.3.2. Načelo subjekta u tržišnom gospodarstvu

(81) Društvo Autostrada Wielkopolska nadalje tvrdi da čak i kad bi Prilog 6. sadržavao znatno poboljšanje on i dalje ne bi činio državnu potporu jer je dogovoren između poljske države i društva Autostrada Wielkopolska na tržišnoj osnovi i pod tržišnim uvjetima. Štoviše, Poljska je pristala na uvjete koji bi bili prihvatljivi privatnom ulagaču u sličnom položaju.

(82) Društvo Autostrada Wielkopolska tvrdi da država u svojim podnescima Komisiji stalno zamjenjuje početnu poziciju društva Autostrada Wielkopolska iz pregovora iz 2005. (očekivani povrat od […] %) s njihovim stvarnim ishodom (očekivani povrat od […] %).

(83) Prema mišljenju društva Autostrada Wielkopolska, država, u skladu sa svojim pravom da to čini u kontekstu komercijalnih pregovora, nije prihvatila uvjete koje je predložilo društvo Autostrada Wielkopolska, već je ustrajala na dva vrlo važna elementa mehanizma financiranja: a) verifikaciji državnih naknada za cestarinu nakon dvije godine; i b) apsolutnom ograničenju u pogledu državnih naknada za cestarinu bez ikakve prilagodbe s obzirom na inflaciju ili fluktuacije deviznih tečajeva do isteka razdoblja koncesije. Drugim riječima, strane su se dogovorile o metodologiji izračuna koja je mogla rezultirati najvišim očekivanim USP-om od […] % u vrijeme provedbe verifikacije 2007. Međutim, promatrano iz *ex ante* perspektive, apsolutno ograničenje u pogledu državne naknade za cestarinu učinilo je taj cilj pukim teoretskim ciljem. Zapravo je USP 2005. iznosio […] %, a 2007. […] %. Stoga je stvarni rezultat pregovora bio bliži zahtjevima Poljske nego zahtjevima društva Autostrada Wielkopolska.

(84) Nadalje, društvo Autostrada Wielkopolska naglašava da je „ishod pregovora između dviju strana s različitim početnim pozicijama obično negdje između tih dviju odgovarajućih početnih pozicija.” Stoga bi trebalo ocijeniti je li ishod pregovora bio unutar „raspona” razumnog ponašanja koje je spojivo s ponašanjem hipotetskog privatnog ulagača. Društvo Autostrada Wielkopolska navodi da ako ponašanje države nije očito izvan tog raspona, tada se, u skladu s presudom Suda u predmetu C-256/97 ([25]), može očekivati da bi se hipotetski privatni ulagač ponašao na isti način.

(85) Društvo Autostrada Wielkopolska navodi da se u dopisu od 14. listopada 2005. koji je kuća Ernst & Young uputila GDDKiA-i, koji je predočen arbitražnom sudu, pokazuje da je država tijekom pregovora morala uzeti u obzir rizik da društvo Autostrada Wielkopolska ne pristane na Prilog 6. što bi rezultiralo raskidom ugovora i tužbom za odštetu. To je osobito bilo tako s obzirom na to da USP u iznosu od […] % nije bio dovoljan za otplatu kredita dobivenog od EIB-a koji je dolazio na naplatu 2018. Društvo Autostrada Wielkopolska tvrdi da bi razuman privatni ulagač odvagnuo opasnost da će morati pronaći novog ulagača po mnogo višoj tržišnoj cijeni. Uzevši sve navedeno u obzir, pristanak na dogovoreni Prilog 6. i USP bio je u rasponu razumnog ponašanja hipotetskog privatnog ulagača.

4.1.3.3. Studija kuće WSA iz 2004.

(86) Društvo Autostrada Wielkopolska kritizira pristup Poljske u pogledu primjene studije iz 2004. kao osnove za izračune iz Priloga 6. Društvo Autostrada Wielkopolska navodi da ne postoji sumnja u to da su državni financijski savjetnici imali pristup studiji iz 2004. (i svim ostalim relevantnim podacima) i da su bili potpuno svjesni da se financijsko predviđanje na temelju kojeg je izračunan USP od […] % temeljilo na studiji iz 1999. To je potvrdio arbitražni sud.

(87) Nadalje, društvo Autostrada Wielkopolska tvrdi da je država imala na raspolaganju niz prometnih studija, tj. studije kuće WSA, prometnog savjetnika društva Autostrada Wielkopolska, iz 1999. i 2004., studiju kuće SDG, prometnog savjetnika banaka, iz 2005. i studiju kuće Faber Maunsell, vlastitog prometnog savjetnika države, iz 2005. Osim toga, država je na raspolaganju imala stvarne brojčane podatke o prometu iz 2005. Prema navodima društva Autostrada Wielkopolska činjenica da su postojale novije studije i brojčani podaci o prometu mora biti relevantna ako se argument države uglavnom temelji na tvrdnji da je studija kuće WSA iz 2004. najnovija dostupna studija.

(88) Društvo Autostrada Wielkopolska tvrdi i da je studija kuće WSA iz 2004. prvenstveno izrađena u okviru pripremnih radova na drugom segmentu autoceste A2 (dionica Swiecko – Nowy Tomysl) i radi postizanja financijskog zaključenja za tu dionicu. Pri izradi studije u razdoblju od prosinca 2003. do preliminarne verzije iz travnja 2004. kuća WSA mogla je izračunati stvarne brojčane podatke o protoku prometa samo za dvije dionice autoceste koje su tada bile izgrađene i u funkciji, tj. dionice Krzesiny – Wrzesnia, Wrzesnia – Konin kao i poznanska zaobilaznica. Dionica Nowy Tomysl – Komorniki otvorena je za promet tek u listopadu 2004. To je imalo očiti učinak na percepciju o korisnosti studije s obzirom na strane i zajmodavce potkraj 2005. Osim toga, društvo Autostrada Wielkopolska ističe da se prometne prognoze obično izrađuju za razdoblje od pet godina, a ne za razdoblje od 30 godina kao u slučaju studije kuće WSA iz 2004.

([25]) Predmet C-256/97 – DM Transport [1999.] ECR I-3913.

4.2. **Ocjena spojivosti**

(89) Društvo Autostrada Wielkopolska navodi da ako Komisija, u suprotnosti s argumentima društva Autostrada Wielkopolska, smatra da ta naknada čini državnu potporu, ona je spojiva na temelju članka 107. stavka 3. točke (c) UFEU-a.

(90) Društvo Autostrada Wielkopolska ističe da je u predmetu N 462/2009 ([26]) Komisija utvrdila da je državna potpora dodijeljena društvu Autostrada Wielkopolska za izgradnju autoceste A2 na dionici Swiecko – Nowy Tomysl i upravljanje njome (tj. susjedni dio na autocesti A2) spojiva s unutarnjim tržištem. Prema navodima društva Autostrada Wielkopolska državna potpora dodijeljena na temelju Priloga 6. trebala bi stoga isto tako biti spojiva zbog sličnih razloga.

(91) Osim toga, društvo Autostrada Wielkopolska navodi da bi se, s obzirom na to da se autocesta A2 nalazi u regiji obuhvaćenoj odstupanjem utvrđenim člankom 107. stavkom 3. točkom (a) UFEU-a, moglo utvrditi i da je ova potpora spojiva s unutarnjim tržištem na temelju tog članka. U Komisijinim Smjernicama za regionalne potpore dopušta se dodjeljivanje operativne potpore u regiji obuhvaćenoj odstupanjem utvrđenim člankom 107. stavkom 3. točkom (a) UFEU-a pod uvjetom da su ispunjena dva kriterija: i. potpora je opravdana u smislu svojeg doprinosa regionalnom razvoju i svoje prirode; te ii. potpora je proporcionalna. Društvo Autostrada Wielkopolska tvrdi da autocesta višestruko pridonosi regionalnom razvoju (npr. razvoj logističkih poduzeća u okolici Poznana i Konina, veća zaposlenost itd.).

(92) U pogledu kriterija proporcionalnosti, društvo AW S.A objašnjava da […].

(93) Društvo Autostrada Wielkopolska opisuje da u slučaju negativne odluke ne bi bilo moguće refinancirati kredit dobiven od EIB-a te bi se EIB tada pozvao na državno jamstvo. Budući da bi država tada potraživala taj iznos od društva Autostrada Wielkopolska, koje ga ne bi moglo platiti, društvo Autostrada Wielkopolska bilo bi prisiljeno otići u stečaj, a njegovi ulagači ne bi imali nikakvu dobit. Stoga, prema stajalištu društva Autostrada Wielkopolska, Komisija nije ispravno pretpostavila da ulagači ostvaruju korist od isplata naknade. Umjesto toga, taj je novac u cijelosti potrošen na autocestu.

5. **PRIMJEDBE POLJSKE NA PRIMJEDBE ZAINTERESIRANE STRANE**

(94) Poljska je priopćila da se ne slaže s primjedbama koje je iznijelo društvo Autostrada Wielkopolska, a to se neslaganje odnosi i na činjenice i na pravnu ocjenu.

5.1. **O relevantnosti arbitražne odluke**

(95) Poljska napominje da arbitražna odluka nije relevantna za postupak o državnoj potpori koji provodi Europska komisija zato što: i. odluka se odnosila samo na valjanost Priloga 6.; ii. jedino je Europska komisija ovlaštena ocijeniti čini li mjera državnu potporu ili ne.

5.2. **O gospodarskoj prednosti**

5.2.1. *O pravu društva Autostrada Wielkopolska na naknadu*

(96) Poljska ponavlja da je društvo Autostrada Wielkopolska imalo pravo tražiti naknadu zbog gubitaka nastalih uslijed izmjene zakonodavstva kojom su teška teretna vozila oslobođena plaćanja cestarina. Međutim, tom naknadom nije se moglo koncesionara staviti u bolji položaj od onoga u kojemu bi bio bez Zakona o izmjeni.

5.2.2. *O prometu lakih vozila*

(97) U odgovoru na argument društva Autostrada Wielkopolska da je promet lakih vozila trebalo ažurirati jer on ovisi o prometu teških teretnih vozila čije je povećanje bilo teško za predvidjeti kad je 2005. uvedena državna naknada za cestarinu, Poljska tvrdi da stvarnim podacima nije potvrđeno da je ta ovisnost zaista postojala (tj. iako je došlo do naglog rasta uočenog prometa teških teretnih vozila, promet lakih vozila bio je u istom razdoblju stabilan).

(98) Unatoč tome, Poljska ostaje pri svojem stajalištu da je uključivanje prometa lakih vozila bilo potrebno jer se „u skladu s prihvaćenom metodologijom zahtijevalo da se financijskim modelom obuhvati projekt u cijelosti”. Prema stajalištu Poljske USP za projekt bilo je nemoguće izračunati uzimajući u obzir samo promet teških teretnih vozila.

([26]) Odluka Komisije od 2. prosinca 2009. u predmetu N 462/2009 – Potpora za prometnu infrastrukturu – izgradnja autoceste A4 na dionici Swiecko – Nowy Tomysl i upravljanje njome. Treba napomenuti da je u toj odluci Komisija zapravo zaključila da u tom predmetu nije postojala državna potpora.

(99) U odgovoru na argument društva Autostrada Wielkopolska da je ažuriranje prometa za vozila koja nisu teška teretna vozila bilo potrebno jer je koncesionar bio obvezan poduzimati građevinske radove zbog toga što su premašene određene prometne granične vrijednosti (npr. treća prometna traka na poznanskoj zaobilaznici), Poljska tvrdi da to nije relevantno jer su očekivani povećani troškovi već razmotreni u pretpostavkama o financijskom modelu s vinjetama tijekom potpisivanja Priloga br. 6., a oni nemaju nikakav učinak na brojčane podatke o prometu lakih vozila.

5.2.3. *O prometnim studijama – unutarnja stopa povrata*

(100) Poljska se ne slaže s mišljenjem društva Autostrada Wielkopolska da je iznos naknade koji je dogovoren u rujnu 2005. trebao biti određen tako da se njime omogući društvu Autostrada Wielkopolska da ostvari USP koji je pretpostavljen 2000. Poljska kao prvo ističe da se USP koji se očekivao u trenutku financijskog zaključenja, kako je navelo društvo Autostrada Wielkopolska, temeljio na procjenama koncesionara te, kao drugo, na temelju Ugovora o koncesiji, Poljska nije jamčila da će strana koja nije javna ostvariti ikakvu stopu povrata. Drugo, tijekom pregovora koji su prethodili zaključenju Priloga 6. društvo Autostrada Wielkopolska nije obznanilo nikakva očekivanja u pogledu ostvarivanja stope povrata koja se očekivala na datum financijskog zaključenja 2000.

(101) Poljska smatra da bi gospodarsko stanje društva Autostrada Wielkopolska koje je postojalo neposredno prije stupanja na snagu Zakona o izmjeni trebalo uzeti kao referentnu vrijednost za utvrđivanje iznosa odštete koju treba platiti društvu Autostrada Wielkopolska.

(102) Prema stajalištu Poljske društvo Autostrada Wielkopolska nedosljedno je jer ono s jedne strane tvrdi da je imalo pravo tražiti naknadu kojom se osigurava USP u trenutku financijskog zaključenja ([…] %), a s druge je strane dobrovoljno pristalo na naknadu kojom se osigurava USP (2005.) na razini od „samo” […] % i konačno (nakon verifikacijskog izvješća iz 2007.) na razini od […] %. Poljska smatra zanimljivim to da društvo Autostrada Wielkopolska nikada nije iznijelo nikakve zahtjeve za naknadu za gubitak prihoda od poslovanja koji se odnosi na razliku između razine USP-a ([…] %) za koju je isplaćena naknada i navodno zajamčene razine USP-a od […] %. Prema stajalištu Poljske „to bi se moglo objasniti činjenicom da je 2005. očekivana stopa povrata izračunana na temelju tada dostupnih podataka bila na razini od […] %, što je bilo znatno niže od razine USP-a od […] % koja je rezultat isplata naknade”.

5.2.3.1. Predmet London Underground

(103) U odgovoru na argumentaciju povezanu s predmetom London Underground, Poljska se slaže da u izvornom Ugovoru o koncesiji ne postoji državna potpora. Međutim, Poljska ulaže prigovor na argument društva Autostrada Wielkopolska da se poboljšanje poslovnog stanja društva Autostrada Wielkopolska, zahvaljujući naknadi, može vidjeti jedino u […] % (tj. u razlici između […] % – USP koji se očekivao u trenutku financijskog zaključenja 2000. i […] % – USP uključen u Prilog 6.), jer se, prema navodima Poljske, poboljšanje nalazi u razlici između stvarnog stanja društva Autostrada Wielkopolska (USP od […] %) 2004. i dogovorenog USP-a u Prilogu 6. ([…] %). Prema navodima Poljske to povećanje nije granično. Poljska se ne slaže ni s time da USP od […] % čini tržišnu stopu za projekte autocesta u Poljskoj jer je Komisija jednom odobrila […] % kao tržišnu stopu. Poljska tvrdi da je tržišna stopa „ono što se zaista dogodi” te bi je trebalo utvrđivati za „svaki slučaj pojedinačno”. Tržišna stopa za društvo Autostrada Wielkopolska stoga bi trebala biti […] %.

(104) Poljska je dostavila tri grafikona kojima potkrepljuje svoju argumentaciju o tome da je društvo Autostrada Wielkopolska uživalo znatno poboljšanje u usporedbi sa svojim financijskim stanjem prije i nakon razdoblja primjene državne naknade za cestarinu. Na tim se grafikonima vidjeti da je primjena državne naknade za cestarinu dovela do znatno većih prihoda za društvo Autostrada Wielkopolska u odnosu na izvorno predviđene prihode te, nadalje, da su se prihodi društva Autostrada Wielkopolska nakon okončanja primjene državne naknade za cestarinu vratili na izvorno predviđenu razinu.

5.2.3.2. Načelo subjekta u tržišnom gospodarstvu

(105) Poljska navodi da bi privatni ulagač platio samo onu odštetu na čije je plaćanje pravno obvezan. Odšteta u ovom scenariju odgovara iznosu koji je društvu Autostrada Wielkopolska nedostajao za ostvarivanje USP-a koji bi ono ostvarilo bez Zakona o izmjeni. Prema navodima Poljske privatni bi ulagač znao da društvo Autostrada Wielkopolska može potraživati jedino odštetu koja je ograničena na iznos potreban za pokrivanje gubitka (što bi u ovom slučaju bila naknada za ostvarivanje USP-a od […] %) te ne bi ulazio u poravnanje kojim se drugoj strani dodjeljuje veća odšteta.

(106) Poljska odlučno odbacuje argument društva Autostrada Wielkopolska da je Poljska tijekom pregovora bila pod pritiskom koji je proizlazio iz rizika da bi država morala zamijeniti društvo Autostrada Wielkopolska. Prema stajalištu Poljske, da je ugovor s društvom Autostrada Wielkopolska raskinut, državna riznica mogla bi sama upravljati autocestom ili bi potražila zamjenu, ali po znatno nižim troškovima.

5.2.3.3. Studija o prometu i prihodima kuće WSA iz 2004.

(107) Poljska naglašava da, suprotno tvrdnji društva Autostrada Wielkopolska, nije arbitrarno odabrala jednu od dostupnih studija o prometu i prihodima niti je namjerno propustila obavijestiti Komisiju o drugim, navodno alternativnim studijama. Poljska podsjeća da je dostavila mišljenje prometnog savjetnika, kuće Scott Wilson, u kojemu su u obzir uzete sve dostupne studije o prometu i prihodima te je navedeno da bi se trebala primijeniti studija kuće WSA iz 2004.

(108) Prema navodima Poljske studija kuće WSA iz 2004. trebala se primijeniti 2005. jer je to bila studija s najnovijim podacima. Ta studija izrađena je na zahtjev društva Autostrada Wielkopolska te se radilo o ažuriranoj verziji studije iz 1999., koja je primijenjena kao osnova za procjenu USP-a primjenjivog na projekt na datum financijskog zaključenja.

(109) Poljska ne prihvaća argument društva Autostrada Wielkopolska da se studija kuće WSA iz 2004. ne bi trebala primjenjivati jer se prognoze obično izrađuju u perspektivi od pet, a ne 30 godina. Poljska napominje da, iako je studijom kuće WSA iz 2004. obuhvaćeno 30-godišnje razdoblje, studijom iz 1999., koja je društvu Autostrada Wielkopolska poslužila kao osnova za izračun USP-a, obuhvaćeno je razdoblje od 35 godina.

(110) Poljska ističe i da, iako su u vrijeme izrade studije iz 2004. bili dostupni samo podaci o stvarnom protoku prometa za dio autoceste, u vrijeme izrade studije iz 1999. u upotrebu nije uopće bila puštena nijedna dionica te autoceste. Stoga je, prema tvrdnjama Poljske, bilo primjerenije primijeniti studiju iz 2004. nego onu iz 1999.

5.3. **Ocjena spojivosti**

(111) U odgovoru na argumente društva AW S.A o tome da bi u dotičnom predmetu ocjena spojivosti bila općenito ista kao i u predmetu N 462/09 (koji je Komisija u prošlosti pozitivno ocijenila), Poljska napominje da je potpora u tom predmetu dodijeljena kako bi se olakšala izgradnja cestovne infrastrukture dok je u ovom predmetu autocesta već izgrađena te otvorena 2004., tj. prije donošenja Zakona o izmjeni 2005. Stoga, tvrdi Poljska, nedostaje učinak poticaja.

(112) Osim toga, državna potpora koju je dobilo društvo Autostrada Wielkopolska utjecala je samo na profitabilnost projekta i nije imala nikakav učinak na promicanje ikakvih gospodarskih djelatnosti ili gospodarskih područja. Stoga se članak 107. stavak 3. točka (c) UFEU-a ne primjenjuje na ovaj predmet. Prema stajalištu Poljske, s obzirom na to da se mjerom nije pridonijelo regionalnom razvoju, nije ju moguće proglasiti spojivom državnom potporom na temelju Smjernica za regionalne potpore.

6. **OCJENA MJERE**

(113) Ocjena Komisije u ovom predmetu ograničena je na naknadu koju je Poljska dodijelila društvu Autostrada Wielkopolska na temelju Priloga 6. Ugovoru o koncesiji zbog oslobađanja teških teretnih vozila od obveze plaćanja cestarine za korištenje autocestom A2 na dionici Nowy Tomysl – Konin od 1. rujna 2005. do 30. lipnja 2011.

6.1. **Postojanje državne potpore**

(114) Člankom 107. stavkom 1. UFEU-a navodi se: „svaka potpora koju dodijeli država članica ili koja se dodjeljuje putem državnih sredstava u bilo kojem obliku koja narušava ili prijeti da će narušiti tržišno natjecanje stavljanjem određenih poduzetnika ili proizvodnje određene robe u povoljniji položaj, nespojiva je s unutarnjim tržištem u mjeri u kojoj utječe na trgovinu među državama članicama.”

(115) Kriteriji propisani u članku 107. stavku 1. UFEU-a kumulativni su. Stoga, kako bi se odredilo čini li predmetna mjera potporu u smislu članka 107. stavka 1. UFEU-a, svi sljedeći kriteriji moraju biti ispunjeni. Financijska potpora mora ispunjavati sljedeće:

(a) dodjeljuje se poduzetniku (gospodarska djelatnost);

(b) financira se državnim sredstvima i može se pripisati državi;

(c) njome se dodjeljuje gospodarska prednost;

(d) selektivna je;

(e) njome se narušava ili prijeti da će se narušiti tržišno natjecanje i utjecati na trgovinu među državama članicama.

6.1.1. *Gospodarska djelatnost i pojam poduzetnika*

(116) U skladu s ustaljenom sudskom praksom Komisija mora prvo utvrditi je li društvo Autostrada Wielkopolska poduzetnik u smislu članka 107. stavka 1. UFEU-a. Konceptom poduzetnika obuhvaćen je svaki subjekt koji obavlja gospodarsku djelatnost, bez obzira na njegov pravni oblik i način na koji se financira ([27]). Ponuda robe ili usluga na određenom tržištu gospodarska je djelatnost ([28]).

(117) Kad je riječ o tome, Komisija napominje da autocesta A2 na dionici Nowy Tomysl – Konin posluje na tržišnoj osnovi jer se svako vozilo koje može putovati autocestama može koristiti autocestom A2 uz plaćanje u obliku cestarine koja je prihod koncesionara. Iz toga slijedi da društvo Autostrada Wielkopolska nudi usluge na tržištu i čini poduzetnika za potrebe članka 107. stavka 1. UFEU-a ([29]).

6.1.2. *Državna sredstava i mogućnost njihova pripisivanja državi*

(118) Pojam državne potpore primjenjuje se na svaku prednost koju država dodijeli sama iz državnih sredstava ili je odobrava neko posredničko tijelo koje djeluje u skladu s ovlastima koje su na njega prenesene ([30]).

(119) U ovom predmetu naknada je isplaćena društvu Autostrada Wielkopolska iz sredstava Nacionalnog cestovnog fonda (NCF). NCF je državni fond koji je uspostavljen u okviru banke Bank Gospodarstwa Krajowego (dalje u tekstu „BGK") – Državne razvojne banke Poljske. Glavni izvor financiranja za NCF prihodi su od nameta na gorivo (parafiskalni porez ([31])) koji su uvedeni na motorna goriva i plin koji se prodaju na poljskom tržištu (plaćaju ih proizvođači i uvoznici motornih goriva) te cestarine na autocestama koje izravno naplaćuje GDDKiA – središnje upravno tijelo nadležno za nacionalni cestovni sustav. Stoga Komisija smatra da su isplate naknade društvu Autostrada Wielkopolska financirane iz državnih sredstava.

(120) Poljski je parlament u Zakonu o izmjeni odredio NCF kao izvor sredstava za isplatu naknade. Štoviše, Zakonom o izmjeni propisano je da se isplate naknade iz sredstava NCF-a trebaju izvršavati na zahtjev Glavnog direktora za nacionalne ceste i autoceste ([32]). Stoga Komisija smatra da se isplate naknade društvu Autostrada Wielkopolska mogu pripisati državi.

6.1.3. *Gospodarska prednost*

(121) U ovom odjeljku Komisija prvo ispituje i utvrđuje pravo koncesionara na naknadu zbog promjene zakonodavstva. Komisija priznaje da se koncesionaru neopravdana prednost daje samo u slučaju isplate prekomjerne naknade. Drugo, Komisija razmatra modele koje su dostavile strane u postupku pregovora. Treće, Komisija utvrđuje da je primjena zastarjele prometne studije dovela do prekomjerne naknade. Četvrto, Komisija ispituje i odobrava postupak verifikacije virtualnih cestarina koji je proveden 2007. Peto, iznos prekomjerne naknade utvrđuje se na temelju izvješća kuće PwC. Osim toga, odgovara se na neke primjedbe koje je iznio koncesionar. Konačno, daje se zaključak o postojanju gospodarske prednosti.

([27]) Presuda Suda od 18. lipnja 1998., Komisija/Italija, C-35/96, ECLI:EU:C:1998:303; presuda Suda od 23. travnja 1991., Höfner i Elser/Macrotron, C-41/90, ECLI:EU:C:1991:161; presuda Suda od 16. studenoga 1995., FFSA i dr./Ministère de l'Agriculture et de la Pêche, C-244/94, ECLI:EU:C:1995:392; presuda Suda od 11. prosinca 1997. Job Centre, C-55/96, ECLI:EU:C:1997:603.

([28]) Presuda Suda od 16. lipnja 1987., Komisija/Italija, C-118/85, ECLI:EU:C:1987:283; presuda Suda od 18. lipnja 1998., Komisija/Italija, C-35/96, ECLI:EU:C:1998:30.

([29]) Kad je riječ o koncesionarima autocesta, Komisija je iznijela isti zaključak, primjerice, u odluci od 27. listopada 2014. u predmetu SA.39224 – Grčka – Ponovno postavljanje koncesijskih projekata na grčkim autocestama – Autocesta Moreas (SL C 460, 19.12.2014., str. 1.).

([30]) Presuda Suda od 16. svibnja 2002., Francuska/Komisija (dalje u tekstu „Stardust Marine"), C-482/99, ECLI:EU:C:2002:294.

([31]) Namet na gorivo uveo je poljski parlament Zakonom od 27. kolovoza 2004. o izmjeni Zakona o autocestama s naplatom cestarine i Nacionalnom cestovnom fondu.

([32]) Glavni direktor za nacionalne ceste i autoceste središnje je upravno tijelo za pitanja povezana s nacionalnim cestovnim sustavom. Glavnom direktoru u izvršavanju njegovih zadaća potporu pruža GDDKIA.

6.1.3.1. Pravo na naknadu

(122) Komisija na početku napominje da su cestarine bile glavni izvor prihoda za koncesionara. Koncesionar je imao slobodu u određivanju iznosa cestarina unutar okvira koji je utvrđen Ugovorom o koncesiji.

(123) I Poljska i društvo Autostrada Wielkopolska naveli su da je Ugovorom o koncesiji koncesionaru dano pravo na naknadu za štetu koja je nastala zbog predmetne promjene zakonodavstva. U Ugovoru o koncesiji jasno se navodi da država koncesionaru mora isplatiti naknadu u slučaju da je koncesionar postupcima države spriječen u mijenjanju ili prilagođavanju iznosa cestarina (vidjeti članak 12. stavak 6. Ugovora o koncesiji prethodno naveden u uvodnoj izjavi 51.). Na temelju Zakona o izmjeni koncesionar je lišen ne samo mogućnosti da prilagođava iznose cestarina za teška teretna vozila (uz određena ograničenja), već i samog prava na naplatu cestarine teškim teretnim vozilima za korištenje autocestom.

(124) S obzirom na navedeno, Komisija smatra da je u specifičnim okolnostima ovog predmeta (među ostalim, činjenica da je koncesija bila predmet javnog natječaja) koncesionar imao pravo na isplatu naknade zbog promjene zakona kojom je na drastičan način lišen svojega prava na naplatu cestarina.

(125) Komisija priznaje i da naknada kojom se samo nadoknađuju učinci promjene zakonodavstva ne čini kao takva državnu potporu. Međutim, Komisija smatra da se naknadom koja premašuje ono što je obično opravdano kako bi se nadoknadili učinci promjene zakonodavstva poduzetniku dodjeljuje selektivna prednost.

(126) U ovom predmetu pravo na naknadu zbog učinaka promjene zakonodavstva znači pravo koncesionara da od države primi naknadu kojom se ponovno uspostavlja njegovo očekivano financijsko stanje kakvo je ono bilo neposredno prije promjene zakonodavstva. Međutim, ako je predviđenom naknadom očekivano financijsko stanje koncesionara poboljšano time što je iznos naknade prelazio iznos naknade koja je povezana s izravnim učincima promjene zakonodavstva, koncesionar je primio neopravdanu prednost koja čini državnu potporu u smislu članka 107. stavka 1. UFEU-a ([33]).

6.1.3.2. Modeli koji su primijenjeni za utvrđivanje naknade

(127) Kako bi ocijenila pitanje je li razina naknade isplaćene društvu Autostrada Wielkopolska sadržavala neopravdanu prednost poboljšavanjem financijskog stanja društva u usporedbi sa stanjem koje je prevladavalo bez relevantne promjene zakonodavstva, Komisija je detaljno ispitala postupak kojim su utvrđene isplate naknade te financijske modele primijenjene u tu svrhu. Ta analiza prikazana je u nastavku.

(128) Jedan je mogući pokazatelj financijskog stanja koncesionara unutarnja stopa povrata (USP) od novčanih tokova koje je koncesionar očekivao neposredno prije promjene zakonodavstva. Među izvedivim pokazateljima USP-a, poljska država i društvo Autostrada Wielkopolska dogovorile su u Prilogu 6. Ugovoru o koncesiji primjenu realnog godišnjeg ukupnog povrata na kapital i podređeni dug dioničara izražen u EUR ([34]). Izračunavanje USP-a široko je prihvaćena standardna metodologija za utvrđivanje povrata na ulaganja ([35]). Stoga je Komisija primjenu tog pokazatelja smatrala razumnom pa stoga nema primjedbi na to.

(129) Tijekom pregovora o iznosima državne naknade za cestarinu između koncesionara i poljskih vlasti društvo Autostrada Wielkopolska predstavilo je tri financijska modela ([36]). To su temeljni model, model sa stvarnim cestarinama i model s vinjetama, a prethodno su prikazani u uvodnoj izjavi 29.

(130) **Temeljni model** predstavlja financijsko stanje koncesionara s USP-om od […] % u vrijeme financijskog zaključenja 2000. kako je prethodno opisano u uvodnoj izjavi 29. točki (a). Međutim, Komisija smatra da USP koji bi koncesionar mogao očekivati na početku koncesije nije relevantan u ovom predmetu jer se Ugovorom o koncesiji ne jamči nikakva razina USP-a tijekom razdoblja koncesije, već se umjesto toga njime na koncesionara prenose tržišni i financijski rizici te prilike. Stoga očekivani USP može biti različit u svakom trenutku tijekom trajanja koncesije ovisno o realizaciji tih rizika i prilika za zaradu. Zbog tog razloga Komisija smatra da

([33]) Slično tome, u svojoj odluci od 4. prosinca 2013. u predmetu SA.29584 – Državna naknada za cestarinu društvu Stalexport Autostrada Małopolska S.A. (SAM S.A.) – Autocesta A4 (dionica Katowice – Krakow), Komisija je zaključila da naknada isplaćena koncesionaru ne čini državnu potporu jer je, u skladu s ugovorom o koncesiji na određenoj dionici autoceste A4, odgovornost za rizik povezan s promjenom zakona koja je izravno ili neizravno utjecala na koncesionara bila na državi, a naknada je bila ograničena na gubitak koji je pretrpio koncesionar (SL C 172, 6.6.2014., str. 2.).

([34]) Vidjeti Prilog 6., stranicu 9.

([35]) Vidjeti Obavijest Komisije o pojmu državne potpore (SL C 262, 19.7.2016., str. 1), stavak 102.

([36]) Ta tri financijska modela predstavila je i verificirala kuća Ernst & Young u izvješću od 19. rujna 2005.

relevantan USP u ovom predmetu može biti jedino onaj koji je koncesionar mogao očekivati neposredno prije promjene zakonodavstva i s njim povezanog uvođenja mehanizma državne naknade za cestarinu 2005. Taj bi povrat mogao biti veći ili manji od onog koji se mogao očekivati na početku razdoblja koncesije.

(131) U **modelu sa stvarnim cestarinama** ([37]) kako je prethodno opisano u uvodnoj izjavi 29. točki (b) (više detalja potražiti u modelu 1. u tablici 2. u nastavku) primjenjuju se prognoze o prometu i prihodima iz studije kuće WSA iz 1999. ([38]) za prognozirano razdoblje (od 2005. do isteka koncesije 2037.). Njime se prikazuje financijsko stanje koncesionara od 31. prosinca 2004. u protučinjeničnoj situaciji bez promjene zakonodavstva, to jest u scenariju u kojem bi koncesionar naplaćivao cestarine od svih vozila koja se koriste autocestom A2 do isteka koncesije. Prema tom je modelu očekivani USP iznosio […] %.

(132) U **modelu s vinjetama** ([39]), koji je prethodno opisan u uvodnoj izjavi 29. točki (c) (više detalja potražiti u modelu 2. u tablici 2. u nastavku), prikazuje se financijsko stanje koncesionara s promjenom zakonodavstva, to jest scenarij u kojem bi se teška teretna vozila koristila autocestom A2 bez naplate, a država bi plaćala državnu naknadu za cestarine u iznosu od 70 % od najviših dopuštenih iznosa cestarine. U tom je modelu društvo Autostrada Wielkopolska primijenilo vlastite pretpostavke o prometu u kojima se odražava korištenje autocestom A2 bez naplate za teška teretna vozila s valjanom vinjetom. Poljske vlasti tvrde da te pretpostavke o prometu nisu dogovorene među stranama tijekom pregovora ([40]). Prema tom modelu očekivani USP iznosi […] %. Tim je modelom društvo Autostrada Wielkopolska pokazalo da čak i s najvišim dopuštenim iznosima državne naknade za cestarinu ono ne bi ostvarilo USP od […] % za koji je moglo očekivati da će ga ostvariti neposredno prije promjene zakonodavstva.

(133) **Verifikacijski model** ([41]) prethodno prikazan u uvodnoj izjavi 36. (vidjeti i model 5. u tablici 2.) dobiven je 2007. od društva Autostrada Wielkopolska. Primijenjen je 2007. za verifikaciju državne naknade za cestarinu. U tom je modelu društvo Autostrada Wielkopolska primijenilo studiju kuće WSA iz 2006. ([42]) za razdoblje projekcije ([43]). U verifikacijskom modelu polazilo se od pretpostavke postojanja sustava državne naknade za cestarinu do isteka koncesije. Njime je očekivani USP u 2007. izračunan na razini od […] %. Stoga je prema društvu Autostrada Wielkopolska verifikacijskim modelom pokazano da USP od […] % prije promjene zakonodavstva (vidjeti model sa stvarnim cestarinama) nije ostvaren.

(134) U tablici 2. u nastavku prikazani su svi financijski modeli koje su primjenjivale strane u pregovorima s njihovim karakteristikama te verzije modela koje je prilagodila kuća PwC i primijenila u svojem izvješću radi procjene iznosa prekomjerne naknade (vidjeti točku 6.1.3.5. u nastavku):

Tablica 2.

Financijski modeli koje su primjenjivale strane

	Model sa stvarnim cestarinama (1)	Model s vinjetama (2)	PwC-ov model sa stvarnim cestarinama (3)	PwC-ov model s vinjetama (4)	Verifikacijski model (5)	PwC-ov verifikacijski model (6)
Model primijenjen za	Pregovori o iznosima virtualnih cestarina	Pregovori o iznosima virtualnih cestarina	Ponovni izračun USP-a	Ponovni izračun iznosa virtualnih cestarina	Verifikacija iznosa virtualnih cestarina	Ponovni izračun (prilagođenih) iznosa virtualnih cestarina
Referentna godina	31.12.2004.	30.6.2005.	31.12.2004.	30.6.2005.	31.12.2006.	31.12.2006.
Primijenjena prometna prognoza	Studija WSA-a iz 1999.	„New AWSA Traffic Assumptions”	Studija WSA-a iz 2004.	„New AWSA Traffic Assumptions”	Studija WSA-a iz 2006.	Studija WSA-a iz 2006.

([37]) Naziv datoteke: 050518 A2-CB-2004-12 V1.51.123
([38]) Studija kuće WSA iz 1999. temelji se na pretpostavci da sva vozila plaćaju stvarne cestarine za korištenje autocestom. Vidjeti studiju kuće WSA iz 1999., stranica 17., točke 3. i 4.
([39]) Naziv datoteke: 050915 A2-COMPENSATION V.3.71 (awsa)_EY.123
([40]) Komisija je napomenula i da se te pretpostavke o prometu nisu temeljile na stvarnim podacima o prometu u slučaju autoceste bez naplate cestarine te se nisu temeljile na ispravnoj studiji o prometu i prihodima.
([41]) Naziv datoteke: Ref 071023-Combined Phase I & II - Poland A2.xls
([42]) Ažurirana studija o prometu i prihodima na autocesti s naplatom cestarine A2, studeni 2006.
([43]) Studija kuće WSA iz 2006. temelji se na početnim stvarnim podacima o prometu te se u njoj polazi od pretpostavke postojanja državne naknade za cestarine tijekom cijelog razdoblja (besplatno korištenje autocestom A2 za teška teretna vozila).

	Model sa stvarnim cestarinama (1)	Model s vinjetama (2)	PwC-ov model sa stvarnim cestarinama (3)	PwC-ov model s vinjetama (4)	Verifikacijski model (5)	PwC-ov verifikacijski model (6)
Sustav cestarina (do isteka koncesije)	Stvarne cestarine (iznosi iz studije WSA-a iz 1999.)	Državna naknada za cestarinu (70 % od najviše dopuštenih iznosa cestarina za teška teretna vozila)	Stvarne cestarine (iznosi iz studije WSA-a iz 2004.)	Državna naknada za cestarinu (ponovno izračunani iznosi)	Državna naknada za cestarinu (70 % od najviše dopuštenih iznosa cestarina za teška teretna vozila)	Državna naknada za cestarinu (ponovno izračunani iznosi)
USP	[…] %	[…] %	[…] %	[…] %	[…] %	[…] %

6.1.3.3. Primjena pogrešne prometne studije i utvrđivanje postojanja prekomjerne naknade

(135) Komisija napominje da se, kako je prethodno navedeno, u modelu sa stvarnim cestarinama primjenjuje prognoza o prometu i prihodima iz studije kuće WSA iz 1999. u odnosu na razdoblje od 2005. do 2037. ([44]) Međutim, s obzirom na to da se smatralo da ovaj model prikazuje financijsko stanje koncesionara neposredno prije promjene zakonodavstva 2005. te je kao takav služio kao referentna vrijednost za utvrđivanje državne naknade za cestarinu, u njemu je trebala biti primijenjena suvremena prognoza o prometu i prihodima. Komisija stoga zauzima stajalište da je društvo Autostrada Wielkopolska umjesto toga trebalo primijeniti dostupnu ažuriranu prognozu o prometu i prihodima iz studije kuće WSA iz 2004. ([45])

(136) Studija kuće WSA iz 2004. ažurirana je verzija studije kuće WSA iz 1999. Studija kuće WSA iz 1999. činila je temelj za pripremu financijskog modela kojim se procjenjuje USP primjenjiv na projekt u vrijeme financijskog zaključenja 2000. Komisija se slaže s Poljskom da je za postizanje ažurirane razine očekivanog USP-a u trenutku promjene zakonodavstva primjereno primijeniti ažuriranu verziju studije o prometu i prihodima. Studija kuće WSA iz 2004. čini takvu ažuriranu verziju. Temelji se na iskustvu kretanja stvarnog prometa i prihoda u početnom dijelu autoceste te na gospodarskom razvoju Poljske do tog trenutka. Stoga točnije odražava stvarnost na tržištu u trenutku promjene zakonodavstva. Zbog toga se, prema Komisiji, u studiji kuće WSA iz 2004. prikazuje točnija prognoza o prometu i prihodima u trenutku promjene zakonodavstva nego što je to slučaj s prognozom prikazanom u studiji kuće WSA iz 1999.

(137) U usporedbi sa studijom kuće WSA iz 1999., studija kuće WSA iz 2004. pokazuje nešto veće brojčane podatke o prometu za vozila iz 1. kategorije te znatno niže brojčane podatke o prometu za vozila iz 2. i 3. kategorije. Predviđeni optimalni iznosi stvarnih cestarina za 2., 3. i 4. kategoriju u studiji kuće WSA iz 2004. mnogo su niži od predviđenih optimalnih iznosa stvarnih cestarina za te kategorije u studiji kuće WSA iz 1999. U stvari su optimalni prihodi od teških teretnih vozila prognozirani u studiji kuće WSA iz 2004. znatno niži od optimalnih prihoda od teških teretnih vozila prognoziranih u studiji kuće WSA iz 1999. Stoga primjena studije kuće WSA iz 1999. kao temelja za model sa stvarnim cestarinama dovodi do višeg USP-a od USP-a koji bi se dobio da je umjesto toga primijenjena studija kuće WSA iz 2004.

(138) Komisija napominje i da se dvije studije iz 2005. na koje upućuje društvo Autostrada Wielkopolska ne bi mogle primijeniti umjesto studije kuće WSA iz 2004. Prvo, studija kuće SDG iz 2005. (vidjeti prethodno navedenu uvodnu izjavu 87.) izrađena je za scenarij s državnom naknadom za cestarinu (scenarij s vinjetama) (tj. scenarij u kojem koncesionar prima državnu naknadu za cestarinu za teška teretna vozila) dok je za ocjenu financijskog stanja koncesionara neposredno prije stupanja na snagu Zakona o izmjeni bila potrebna primjena studije za scenarij sa stvarnim cestarinama (tj. scenarij u kojem koncesionar naplaćuje stvarne naknade od svih korisnika autoceste A2 do isteka razdoblja koncesije). Osim toga, Poljska je obavijestila Komisiju da je studija kuće Faber Maunsell iz 2005., na koju u svojim primjedbama upućuje društvo Autostrada Wielkopolska (vidjeti prethodno navedenu uvodnu izjavu 87.), usmjerena samo na predviđanja prometa, a ne na predviđanja prihoda (tj. u njoj nije u obzir uzeta optimizacija iznosa cestarina radi povećanja prihoda u najvećoj mogućoj mjeri). Stoga ona nije bila primjenjiva za potrebe izračuna USP-a projekta.

([44]) Studije o prometu i prihodima kuće WSA uključuju prognozu za promet na autocesti A2 na temelju optimalnog rasporeda stvarnih cestarina koji je bio valjan u vrijeme kad je svaka pojedinačna prognoza provedena.

([45]) Studija kuće WSA iz 2004. temelji se na pretpostavci da sva vozila plaćaju stvarne cestarine za korištenje autocestom. Vidjeti studiju kuće WSA iz 2004., stranice 5–10., točka 4.

(139) Zbog tih razloga Komisija zauzima stajalište da je oslanjanje na model sa stvarnim cestarinama koji se temelji na staroj studiji kuće WSA iz 1999. dovelo do USP-a koji je bio viši od onog koji se mogao razumno očekivati u vrijeme promjene zakonodavstva. To je rezultiralo prekomjernom naknadom u obliku većih isplata državne naknade za cestarinu.

6.1.3.4. Verifikacija državne naknade za cestarinu 2007. – prihvaćanje verifikacije

(140) Tijekom pregovora o državnoj naknadi za cestarine 2005. poljske vlasti dogovorile su s društvom Autostrada Wielkopolska da će 2007. verificirati USP i izmijeniti iznose državne naknade za cestarinu ako se ne bi ostvario ciljani USP kako je prethodno objašnjeno u točki 2.5. Komisija napominje da je verifikacija dogovorena zbog neizvjesnosti u pogledu kretanja prometa nakon otvaranja autoceste A2 bez naplate cestarine za teška teretna vozila s valjanom vinjetom.

(141) Komisija je u odluci o pokretanju postupka izrazila sumnje u pogledu toga je li primjenom mehanizma naknade došlo do toga da je Poljska, barem u razdoblju od 1. rujna 2005. do 31. prosinca 2006., preuzela rizike povezane s prometom i prihodima, no samo s obzirom na laka vozila. Komisija napominje da je verifikacijom poljska država zapravo preuzela rizik povezan s kretanjima prometa (i prihoda) u razdoblju od uvođenja državne naknade za cestarine do verifikacije (razdoblje od približno 16 mjeseci). Komisija napominje da se time moglo smatrati da je poljska država odstupila od prirode početnog ugovora o koncesiji u kojem se koncesionaru nije jamčila nikakva razina povrata.

(142) Međutim, Komisija prihvaća verifikaciju iznosa državne naknade za cestarine jer je time državi omogućeno da ponovo postavi iznose državne naknade za cestarinu na takvu razinu na kojoj se izbjegava preplaćivanje koncesionaru za teška teretna vozila. Štoviše, verifikacija je provedena nakon vrlo ograničenog razdoblja (približno 16 mjeseci – od rujna 2005. do prosinca 2006.) čime je stranama omogućeno da prikupe stvarne podatke o prometu za teška i za laka vozila, izrade prometne prognoze na temelju tih podataka te u skladu s time utvrde iznose državne naknade za cestarinu. U usporedbi s cijelim trajanjem Ugovora o koncesiji od 40 godina to je ograničeno razdoblje koje je zapravo bilo razumno u smislu da je njime samo omogućeno stranama da prikupe potrebne podatke o prometu i da na temelju toga izrade pouzdane prometne prognoze za budućnost.

(143) U tom je kontekstu važno podsjetiti da je početna razina državne naknade za cestarine utvrđena na temelju pretpostavki koncesionara o budućim kretanjima prometa (koje su primijenjene u modelu s vinjetama). Komisija napominje da na samom početku nije bilo nikakvih stvarnih podataka o prometu za teška teretna vozila koja se besplatno koriste autocestom. Zbog tog razloga nije bilo moguće precizno procijeniti učinak promjene zakonodavstva na promet te ocijeniti točnost koncesionarovih pretpostavki u pogledu budućih kretanja prometa.

(144) Komisija napominje da daljnje verifikacije nisu bile predviđene do isteka koncesije ili do okončanja režima s državnom naknadom za cestarinu. Zbog tog razloga, nakon što je trebala biti utvrđena konačna razina iznosa državne naknade za cestarinu nakon verifikacije 2007., koncesionarov povrat ponovo je bio izložen rizicima od kretanja prometa slično kao i u početnom ugovoru o koncesiji.

(145) Komisija napominje da je u slučaju autoceste A2 udio teških teretnih vozila u prometu veći nego udio teških teretnih vozila u prometu na autocesti A4. Udio teških teretnih vozila u prometu na autocesti A2 procijenjen je na […] % ([46]) dok je udio teških teretnih vozila na autocesti A2 bio samo […] %. Komisija napominje i da bi zbog većeg udjela teških teretnih vozila na autocesti A2 međuovisnost između te dvije vrste prometa mogla biti veća nego na autocesti A4. Iako se promjena u zakonodavstvu primjenjivala samo na teška teretna vozila, Komisija unatoč tomu prihvaća u specifičnim okolnostima ovog predmeta da se verifikacijom obuhvaćaju ne samo teška teretna vozila, već i promet lakih vozila.

6.1.3.5. Izračun prekomjerne naknade – izvješće kuće PwC

(146) Poljske su vlasti u okviru svoje prijave predstavile izvješće kuće PwC (vidjeti uvodnu izjavu 41.). U tom izvješću kuća PwC ažurirala je model sa stvarnim cestarinama društva Autostrada Wielkopolska prognozom o prometu i prihodima na temelju studije kuće WSA iz 2004. U njemu se uvode i neki manji ispravci (aritmetički, logički i fiskalni) u modelu. Kao rezultat tih promjena USP koji se mogao očekivati u trenutku promjene zakonodavstva pada sa […] % na […] % ([47]) (vidjeti model sa stvarnim cestarinama kuće PwC u tablici 2.).

([46]) Kako je procijenilo društvo Autostrada Wielkopolska na temelju prosjeka za razdoblje 2005.–2011.

([47]) Najveći dio smanjenja (324 bazna boda) posljedica je ažuriranja prometne prognoze, a smanjenje od samo 11 baznih bodova posljedica je ostalih manjih ispravaka.

(147) Komisija smatra da je zamjena prognoze o prometu i prihodima koju je kuća PwC uvela u model sa stvarnim cestarinama razumna jer se u modelu ispravno izlažu ažurirane prognoze u trenutku relevantne promjene zakonodavstva. Komisija se stoga slaže da se razina USP-a od […] % može smatrati USP-om koji je koncesionar mogao očekivati neposredno prije promjene zakonodavstva.

(148) U usporedbi s […] %, USP od […] % koji traži društvo Autostrada Wielkopolska i koji je zapravo primijenjen u pregovorima o isplatama naknade prekomjeran je. USP iz modela s vinjetama od […] % isto je tako viši od […] %.

(149) Radi utvrđivanja iznosa prekomjerne naknade za razdoblje do verifikacije, kuća PwC primjenjuje model s vinjetama radi ponovnog izračuna iznosa virtualne cestarine koji su se trebali primjenjivati na početku počevši od rujna 2005. kako bi se ostvario niži očekivani USP koji odgovara iznosu od […] % umjesto USP-a od […] % u modelu s vinjetama koji je izložilo društvo Autostrada Wielkopolska 2005. (vidjeti model s vinjetama kuće PwC u tablici 2.). U svojem izvješću kuća PwC zamjenjuje USP od […] % iz modela s vinjetama sa […] % i procjenjuje iznose virtualne cestarine koji bi bili dovoljni za postizanje tog nižeg USP-a. Iznos dospjele naknade društvu Autostrada Wielkopolska za razdoblje od rujna 2005. do listopada 2007. koji se temelji na ponovno izračunanim iznosima virtualne cestarine utvrđen je u bruto iznosu od […] PLN ([48]). Taj iznos uspoređen je sa stvarnim isplatama društvu Autostrada Wielkopolska za to razdoblje koje su u bruto iznosu iznosile […] PLN ([49]). Izračuni pokazuju da je u razdoblju od rujna 2005. do listopada 2007. procijenjeni preplaćeni bruto iznos iznosio […] PLN ([50]), što čini približno […] % ukupnih isplata društvu Autostrada Wielkopolska u tom razdoblju.

(150) Za razdoblje nakon verifikacije (od studenoga 2007. do lipnja 2011.) kuća PwC primjenjuje verifikacijski model kako bi procijenila iznos prekomjerne naknade koju je primilo društvo Autostrada Wielkopolska ([51]). U tu svrhu kuća PwC ponovno izračunava iznose državne naknade za cestarinu tako da se postigne USP od […] % umjesto od […] % u verifikacijskom modelu (vidjeti verifikacijski model kuće PwC ([52]) u tablici 2.). Iznos prekomjerne naknade odgovara razlici između iznosa državne naknade za cestarinu koji je kuća PwC ponovno izračunala i iznosa državne naknade za cestarinu koji je stvarno isplaćen društvu Autostrada Wielkopolska po vozilu tijekom relevantnog razdoblja. Iznos dospjele naknade društvu Autostrada Wielkopolska za razdoblje od studenoga 2007. do lipnja 2011. koji se temelji na ponovno izračunanim iznosima državne naknade za cestarinu utvrđen je u bruto iznosu od […] PLN ([53]). Taj iznos uspoređen je sa stvarnim isplatama društvu Autostrada Wielkopolska za to razdoblje koje su u bruto iznosu iznosile […] PLN ([54]). Izračuni pokazuju da je u razdoblju od studenoga 2007. do lipnja 2011. procijenjeni preplaćeni bruto iznos iznosio […] PLN ([55]), što čini približno […] % isplata.

6.1.3.6. Dodatne primjedbe o gospodarskoj prednosti

(151) Društvo Autostrada Wielkopolska tvrdilo je da, čak i ako je predmetna naknada uključivala znatno poboljšanje, ona je dogovorena između Poljske i društva Autostrada Wielkopolska na tržišnoj osnovi i pod tržišnim uvjetima. Stoga bi u ovom predmetu bilo primjenjivo načelo subjekta u tržišnom gospodarstvu i ono bi bilo ispunjeno.

(152) Komisija smatra da je Zakonom o izmjeni i Ugovorom o koncesiji Poljskoj uvedena obveza isplate naknade koncesionaru samo do iznosa koji je jednak procijenjenom gubitku prihoda zbog relevantne promjene zakonodavstva. Ne može se tvrditi da bi plaćanje više od onog što se zahtijevalo zakonom i Ugovorom o koncesiji bilo prihvatljivo hipotetskom, racionalnom privatnom operateru. Štoviše, vrlo je upitno bi li racionalni privatni operater pristao na izračun naknade primjenom studije o prometu i prihodima kuće WSA iz 1999., a ne studije kuće WSA iz 2004. koja je najnovija. Stoga se Komisija ne slaže da je u ovom predmetu ispunjeno načelo subjekta u tržišnom gospodarstvu.

(153) Nadalje, društvo Autostrada Wielkopolska uputilo je na predmet državne potpore London Underground iz 2002. u kojem je Komisija zaključila da izmjena dugoročnog ugovora ne čini državnu potporu ako: i. izvorni ugovor nije uključivao državnu potporu; i ii. izmjena ili ne dovodi do znatnog poboljšanja za koncesionara ili je to poboljšanje ostvareno po tržišnim stopama ([56]).

([48]) Taj iznos odgovara bruto iznosu od […] EUR (po deviznom tečaju od PLN/EUR = 4).
([49]) Taj iznos odgovara bruto iznosu od […] EUR (po deviznom tečaju od PLN/EUR = 4).
([50]) Taj iznos odgovara bruto iznosu od […] EUR (po deviznom tečaju od PLN/EUR = 4).
([51]) To je napravljeno u izvješću kuće PwC iz 2010. za razdoblje do kolovoza 2010. i u dodatnom izvješću kuće PwC iz 2011. za razdoblje od rujna 2010. do lipnja 2011.
([52]) Naziv datoteke: […]
([53]) Taj iznos odgovara bruto iznosu od […] EUR (po deviznom tečaju od PLN/EUR = 4).
([54]) Taj iznos odgovara bruto iznosu od […] EUR (po deviznom tečaju od PLN/EUR = 4).
([55]) Taj iznos odgovara bruto iznosu od […] EUR (po deviznom tečaju od PLN/EUR = 4).
([56]) Predmet N 264/2002 javno-privatno partnerstvo London Underground, stavak 79.

(154) Iako Komisija ne posjeduje nikakve informacije koje bi upućivale na to da je početni ugovor sadržavao državnu potporu, analizom prethodno prikazanih financijskih modela pokazalo se da isplate državne naknade za cestarinu dovode do znatnog poboljšanja za koncesionara jer su se one temeljile na višim očekivanim povratima od onih koji su se mogli očekivati prije promjene zakonodavstva. Komisija smatra da je tržišna cijena za koncesiju koju ima društvo Autostrada Wielkopolska utvrđena 1997. kao rezultat otvorenog postupka natječaja. U skladu s odredbama Ugovora o koncesiji USP za projekt nije bio zajamčen koncesionaru. Iako se USP primjenjuje u metodi naknade, koristi se samo kao referentna vrijednost koja omogućuje izračun ispravne naknade, tj. naknade kojom se ponovno uspostavlja financijsko stanje u kojem bi koncesionar bio da nije donesen Zakon o izmjeni. USP je samo pokazatelj financijskog stanja koncesionara neposredno prije promjene zakonodavstva, a ne cijena koju država plaća društvu Autostrada Wielkopolska za prihvaćanje Priloga 6. te se stoga ne može koristiti za usporedbe cijena.

(155) Komisija napominje i da za njezinu ocjenu postojanja gospodarske prednosti za koncesionara nije relevantno je li država članica tu prednost dodijelila namjerno ili nenamjerno.

(156) Štoviše, Komisija napominje da se postupak i odluka arbitražnog suda ne bave aspektom državne potpore ovoga predmeta ([57]). U svakom je slučaju na Komisiji da ocijeni postojanje državne potpore i njezinu spojivost s unutarnjim tržištem.

6.1.3.7. Zaključak o gospodarskoj prednosti

(157) S obzirom na prethodno navedeno, Komisija smatra da je koncesionar primio gospodarsku prednost u obliku prekomjerne naknade za teška teretna vozila za razdoblje od rujna 2005. do lipnja 2011. kada je državna naknada za cestarinu okončana. Komisija se slaže s metodom procjenjivanja iznosa prekomjerne naknade koju je primijenila kuća PwC.

6.1.4. *Selektivnost*

(158) Komisija napominje da je naknada za svakog koncesionara dodijeljena nakon pojedinačnih pregovora između koncesionara i države. To je stoga rezultiralo suštinski specifičnim mjerama koje su potpuno prilagođene svakom koncesionaru. Stoga, u mjeri u kojoj se takvim mjerama dodjeljuje prednost koncesionaru, one su selektivne.

(159) Budući da je prethodno pokazano da se naknadom koju je Poljska odobrila društvu Autostrada Wielkopolska tom društvu dodjeljuje prednost, ta mjera mora se smatrati selektivnom u smislu članka 107. stavka 1. UFEU-a.

6.1.5. *Narušavanje tržišnog natjecanja i utjecaj na trgovinu*

(160) Kada se potporom koju je dodijelila država članica jača položaj određenog poduzetnika u odnosu na druge poduzetnike koji se natječu na unutarnjem tržištu, valja smatrati da ta potpora utječe na takvu trgovinu ([58]). Dovoljno je da korisnik potpore bude konkurentan drugim poduzetnicima na tržištima otvorenima za konkurenciju ([59]).

(161) Gospodarskom prednošću koja je ovom mjerom dodijeljena društvu Autostrada Wielkopolska jača se njegov gospodarski položaj jer se mjerom povećavaju prihodi društva. Osim toga, tržište izgradnje autocesta u Poljskoj i upravljanja njima otvoreno je bilo kojem tržišnom subjektu koji je aktivan u EU-u. Stoga prednost dodijeljena društvu Autostrada Wielkopolska može narušiti tržišno natjecanje i utjecati na trgovinu među državama članicama.

6.1.6. *Zaključak*

(162) S obzirom na prethodno navedeno Komisija smatra da naknada isplaćena društvu Autostrada Wielkopolska u razdoblju od 1. rujna 2005. do 30. lipnja 2011. zbog promjene zakonodavstva kojom su teška teretna vozila isključena od obveze plaćanja cestarine za korištenje autocestom A2 na dionici Nowy Tomysl – Konin čini državnu potporu u smislu članka 107. stavka 1. UFEU-a u dijelu u kojem se tom društvu isplaćivala prekomjerna naknada zbog gubitka prihoda do kojeg je došlo zbog Zakona o izmjeni.

([57]) U točki 4.25. arbitražne odluke navodi se: […].

([58]) Presuda Suda od 17. rujna 1980., Philip Morris/Komisija, C-730/79, ECLI:EU:C:1980:209, točka 11.; presuda Prvostupanjskog suda od 30. travnja 1998., Het Vlaamse Gewest/Komisija, T-214/95, ECLI:EU:T:1998:77, točka 50.

([59]) Presuda Suda od 21. ožujka 1991., Italija/Komisija, C-303/88, ECLI:EU:C:1991:136; presuda Prvostupanjskog suda od 30. travnja 1998., Het Vlaamse Gewest/Komisija, T-214/95, ECLI:EU:T:1998:77, točka 49.

6.2. **Zakonitost potpore**

(163) Budući da je naknada stavljena na raspolaganje društvu Autostrada Wielkopolska prije prijave, Komisija smatra da Poljska nije poštovala zabranu iz članka 108. stavka 3. UFEU-a ([60]). Stoga je državna potpora koju je dodijelila Poljska protuzakonita.

6.3. **Spojivost potpore**

(164) U skladu s ustaljenom sudskom praksom Suda ([61]) na državi članici je da se pozove na moguće razloge za spojivost potpore i da dokaže da su ispunjeni uvjeti za takvu spojivost. Komisija napominje da Poljska nije iznijela nijedan razlog za spojivost predmetne potpore. Naprotiv, Poljska je obavijestila Komisiju da je njezino stajalište da ta potpora nije spojiva s unutarnjim tržištem.

(165) Komisija je unatoč tomu ispitala može li se predmetna potpora smatrati spojivom s unutarnjim tržištem. U članku 107. stavku 3. UFEU-a predviđene su određene iznimke od općeg pravila utvrđenog člankom 107. stavkom 1. UFEU-a da državna potpora nije spojiva s unutarnjim tržištem.

(166) Prvo, Komisija je ocijenila predmetnu potporu s obzirom na iznimke utvrđene člankom 107. stavkom 3. točkom (c) UFEU-a. U članku 107. stavku 3. točki (c) UFEU-a propisano je da se „potpore za olakšavanje razvoja određenih gospodarskih djelatnosti ili određenih gospodarskih područja ako takve potpore ne utječu negativno na trgovinske uvjete u mjeri u kojoj bi to bilo suprotno zajedničkom interesu" mogu smatrati spojivima s unutarnjim tržištem. Kad je riječ o tome, Komisija napominje i da se nijedna od smjernica za državne potpore izravno ne odnosi na infrastrukturu autocesta i upravljanje autocestama.

(167) Komisija napominje da se ocjena spojivost potpore može razlikovati ovisno o tome je li klasificirana kao potpora za ulaganje ili operativna potpora.

(168) Komisija nadalje napominje da je u vrijeme kad je predmetna potpora dodijeljena cijeli dio autoceste A2 kojim upravlja društvo Autostrada Wielkopolska bio otvoren gotovo godinu dana. Stoga se, suprotno upućivanju društva AW S.A. na raniju odluku Komisije o izgradnji susjedne dionice Swiecko – Nowy Tomysl na autocesti A2 i upravljanju njome (predmet N 462/09), u ovom predmetu ne može zaključiti da se radilo o potpori za ulaganje radi olakšavanja izgradnje cestovne infrastrukture. Državna potpora u predmetu N 462/09 isplaćena je korisniku prije početka građevinskih radova te je imala učinak poticaja za korisnika da provede relevantni projekt ulaganja. Suprotno tome, Komisija u ovom predmetu ne nalazi učinak poticaja s obzirom na to da je izgradnja autoceste već završena. Ni Poljska ni društvo Autostrada Wielkopolska nisu ukazali ni na jedan drugi projekt ulaganja kojemu bi predmetna potpora mogla pridonijeti.

(169) Štoviše, Komisija napominje da, suprotno potpori za ulaganje, potpora u ovom predmetu nije bila povezana s troškovima projekta ulaganja, već je ovisila o broju vozila koja se koriste autocestom te joj je svojstveno bilo ponavljanje. Kao takva, ona nije pridonijela financiranju projekta ulaganja, već ponavljajućim operativnim troškovima korisnika. Stoga Komisija smatra da ova potpora čini operativnu potporu. U skladu sa sudskom praksom Suda ([62]) takva operativna potpora u načelu nije spojiva s unutarnjim tržištem.

(170) Međutim, Komisija napominje da se autocesta A2 na dionici Nowy Tomysl – Konin nalazi u neprivilegiranoj regiji koja je obuhvaćena odstupanjem utvrđenim člankom 107. stavkom 3. točkom (a) UFEU-a. Komisija je stoga ocijenila može li se predmetna operativna potpora smatrati spojivom na temelju Smjernica o regionalnim potporama (dalje u tekstu „Smjernice").

(171) Komisija je smatrala da bi trebala ocijeniti predmetnu potporu na temelju Smjernica koje su bile valjane u vrijeme kad je odluka o dodjeli predmetne potpore donesena potpisivanjem Priloga 6. Ugovoru o koncesiji, to jest 2005. Na potpore dodijeljene u to vrijeme primjenjivale su se Smjernice za nacionalne regionalne potpore koje je Komisija donijela 1998. (dalje u tekstu „Smjernice iz 1998.") ([63]).

(172) U skladu sa stavkom 4.15. Smjernica iz 1998. operativna potpora koja je obično zabranjena može se iznimno odobriti u regijama koje su prihvatljive na temelju odstupanja iz članka 92. stavka 3. točke (a) (sada: članak 107. stavak 3. točka (a)) pod sljedećim uvjetima: i. opravdana je u smislu svojeg doprinosa regionalnom razvoju i svoje prirode; te ii. njezina je razina razmjerna nedostacima koji se namjeravaju umanjiti. Na državama članicama je da dokažu postojanje bilo kojih nedostataka i da izmjere njihovu važnost.

([60]) Presuda Prvostupanjskog suda od 14. siječnja 2004., Fleuren Compost/Komisija, T-109/01, ECLI:EU:T:2004:4.
([61]) Presuda Suda od 28. travnja 1993., *Italija/Komisija*, C-364/90, ECLI:EU:C:1993:157.
([62]) Presuda Prvostupanjskog suda od 8. lipnja 1995., *Siemens SA/Komisija*, T-459/93, ECLI:EU:T:1995:100; presuda Suda od 19. rujna 2000., *Njemačka/Komisija*, predmet C-156/98, ECLI:ECLI:EU:C:2000:467, točka 30.
([63]) SL C 74, 10.3.1998., str. 9.

(173) U tom kontekstu Komisija napominje da Poljska nije dokazala postojanje bilo kojih nedostataka koji bi se mogli umanjiti predmetnom potporom. Naprotiv, Poljska smatra da ta potpora nije pridonijela regionalnom razvoju.

(174) Komisija smatra da je operativna potpora u ovom predmetu imala kao rezultat isključivo povećanje USP-a projekta za ulagače te, kao takva, nije pridonijela regionalnom razvoju regija u kojima se nalazi ta autocesta s naplatom cestarine. Stoga Komisija smatra da kriteriji utvrđeni stavkom 4.15. Smjernica nisu ispunjeni.

(175) Nadalje, za potrebe Komisijine ocjene nebitno je to što naknada društvu AW S.A. nije bila i neće biti korištena za isplatu dobiti (dividendi) dioničarima, već će se koristiti za otplatu kredita dobivenog od EIB-a. Zapravo je otplata kredita dobivenog od EIB-a obveza koncesionara koja proizlazi iz financijskih aranžmana koje je koncesionar morao sklopiti kako bi ispunio obveze iz Ugovora o koncesiji. Ako je naknada isplaćena društvu Autostrada Wielkopolska bila takva da je omogućila društvu da otplati svoje kredite ranije od predviđenog (tj. u slučaju bez promjene zakona i potrebe za naknadom), tada je naknadom društvo dobilo prednost jer su mu time oslobođena sredstva koja je moglo iskoristiti u druge svrhe, primjerice za isplatu dividendi koje inače ne bi moglo isplatiti. Međutim, takva isplata dividendi nije nikako pridonijela razvoju regije u kojoj se nalazi autocesta.

(176) Komisija napominje i da su kriteriji spojivosti za operativnu potporu uključeni u stavak 76. Smjernica za regionalne potpore za razdoblje 2007.–2011. ([64]) (dalje u tekstu „Smjernice iz 2007.") koje su se primjenjivale od 1. siječnja 2007. bili isti. Stoga je ocjena spojivosti za predmetnu potporu ista i na temelju Smjernica iz 2007.

6.3.1. *Zaključak o spojivosti*

(177) Komisija nije utvrdila nijednu drugu odredbu u pogledu spojivosti potpore s unutarnjim tržištem na temelju koje bi se moglo smatrati da je predmetna potpora spojiva s Ugovorom. Osim toga, ni Poljska se nije pozvala ni na kakvu odredbu o spojivosti s unutarnjim tržištem ili dostavila ikakve argumente koji bi Komisiji omogućili da predmetnu potporu smatra spojivom. Slično tome, primjedbe koje je dostavila treća strana ne omogućuju Komisiji da predmetnu potporu smatra spojivom.

(178) Slijedom toga, Komisija zaključuje da je državna potpora koju je Poljska dodijelila društvu AW S.A. nespojiva s unutarnjim tržištem. Poljska je protuzakonito provela predmetnu potporu čime je prekršila članak 108. stavak 3 UFEU-a.

7. **POVRAT**

(179) U skladu s Ugovorom i ustaljenom sudskom praksom Suda Komisija je nadležna odlučiti da predmetna država članica mora ukinuti ili izmijeniti potporu ako se utvrdi da ona nije spojiva s unutarnjim tržištem ([65]). Sud je isto tako dosljedno bio mišljenja da obveza države članice da ukine potporu koju Komisija smatra nespojivom s unutarnjim tržištem služi u svrhu ponovne uspostave prethodno postojeće situacije ([66]).

(180) U tom kontekstu Sud je utvrdio da će taj cilj biti ostvaren kada primatelj vrati iznose koji su mu dodijeljeni u okviru protuzakonite potpore, čime će izgubiti prednost nad tržišnim natjecateljima koju je uživao na tržištu te će se ponovo uspostaviti situacija koja je postojala prije isplate potpore ([67]).

(181) U skladu sa sudskom praksom u članku 16. stavku 1. Uredbe Vijeća (EU) 2015/1589 ([68]) navodi se: „Kada se u slučajevima protuzakonite potpore donesu negativne odluke, Komisija donosi odluku kojom se od dotične države članice zahtijeva da poduzme sve potrebne mjere za povrat sredstava potpore od korisnika […]."

([64]) SL C 54, 4.3.2006., str. 13.
([65]) Presuda Suda od 12. srpnja 1973., Komisija/Njemačka, C-70/72, ECLI:EU:C:1973:87, točka 13.
([66]) Presuda Suda od 14. rujna 1994., Španjolska/Komisija, spojeni predmeti C-278/92, C-279/92 i C-280/92, ECLI:EU:C:1994:325, točka 75.
([67]) Presuda Suda (Šesto vijeće) od 17. lipnja 1999., Belgija/Komisija, C-75/97, ECLI:EU:C:1999:311, točke 64. i 65.
([68]) Uredba Vijeća (EU) 2015/1589 od 13. srpnja 2015. o utvrđivanju detaljnih pravila primjene članka 108. Ugovora o funkcioniranju Europske unije (SL L 248, 24.9.2015., str. 9.).

(182) Komisija je zaključila da je Poljska isplatila prekomjernu naknadu društvu AW S.A. u razdoblju od 1. rujna 2005. do 30. lipnja 2011. Komisija je ustanovila i da ta prekomjerna naknada čini protuzakonitu potporu koja je nespojiva s unutarnjim tržištem. Kao rezultat toga potpora se mora vratiti kako bi se ponovno uspostavila situacija koja je postojala na tržištu prije dodjeljivanja te potpore.

(183) Kako je prethodno navedeno u uvodnim izjavama 146.–150. (vidjeti i Prilog ovoj Odluci), Komisija zaključuje da ukupan iznos potpore koji je isplaćen u razdoblju od 1. rujna 2005. do 30. lipnja 2011. iznosi 894 956 888,88 PLN ([69]) (bruto) ([70]). Povratom bi se trebalo obuhvatiti vrijeme kad je prednost pripala korisniku, to jest od datuma kad je potpora stavljena na raspolaganje korisniku do stvarnog povrata. Slijedom toga, na ukupan iznos potpore koju treba vratiti obračunavaju se kamate od trenutka kad je primljena svaka mjesečna isplata na koje se upućuje u uvodnim izjavama 146.–150. i u Prilogu ovoj Odluci i do trenutka njihova povrata.

(184) U onoj mjeri u kojoj je društvo Autostrada Wielkopolska plaćalo porez na primljenu potporu Poljska može, u skladu sa svojim nacionalnim poreznim pravilima, uzeti u obzir ranije uplate poreza i izvršiti povrat samo neto iznosa koji je primilo društvo Autostrada Wielkopolska ([71]). Međutim, u tom slučaju nacionalna tijela trebala bi osigurati da društvo Autostrada Wielkopolska ne može uživati daljnja smanjenja poreza tvrdeći da mu je zbog povrata smanjen oporeziv prihod jer bi to značilo da je neto iznos povrata manji od neto iznosa koji je prvo primljen.

(185) Poljska ima razdoblje od dva mjeseca od datuma donošenja ove Odluke tijekom kojeg bi trebala Komisiji dostaviti dokaze o svim porezima plaćenima na primljenu potporu te datume na koje su izvršena plaćanja na koja se upućuje u uvodnim izjavama 146.–150. i u Prilogu ovoj Odluci. Komisija smatra da je na te datume korisnik imao na raspolaganju primljene iznose potpore,

DONIJELA JE OVU ODLUKU:

Članak 1.

Prekomjerna naknada za razdoblje od 1. rujna 2005. do 30. lipnja 2011. u iznosu od 894 956 888,88 PLN, koju je Poljska dodijelila društvu Autostrada Wielkopolska S.A. na temelju Zakona o izmjeni, čini državnu potporu u smislu članka 107. stavka 1. Ugovora.

Članak 2.

Državna potpora iz članka 1. protuzakonita je s obzirom na to da je dodijeljena kršenjem obveza prijave i mirovanja koje proizlaze iz članka 108. stavka 3. Ugovora.

Članak 3.

Državna potpora iz članka 1. nije spojiva s unutarnjim tržištem.

Članak 4.

1. Poljska mora od korisnika zatražiti povrat potpore iz članka 1.

2. Na iznose koji se moraju vratiti obračunavaju se kamate od datuma kad su stavljeni na raspolaganje korisniku do datuma njihova stvarnog povrata.

3. Kamate se obračunavaju na temelju složenog kamatnog računa, u skladu s poglavljem V. Uredbe Komisije (EZ) br. 794/2004 ([72]), kako je zadnje izmijenjena Uredbom Komisije (EZ) br. 271/2008 ([73]).

([69]) Taj iznos odgovara zbroju iznosa navedenog u uvodnoj izjavi 148.–[…] PLN i iznosa navedenog u uvodnoj izjavi 150.–[…] PLN, a radi se o bruto iznosima koji odgovaraju ukupnom iznosu od otprilike 223,74 milijuna EUR (po deviznom tečaju od PLN/EUR = 4).

([70]) Vidjeti bilješku 21.

([71]) Presuda Prvostupanjskog suda od 8. lipnja 1995., Siemens/Komisija, T-459/93, ECLI:EU:T:1995:100, točka 83. Vidjeti i presudu Suda od 15. prosinca 2005., Unicredito Spa/Agenzia delle Entrate, Ufficio Genova, C-148/04, ECLI:EU:C:2005:774, točke 117.–120.

([72]) Uredba Komisije (EZ) br. 794/2004 od 21. travnja 2004. o provedbi Uredbe Vijeća (EU) 2015/1589 o utvrđivanju detaljnih pravila za primjenu članka 108. Ugovora o funkcioniranju Europske unije (SL L 140, 30.4.2004., str. 1.).

([73]) Uredba Komisije (EZ) br. 271/2008 od 30. siječnja 2008. o izmjeni Uredbe (EZ) br. 794/2004 o provedbi Uredbe Vijeća (EZ) br. 659/1999 o utvrđivanju detaljnih pravila za primjenu članka 93. Ugovora o EZ-u (SL L 82, 25.3.2008., str. 1.).

Članak 5.

1. Povrat potpora iz članka 1. stupa na snagu odmah i odmah proizvodi učinak.

2. Poljska mora osigurati da se ova Odluka provede u roku od četiri mjeseca od dana njezine objave.

Članak 6.

1. U roku od dva mjeseca od obavijesti o ovoj Odluci, Poljska mora Komisiji dostaviti sljedeće informacije:

(a) ukupni iznos (glavnica i kamate na iznos povrata) koji korisnik mora vratiti;

(b) detaljan opis mjera koje su već poduzete ili se planiraju poduzeti u cilju ispunjavanja zahtjeva iz ove Odluke;

(c) dokumente kojima se dokazuje da je korisniku naloženo da vrati potporu.

2. Poljska mora izvješćivati Komisiju o napretku nacionalnih mjera poduzetih radi provedbe ove Odluke do potpunog povrata potpore iz članka 1. Na jednostavan zahtjev Komisije odmah dostavlja informacije o već poduzetim i planiranim mjerama u svrhu provedbe ove Odluke. Ona ujedno pruža detaljne podatke o iznosima potpora i kamata koje je korisnik već vratio.

Članak 7.

Ova je Odluka upućena Republici Poljskoj.

Sastavljeno u Bruxellesu 25. kolovoza 2017.

Za Komisiju
Margrethe VESTAGER
Članica Komisije

PRILOG

PREKOMJERNA NAKNADA ISPLAĆENA DRUŠTVU AUTOSTRADA WIELKOPOLSKA

Razdoblje naknade	Prekomjerna naknada (bruto) u PLN
rujan 2005.	[…]
listopad 2005.	[…]
studeni 2005.	[…]
prosinac 2005.	[…]
siječanj 2006.	[…]
veljača 2006.	[…]
ožujak 2006.	[…]
travanj 2006.	[…]
svibanj 2006.	[…]
lipanj 2006.	[…]
srpanj 2006.	[…]
kolovoz 2006.	[…]
rujan 2006.	[…]
listopad 2006.	[…]
studeni 2006.	[…]
prosinac 2006.	[…]
siječanj 2007.	[…]
veljača 2007.	[…]
ožujak 2007.	[…]
travanj 2007.	[…]
svibanj 2007.	[…]
lipanj 2007.	[…]
srpanj 2007.	[…]
kolovoz 2007.	[…]
rujan 2007.	[…]
listopad 2007.	[…]
studeni 2007.	[…]
prosinac 2007.	[…]
siječanj 2008.	[…]
veljača 2008.	[…]
ožujak 2008.	[…]
travanj 2008.	[…]
svibanj 2008.	[…]
lipanj 2008.	[…]
srpanj 2008.	[…]
kolovoz 2008.	[…]
rujan 2008.	[…]
listopad 2008.	[…]
studeni 2008.	[…]
prosinac 2008.	[…]
siječanj 2009.	[…]
veljača 2009.	[…]
ožujak 2009.	[…]
travanj 2009.	[…]
svibanj 2009.	[…]
lipanj 2009.	[…]
srpanj 2009.	[…]
kolovoz 2009.	[…]
rujan 2009.	[…]
listopad 2009.	[…]
studeni 2009.	[…]
prosinac 2009.	[…]
siječanj 2010.	[…]
veljača 2010.	[…]
ožujak 2010.	[…]
travanj 2010.	[…]
svibanj 2010.	[…]
lipanj 2010.	[…]
srpanj 2010.	[…]
kolovoz 2010.	[…]
rujan 2010.	[…]
listopad 2010.	[…]
studeni 2010.	[…]
prosinac 2010.	[…]
siječanj 2011.	[…]
veljača 2011.	[…]
ožujak 2011.	[…]
travanj 2011.	[…]
svibanj 2011.	[…]
lipanj 2011.	[…]
Ukupno:	**894 956 888,88**