HATÁROZATOK

A BIZOTTSÁG (EU) 2018/556 HATÁROZATA

(2017. augusztus 25.)

a Lengyelország által az Autostrada Wielkopolska S.A. javára nyújtott SA.35356 (2013/C) (korábbi 2013/NN, korábbi 2012/N) számú állami támogatásról

(az értesítés a C(2017) 5818. számú dokumentummal történt)

(Csak a lengyel nyelvű szöveg hiteles)

(EGT-vonatkozású szöveg)

AZ EURÓPAI BIZOTTSÁG,

tekintettel az Európai Unió működéséről szóló szerződésre és különösen annak 108. cikke (2) bekezdésének első albekezdésére,

tekintettel az Európai Gazdasági Térségről szóló megállapodásra és különösen annak 62. cikke (1) bekezdésének a) pontjára,

miután felszólította az érdekelteket, hogy az említett rendelkezéseknek ([1]) megfelelően nyújtsák be észrevételeiket, és ezen észrevételek figyelembevételével,

mivel:

1. ELJÁRÁS

(1) 2012. augusztus 31-én kelt és ugyanazon a napon iktatott elektronikus értesítésével Lengyelország az Európai Unió működéséről szóló szerződés (a továbbiakban: EUMSZ) 108. cikke (3) bekezdésének értelmében értesítette a Bizottságot az Autostrada Wielkopolska S.A (a továbbiakban: Autostrada Wielkopolska) javára pénzügyi ellentételezés formájában nyújtott állami támogatásról. Az intézkedés SA.35356 számú állami támogatási ügyként került nyilvántartásba.

(2) A Bizottság 2012. október 26-án kelt levelében további információt kért a bejelentett intézkedéssel kapcsolatban. A kért információkat Lengyelország 2012. november 28-án kelt levelében nyújtotta be.

(3) 2013. január 29-i levelében a Bizottság arról értesítette Lengyelországot, hogy az ügyet a be nem jelentett ügyek (NN ügyek) nyilvántartásába helyezi át, mivel a Bizottságnak bejelentett finanszírozás már átadásra került. A Bizottság további információkat kért be. Lengyelország 2013. február 18-i és április 16-i levelében nyújtotta be a kért információkat.

(4) 2013. július 11-én a Bizottság és Lengyelország találkozót rendeztek az intézkedés megvitatására, amelyet követően a Bizottság 2013. augusztus 22-i levelében kiegészítő tájékoztatást kért. A kért információkat Lengyelország 2013. szeptember 20-án kelt levelében nyújtotta be.

(5) 2014. június 25-i levelében a Bizottság tájékoztatta Lengyelországot arról, hogy az EUMSZ 108. cikkének (2) bekezdése szerinti eljárás megindításáról határozott a bejelentett intézkedésekkel kapcsolatban.

(6) Lengyelország 2014. szeptember 5-én kelt levelében tette meg észrevételeit a Bizottságnak az EUMSZ 108. Cikkének (2) bekezdése szerinti eljárás megindításáról szóló határozatára.

(7) A hivatalos vizsgálati eljárás megindítására vonatkozó bizottsági határozatot 2014. szeptember 20-án tették közzé az Európai Unió Hivatalos Lapjában ([2]). A Bizottság felkérte az érintetteket, hogy tegyék meg észrevételeiket a vonatkozó intézkedéssel kapcsolatban.

(8) 2014. október 7-én az Autostrada Wielkopolska eljuttatta észrevételeit a Bizottsághoz. A Bizottság 2014. november 26-án kelt levelében az észrevételeket elküldte Lengyelországnak, amely lehetőséget kapott az azokkal kapcsolatos állásfoglalásra.

([1]) HL C 328., 2014.9.20., 12. o.
([2]) Lásd az 1. lábjegyzetet.

(9) 2014. december 5-én kelt levelében Lengyelország kérte a Bizottságtól az Autostrada Wielkopolska észrevételeinek lengyelre történő fordítását. A kért fordítást a Bizottság 2015. január 23-án kelt levelében küldte meg Lengyelországnak.

(10) Lengyelország 2015. február 23-án kelt levelében nyújtotta be észrevételeit.

(11) 2015. június 26-i és 2016. április 20-i levelében a Bizottság további információkat kért. Lengyelország e megkeresésekre 2015. július 10-én és 17-én, valamint 2016. május 18-án kelt levelében válaszolt.

(12) 2016. december 7-én a Bizottság szolgálatai és a lengyel hatóságok konferenciahívást bonyolítottak le. 2017. május 12-én kelt levelével a Bizottság megküldte Lengyelországnak a konferenciahívás jegyzőkönyvtervezetét. A Bizottság ezzel egyidejűleg további tájékoztatást kért Lengyelországtól.

(13) Lengyelország megerősítette a konferenciahívás jegyzőkönyvét, és 2017. május 23-án kelt levelében további információkat szolgáltatott.

2. AZ INTÉZKEDÉS RÉSZLETES ISMERTETÉSE

2.1. **Bevezetés**

(14) Az intézkedést a Nowy Tomyśl és Konin közötti A2-es lengyel autópálya koncessziós jogosultja, az Autostrada Wielkopolska ([3]) számára folyósított pénzügyi ellentételezés alkotja, amelyet amiatt nyújtottak, mert a 2005. szeptember 1. és 2011. június 30. közötti időszakban a nehéz tehergépjárműveket jogszabályi változtatás következtében mentesítették az autópálya-használati díjra vonatkozó fizetési kötelezettség alól.

(15) Az A2-es autópálya e szakaszának építésére és üzemeltetésére vonatkozó koncessziót 1997. március 10-én ítélték oda az Autostrada Wielkopolska számára egy közbeszerzési eljárást követően. A koncessziós szerződést az illetékes miniszter és az Autostrada Wielkopolska 1997. szeptember 12-én írta alá. A koncessziót negyvenéves, azaz 2037. március 10-ig tartó időtartamra nyújtották.

(16) A koncessziós szerződésben az Autostrada Wielkopolska kötelezettséget vállalt arra, hogy (saját költségén és kockázatára) külső finanszírozást szerez a Nowy Tomyśl és Konin közötti A2-es autópálya-szakasz megépítésére, üzemeltetésére és karbantartására. Cserébe az Autostrada Wielkopolska ezért ideiglenes jogot kapott arra, hogy üzemeltesse a megépített autópálya-szakaszt, ideértve az összes autópálya-használótól az autópályadíjak beszedésére és megtartására irányuló jogot ([4]).

(17) Az autópálya használóira ötféle díjat alkalmaztak a lengyel jog által meghatározott járműkategóriáktól függően. A koncessziós szerződés alapján a koncessziós jogosult a bevételek maximalizálása érdekében emelhette az autópályadíjakat, ám azok nem haladhatták meg az 1. táblázatban meghatározott maximális díjakat.

1. táblázat

Az autópályadíjak koncessziós szerződés P. melléklete szerinti maximális mértéke (héa nélkül ([1]))

	1. járműkategória	**2. járműkategória**	**3. járműkategória**	**4. járműkategória**	**5. járműkategória**
Mindhárom díjszedő helyszínen	[…] (*) PLN	PLN	[…] PLN	[…] PLN	[…] PLN

([1]) Ezek a díjak az 1999. júliusi értékeken alapulnak. A díjak az 1999. július és az egyedi díjszedő kapuk működése megkezdésének kapcsolódó dátuma közötti inflációs rátával nőhetnek. Ezenfelül a díjszedés megkezdését követően az autópályadíjak maximális mértékét évente kiigazítják az inflációs indexszel (az éves fogyasztóiár-indexszel) és az EUR–PLN devizaárfolyam különbségét kifejező indexszel.

(*) Szakmai titoktartási kötelezettség alá esik.

([3]) Az Autostrada Wielkopolska egy magánvállalkozás, amely kizárólag az A2-es autópálya Nowy Tomyśl és Konin közötti szakaszának építésével és üzemeltetésével foglalkozik. A vállalkozás fő részvényese az AWSA Holland I B.V., amely az Autostrada Wielkopolska részvénytőkéjének 98,85 %-át birtokolja. Az AWSA Holland I B.V. egyetlen részvényese az AWSA Holland II B.V., amelynek fő részvényesei a Kulczyk Holding S.A. (Varsóban bejegyzett társaság, a részvénytőke 24,10 %-a), Meridiam Infrastructure S.a.r.l (Luxemburg, 20,12 %), PGE S.A. (Varsó, 20,00 %), Strabag AG (Spittal/Drau, 10,12 %), KWM Investment (Bécs, 9,32 %), Bank Zachodni WBK S.A. (Wroclaw, 5,44 %), és TUiR „Warta" S.A. (Varsó, 4,81 %).

([4]) A koncessziós szerződés szerint a koncessziós jogosult először korszerűsítette az autópálya már meglévő, 47,7 km hosszú szakaszát (I. számú alszakasz: Konin és Wrzesnia között), majd két további alszakaszt épített meg: Poznań és Wrzesnia (II. számú alszakasz – 37,5 km), valamint Nowy Tomyśl és Komorniki (III. számú alszakasz – 50,4 km) között.

2.2. **Az ellentételezési mechanizmus bevezetése**

(18) Az Európai Unióhoz való 2004. évi csatlakozását követően Lengyelországnak át kellett ültetnie az 1999/62/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvet ([5]) a lengyel jogba. Az irányelv 7. cikkének (3) bekezdése a következőképpen rendelkezik: „[a]utópályadíj és használati díj egyidejűleg nem vethető ki egyazon útszakasz használatáért."

(19) Ezért a lengyel parlament 2005-ben elfogadta a díjköteles autópályákról és a Nemzeti Útalapról szóló törvény módosítását (a továbbiakban: módosító törvény) ([6]), amely eltörölte a nehéz tehergépjárművekre ([7]) vonatkozó kettős díjfizetést ugyanazon útszakasz használatáért. Ennek megfelelően a lengyelországi nemzeti utakat használó, matricával (úthasználati kártyával) rendelkező nehéz tehergépjárművek 2005. szeptember 1-jétől mentesültek a koncessziós szerződés hatálya alá tartozó autópályákon az útdíjfizetés alól.

(20) A módosító törvény előírta, hogy a koncessziós jogosultaknak ellentételezést kell kapniuk a Nemzeti Útalaptól (a továbbiakban: útalap) a bevételkiesésért.

(21) Az ellentételezési mechanizmus (melynek alapelveit a parlament állapította meg) egy rejtett autópályadíj (*shadow toll*) bevezetésén, azaz az állam által a koncessziós jogosultak részére a díjköteles autópályát használó minden egyes nehéz tehergépjármű után járó szerződés szerinti kifizetésen alapult.

(22) A módosító törvény szerint a koncessziós jogosultakat az összeg 70 %-ának megfelelő visszatérítés illette, mely összeget úgy számították ki, hogy megszorozták a nehéz tehergépjárművek által a díjköteles autópályákon ténylegesen megtett utak számát a koncessziós jogosultakkal az egyes nehéz tehergépjárművekre a kategóriájuktól függően elfogadott rejtett autópályadíjakkal. A rejtett autópályadíjak 70 %-ra csökkentését azért vezették be, hogy kompenzálják a teherforgalom várható, ám akkor nem ismert mértékű növekedését, amely bekövetkezhet, ha a nehéz tehergépjárművek mentesülnek az autópályadíjak megfizetése alól.

(23) A módosító törvény szerint az ellentételezési mechanizmust és a források visszatérítésére vonatkozó határidőket az egyes koncessziós szerződésekben határozzák meg.

(24) Az Autostrada Wielkopolska esetében az ellentételezési mechanizmust és a rejtett autópályadíjakat a tárgyalásokat követően 2005. október 14-én megkötött koncessziós szerződés 6. mellékletében (a továbbiakban: 6. melléklet) határozták meg.

2.3. **Az ellentételezés kiszámításának alapvető szabályai**

(25) Lengyelország kifejtette, hogy a 6. mellékletben ismertetett ellentételezési mechanizmust a módosító törvénnyel összhangban azon alapfeltevésre építve alakították ki, hogy a koncessziós jogosult várható pénzügyi helyzetének nem szabad módosulnia. Tehát a koncessziós jogosult várható pénzügyi helyzete az ellentételezéssel nem javulhat és nem is romolhat a közvetlenül a jogszabályi változtatást megelőzően általa várható pénzügyi helyzethez (kontrafaktuális forgatókönyv) képest. Lengyelország szerint megegyezés született arról, hogy ez a cél akkor teljesül, ha az Autostrada Wielkopolska A2-es autópálya kapcsolódó szakaszába fektetett beruházásának várható belső megtérülési rátája (a továbbiakban: IRR ([8])) ugyanazon a szinten marad, mint közvetlenül a jogszabályi változtatás előtt (azaz a törvénymódosítás miatti bevételkiesés nélkül).

(26) A felek abban is megállapodtak, hogy a koncessziós jogosult ellentételezésének kiszámítására független szakértő által készített finanszírozási modellek alapján lefolytatott, két lépésből álló eljárás eredményeként kerül sor. A finanszírozási modellek kimutatják a tényleges naprakész pénzforgalmat, valamint az előrelátható pénzforgalmat (vagyis a koncessziós jogosultnál felmerülő és előreláthatólag általa fedezendő költségeket és az autópályadíjból előreláthatólag és ténylegesen beérkező bevételeket), továbbá lehetővé teszik a beruházásra vonatkozó IRR kiszámítását. Az eljárás első lépésében az állam által a nehéz tehergépjárművek után a koncessziós jogosultnak fizetendő (rejtett) autópályadíjakat vitatták és állapították meg (**a rejtett autópályadíjak megállapítása**). A kezdeti érvényességi időszak után, a második lépésben felülvizsgálták és szükség esetén megváltoztatták ezeket a díjakat (**a rejtett autópályadíjak felülvizsgálata**). Ezen alapelveket minden autópálya-koncesszióra alkalmazták.

(27) A módosító törvény rendelkezéseinek megfelelően a 6. melléklet kétféle díjat különböztetett meg:

1. **Alkalmazott autópályadíjak**: a módosító törvény hatálybalépésének időpontjában (2005. szeptember 1.) az autópályát használó valamennyi járműre alkalmazandó autópályadíjak. Ezeket a díjakat a koncessziós szerződés eredeti rendelkezéseinek megfelelően állapították meg.

([5]) Az Európai Parlament és a Tanács 1999/62/EK irányelve (1999. június 17.) a nehéz tehergépjárművekre egyes infrastruktúrák használatáért kivetett díjakról (HL L 187., 1999.7.20., 42. o.).

([6]) A díjköteles autópályákról és a Nemzeti Útalapról szóló törvény módosításáról szóló, 2005. július 28-i törvény és a közúti szállításról szóló törvény (Lengyel Közlöny 155. szám, 1297. tétel).

([7]) Azaz az 1–5. kategóriába tartozó és 3,5 tonna tömeget meghaladó járművek; a gyakorlatban az 1. kategóriába tartozó nehéz tehergépjárművek aránya elhanyagolható volt.

([8]) Eltérő megjelölés hiányában e határozatban az IRR a részvényesek tőkéjének (saját és idegen tőke) valós, éves, adózás utáni, EUR-ban történő pénzforgalmon alapuló, várható teljes megtérülésére vonatkozik.

2. **AGRi autópályadíjak** (vagy rejtett autópályadíjak): a matricával rendelkező nehéz tehergépjárművek számára kialkudott, a 6. mellékletben feltüntetett autópályadíjak, amelyek alapján kiszámítják a koncessziós jogosultnak fizetendő ellentételezést.

(28) A módosító törvény 3. cikke értelmében az egyes járműkategóriákra vonatkozó AGRi autópályadíjak nem haladhatták meg az adott járműkategóriára alkalmazott autópályadíjakat. A módosító törvény szerint az Autostrada Wielkopolska az üzemeltetett autópályára felhajtó, matricával rendelkező minden egyes nehéz tehergépjármű után az AGRi autópályadíj 70 %-át kapja meg a (22) preambulumbekezdésben már említetteknek megfelelően. A koncessziós szerződés 6. melléklete (4) bekezdésének c) pontja pontosítja, hogy az AGRi autópályadíjak nettó díjak, és azok még a vonatkozó hozzáadottérték-adónak (héa) megfelelő összeggel nőnek.

2.4. **Első lépés – az AGRi autópályadíjak megállapítása**

(29) Az ellentételezésről szóló tárgyalások első lépésében – a rejtett autópályadíjak tényleges bevezetését megelőzően – az Autostrada Wielkopolska három finanszírozási modellt mutatott be, amelyek alapján megindokolta az általa javasolt AGRi autópályadíjakat. A modelleket a lengyel hatóságok pénzügyi tanácsadója, az Ernst & Young Corporate Finance Sp. z o.o. ellenőrizte számviteli helytállóság szempontjából. A három modell három különböző forgatókönyvre és időpontra vonatkozóan mutatta be a koncesszió finanszírozási paramétereit, ideértve az IRR-t:

a) **az alapmodell** a koncessziós jogosult 2000. évi pénzügyi záráskor ([9]) fennálló pénzügyi helyzetét ismerteti. Ez tényleges díjbeszedést feltételez a koncesszió kezdetétől a végéig. A modell forgalomra, bevételekre és költségekre vonatkozó, a pénzügyi záráskor érvényes feltételezéseken alapul. A várható IRR e modell szerint […]%;

b) **a tényleges díjszedési modell** azt a pénzügyi helyzetet ismerteti, amely 2004 decemberétől állna fenn, ha a nehéz tehergépjárművek nem mentesülnek az autópályadíjak megfizetése alól. Ez tényleges díjbeszedést feltételez valamennyi járműkategória – köztük a nehéz tehergépjárművek – vonatkozásában a koncesszió végéig. A modell a koncesszió kezdetétől 2004 végéig tartó időszakra (történelmi időszak) ismerteti a tényleges pénzforgalmat, és előrejelzi a 2005-től 2037-ig tartó időszak pénzforgalmát (előrejelzési időszak) ([10]). A várható IRR e modell szerint […]%. Ez volt a tárgyaló felek rendelkezésére álló, az Autostrada Wielkopolska módosító törvényt megelőző pénzügyi helyzetét ismertető, leginkább naprakész finanszírozási modell, amely bemutatta a várható megtérülést abban az esetben, ha a nehéz tehergépjárművek nem mentesülnek az autópályadíjak megfizetése alól;

c) **az autópálya-matrica modell** azt a pénzügyi helyzetet ismerteti, amely 2005 júniusától állna fenn, ha a nehéz tehergépjárművek mentesülnek az autópályadíjak megfizetése alól. Feltételezése szerint a koncessziós jogosult bevételei magukban foglalják a nehéz tehergépjárművek után a 2005. szeptember 1-től a koncessziós szerződés végéig tartó időszakban fizetendő rejtett autópályadíj ellentételezését (a maximálisan megengedett AGRi autópályadíjak 70 %-a), illetve minden más jármű után a tényleges autópályadíj-szedést a megállapodás végéig tartó időszakban. A modell a 2005 júniusáig tartó időszakra (történelmi időszak) ismerteti a tényleges pénzforgalmat, és előrejelzi a 2005. júliustól 2037-ig tartó időszak pénzforgalmát (előrejelzési időszak) ([11]). Az ebben a modellben alkalmazott rejtett autópályadíjak a koncessziós szerződésben megengedett maximális díjak ([12]). A várható IRR e modell szerint […]% ([13]).

(30) Az Autostrada Wielkopolska ezekkel a modellekkel bizonyította, hogy még a maximálisan megengedett rejtett autópályadíjakkal sem éri el a tényleges díjszedési modell […]%-os IRR-jét. Ezen okból kifolyólag a koncessziós jogosult a koncessziós szerződésben megengedett legmagasabb összegekben határozta meg az AGRi autópályadíjakat (lásd a 12. lábjegyzetet) ([14]). Ezeket az összegeket a későbbiekben a 6. mellékletben előírt feltételek mellett indexálták.

(31) 2005. szeptember 1-jétől a matrica díját rendező nehéz tehergépjárművek mentesültek az A2-es autópályán az autópályadíjak megfizetése alól, és a koncessziós jogosult onnantól minden hónapban az autópályára felhajtó, matricával rendelkező nehéz tehergépjárművek száma alapján kiszámított ellentételezésben, illetve a kialkudott AGRi autópályadíjban részesült.

([9]) Az a pillanat, amikor a projekt teljesítéséhez szükséges pénzügyi megállapodások már hatályban voltak.

([10]) A PwC „*Estimation of the adjusted AGRi rate and overpaid compensation on the basis of the 2004 WSA Traffic and Revenue Study*" (A kiigazított AGRi autópályadíjak és a túlfizetett ellentételezés becslése a WSA forgalomra és bevételre vonatkozó 2004. évi tanulmánya alapján) című jelentésének megfelelően, 36. oldal.

([11]) A PwC „*Estimation of the adjusted AGRi rate and overpaid compensation on the basis of the 2004 WSA Traffic and Revenue Study*" (A kiigazított AGRi autópályadíjak és a túlfizetett ellentételezés becslése a WSA forgalomra és bevételre vonatkozó 2004. évi tanulmánya alapján) című jelentésének megfelelően, 61. oldal.

([12]) A II–IV. kategóriába tartozó járművek autópályadíjai: […], […], […] PLN 22 %-os héával, amelynek 70 %-át (azaz […], […] és […] PLN-t) a koncessziós jogosult kapta.

([13]) Az Autostrada Wielkopolska a Bizottsághoz benyújtott beadványaiban az autópálya-matrica modell esetében […]%-os IRR-re hivatkozik. Ugyanakkor a Lengyelország által a Bizottságnak benyújtott autópálya-matrica modell […]%-os IRR-t mutat. Lengyelország megerősíti, hogy a(z) […]% az Autostrada Wielkopolska tanácsadója által végzett számításokon alapszik, ám azt nem tudja, hogy ezt hogy számították ki. Ezért a továbbiakban az autópálya-matrica modell esetében […]%-os IRR-t alkalmazunk. Az ebben a határozatban megállapított következtetések az alkalmazott IRR-adatoktól függetlenül is érvényesek maradnak.

([14]) Erre számítva a koncessziós jogosult a módosító törvény hatálybalépésének időpontját megelőzően az összes járműkategória vezetőjétől beszedett alkalmazott autópályadíjat a koncessziós szerződés által akkoriban megengedett legmagasabb szintre emelte. Ugyanakkor a gyakorlatban alacsonyabbak maradt a fizetendő autópályadíjak, mivel az Autostrada Wielkopolska ezzel egyidejűleg minden járműkategóriára visszatérítést vezetett be.

2.5. **Második lépés – az AGRi autópályadíjak ellenőrzése**

(32) A felek a koncessziós szerződés 6. mellékletében megállapodtak az AGRi autópályadíjak 2007. november 30-ig való ellenőrzésében. A cél az volt, hogy ellenőrizzék, hogyan változott a nehéz tehergépjárművek forgalma az autópályadíjak megszűnésével, illetve hogy ennek megfelelően kiigazítsák az AGRi autópályadíjakat a koncessziós jogosult túl- vagy alulfizetésének elkerülése érdekében. Az AGRi autópályadíjak felülvizsgálata kötelező volt, és az AGRi autópályadíjak csökkentését vagy növelését, és ezáltal a koncessziós jogosultnak fizetett teljes ellentételezés mérséklését vagy emelését egyaránt eredményezhette.

(33) A koncessziós jogosultnak legkésőbb 2007. július 1-jéig be kellett nyújtania egy naprakész finanszírozási modellt („ellenőrzési modell") a Nemzeti Utak és Autópályák Főigazgatóságának (Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad, a továbbiakban: GDDKiA), amelyben meg kellett jelölnie az AGRi autópályadíjaknak a koncessziós szerződés alapvető pénzügyi mutatóira – köztük az IRR-re – gyakorolt hatását ([15]).

(34) Ha az ellenőrzési modell IRR-je meghaladta a tényleges díjszedési modell IRR-jét, a túlfinanszírozás megszüntetése érdekében csökkenteni kellett az AGRi autópályadíjakat. Ehhez hasonlóan ha az ellenőrzési modell IRR-je alacsonyabb volt a tényleges díjszedési modell szerintinél, növelni kellett az AGRi autópályadíjakat. A koncessziós jogosultnak javaslatot kellett tennie a GDDKiA számára az AGRi autópályadíjak kiigazítására.

(35) A GDDKiA-nak legkésőbb 2007. október 15-ig értesítenie kellett a koncessziós jogosultat, hogy elfogadta-e a javasolt kiigazított AGRi autópályadíjakat. Ha a javasolt kiigazított AGRi autópályadíjakat nem fogadta el eddig az időpontig, a feleknek intézkedéseket kellett tenniük az eltérő álláspontok közelítése érdekében. Ha 2007. november 30-ig nem jutottak megállapodásra, a koncessziós jogosultnak fizetendő ellentételezés mértékét az addig alkalmazandó AGRi autópályadíjak alapján kellett kiszámítani. Az AGRi autópályadíjak kiigazításával kapcsolatban mindegyik fél kezdeményezhetett vitarendezést a koncessziós szerződés 24.3. cikkében meghatározott eljárás szerint (azaz választott bírósági eljárás útján).

(36) Tehát az AGRi autópályadíjak ellenőrzése elviekben a tényleges díjszedési modell szerint várható IRR és az ellenőrzési modell szerint várható IRR összehasonlításán alapult. Az Autostrada Wielkopolska 2007-ben nyújtotta be az **ellenőrzési modellt**. Ez a modell a koncessziós jogosult 2006 decemberétől valószínűsíthető pénzügyi helyzetét ismerteti. A modell a könnyűgépjárművek és a nehéz tehergépjárművek tényleges adatain, a koncesszió kezdetétől 2006 decemberéig tartó időszak költségein, valamint az ezt követő, a koncesszió 2037-ben bekövetkező lejártáig tartó időszak járműforgalmi, bevételi és költség-előrejelzésein alapszik. Az ellenőrzési modell azt feltételezi, hogy a rejtett autópályadíjak rendszere a koncesszió végéig hatályban marad. 2006 júniusában a várható IRR-t […]%-ra becsüli.

(37) Az Autostrada Wielkopolska által benyújtott, a modellhez kapcsolódó ellenőrzési jelentés ([16]) az AGRi autópályadíjak (és ezáltal az Autostrada Wielkopolska számára fizetendő ellentételezés) növelését javasolta. A GDDKiA tanácsadója nem fejezett ki érdemi fenntartást az ellenőrzési jelentéssel kapcsolatban.

(38) Az Autostrada Wielkopolska és a GDDKiA azonban 2007. november 30-ig nem jutott megegyezésre a kiigazított AGRi autópályadíjakat illetően. A GDDKiA 2007. november 28-án kelt levelében tájékoztatta az Autostrada Wielkopolskát, hogy a 6. melléklet alkalmazásában tett feltételezések helytállóságára vonatkozó kétségekre – amelyek az ellenőrzési jelentés részeként nem voltak orvosolhatók – tekintettel a GDDKiA nem fogadja el a javasolt kiigazított AGRi autópályadíjakat.

(39) Ez nézeteltérést okozott a felek között az AGRi autópályadíjak helytállósága és az Autostrada Wielkopolska részére fizetendő ellentételezés tényleges összege tekintetében. A koncessziós szerződés 6. mellékletének rendelkezéseivel összhangban a koncessziós jogosult azonban továbbra is minden hónapban részesült a rejtett autópályadíjakon alapuló ellentételezésben.

2.6. **A tényleges díjszedési modellel kapcsolatos vita**

(40) Lengyelország szerint az Autostrada Wielkopolska a tényleges díjszedési modellben túlbecsülte a várható megtérülési rátát, mivel elavult forgalmi és bevételi előrejelzéseket alkalmazott. Az Autostrada Wielkopolska a Wilbur Smith Associates (WSA) tanácsadó cég által az A2-es autópályáról 1999-ben készített, forgalomra és bevételre vonatkozó tanulmányt ([17]) (a továbbiakban: 1999. évi WSA-tanulmány) használta a WSA által 2004 júniusában készített frissített tanulmány ([18]) (a továbbiakban: 2004. évi WSA-tanulmány) helyett, amely

([15]) Az IRR-en kívül elemezték az adósságszolgálati fedezeti mutatót, a kölcsönfutamidő fedezeti mutatóját és az állam által garantált kölcsön minimális fedezeti arányát.

([16]) 2007. június 8-i ellenőrzési jelentés, készítette […] az Autostrada Wielkopolska részére.

([17]) „*Poland A2 Toll Motorway Project Traffic and Revenue Update Study*" (A lengyelországi A2-es autópálya-projekt forgalomra és bevételekre vonatkozó frissített tanulmánya), 1999. november, készítette: Wilbur Smith Associates […] részére.

([18]) „*A2 Toll Motorway Project Phase VI Final Traffic and Revenue Study*" (Az A2-es díjköteles autópálya-projekt, VI. szakasz, forgalomra és bevételekre vonatkozó végleges tanulmány), 2004. június, készítette: Wilbur Smith Associates az Autostrada Wielkopolska S.A. részére.

a 6. melléklet tárgyalásai során rendelkezésre állt. A 2004. évi WSA-tanulmány jelentősen alacsonyabb forgalmat és bevételeket irányzott elő az 1999. évi WSA-tanulmánynál. Ebből következően a tényleges díjszedési modell IRR-je alacsonyabb lett volna, ha azt az 1999. évi elavult tanulmány helyett a naprakész 2004. évi tanulmány alapján számították volna ki. Másképp fogalmazva, az Autostrada Wielkopolska Lengyelország szerint tisztességtelen módon mutatta be a közvetlenül a módosító törvény hatálybalépését megelőző pénzügyi helyzetét, aminek következtében az ellentételezés összege meghaladta azt a bevételt, amelyet az Autostrada Wielkopolska képes lett volna kitermelni, amennyiben a 2004. évi tanulmányt használja.

(41) A GDDKiA és az Infrastruktúráért Felelős Minisztérium által beszerzett, a PricewaterhouseCoopers által készített jelentés ([19]) (a továbbiakban: PwC-jelentés) szerint az 1999. évi WSA-tanulmány helyett a 2004. évi WSA-tanulmány forgalmi és bevételi feltételezéseinek alkalmazása a tényleges díjszedési modell IRR-jét […]%-ról […]%-ra csökkenti.

(42) Az infrastruktúráért felelős miniszter 2008. november 13-án az AWSA-nak címzett levél formájában a 6. melléklet megkerülésére vonatkozó nyilatkozatot ([20]) tett, amelyben többek között azt állította, hogy az infrastruktúráért felelős miniszter tévedést követett el, mikor megkötötte azt a megállapodást, mivel nem volt tudomása arról, hogy az Autostrada Wielkopolska nem vette figyelembe a Nowy Tomyśl és Konin közötti A2-es autópályaszakaszra vonatkozó forgalmi és bevételi előrejelzéseket, amelyeket 2004-ben készítettek, tehát naprakészebbek voltak az 1999-ben e tárgyban készített és a 6. melléklet tárgyalásai során használt előrejelzéseknél. A miniszter véleménye szerint az, hogy az Autostrada Wielkopolska a 6. melléklet aláírásának napján nem a legfrissebb, forgalomra és bevételi szintekre vonatkozó adatokat használta, azt eredményezte, hogy ez a melléklet hibásan tünteti fel az Autostrada Wielkopolska azt megelőző pénzügyi helyzetét, hogy a módosító törvény bevezette volna a rejtettautópályadíj-rendszert és a koncessziós jogosult ellentételezésére vonatkozó, ehhez kapcsolódó kötelezettséget.

(43) Az infrastruktúráért felelős miniszter szerint – amelyet a PwC jelentése is alátámasztott később – az Autostrada Wielkopolska túlzott mértékű ellentételezésben részesült. A 2005. szeptember 1. és 2011. június 30. közötti időszak tekintetében a túlkompenzáció bruttó 894 956 889 PLN-t ([21]) (mintegy 224 millió EUR-t) tett ki (a továbbiakban: túlkompenzáció).

(44) mivel az Autostrada Wielkopolska elutasította a túlkompenzáció visszafizetését, a miniszter és a GDDKiA 2010. november 8-án kelt levelében az Államkincstár Általános Képviseletéhez (Prokuratoria Generalna Skarbu Państwa) fordult, hogy az Államkincstár nevében bírósági eljárást indítson és jogi képviseletet biztosítson az Autostrada Wielkopolska számára ellentételezés címén jogtalanul kifizetett összegek visszafizettetésének ügyében.

(45) Az Autostrada Wielkopolska ugyanakkor megtámadta a 6. melléklet el nem ismerését úgy, hogy választott bíróság elé vitte az ügyet.

(46) 2013 márciusában a választott bíróság a koncessziós jogosult javára döntött, azt állítva, hogy a 6. melléklet érvényes, és azt az államnak tiszteletben kell tartania. 2013 júniusában a lengyel hatóságok úgy döntöttek, hogy az illetékes nemzeti bíróság előtt egy megsemmisítés iránti kereset benyújtásával megtámadják a választott bírósági ítéletet. Az ügy folyamatban van.

2.7. **Az ellentételezési mechanizmus vége**

(47) A rejtett autópályadíj ellentételezésének szükségessége 2011. június 30-án járt le, amikor is Lengyelország bevezette a matricát felváltó „viaTOLL” elektronikus útdíjszedési rendszert. A „viaTOLL-rendszer” minden nehéz tehergépjármű számára kötelező, amely lehetővé teszi a felhasználói számára, hogy a díjköteles úthálózat használatáért kilométer és útkategória alapján, elektronikusan fizessenek.

(48) A „viaTOLL-rendszer” csak bizonyos kiválasztott utakon működik, nem az egész lengyelországi úthálózaton (ahogy a matricák esetében volt), ezért megszünteti a kettős díjfizetés lehetőségét. Ennélfogva a koncessziós jogosultak 2011. július 1-jétől visszatérhetnek ahhoz a gyakorlathoz, hogy minden díjköteles autópályára felhajtó nehéz tehergépjárműért a koncessziós szerződésekben meghatározott szabályok szerint szedik be az autópályadíjat.

([19]) „*Estimation of the adjusted AGRi rate and overpaid compensation on the basis of the 2004 WSA Traffic and Revenue Study*” (A kiigazított AGRi autópályadíjak és a túlfizetett ellentételezés becslése a WSA forgalomra és bevételre vonatkozó 2004. évi tanulmánya alapján) készítette: PricewaterhouseCoopers, 2010. szeptember 24.

([20]) Lásd a lengyel polgári törvénykönyv 84. és 88. cikkét.

([21]) A bruttó összegek az alkalmazandó héának megfelelő összeget is tartalmazzák.

2.8. **Az eljárás megindításának indokai**

(49) Az eljárás megindításáról szóló határozatában a Bizottság kifejezte arra vonatkozó kétségeit, hogy az intézkedés összeegyeztethető-e a belső piaccal. Különösen a következő kérdéseket emelte ki:

— Először: az ellentételezési kifizetések, a kiszámításuk módszertana és/vagy e módszertan alkalmazásának módja gazdasági előnyben részesítette-e az Autostrada Wielkopolskát, amely meghaladta a koncessziós szerződés gazdasági egyensúlyának megőrzéséhez szükséges mértéket. Ennek keretében a Bizottság feltette a kérdést, hogy:

a) a koncessziós szerződés feljogosította-e az Autostrada Wielkopolskát arra, hogy ellentételezést kapjon jogszabályi változtatások esetén;

b) az ellentételezési mechanizmus alkalmazása azt eredményezte-e, hogy az állam – legalább a 2005. szeptember 1. és 2006. december 31. közötti időszakban – átvállalta a könnyűgépjárművekhez kapcsolódó, forgalomra és a bevételre vonatkozó kockázatokat, és ez az átruházás milyen pénzügyi előnnyel járt a koncessziós jogosult számára;

c) a forgalomra és a bevételre vonatkozó 1999. évi tanulmány használata az ellentételezés kiszámításához gazdasági többletelőnyt biztosított-e az AW S.A számára, amely nem volt szükséges a jogszabályi változtatások koncessziós jogosultra gyakorolt negatív hatásainak megszüntetéséhez, és mekkora volt ennek az előnynek a mértéke.

— Másodszor: a nehéz tehergépjárműveket a 2005. szeptember 1. és 2011. június 30. közötti időszakban az autópálya használatáért fizetendő díj megfizetésének kötelezettsége alól mentesítő jogszabályi változtatás miatt az Autostrada Wielkopolska számára fizetett ellentételezés részben vagy egészben összeegyeztethetetlen működési támogatásnak minősül-e.

3. **LENGYELORSZÁG ÉSZREVÉTELEI**

3.1. **Gazdasági előny**

3.1.1. *Az Autostrada Wielkopolska ellentételezéshez való joga*

(50) Lengyelország azon a véleményen van, hogy az Autostrada Wielkopolskának joga volt az ellentételezéshez. Először, Lengyelország kiemeli, hogy a módosító törvényt azért hajtották végre, mert a Bizottság kérte Lengyelországot, hogy szüntesse meg a díjköteles autópályákat használó nehéz tehergépjárművek kettős díjfizetését. A vonatkozó 1999/62/EK irányelv helyes végrehajtása érdekében módosító törvénynek egy olyan ellentételezési mechanizmust kellett magában foglalnia, amely kompenzálja az autópályák üzemeltetőit a törvénymódosítás következtében keletkező bevételkiesésért.

(51) A módosító törvény mellett a koncessziós szerződés 12.6. cikkében biztosította az Autostrada Wielkopolska számára az ellentételezéshez való jogot. A szóban forgó cikk a következőkről rendelkezik: „A koncessziós jogosult ellentételezésben részesülhet az államkincstárból a működési bevétel koncessziós jogosultnál felmerült kieséséért, amennyiben a követelményekben bekövetkezett változások vagy egyéb ok miatt a koncessziós jogosultat valamely közigazgatási szerv cselekménye akadályozza az autópályadíjak 12.6. cikk szerinti módosításában vagy kiigazításában.” Az autópályadíjak módosítását vagy kiigazítását illetően a 12.6. cikk megadja a koncessziós jogosultnak a jogot, hogy az ott ([22]) említett szabályozások korlátain belül saját mérlegelési jogkörében növelje vagy csökkentse a díjakat. Lengyelország azt állítja, hogy a módosító törvény – amely a koncessziós szerződés aláírásának időpontjában nem volt előre látható – hatással van a koncessziós jogosultra, és ezért a követelményekben bekövetkezett változásnak minősül.

(52) Lengyelország azzal érvel, hogy az Autostrada Wielkopolska ellentételezéshez való jogát a koncessziós szerződés kockázatról szóló rendelkezései is alátámasztják, amelyek a koncessziós jogosultra hárítják a forgalomból és az autópályadíjak bevételeiből eredő kockázatot. Cserébe a koncessziós jogosult autópályadíjat szedhet. Mivel a módosító törvény megfosztotta az Autostrada Wielkopolskát a nehéz tehergépjárművek után fizetendő autópályadíjak beszedésének jogától, ellentételezési mechanizmusra volt szükség a koncessziós szerződés gazdasági egyensúlyának helyreállításához.

(53) Lengyelország zárásként rámutat arra, hogy az SA. 29584 számú ügyhöz kapcsolódó, 2013. decemberi határozatában a Bizottság azt feltételezte, hogy az A4-es autópálya koncessziós jogosultja hasonló ellentételezésben részesülhetett, amely ugyanannak a módosító törvénynek volt a következménye, és amelyet ugyanezen törvény szerint számítottak ki.

([22]) A fent ismertetett ellentételezéshez való jogot a koncessziós szerződés 2. melléklete írja elő.

3.1.2. *Könnyűgépjármű-forgalom*

(54) A hivatalos vizsgálati eljárás megindítására vonatkozó határozat (65)–(75) preambulumbekezdésében bemutatott, a könnyűgépjármű-forgalom 2005 és a 2007. évi ellenőrzés közötti kockázatának átruházását illetően Lengyelország azt állítja, hogy az A2-es autópálya koncessziós jogosultjára vonatkozó rejtett autópályadíj kiszámításához és ellenőrzéséhez alkalmazott mechanizmus eltért az A4-es autópálya koncessziós jogosultjához kapcsolódó, az SA.29584 számú ügyben a Bizottság által elfogadott mechanizmustól.

(55) Míg az A4-es autópálya esetében a rejtett autópályadíj mértéke ellenőrzésének időszakát követően csak a nehéz tehergépjárművekre vonatkozó adatokat frissítették a kapcsolódó finanszírozási modellben, és minden más adat (köztük a könnyűgépjárművekre vonatkozó adat) változatlan maradt, az A2-es autópálya esetében a rejtett autópályadíj próbaidőszakát követően minden adatot (köztük a könnyűgépjárművekre vonatkozó adatokat is) naprakésszé tettek.

(56) Lengyelország úgy véli, hogy az A2-es autópálya esetében az ellentételezési mechanizmus alkalmazása esetlegesen úgy tekinthető, mintha a 2005. szeptember és 2006. december 31. közötti időszakban átruháznák a könnyűgépjárművekhez kapcsolódó forgalomból és bevételekből származó kockázatot, ám Lengyelország szerint ez szükséges volt, mivel az elfogadott mechanizmus – amelynek állítólag meg kellett volna őriznie az Autostrada Wielkopolska pénzügyi helyzetét – megkövetelte, hogy a finanszírozási modell az egész projektre (azaz a könnyűgépjárművekre is) kiterjedjen. Lengyelország nézete szerint lehetetlen volt kizárólag a nehéz tehergépjárművekre vonatkozó adatok figyelembevételével kiszámítani a projekt IRR-jét.

3.1.3. *Forgalmi tanulmányok – Belső megtérülési ráta*

(57) A hivatalos vizsgálati eljárás megindításáról szóló határozat (76)–(81) preambulumbekezdését illetően Lengyelország azt állítja, hogy az ellentételezés módosító törvényben előírt és Lengyelország által bevezetett kiszámítási mechanizmusa helyes. Ugyanakkor a koncessziós jogosult a helytelen beviteli adatok alkalmazása miatt túlkompenzálták.

(58) Lengyelország ismerteti, hogy az IRR kiszámításához a forgalomra és bevételre vonatkozó 1999. évi tanulmányt használták, bár a tanulmánynak egy frissebb változata is létezett 2004. december 31-től. A 2004. évi tanulmány használatával a kiszámított IRR jelentősen alacsonyabb ([…]% […]% helyett), mintha azt az 1999. évi tanulmánnyal számítják ki. Lengyelország úgy érvel, hogy ezáltal „a koncessziós jogosultnak a 2000-ben fennálló pénzügyi helyzetét állították vissza ahelyett, amely a módosító törvény hatálybalépésének és a 6. melléklet dátumának (2005) napját megelőzően állt fenn”, tehát a működés üzleti kockázatát 2000 és 2005 között az államra ruházták át. Lengyelország azonban nem garantálta, hogy a koncessziós szerződés megkötésekor bármilyen konkrét IRR-t érnének el.

(59) Lengyelország úgy érvel, hogy a fenti ügyet a Scott Wilson Sp. z o.o. (a továbbiakban: Scott Wilson) vizsgálta részletesen, amely az Autostrada Wielkopolska által az 1998 és 2004 közötti időszakra vonatkozóan megadott összes forgalmi és bevételi előrejelzés elemzéséből azt a következtetést vonta le, hogy az 1999. évi tanulmány használata nem volt helyénvaló – mivel egy frissebb tanulmány is létezett 2004-ből –, mert ez a 2004. évi tanulmány alkalmazásával összehasonlítva jelentősen magasabb IRR-t eredményezett.

(60) mivel az Autostrada Wielkopolskát a 2000-ben várható IRR, és nem azon IRR elérése érdekében részesítették ellentételezésben, amelyet az Autostrada Wielkopolska várakozásai szerint közvetlenül a módosító törvény hatálybalépését megelőzően reálisan elérhetett volna, az Autostrada Wielkopolskát jobb helyzetbe hozták, mint amilyenbe a törvénymódosítás nélkül került volna, és ez gazdasági előnynek minősül.

(61) Ezenfelül Lengyelország rámutat arra, hogy a koncessziós szerződés 25.9. cikke az Autostrada Wielkopolska számára nyújtott ellentételezést arra korlátozza, amit a jogszabályi változtatás nélkül elérhetett volna.

3.2. **Az összeegyeztethetőség értékelése**

(62) Lengyelország úgy véli, hogy semmi sem indokolja, hogy a szóban forgó támogatás összeegyeztethető a belső piaccal.

4. **AZ ÉRDEKELT FELEK ÉSZREVÉTELEI**

(63) A Bizottság az Autostrada Wielkopolskától mint érdekelt féltől kapott észrevételeket.

(64) A bevezetésben az Autostrada Wielkopolska azt állítja, hogy Lengyelország arra vonatkozó értesítése, hogy az ellentételezés összeegyeztethetetlen állami támogatásnak minősül, csak egy egyszerű lépés egy üzleti jogvitában, miután Lengyelország veszített a választott bíróság előtti eljárásban, és most megpróbálja semmissé nyilvánítani az odaítélést. […]. Az Autostrada Wielkopolska a Bizottságnak való bejelentést csak a legkedvezőbb igazságszolgáltatási fórum kiválasztásának („*forum shopping*") tekinti Lengyelország részéről, amelyet nem szabadna támogatni, mivel az ellentétes az EU állami támogatási politikájának szellemével és céljával. Az Autostrada Wielkopolska úgy véli, hogy ellentétes lenne a közérdekkel, ha a tagállamok szabadon visszaélhetnének az állami támogatási szabályokkal, hogy semmisnek nyilvánítsanak olyan megállapodásokat, amelyeket üzleti környezetben, a szokásos piaci feltételeknek megfelelően kötöttek meg.

4.1. **Gazdasági előny**

4.1.1. *Az Autostrada Wielkopolska ellentételezéshez való joga*

(65) Az Autostrada Wielkopolska szerint a koncessziós szerződés alapján jogosult volt az ellentételezésre, miután megfosztották a nehéz tehergépjárművek után fizetendő autópályadíjak beszedésének jogától és ezáltal e bevételi forrástól.

(66) Ezenfelül az Autostrada Wielkopolska rámutat arra, hogy sosem vitatták, hogy az Autostrada Wielkopolska ellentételezésre jogosult, és azt sem kérdőjelezték meg, hogy az ellentételezést rejtett autópályadíjak formájában nyújtják.

4.1.2. *Könnyűgépjármű-forgalom*

(67) Az Autostrada Wielkopolska szerint az ellentételezés összegének helyes kiszámításához be kellett vonni a könnyűgépjármű-forgalmat is a rejtett autópályadíjak ellenőrzési módszerébe, ezért ez nem biztosít előnyt az Autostrada Wielkopolska számára.

(68) Először, a vállalat azt állítja, hogy össze kell vetni a helyzetét az A4-es autópálya koncessziós jogosultjának helyzetével. Az A4-es és az A2-es autópályák abban különböznek egymástól, hogy az A4-es jellemzően ingázó út, ahol a forgalomnak csupán 20 %-át teszik ki a nehéz tehergépjárművek (amelyek az Autostrada Wielkopolska becslései szerint a bevételek körülbelül 30 %-át adják). Az A2-es autópálya esetében – mivel ez egy kiviteli folyosó – a járművek nagyobb százaléka (azaz […]%) nehéz tehergépjármű (amely a bevételek […]%-át adja). Az valamennyi érintett fél számára egyértelmű volt, hogy a tényleges autópályadíj-fizetés eltörlése a nehéztehergépjármű-forgalom jelentős növekedéséhez vezetne. Következésképpen az autópálya vonzereje csökkenne a rejtett autópályadíjakat tartalmazó forgatókönyvben (növekvő torlódások, magasabb fenntartási igények, amelyek több forgalmi sebességkorlátozással járó építkezéshez vezetnek), ami alternatív útvonalak választását és az autópályán a könnyűgépjármű-forgalom jelentős csökkenését eredményezné. Ezek a tényezők jóval nagyobb hatással vannak egy kiviteli folyosón elhelyezkedő autópályára, mint egy ingázó útvonalra. Ezért az A2-es autópálya esetében a könnyűgépjárművek számát frissíteni kell.

(69) Másodszor, az Autostrada Wielkopolska azzal hozakodik elő, hogy az Autostrada Wielkopolska köteles volt egyes forgalmi határértékek túllépése függvényében bizonyos építési munkákat (pl. harmadik forgalmi sáv a poznańi elkerülő úton) elvégezni, amelyek komoly tőkekiadásokkal jártak. Ha csak a nehéz tehergépjárműveket ellenőrizték volna, figyelmen kívül hagyták volna azokat a hatásokat, amelyeket a rejtett autópályadíjak gyakoroltak a forgalom többi résztvevőjére és a koncessziós szerződés szerinti kiegészítő építési munkák mérföldköveire.

4.1.3. *Forgalmi tanulmányok – Belső megtérülési ráta*

(70) Az Autostrada Wielkopolska először is hangsúlyozza, hogy amikor 2005-ben megkezdte a koncessziós szerződés újratárgyalását, olyan ellentételezési szintet célzott meg, amely a 2000. évi pénzügyi záráshoz hasonló becsült IRR-t tesz lehetővé, amely az AW S.A szerint […]% volt.

(71) Bár a felek megállapodtak abban, hogy az AGRi autópályadíjakat azok 2007. évi ellenőrzését követően úgy állapítják meg, hogy […]%-os IRR-t célozzanak meg vele, az Autostrada Wielkopolska véleménye szerint döntő jelentőségű, hogy az AGRi autópályadíjakra az autópályadíjakra vonatkozó abszolút felső korlát volt érvényben.

(72) Az Autostrada Wielkopolska 2005-ben előzetesen megbecsülte, hogy a rejtett autópályadíjak mechanizmusa alapján a 6. mellékletben ismertetett, autópályadíjakra vonatkozó abszolút felső korlát az Autostrada Wielkopolska várható IRR-jét […]%-ra (azaz jóval […]% alattira) korlátozta. Az ellenőrzési jelentés 2007-ben a felső korlátig növelte az átmeneti időszakban kiszabható AGRi autópályadíjakat. Ennek következtében a 2007. évi ellenőrzést követően az Autostrada Wielkopolska várható IRR-je […]% volt.

4.1.3.1. A „London Underground”-ügy

(73) Az Autostrada Wielkopolska azt állítja, hogy a koncessziós szerződés egy hosszú távú és különösen összetett szerződés, mivel egy autópálya megépítését és üzemeltetését foglalja magában. Annak megállapításához, hogy az állam és egy magánfél közötti ilyen összetett megállapodás módosítása állami támogatásnak minősül-e, a Bizottság által a „London Underground”-ügyben ([23]) megállapított alapelveket kell alkalmazni. Ezen alapelvek szerint a módosítás nem minősül állami támogatásnak, ha:

a) az eredeti koncessziós szerződés nem tartalmaz állami támogatást;

b) a módosítás nem vezet a koncessziós jogosult lényeges javulásához vagy e javulás piaci értéken történik.

(74) Az Autostrada Wielkopolska ismerteti, hogy mivel a koncessziót egy nyílt, átlátható és megkülönböztetésmentes eljárásban ítélték oda, a koncessziós szerződés annak a vélelemnek az előnyeit élvezi, hogy piaci feltételek mellett kötötték, ezért nem minősül állami támogatásnak. Az AW S.A szerint a szóban forgó esetben az eredeti koncessziós szerződésből eredő várható, tényleges, adózás utáni IRR a részvénytőke (tőke és hátrasorolt tartozások) után […]% volt a pénzügyi zárás idején. Mivel ez volt az eredeti szerződésből kitűnő várható megtérülési ráta, azt a piacnak megfelelőnek kell tekinteni.

(75) Az Autostrada Wielkopolska összeveti a 6. melléklet elfogadását követően várható […]%-os IRR-t az eredeti eljárásból következő […]%-os IRR-rel. Az Autostrada Wielkopolska szerint a(z) […]%-os növekedést külső pénzügyi megfontolások (azaz a költségvetési előrejelzések felváltása a tényleges pénzügyi eredményekkel és az inflációra és a devizaárfolyamra vonatkozó előrejelzések frissítése) okozzák. Az AW S.A szerint a növekedés tehát teljesen indokolt. Ezenfelül az Autostrada Wielkopolska pozíciója egyáltalán nem javult lényegesen kizárólag attól, hogy a tényleges autópályadíjakról a rejtett autópályadíjakra tértek át (az IRR-ben bekövetkezett esetleges változásoktól függetlenül). Az áttérés nem csökkentette az Autostrada Wielkopolska forgalmi kockázatoknak való kitettségét.

(76) Az Autostrada Wielkopolska továbbá azt állítja, hogy még ha az Autostrada Wielkopolska által kezdeményezett módosítás a „London Underground”-ügy értelmében „lényegesnek” minősülne is (amit az Autostrada Wielkopolska nem ismer el), az Autostrada Wielkopolska várható megtérülési rátája semmi esetre sem haladná meg a piaci értéket. Az AW S.A megjegyzi, hogy az N 462/2009. számú ügyben Lengyelország jelezte és a Bizottság elfogadta, hogy a lengyelországi autópálya-projektek piaci megtérülése körülbelül […]% ([24]).

(77) Ezenkívül az Autostrada Wielkopolska azt állítja, hogy a(z) […]%-os IRR, amelyet Lengyelország szerint a rejtett autópályadíjak kiszámításakor referenciaértéknek kellett volna tekinteni, nem piaci érték, mivel egyetlen racionális magánbefektető sem kötötte volna meg a koncessziós szerződést 2005-ben, ha a várható megtérülési ráta csupán […]%-os.

(78) Az Autostrada Wielkopolska véleménye szerint Lengyelország a jelek szerint arra az álláspontra helyezkedik, hogy az állami támogatási szabályoknak való megfeleléshez jog szerint minden ellentételezésnek az ellentételezést kiváltó eseményt közvetlenül megelőzően fennálló gazdasági helyzetet kell tükröznie. Az Autostrada Wielkopolska úgy véli, hogy ez a megközelítés megfosztaná a magánfelet a hosszú távú célok elérésétől, és arra ösztönözheti a tagállamokat, hogy újratárgyalják a köz-magán társulásokat, ha az üzleti előrejelzések negatív tendenciát mutatnak.

(79) Ezenkívül az Autostrada Wielkopolska kiemeli, hogy a Bizottság a múltban vizsgálta az állam és magánfelek közötti megállapodások szükségességét és arányosságát. Az Autostrada Wielkopolska azt állítja, hogy a Lengyelország és az Autostrada Wielkopolska közötti megállapodásban foglalt intézkedések arányosak voltak, különösen azért, mert a koncessziós szerződés védintézkedéseket tartalmazott az Autostrada Wielkopolska túlkompenzációjának megelőzése céljából. Ezeket az intézkedéseket a 6. mellékletben, valamint a az eredeti koncessziós szerződésben rögzítették. A 6. mellékletben a felek megállapodtak abban, hogy ha az ellenőrzési modell azt mutatja, hogy az előre jelzett IRR magasabb a tényleges díjszedési modellben kiszámított IRR-nél, az AGRi autópályadíjakat csökkentik. A 6. melléklet emellett abszolút felső korlátot is meghatározott a rejtett autópályadíjakra.

(80) A koncessziós szerződésnek a 6. melléklet által nem érintett egyéb rendelkezései kimondták, hogy […].

([23]) A Bizottság határozata az N 264/2002. számú támogatási ügyben: London Underground Public Private Partnership.
([24]) A Bizottság határozata (2009. július 29.) az N 462/2009. sz. támogatási ügyben: Szállítási infrastruktúrának nyújtott támogatás – az A2-es autópálya Swiecko és Nowy Tomyśl közötti szakaszának építése és üzemeltetése, 6. lábjegyzet.

4.1.3.2. A piacgazdasági szereplő elve

(81) Az Autostrada Wielkopolska továbbá azt állítja, hogy még ha a 6. melléklet lényeges javulást vonna is maga után, akkor sem minősülne állami támogatásnak, mivel azt a lengyel állam és az Autostrada Wielkopolska üzleti alapon, a szokásos piaci feltételeknek megfelelően tárgyalta meg. Ezenfelül Lengyelország olyan feltételeket fogadott el, amelyek egy hasonló helyzetű magánbefektető számára is elfogadhatók lettek volna.

(82) Az Autostrada Wielkopolska azt állítja, hogy a lengyel államnak a Bizottsághoz intézett beadványai következetesen összetévesztik az Autostrada Wielkopolska nyitó pozícióját a 2005-ös tárgyalásokon ([…]%-os várható megtérülés) a tárgyalások tényleges kimenetelével ([…]%-os várható megtérülés).

(83) Az Autostrada Wielkopolska véleménye szerint az állam – mivel egy üzleti tárgyalás keretei között megtehette – nem fogadta el az Autostrada Wielkopolska javasolt feltételeit, hanem a finanszírozási mechanizmus kapcsán ragaszkodott két igen fontos elemhez: a) a rejtett autópályadíjak ellenőrzése két év után; b) abszolút felső korlát meghatározása a rejtett autópályadíjakra infláció vagy árfolyam-ingadozások miatti kiigazítás nélkül, a koncessziós időszak végéig. Más szóval a felek olyan számítási módszerben állapodtak meg, amely legfeljebb […]%-os várható IRR-t eredményezhetett volna a 2007. évi ellenőrzés időpontjában. Ugyanakkor *ex ante* szemszögből nézve a rejtett autópályadíjakra vonatkozó abszolút felső korlát ezt a célt pusztán elméleti jellegűvé tette. Valójában az IRR 2005-ben […]%, 2007-ben pedig […]% volt. Ezért a tárgyalások tényleges kimenetele közelebb volt Lengyelország, mint az Autostrada Wielkopolska igényeihez.

(84) Ezenkívül az Autostrada Wielkopolska hangsúlyozza, hogy „az eltérő kiindulási ponttal rendelkező felek közötti tárgyalások kimenetele jellemzően a két szóban forgó kiindulási pont között lesz.” Ezért meg kell vizsgálni, hogy a tárgyalások kimenetele a hipotetikus magánbefektető magatartásával összeegyeztethető, észszerű magatartás „tartományán” belül helyezkedett-e el. Az Autostrada Wielkopolska azt állítja, hogy ha egy állam magatartása nem esik nyilvánvalóan e tartományon kívülre, a C-256/97. sz. ügyben hozott bírósági ítélet ([25]) szerint a hipotetikus magánbefektető várhatóan ugyanígy viselkedett volna.

(85) Az Autostrada Wielkopolska azt állítja, hogy az Ernst & Young 2005. október 14-i, GDDKiA-nak küldött levele – amelyet a választott bíróságon mutattak be – azt mutatja, hogy az államnak a tárgyalások során figyelembe kellett vennie azt a kockázatot, hogy az Autostrada Wielkopolska nem fogadja el a 6. mellékletet, ami a szerződés megszűnéséhez és kártérítési per indításához vezetett volna. Ez különösen azért volt igaz, mert a(z) […]%-nak megfelelő IRR nem volt elegendő a 2018-ban esedékes EBB-hitel visszafizetésére. Az Autostrada Wielkopolska úgy érvel, hogy egy racionális magánbefektető mérlegelné annak a kockázatát, hogy sokkal magasabb piaci áron új befektetőt kell keresnie. Mindezek figyelembevételével a megtárgyalt 6. melléklet és IRR elfogadása egy hipotetikus magánbefektető észszerű magatartásának tartományán belül esik.

4.1.3.3. A 2004. évi WSA-tanulmány

(86) Az Autostrada Wielkopolska bírálja Lengyelország azon megközelítését, hogy a 2004. évi tanulmányt vegyék a 6. melléklet számításainak alapjául. Az Autostrada Wielkopolska azt állítja, hogy kétség sem férhet ahhoz, hogy az állam pénzügyi tanácsadói hozzáfértek a 2004. évi tanulmányhoz (és minden egyéb releváns adathoz), és hogy nagyon jól tudták, hogy a(z) […]%-os IRR-t eredményező pénzügyi előrejelzés az 1999. évi tanulmányon alapult. A választott bíróság ezt megerősítette.

(87) Ezenkívül az Autostrada Wielkopolska azt állítja, hogy az államnak számos forgalmi tanulmány (vagyis az Autostrada Wielkopolska forgalmi tanácsadójának, a WSA-nak az 1999. és 2004. évi tanulmányai, a bank forgalmi tanácsadójának, az SDG-nek a 2005. évi tanulmánya, valamint az állam saját forgalmi tanácsadójának, a Faber Maunsellnek a 2005. évi tanulmánya) állt a rendelkezésére. Az állam továbbá hozzáfért a 2005. évi tényleges forgalomszámlálási eredményekhez. Az Autostrada Wielkopolska szerint relevánsnak kell lennie annak, hogy léteztek frissebb tanulmányok és forgalomszámlálások, ha az állam érvelését elsősorban arra az állításra alapozza, hogy a 2004. évi WSA-tanulmány a legfrissebb rendelkezésre álló tanulmány.

(88) Az Autostrada Wielkopolska emellett úgy érvel, hogy a 2004. évi WSA-tanulmányt elsősorban az A2-es autópálya második (Swiecko és Nowy Tomyśl közötti) szakasza előkészítő munkáinak részeként és az adott szakasz pénzügyi zárásának megvalósítására tekintettel készítették. A WSA – amikor 2003. december és a 2004 áprilisi előzetes változat közötti időszakban készítette a tanulmányt – csak a két, már megépített és akkoriban üzemelő (vagyis Krzesiny és Wrzesnia, valamint Wrzesnia és Konin közötti) autópálya-szakaszon, illetve a poznańi elkerülő úton tudta kiszámítani a tényleges forgalmi adatokat. A Nowy Tomyśl és Komorniki közötti szakaszt csak 2004 októberében nyitották meg a forgalom előtt. Ez a felek és kölcsönadók szerint egyértelmű hatással volt a tanulmány hasznosságának megítélésére 2005 végén. Az Autostrada Wielkopolska emellett kiemeli, hogy a forgalmi előrejelzéseket általában ötéves, és nem 30 éves időtartamra határozzák meg, mint a 2004. évi WSA-tanulmány esetében.

([25]) A C-256/97. sz., DM Transport ügyben hozott ítélet (EBHT 1999., I-3913. o.).

4.2. **Az összeegyeztethetőség értékelése**

(89) Az Autostrada Wielkopolska azt állítja, hogy ha a Bizottság az Autostrada Wielkopolska érvelésével ellentétben állami támogatásnak tekinti az ellentételezést, az az EUMSZ 107. cikke (3) bekezdésének c) pontja alapján összeegyeztethető.

(90) Az Autostrada Wielkopolska kiemeli, hogy az N 462/2009. számú ügyben ([26]) a Bizottság a belső piaccal összeegyeztethetőnek tekintette az Autostrada Wielkopolska javára az A2-es autópálya Swiecko és Nowy Tomyśl közötti szakaszának (azaz az A2-es autópálya szomszédos részének) építése és üzemeltetése céljából nyújtott állami támogatást. Az Autostrada Wielkopolska szerint a 6. melléklet alapján nyújtott állami támogatást ezért hasonló okok miatt szintén összeegyeztethetőnek kell tekinteni.

(91) Ezen túlmenően, az Autostrada Wielkopolska úgy érvel, hogy mivel az A2-es autópálya az EUMSZ 107. cikke (3) bekezdésének a) pontjában meghatározott eltérés hatálya alá tartozó régióban található, a támogatás e cikk alapján szintén összeegyeztethetőnek tekinthető a belső piaccal. A Bizottság regionális állami támogatásokról szóló iránymutatása megengedi a működési támogatás nyújtását az EUMSZ 107. cikke (3) bekezdésének a) pontjában meghatározott eltérés hatálya alá tartozó régióban, ha az alábbi két feltétel teljesül: i. a regionális fejlődéshez való hozzájárulása és jellege alapján indokolt és ii. arányos. Az Autostrada Wielkopolska úgy érvel, hogy az autópálya számos módon hozzájárul a regionális fejlődéshez (pl. logisztikai vállalatok fejlődése Poznań és Konin környékén, magasabb foglalkoztatási ráta stb.).

(92) Az arányossági kritériumhoz kapcsolódóan az AW S.A elmondja, hogy […].

(93) Az Autostrada Wielkopolska ismerteti, hogy elutasító határozat esetén az EBB-hitelt nem lehetne refinanszírozni, és az EBB lehívná az állami garanciát. Mivel az állam ezt az összeget ezután az Autostrada Wielkopolskától követelné, amely azt nem tudná kifizetni, az Autostrada Wielkopolska csődöt kényszerülne jelenteni, és a befektetőinek semmilyen nyereséget nem hozna. Ezért az Autostrada Wielkopolska szerint a Bizottság helytelenül járt el, amikor azt feltételezte, hogy a befektetők élvezték az ellentételezési kifizetések előnyeit; ehelyett az összes pénzt az autópályára költötték.

5. **LENGYELORSZÁGNAK AZ ÉRDEKELT ÉSZREVÉTELEIVEL KAPCSOLATOS MEGJEGYZÉSEI**

(94) Lengyelország arról tájékoztat, hogy nem ért egyet az Autostrada Wielkopolska észrevételeivel, és ez mind a tényekre, mind a jogi értékelésre értendő.

5.1. **A választott bírósági ítélet relevanciájáról**

(95) Lengyelország megjegyzi, hogy a választott bírósági ítélet irreleváns az Európai Bizottság állami támogatási eljárása szempontjából, mert: i. csak a 6. melléklet érvényességére vonatkozik; ii. csak az Európai Bizottság vizsgálhatja, hogy egy intézkedés állami támogatásnak minősül-e vagy sem.

5.2. **A gazdasági előnyről**

5.2.1. *Az Autostrada Wielkopolska ellentételezéshez való jogáról*

(96) Lengyelország megismétli, hogy az Autostrada Wielkopolskának joga volt ellentételezést kérni a nehéz tehergépjárműveket az autópályadíjak megfizetése alól mentesítő jogszabályi módosítás miatt okozott károkért. Ugyanakkor az ellentételezés nem tehette a koncessziós jogosultat jobb helyzetbe ahhoz képest, amelyben a módosító törvény nélkül lenne.

5.2.2. *A könnyűgépjármű-forgalomról*

(97) Az Autostrada Wielkopolska érvelésére válaszul, hogy a könnyűgépjármű-forgalmat is frissíteni kellett, mert az a nehéztehergépjármű-forgalomtól függ, amelynek növekedését nehéz volt előre jelezni, amikor a rejtett autópályadíjakat bevezették 2005-ben, Lengyelország azzal érvel, hogy a tényleges adatok nem támasztották alá ennek az összefüggésnek a létezését (vagyis míg erőteljesen nőtt a megfigyelt nehéztehergépjármű-forgalom, a könnyűgépjármű-forgalom stabil maradt ugyanabban az időszakban).

(98) Mindazonáltal Lengyelország fenntartja álláspontját, hogy a könnyűgépjármű-forgalom bevonása szükséges volt, mert „az elfogadott mechanizmus megkövetelte, hogy a finanszírozási modell az egész projektre kiterjedjen." Lengyelország nézete szerint lehetetlen volt kizárólag a nehéz tehergépjárművekre vonatkozó adatok figyelembevételével kiszámítani a projekt IRR-jét.

([26]) A Bizottság határozata (2009. december 2.) az N 462/2009. sz. támogatási ügyben: Szállítási infrastruktúrának nyújtott támogatás – az A4-es autópálya Swiecko és Nowy Tomyśl közötti szakaszának építése és üzemeltetése. Meg kell említeni, hogy a Bizottság határozata valójában az állami támogatás hiányát állapította meg abban az ügyben.

(99) Az Autostrada Wielkopolska érvelésére válaszul, hogy a nehéz tehergépjárművektől eltérő forgalom adatait is frissíteni kellett, mert a koncessziós jogosult köteles volt a forgalmi határértékek túllépése függvényében építési munkákat (pl. harmadik forgalmi sáv a poznański elkerülő úton) elvégezni, Lengyelország azzal érvel, hogy ez irreleváns, mivel a várható megnövekedett költségeket már figyelembe vették a 6. melléklet aláírásakor az autópálya-matrica finanszírozási modellhez kapcsolódó feltevésekben, és ezek semmilyen hatással nincsenek a könnyűgépjármű-forgalmi számokra.

5.2.3. *A forgalmi tanulmányokról – Belső megtérülési ráta*

(100) Lengyelország nem ért egyet az Autostrada Wielkopolska véleményével, hogy a 2005 szeptemberében elfogadott ellentételezési összeget úgy kellett volna megállapítani, hogy az Autostrada Wielkopolska képes legyen elérni a 2000-re feltételezett IRR-t. Lengyelország először is kiemeli, hogy a pénzügyi záráskor várt, az Autostrada Wielkopolska által megadott IRR a koncessziós jogosult becslésein alapult, és másodszor, a koncessziós szerződés szerint Lengyelország semmilyen megtérülési ráta elérését nem garantálta a nem állami félnek. Másodszor, a 6. melléklet megkötését megelőző tárgyalások során az Autostrada Wielkopolska nem hozott nyilvánosságra semmilyen várakozást a 2000. évi pénzügyi zárás időpontjában várt megtérülési ráta vonatkozásában.

(101) Lengyelország azon a véleményen van, hogy az Autostrada Wielkopolskának a közvetlenül a módosító törvény hatálybalépése előtt fennálló gazdasági helyzetét kell referenciaértéknek tekinteni az Autostrada Wielkopolskának fizetendő kártérítés összegének meghatározásához.

(102) Lengyelország szerint az Autostrada Wielkopolska nem következetes, mert egyrészt azt állítja, hogy joga volt a pénzügyi záráskor meglévő IRR-t ([…]%) biztosító ellentételezést kérni, másrészt önkéntesen beleegyezett a „csupán" […]%-os (2005. évi) IRR-t, és végül (a 2007. évi ellenőrzési jelentést követően) […]%-os IRR-t biztosító ellentételezésbe. Lengyelország számára érdekesnek tűnik az, hogy: az Autostrada Wielkopolska sosem kért kártérítést a kompenzált IRR ([…]%) és az állítólagosan garantált […]%-os IRR közötti különbözethez kapcsolódó működésibevétel-kieséséért. Lengyelország álláspontja szerint: „Ezt vélhetően az magyarázza, hogy 2005-ben az akkoriban rendelkezésre álló adatok alapján kiszámított várható megtérülési ráta […]%-on állt, amely lényegesen alacsonyabb volt az ellentételezési kifizetések által eredményezett […]%-os IRR-nél."

5.2.3.1. A „London Underground"-ügy

(103) A „London Underground"-ügyhöz kapcsolódó érvelésre válaszul Lengyelország egyetért azzal, hogy az eredeti koncessziós szerződés nem tartalmaz állami támogatást. Lengyelország azonban visszautasítja az Autostrada Wielkopolska érvelését, hogy az Autostrada Wielkopolska üzleti helyzetének az ellentételezésnek köszönhető javulása csak a(z) […]%-ban (vagyis a 2000. évi pénzügyi zárás várható […]%-os IRR-je és a 6. mellékletben szereplő […]%-os IRR közötti különbség) látható, mivel Lengyelország szerint a javulás az Autostrada Wielkopolska 2004-ben fennálló tényleges helyzete ([…]%-os IRR) és a 6. mellékletben elfogadott IRR ([…]%) közötti különbségben rejlik. Lengyelország szerint ez a növekedés nem marginális. Lengyelország emellett nem ért egyet azzal, hogy a(z) […]%-os IRR a piaci érték a lengyelországi autópálya-projektek esetében, mivel a Bizottság egyszer már […]%-ot fogadott el piaci értéknek. Lengyelország azzal érvel, hogy piaci érték az, „ami ténylegesen történik", és amelyet „minden esetben egyénileg" kell meghatározni. Az Autostrada Wielkopolska esetében a piaci értéknek ezért […]%-nak kellene lennie.

(104) Lengyelország három grafikonnal támasztja alá azt az érvét, hogy az Autostrada Wielkopolska a rejtett autópályadíj alkalmazási időszaka előtt és után is jelentős javulást könyvelhetett el a pénzügyi helyzetéhez képest. Ezek a grafikonok azt mutatják, hogy a rejtett autópályadíjak alkalmazása az eredetileg előre jelzettnél jelentősen magasabb bevételeket hozott az Autostrada Wielkopolska számára, és hogy az Autostrada Wielkopolska bevételei a rejtett autópályadíjak megszűnése után visszaálltak az eredetileg előre jelzett szintre.

5.2.3.2. A piacgazdasági szereplő elve

(105) Lengyelország azt állítja, hogy egy magánbefektető csak akkor fizetne kártérítést, ha erre jogilag kötelezik. A kártérítés összege e forgatókönyv szerint megegyezik azzal az összeggel, amely az Autostrada Wielkopolska számára hiányzik annak az IRR-nek az eléréséhez, amelyet a módosító törvény nélkül ért volna el. Lengyelország szerint egy magánbefektető tudná, hogy az Autostrada Wielkopolska csak a kár rendezéséhez szükséges összegig kérhet kártérítést (amely ebben az esetben a(z) […]%-os IRR eléréséhez szükséges ellentételezés lenne), és nem ment volna bele olyan egyezségbe, amely a másik félnek magasabb összegű kártérítést ítél oda.

(106) Lengyelország határozottan elutasítja az Autostrada Wielkopolska érvelését, hogy Lengyelország nyomás alatt volt a tárgyalások során, amely abból a kockázatból eredt, hogy az államnak esetleg helyettesítenie kell az Autostrada Wielkopolskát. Lengyelország álláspontja szerint, ha az Autostrada Wielkopolskával kötött szerződés megszűnt volna, az államkincstár saját maga is képes lett volna kezelni az autópályát, vagy keresett volna alternatívát, ám sokkal alacsonyabb áron.

5.2.3.3. A WSA forgalomra és bevételre vonatkozó 2004. évi tanulmánya

(107) Lengyelország hangsúlyozza, hogy az Autostrada Wielkopolska állításával ellentétben nem önkényesen választotta ki az egyik elérhető forgalmi és bevételi tanulmányt, és nem szándékosan mulasztott el bejelenteni a Bizottságnak más, állítólagos alternatív tanulmányokat. Lengyelország emlékeztet arra, hogy benyújtotta Scott Wilson forgalmi tanácsadó véleményét, amely az összes rendelkezésre álló forgalmi és bevételi tanulmányt figyelembe vette, és jelezte, hogy a 2004. évi WSA-tanulmányt lenne érdemes használni.

(108) Lengyelország szerint a 2004. évi WSA-tanulmányt kellett volna használni 2005-ben, mivel az volt a legfrissebb tanulmány. Ezt az Autostrada Wielkopolska kérelmére készítették, amely a pénzügyi zárás időpontjában a projektre alkalmazandó IRR becslésének alapjául szolgáló 1999. évi tanulmány frissített változata volt.

(109) Lengyelország nem fogadja el az Autostrada Wielkopolska érvelését, hogy a 2004. évi WSA-tanulmányt nem kellene használni, mert az előrejelzéseket általában 5 éves időtávra határozzák meg 30 év helyett. Lengyelország megjegyzi, hogy míg a 2004. évi WSA-tanulmány 30 éves időszakot ölel fel, az 1999. évi tanulmány – amelyet az Autostrada Wielkopolska az IRR kiszámításához alapul vett – 35 éves időtávot fed le.

(110) Lengyelország továbbá kiemeli, hogy bár a 2004. évi tanulmány készítésének idején a működő autópályának csak egy részére voltak elérhetők tényleges forgalmi adatok, az 1999. évi tanulmány szövegezésekor az autópályának még egyetlen szakasza sem volt használatban. Ezért Lengyelország szerint az 1999. évi helyett a 2004. évi tanulmányt használata lett volna helyénvalóbb.

5.3. **Az összeegyeztethetőség értékelése**

(111) Az AW S.A azon érvelésére válaszul, hogy a szóban forgó esetben az összeegyeztethetőség értékelése általánosságban ugyanaz, mint az N 462/2009. számú ügyben (amelyet a Bizottság pozitívan értékelt a múltban), Lengyelország megjegyzi, hogy a támogatást abban az esetben a közúti infrastruktúra építésének elősegítésére nyújtották, míg ebben az ügyben az autópálya már megépült és 2004-ben – azaz a módosító törvény 2005-ös elfogadását megelőzően – meg is nyitott. Ezért Lengyelország azzal érvel, hogy hiányzik az ösztönző hatás.

(112) Ezen túlmenően, az Autostrada Wielkopolska által megszerzett állami támogatás csak a projekt jövedelmezőségét érintette, és semmilyen hatást nem gyakorolt gazdasági tevékenység vagy gazdasági térség előmozdítására. Ezért az EUMSZ 107. cikke (3) bekezdésének c) pontja nem vonatkozik erre az ügyre. Lengyelország nézete szerint, mivel a támogatás nem járult hozzá a regionális fejlődéshez, a regionális állami támogatásokról szóló iránymutatás alapján így nem tekinthető összeegyeztethető állami támogatásnak is.

6. **AZ INTÉZKEDÉS ÉRTÉKELÉSE**

(113) A Bizottság ezen ügyben végzett vizsgálata a Lengyelország által a koncessziós szerződés 6. melléklete alapján az Autostrada Wielkopolska javára nyújtott ellentételezésre korlátozódik, amelyben azért részesült, mert 2005. szeptember 1. és 2011. Június 30. között a nehéz tehergépjárművek mentesültek az A2-es autópálya Nowy Tomyśl és Konin közötti szakaszán az autópályadíjra vonatkozó fizetési kötelezettség alól.

6.1. **Az állami támogatás megléte**

(114) Az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése szerint „a belső piaccal összeegyeztethetetlen a tagállamok által vagy állami forrásból bármilyen formában nyújtott olyan támogatás, amely bizonyos vállalkozásoknak vagy bizonyos áruk termelésének előnyben részesítése által torzítja a versenyt, vagy azzal fenyeget, amennyiben ez érinti a tagállamok közötti kereskedelmet.”

(115) Az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdésében meghatározott kritériumok kumulatív jellegűek. Ennélfogva az alábbi feltételek mindegyikének teljesülnie kell ahhoz, hogy a szóban forgó intézkedés az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése értelmében vett támogatásnak minősüljön. Ehhez a pénzügyi támogatással szemben nevezetesen az alábbi feltételeknek kell teljesülniük:

a) vállalkozásnak kell nyújtani (gazdasági tevékenység);

b) állami forrásokból kell finanszírozni és az államnak betudhatónak kell lennie;

c) gazdasági előnyt kell biztosítania;

d) szelektívnek kell lennie;

e) torzítania kell a versenyt, vagy azzal kell fenyegetnie és befolyásolnia kell a tagállamok közötti kereskedelmet.

6.1.1. *Gazdasági tevékenység és a vállalkozás fogalma*

(116) Az állandó ítélkezési gyakorlat szerint a Bizottságnak mindenekelőtt meg kell állapítania, hogy az Autostrada Wielkopolska az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése szerinti vállalkozás-e. A vállalkozás fogalma minden gazdasági tevékenységet végző jogalanyra kiterjed, azok jogállásától és finanszírozásának módjától függetlenül ([27]). Az adott piacon áruk vagy szolgáltatások kínálásából álló tevékenység gazdasági tevékenységnek minősül ([28]).

(117) A Bizottság e tekintetben megjegyzi, hogy az A2-es autópálya Nowy Tomyśl és Konin közötti szakaszát üzleti alapon működtetik, mivel bármely jármű, amely autópályán közlekedhet, a koncessziós jogosult számára bevételt jelentő autópályadíj formájában történő díjfizetés után használhatja az A2-es autópályát. Ebből az következik, hogy az Autostrada Wielkopolska szolgáltatásokat kínál a piacon, és az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése értelmében vállalkozásnak minősül ([29]).

6.1.2. *Állami források és az államnak való betudhatóság*

(118) Az állami támogatás fogalma minden olyan előnyre vonatkozik, amelyet állami források révén nyújtanak, vagy azt maga az állam, esetleg valamely közvetítő szervezet a rá ruházott hatáskör alapján eljárva nyújtja ([30]).

(119) Ebben az ügyben az ellentételezést a Nemzeti Útalap (Útalap) fizette az Autostrada Wielkopolskának. Az Útalap a Bank Gospodarstwa Krajowego (a továbbiakban: BGK), Lengyelország Állami Fejlesztési Bankja által alapított állami alap. Az Útalap bevételeinek fő forrása a lengyel piacon bevezetett, (az üzemanyag-gyártók és -importőrök által fizetett) üzemanyagra és földgázra kivetett üzemanyag-illetékből (parafiskális adó ([31])) származó bevételek és a közvetlenül a GDDKiA (a nemzeti úthálózatért felelős központi közigazgatási szerv) által beszedett autópályadíjak. Ezért a Bizottság úgy véli, hogy az Autostrada Wielkopolskának fizetett ellentételezési kifizetéseket állami forrásokból finanszírozták.

(120) A lengyel parlament a módosító törvényben az Útalapot jelölte ki az ellentételezési kifizetések forrásaként. Ezenfelül a módosító törvény előírta, hogy az Útalap által az Autostrada Wielkopolskának folyósítandó ellentételezési kifizetéseket a Nemzeti Utak és Autópályák főigazgatójának kérelmére kell végrehajtani ([32]). Ezért a Bizottság úgy véli, hogy az Autostrada Wielkopolskának fizetett ellentételezési kifizetések az államnak tudhatók be.

6.1.3. *Gazdasági előny*

(121) Ebben a szakaszban a Bizottság először megvizsgálja és megállapítja a koncessziós jogosultnak a jogszabályi változtatás következtében felmerülő, ellentételezéshez való jogát. A Bizottság tudomásul veszi, hogy csak a túlzott kompenzáció biztosít a koncessziós jogosultnak jogtalan előnyt. Másodszor, a Bizottság megvitatja a felek által a tárgyalások folyamán rendelkezésre bocsátott modelleket. Harmadszor, a Bizottság megállapítja, hogy az elavult forgalmi tanulmány használata vezetett a túlkompenzációhoz. Negyedszer, a Bizottság megvizsgálja és jóváhagyja az AGRi autópályadíjak 2007-ben végzett ellenőrzési folyamatát. Ötödször, a PwC jelentése alapján megállapítja a túlkompenzáció mértékét. Ezenkívül foglalkozik a koncessziós jogosult által felvetett néhány észrevétellel. Végül megállapítja a gazdasági előny meglétét.

([27]) A Bíróság 1998. június 18-i ítélete, Bizottság kontra Olaszország, C-35/96, ECLI:ECLI:EU:C:1998:303; a Bíróság 1991. április 23-i ítélete, Höfner és Elser kontra Macroton, C-41/90, ECLI:EU:C:1991:161; a Bíróság 1995. november 16-i ítélete, FFSA és társai kontra Ministère de l'Agriculture et de la Pêche, C-244/94, ECLI:EU:C:1995:392; a Bíróság 1997. december 11-i ítélete, *Job Centre*, C-55/96, ECLI:EU:C:1997:603.

([28]) A Bíróság 1987. június 16-i ítélete, Bizottság kontra Olaszország, C-118/85, ECLI:EU:C:1987:283; a Bíróság 1998. június 18-i ítélete, Bizottság kontra Olaszország, C-35/96, ECLI:EU:C:1998:30.

([29]) Mivel az autópályák koncessziós jogosultjai esetében a Bizottság ugyanezt a következtetést vonta le az SA.39224 – Görögország – a görög autópálya-koncessziós projektek újraindítása – Moreasi autópálya tárgyú, 2014. október 27-i határozatában (HL C 460., 2014.12.19., 1. o.).

([30]) A Bíróság 2002. május 16-i ítélete, Franciaország kontra Bizottság (a továbbiakban: Stardust Marine ügy), C-482/99, ECLI:EU:C:2002:294.

([31]) Az üzemanyag-illetéket a lengyel parlament a díjköteles autópályákról és a Nemzeti Útalapról szóló törvény módosításáról szóló, 2004. augusztus 27-i törvénnyel vezette be.

([32]) A Nemzeti Utak és Autópályák főigazgatója a nemzeti úthálózattal kapcsolatos ügyek központi közigazgatási szerve. A főigazgató feladatait a GDDKIA támogatásával végzi.

6.1.3.1. Az ellentételezéshez való jog

(122) A Bizottság előzetesen megjegyzi, hogy a koncessziós jogosult fő bevételi forrásai az autópályadíjak voltak. A koncessziós jogosult szabadon, saját mérlegelési jogkörében állapíthatta meg az autópályadíjak mértékét a koncessziós szerződés által meghatározott korlátokon belül.

(123) Lengyelország és az Autostrada Wielkopolska azonban jelzi, hogy a koncessziós szerződés feljogosítja a koncessziós jogosultat arra, hogy ellentételezést kapjon a szóban forgó jogszabályi változtatások miatt keletkező károkért. A koncessziós szerződés egyértelműen kimondja, hogy az államnak kártalanítania kell a koncessziós jogosultat, amennyiben azt az állam intézkedései akadályozzák az autópályadíjak módosításában vagy kiigazításában (lásd az (51) preambulumbekezdésben hivatkozott, a koncessziós szerződés 12.6. cikkét). A módosító törvény nemcsak attól fosztotta meg a koncessziós jogosultat, hogy módosíthassa a nehéz tehergépjárművekre vonatkozó autópályadíjakat (bizonyos korlátokon belül), hanem attól a jogtól is, hogy egyáltalán autópályadíjat szedjen a nehéz tehergépjárművektől az autópálya használatáért.

(124) A fentieket figyelembe véve a Bizottság úgy véli, hogy ezen ügy speciális körülményei (például az, hogy a koncessziós közbeszerzésen ítélték oda) között a koncessziós jogosult kaphatott ellentételezést azon jogszabályi változtatások miatt, amelyek drasztikus módon megfosztották az autópályadíjak kivetésének jogától.

(125) A Bizottság azt is elismeri, hogy az az ellentételezés, amely pusztán a jogszabályi változtatás hatásait állítja helyre, önmagában nem minősül állami támogatásnak. Ugyanakkor a Bizottság úgy véli, hogy az az ellentételezés, amely meghaladja a jogszabályi változtatás hatásainak helyreállításáért rendes körülmények között járó mértéket, szelektív előnyt biztosít a vállalkozásnak.

(126) Ebben az esetben a jogszabályi változtatás hatásaiért nyújtott ellentételezéshez való jog azt jelenti, hogy a koncessziós jogosultnak joga van akkora ellentételezést kapni az államtól, amely helyreállítja a közvetlenül a jogszabályi változtatás előtt várt pénzügyi helyzetét. Ugyanakkor ha az előirányzott ellentételezés javította a koncessziós jogosult várt pénzügyi helyzetét, mivel meghaladta a jogszabályi változtatás közvetlen hatásaihoz kapcsolódó ellentételezés mértékét, akkor az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése értelmében állami támogatásnak minősülő, jogtalan előnyhöz jutott ([33]).

6.1.3.2. Az ellentételezés kiszámításához használt modellek

(127) Annak eldöntéséhez, hogy az Autostrada Wielkopolskának kifizetett kompenzáció jogtalan előnyt biztosított-e azzal, hogy a vonatkozó jogszabályi változtatás nélkül fennálló helyzetéhez képest javította annak pénzügyi helyzetét, a Bizottság részletesen megvizsgálta az ellentételezési kifizetések meghatározásának folyamatát és az e célból alkalmazott finanszírozási modelleket. Az elemzés az alábbiakban következik.

(128) A koncessziós jogosult pénzügyi helyzetének egyik lehetséges mutatója a pénzforgalom belső megtérülési rátája (IRR), amelyet a koncessziós jogosult közvetlenül a jogszabályi változtatás előtt remélt. A megvalósítható IRR-mutatók közül a lengyel állam és az Autostrada Wielkopolska a koncessziós szerződés 6. mellékletében abban állapodott meg, hogy a tőke és hátrasorolt tartozások valós éves teljes részvényesi megtérülését használják EUR-ban kifejezve ([34]). A befektetések megtérülésének meghatározására szolgáló, széles körben elfogadott szabványos módszer a belső megtérülési ráta kiszámítása ([35]). Ezért a Bizottság észszerűnek tartja a mutató használatát, ezért nem emel kifogást ellene.

(129) A koncessziós jogosult és a lengyel hatóságok közötti, rejtett autópályadíjakról szóló tárgyalások során az Autostrada Wielkopolska három modellt ismertetett ([36]). Ezek a (29) preambulumbekezdésében ismertetett alapmodell, tényleges díjszedési modell és autópálya-matrica modell.

(130) **Az alapmodell** a koncessziós jogosult 2000. évi pénzügyi záráskor fennálló pénzügyi helyzetét ismerteti […]%-os IRR-rel a (29) preambulumbekezdés a) pontjában leírtak szerint. A Bizottság ugyanakkor úgy véli, hogy a koncessziós jogosult által a koncesszió elején várható IRR ebben az ügyben nem releváns, mert a koncessziós szerződés nem garantál semmilyen mértékű IRR-t a koncesszió időtartama alatt, hanem ehelyett átruházza a piaci és pénzügyi kockázatokat és lehetőségeket a koncessziós jogosultra. Ezért a várható IRR a koncesszió időtartama során minden pillanatban változhat a kockázatok és lehetőségek realizálásától függően. Ezen okból a Bizottság

([33]) Hasonlóképpen, a Bizottság 2013. december 4-i határozatában (SA.29584 – Rejtett autópályadíj formájában nyújtott ellentételezés a Stalexport Autostrada Małopolska S.A. [SAM S.A.] javára – A4-es autópálya Katowice és Krakkó közötti szakasza) arra a következtetésre jutott, hogy a koncessziós jogosultnak nyújtott ellentételezés nem minősül állami támogatásnak, mivel az A4-es autópálya adott szakaszára vonatkozó koncessziós szerződés szerint a koncessziós jogosultat közvetlenül vagy közvetve érintő jogszabályi változtatáshoz kapcsolódó kockázat felelőssége az államot terhelte, és az ellentételezés a koncessziós jogosult által elszenvedett veszteségre korlátozódott (HL C 172., 2014.6.6., 2. o.).

([34]) Lásd a 6. melléklet 9. oldalát.

([35]) Lásd az állami támogatás fogalmáról szóló bizottsági közleményt (HL C 262., 2016.7.19., 1. o.), 102. bekezdés.

([36]) A három finanszírozási modellt az Ernst & Young 2005. szeptember 19-i jelentésében mutatta be és ellenőrizte.

úgy véli, hogy ebben az ügyben csak az lehet releváns IRR, amelyet a koncessziós jogosult közvetlenül a jogszabályi változtatás és ehhez kapcsolódóan a rejtett autópályadíj mechanizmusának 2005-ös bevezetése előtt remélhetett. Ez a megtérülés magasabb és alacsonyabb is lehet a koncesszió elején várt értéknél.

(131) A (29) preambulumbekezdés b) pontjában ismertetett **tényleges díjszedési modell** ([37]) (további részletekért lásd a 2. táblázat 1. modelljét) az 1999. évi WSA-tanulmány ([38]) forgalmi és bevételi előrejelzéseit használja az előrejelzési időszakra (2005-től 2037-ig, a koncesszió végéig). Ez a koncessziós jogosult 2004. december 31-i pénzügyi helyzetét reprezentálja a jogszabályi változtatás nélküli alternatív forgatókönyvben, azaz azt a helyzetet, ahol a koncessziós jogosult az A2-es autópályát használó összes jármű után autópályadíjat szed a koncesszió végéig. A modell szerint a várható IRR […]% volt.

(132) A (29) preambulumbekezdés c) pontjában ismertetett **autópálya-matrica modell** ([39]) (további részletekért lásd a 2. táblázat 2. modelljét) a koncessziós jogosult jogszabályi változással együtt fennálló pénzügyi helyzetét mutatja be, vagyis azt a forgatókönyvet, amelyben a nehéz tehergépjárművek térítésmentesen használják az A2-es autópályát, és az állam a maximálisan megengedett autópályadíjak 70 %-ának megfelelő összegű ellentételezést fizet rejtett autópályadíj formájában. Az Autostrada Wielkopolska ebben a modellben a saját forgalmi feltevéseit használta, amelyekben az érvényes matricával rendelkező nehéz tehergépjárművek térítésmentesen használják az A2-es autópályát. A lengyel hatóságok azt állítják, hogy ezeket a forgalmi feltevéseket akkoriban a felek nem fogadták el ([40]). A modell szerint a várható IRR […]%. Az Autostrada Wielkopolska ezzel a modellel bizonyította, hogy még a maximálisan megengedett rejtett autópályadíjakkal sem érné el a(z) […]%-os IRR-t, amelyet közvetlenül a jogszabályi változtatás előtt várhatóan elért volna.

(133) A (36) preambulumbekezdésben ismertetett **ellenőrzési modellt** ([41]) (lásd még a 2. táblázat 5. modelljét) 2007-ben készítette az Autostrada Wielkopolska. Ezt a rejtett autópályadíjak ellenőrzésére alkalmazták 2007-ben. Ebben a modellben az Autostrada Wielkopolska a 2006. évi WSA-tanulmányt ([42]) használta az előrejelzési időszakra ([43]). Az ellenőrzési modell azt feltételezte, hogy a rejtett autópályadíjak beszedése a koncesszió végéig tart. A 2007-ben várható IRR-t […]%-ra becsülte. Ezért az Autostrada Wielkopolska szerint az ellenőrzési modell bizonyította, hogy a jogszabályi változtatást megelőző […]%-os IRR (lásd a tényleges díjszedési modellt) nem teljesült.

(134) Az alábbi 2. táblázat ismerteti a felek által a tárgyalások során alkalmazott összes finanszírozási modellt a jellemzőikkel együtt, valamint azoknak a PwC által kiigazított és a túlkompenzáció mértékének becsléséhez a jelentésében használt változatait (lásd a 6.1.3.5. pontot):

2. táblázat

A felek által használt finanszírozási modellek

	Tényleges díjszedési modell (1)	Autópálya-matrica modell (2)	PwC tényleges díjszedési modell (3)	PwC autópálya-matrica modell (4)	Ellenőrzési modell (5)	PwC ellenőrzési modell (6)
Modell felhasználása	AGRi autópálya-díjak megvitatása	AGRi autópálya-díjak megvitatása	IRR újraszámolása	AGRi autópálya-díjak újraszámolása	AGRi autópálya-díjak ellenőrzése	(Kiigazított) AGRi autópálya-díjak újraszámolása
Referenciaév	2004.12.31.	2005.6.30.	2004.12.31.	2005.6.30.	2006.12.31.	2006.12.31.
Felhasznált forgalmi előrejelzés	1999. évi WSA-tanulmány	„Új AWSA forgalmi előirányzatok”	2004. évi WSA-tanulmány	„Új AWSA forgalmi előirányzatok”	2006. évi WSA-tanulmány	2006. évi WSA-tanulmány

([37]) Fájl neve: 050518 A2-CB-2004-12 V1.51.123.
([38]) Az 1999. évi WSA-tanulmány azon a feltételezésen alapul, hogy minden jármű ténylegesen autópályadíjat fizet az autópálya használatáért. Lásd az 1999. évi WSA-tanulmányt, 17. oldal, 3. és 4. pont.
([39]) Fájl neve: 050915 A2-COMPENSATION V.3.71 (awsa)_EY.123.
([40]) A Bizottság szintén megjegyzi, hogy ezek a forgalmi feltevések nem egy térítésmentes autópályára vonatkozó, valós forgalmi adatokon alapultak, és nem megfelelő forgalmi és bevételi tanulmányra épültek.
([41]) Fájl neve: Ref 071023-Combined Phase I & II – Poland A2.xls.
([42]) „*A2 Toll Motorway Traffic and Revenue Update Study*” (Az A2-es díjköteles autópálya forgalomra és bevételekre vonatkozó frissített tanulmánya), 2006. november.
([43]) A 2006. évi WSA-tanulmány eredeti és valós forgalmi adatokon alapszik, és az egész időszakra feltételezi a rejtettautópályadíj-rendszer meglétét (az A2-es autópálya térítésmentes használata a nehéz tehergépjárművek számára).

	Tényleges díjszedési modell (1)	Autópálya-matrica modell (2)	PwC tényleges díjszedési modell (3)	PwC autópálya-matrica modell (4)	Ellenőrzési modell (5)	PwC ellenőrzési modell (6)
Autópályadíj-rendszer (a koncesszió végéig)	Tényleges autópályadíj (1999. évi WSA-tanulmány díjai)	Rejtett autópályadíj (a nehéz tehergépjárművek maximálisan megengedett díjainak 70 %-a)	Tényleges autópályadíj 2004. évi WSA-tanulmány díjai)	Rejtett autópályadíj (újraszámított díjak)	Rejtett autópályadíj (a nehéz tehergépjárművek maximálisan megengedett díjainak 70 %-a)	Rejtett autópályadíj (újraszámított díjak)
IRR	[…]%	[…]%	[…]%	[…]%	[…]%	[…]%

6.1.3.3. A helytelen forgalmi tanulmány használata és a túlkompenzáció meglétének megállapítása

(135) A Bizottság tudomásul veszi, hogy a fent említetteknek megfelelően a tényleges díjszedési modell az 1999. évi WSA-tanulmány forgalmi és bevételi előrejelzéseit használja a 2005-től 2037-ig tartó időszakra ([44]). Ugyanakkor, mivel ez a modell vélhetően a koncessziós jogosultnak közvetlenül a 2005. évi jogszabályi változtatás előtti pénzügyi helyzetét ábrázolta, és így ez volt a rejtett autópályadíjak referenciaértéke, egyidejű forgalmi és bevételi előrejelzést kellett volna használnia. A Bizottság ezért arra az álláspontra helyezkedik, hogy az Autostrada Wielkopolskának a 2004. évi WSA-tanulmány ([45]) rendelkezésre álló naprakész forgalmi és bevételi előrejelzéseit kell volna használnia ehelyett.

(136) A 2004. évi WSA-tanulmány az 1999. évi WSA-tanulmány frissített változata. Az 1999. évi WSA-tanulmány képezte a 2000. évi pénzügyi zárás idejében a projektre alkalmazandó IRR-t megbecsülő finanszírozási modell készítésének alapját. A Bizottság egyetért Lengyelországgal abban, hogy ahhoz, hogy elérjük a jogszabályi változtatás idejében várható IRR frissített mértékét, a forgalmi és bevételi tanulmány naprakész változatát érdemes használni. A 2004. évi WSA-tanulmány biztosítja ezt a naprakészséget. A tanulmány az autópálya kezdeti szakasza valós forgalmi és bevételi fejlődésének tapasztalatain, valamint Lengyelország addig elért gazdasági fejlődésén alapul. Ezért pontosabban tükrözi a jogszabályi változtatás során érvényes piaci valóságot. Ezen okból kifolyólag a Bizottság szerint a 2004. évi WSA-tanulmány pontosabb forgalmi és bevételi előrejelzést tartalmaz a jogszabályi változás időpontjára, mint az 1999. évi WSA-tanulmány előrejelzése.

(137) Az 1999. évi WSA-tanulmányhoz képest a 2004. évi WSA-tanulmány kissé erősebb forgalmat mutat az 1. kategóriájú járművek esetében és jelentősen alacsonyabb forgalmat a 2. és 3. járműkategóriáknál. A 2004. évi WSA-tanulmányban a 2., 3. és 4. járműkategóriák előre jelzett optimális valós autópályadíjai sokkal alacsonyabbak az 1999. évi WSA-tanulmányban ezekre a kategóriákra előre jelzett optimális valós autópályadíjaknál. Valójában a 2004. évi WSA-tanulmányban a nehéz tehergépjárművekre előre jelzett optimális bevételek lényegesen alacsonyabbak az 1999. évi WSA-tanulmányban a nehéz tehergépjárművekre előre jelzett optimális bevételeknél. Ezért az 1999. évi WSA-tanulmánynak a tényleges díjszedési modell alapjaként történő használata magasabb IRR-t eredményez annál az IRR-nél, amely akkor jött volna ki, ha a 2004. évi WSA-tanulmányt használják helyette.

(138) A Bizottság azt is megjegyzi, hogy az Autostrada Wielkopolska által említett két 2005. évi tanulmányt nem lehetett volna a 2004. évi WSA-tanulmány helyett használni. Ennek egyik oka, hogy a 2005. évi SDG-tanulmányt (lásd a (87) preambulumbekezdést) a rejtett autópályadíjas (autópálya-matrica) modellhez készítették (vagyis ahhoz a forgatókönyvhöz, amelyben a koncessziós jogosult rejtett autópályadíjat kap a nehéz tehergépjárművek után), míg a koncessziós jogosult közvetlenül a módosító törvény hatálybalépését megelőző pénzügyi helyzetének értékeléséhez a tényleges díjszedési modell forgatókönyvére (azaz arra a forgatókönyvre, amelyben a koncessziós jogosult az A2-es autópályát használó összes jármű után ténylegesen autópályadíjat szed a koncesszió végéig) vonatkozó tanulmányt kellett használni. Ezenfelül Lengyelország tájékoztatta a Bizottságot, hogy a 2005. évi Faber Maunsell-tanulmány – amelyet az Autostrada Wielkopolska említett észrevételeiben (lásd a (87) preambulumbekezdést) – kizárólag a forgalmi előrejelzésekre összpontosított, a bevételi előrejelzésekre nem (vagyis nem vette figyelembe a díjak optimalizálását a bevételek maximalizálására). Ezért azt nem lehetett a projekt IRR-jének kiszámításának céljára használni.

([44]) A WSA forgalmi és bevételi tanulmányai az A2-es autópálya forgalmára vonatkozó olyan előrejelzést tartalmaznak, amely az egyes előrejelzések készítésekor érvényes tényleges autópályadíjak optimális menetrendjén alapul.

([45]) A 2004. évi WSA-tanulmány azon a feltételezésen alapul, hogy minden jármű ténylegesen autópályadíjat fizet az autópálya használatáért. Lásd a 2004. évi WSA-tanulmányt, 5–10. oldal, 4. pont.

(139) Ezen okokból kifolyólag a Bizottság azon a véleményen van, hogy az 1999. évi WSA-tanulmányon alapuló tényleges díjszedési modellre hagyatkozás magasabb IRR-hez vezetett, mint amely a jogszabályi változtatás időpontjában észszerűen várható volt. Ez magasabb összegű rejtett autópályadíjak formájában történő túlkompenzációt eredményezett.

6.1.3.4. A rejtett autópályadíjak 2007. évi ellenőrzése – az ellenőrzés elfogadása

(140) Ahogy azt a fenti 2.5. pont is ismerteti, a rejtett autópályadíjakról szóló 2005. évi tárgyalások során a lengyel hatóságok abban állapodtak meg az Autostrada Wielkopolskával, hogy 2007-ben ellenőrzik az IRR-t, és ha a megcélzott IRR-t nem érik el, kiigazítják a rejtett autópályadíjakat. A Bizottság megjegyzi, hogy az ellenőrzést azért fogadták el, mert bizonytalan volt a forgalom alakulása, miután megnyitják az érvényes matricával rendelkező nehéz tehergépjárművek előtt az A2-es autópálya térítésmentes használatát.

(141) A Bizottság kétségeit fejezte ki az eljárás megindításáról szóló határozatban azzal kapcsolatban, hogy az ellentételezési mechanizmus alkalmazása azt eredményezte-e, hogy Lengyelország – legalább a 2005. szeptember 1. és 2006. december 31. közötti időszakban és kizárólag a könnyűgépjárművek tekintetében – átvállalta a forgalomra és a bevételre vonatkozó kockázatokat. A Bizottság megállapítja, hogy az ellenőrzés által a lengyel állam ténylegesen átvállalta a forgalom (és a bevételek) alakulásához kapcsolódó kockázatokat a rejtettautópályadíj-rendszer bevezetése és az ellenőrzés közötti időszakban (körülbelül 16 hónap). A Bizottság tudomásul veszi, hogy ezzel a lengyel állam látszólag eltért az eredeti koncessziós szerződés jellegétől, amely a koncessziós jogosult számára semmilyen megtérülési szintet nem garantált.

(142) Ugyanakkor a Bizottság elfogadja a rejtett autópályadíjak ellenőrzését, mivel ezáltal az állam olyan szinten határozhatta meg újra a rejtett autópályadíjakat, amellyel elkerülhető a koncessziós jogosult túlkompenzációja a nehéz tehergépjárművek után. Ezenfelül az ellenőrzést nagyon rövid időn belül (körülbelül 16 hónap 2005 szeptembere és 2006 decembere között) végezték el, így a felek valós forgalmi adatokat gyűjthettek a nehéz tehergépjárművekről és a könnyűgépjárművekről is, előrejelzéseket készíthettek ezek alapján, és ezeknek megfelelően határozhatták meg a rejtett autópályadíjakat. A koncessziós szerződés 40 éves, teljes időtartamához képest ez egy igen rövid idő, amely észszerű volt abban az értelemben, hogy éppen csak lehetővé tette a felek számára, hogy összegyűjtsék a szükséges forgalmi adatokat, és ezek alapján megbízható forgalmi előrejelzéseket készítsenek a jövőre.

(143) Ezzel összefüggésben fontos emlékeztetni arra, hogy a rejtett autópályadíjak kezdeti szintjét a koncessziós jogosultnak a forgalom jövőbeni alakulására vonatkozó (az autópálya-matrica modellben használt) feltételezései alapján határozták meg. A Bizottság megállapítja, a kezdeti időszakban nem léteztek valós forgalmi adatok az autópályát térítésmentesen használó nehéz tehergépjárművekről. Ezen ok miatt nem lehetett pontosan felmérni a jogszabályi változtatás hatását a forgalomra, és ezért nem lehetett megvizsgálni a koncessziós jogosult forgalom jövőbeni alakulására vonatkozó feltételezéseinek helyességét.

(144) A Bizottság tudomásul veszi, hogy a koncesszió végéig vagy a rejtett autópályadíjak rendszerének megszüntetéséig nem volt előirányozva a rejtett autópályadíjak további ellenőrzése. Ebből az okból kifolyólag, miután a 2007. évi ellenőrzést követően meghatározták a rejtett autópályadíjak végleges szintjét, a koncessziós jogosult megtérülési rátája az eredeti koncessziós szerződéshez hasonlóan ismét ki volt téve a forgalom alakulása kockázatainak.

(145) A Bizottság megjegyzi, hogy a nehéz tehergépjárművek forgalmának aránya az A2-es autópályán magasabb, mint az A4-es autópályán. A nehéz tehergépjárművek arányát az A2-es autópályán […]%-ra becsülték ([46]), miközben e járművek aránya az A2-es autópályán csak […]% volt. A Bizottság azt is megállapítja, hogy az A2-es autópályán a nehéz tehergépjárművek magasabb aránya miatt a két típusú forgalom közötti kölcsönös függőség nagyobb lehet, mint az A4-es autópálya esetében. Bár a jogszabályi változtatás csak a nehéz tehergépjárművekre vonatkozott, a Bizottság ennek ellenére a jelen eset speciális körülményeire tekintettel elfogadja, hogy az ellenőrzés nemcsak a nehéz tehergépjárművek, hanem a könnyűgépjárművek forgalmára is kiterjedt.

6.1.3.5. A túlkompenzáció kiszámítása – a PwC-jelentés

(146) A lengyel hatóságok a bejelentés részeként benyújtották a PwC jelentését (lásd a (41) preambulumbekezdést). A PwC ebben a jelentésben a 2004. évi WSA-tanulmányban előirányzott forgalmi és bevételi adatokkal frissíti az Autostrada Wielkopolska tényleges díjszedési modelljét. Ezenkívül kisebb (számtani, logikai és fiskális) korrekciókat is végez a modellen. A változtatások eredményeként a jogszabályi változtatás idejében várható IRR összege […]%-ról […]%-ra csökkent ([47]) (lásd a PwC tényleges díjszedési modelljét a 2. táblázatban).

([46]) Az Autostrada Wielkopolska által az átlagértékek alapján történő becslés a 2005 és 2011 közötti időszakra.

([47]) A csökkenés legnagyobb részét (324 bázispont) a forgalmi előrejelzés frissítése okozta, és csak 11 bázispontot magyaráznak az egyéb kisebb korrekciók.

(147) A Bizottság úgy véli, hogy észszerű a forgalmi és bevételi előrejelzéseknek a PwC által a tényleges díjszedési modellben bevezetett lecserélése, mivel az helyesen ábrázolja a vonatkozó jogszabályi változtatás idejére vonatkozó frissített előrejelzéseket. A Bizottság ezért egyetért azzal, hogy a(z) […]%-os IRR-szint az a szint, amelyet a koncessziós jogosult közvetlenül a jogszabályi változtatás előtt remélhetett.

(148) A(z) […]%-hoz képest túlzott mértékű az Autostrada Wielkopolska által kérelmezett és az ellentételezési kifizetések tárgyalása során ténylegesen használt […]%-os IRR. Az autópálya-matrica modell […]%-os IRR-je szintén […]% felett van.

(149) A túlkompenzáció mértékének az ellenőrzésig tartó időszakra való meghatározása érdekében a PwC az autópálya-matrica modellt használja az AGRi autópályadíjak újraszámításához, amelyeket kezdetben, 2005 szeptemberétől kellett volna alkalmazni az alacsonyabb várható […]%-os IRR eléréséhez az Autostrada Wielkopolska által 2005-ben bemutatott, autópálya-matrica modell szerinti […]%-os IRR helyett (lásd a PwC autópálya-matrica modelljét a 2. táblázatban). A PwC ebben a jelentésben az autópálya-matrica modell […]%-os IRR-jét […]%-kal helyettesíti, és megbecsüli az alacsonyabb IRR eléréséhez elegendő AGRi autópályadíjakat. Az Autostrada Wielkopolska részére a 2005. szeptember és 2007. október közötti időszakra járó ellentételezési összeget bruttó […] PLN-ben határozták meg az újraszámolt AGRi autópályadíjak alapján ([48]). Ezt az összeget összevetették az Autostrada Wielkopolska számára az adott időszakban ténylegesen kifizetett összegekkel, amelyek bruttó […] PLN-t értek el ([49]). A számítások azt mutatják, hogy a 2005. szeptember és 2007. október közötti időszakban a becsült túlfizetések összege bruttó […] PLN volt ([50]), amely az Autostrada Wielkopolska számára ebben az időszakban kifizetett teljes összeg körülbelül […]%-ának felel meg.

(150) A PwC az ellenőrzést követő időszakra (2007. november és 2011. június között) az ellenőrzési modellt használta az Autostrada Wielkopolska által kapott túlkompenzáció megbecsléséhez ([51]). Ebből a célból a PwC újraszámolta a rejtett autópályadíjakat, hogy a(z) […]%-os IRR helyett […]%-os IRR-t érjenek el az ellenőrzési modellben (lásd a PwC ellenőrzési modelljét ([52]) a 2. táblázatban). A túlkompenzáció mértéke megegyezik a PwC által újraszámított rejtett autópályadíjak és az Autostrada Wielkopolska számára a releváns időszakban minden egyes jármű után ténylegesen kifizetett rejtett autópályadíjak különbségével. Az Autostrada Wielkopolska részére a 2007. november és 2011. június közötti időszakra járó ellentételezési összeget bruttó […] PLN-ben határozták meg az újraszámolt rejtett autópályadíjak alapján ([53]). Ezt az összeget összevetették az Autostrada Wielkopolska számára az adott időszakban ténylegesen kifizetett összegekkel, amelyek bruttó […] PLN-t értek el ([54]). A számítások azt mutatják, hogy a 2007. november és 2011. június közötti időszakban a becsült túlfizetések összege bruttó […] PLN volt ([55]), amely a kifizetések körülbelül […]%-ának felel meg.

6.1.3.6. A gazdasági előnyre vonatkozó további észrevételek

(151) Az Autostrada Wielkopolska azt állítja, hogy még ha a szóban forgó ellentételezés lényeges javulást is vont maga után, azt Lengyelország és az Autostrada Wielkopolska üzleti alapon, a szokásos piaci feltételeknek megfelelően tárgyalta meg. Ezért ebben az ügyben a piacgazdasági szereplő elve alkalmazandó, amelyet tiszteletben is tartottak.

(152) A Bizottság úgy véli, hogy a módosító törvény és a koncessziós szerződés olyan kötelezettséget rótt Lengyelországra, amely szerint csak a vonatkozó jogszabályi változtatás miatti, becsült bevételkieséssel megegyező összegig kell kompenzálnia a koncessziós jogosultat. Nem lehet azt állítani, hogy a törvény és a koncessziós szerződés által előírtnál magasabb összeg kifizetése elfogadható lenne egy hipotetikus, racionális magánszereplő számára. Ezenkívül erősen megkérdőjelezhető, hogy egy racionális magánszereplő beleegyezne-e az ellentételezésnek a legfrissebb, 2004. évi WSA-tanulmány helyett a forgalomra és a bevételre vonatkozó 1999. évi WSA-tanulmány szerinti kiszámításába. Ezért a Bizottság nem ért egyet azzal, hogy a piacgazdasági szereplő elvét ebben az ügyben tiszteletben tartották.

(153) Ezen túlmenően, az Autostrada Wielkopolska a 2002. évi „London Underground" állami támogatási ügyre hivatkozott, amelyben a Bizottság azt állapította meg, hogy egy hosszú távú szerződés módosítása nem minősül állami támogatásnak, ha: i. az eredeti szerződés nem tartalmazott állami támogatást; és ii. a módosítás nem vezet a koncessziós jogosult lényeges javulásához vagy e javulás piaci értéken történik ([56]).

([48]) Ez az összeg bruttó […] EUR-nak felel meg (4 PLN/EUR átváltási árfolyamon).
([49]) Ez az összeg bruttó […] EUR-nak felel meg (4 PLN/EUR átváltási árfolyamon).
([50]) Ez az összeg bruttó […] EUR-nak felel meg (4 PLN/EUR átváltási árfolyamon).
([51]) Ezt a 2010. évi PwC-jelentés tartalmazza a 2010. augusztusig tartó időszakra, illetve egy 2011. évi kiegészítő PwC-jelentés a 2010. szeptember és 2011. június közötti időszakra.
([52]) Fájl neve: […].
([53]) Ez az összeg bruttó […] EUR-nak felel meg (4 PLN/EUR átváltási árfolyamon).
([54]) Ez az összeg bruttó […] EUR-nak felel meg (4 PLN/EUR átváltási árfolyamon).
([55]) Ez az összeg bruttó […] EUR-nak felel meg (4 PLN/EUR átváltási árfolyamon).
([56]) N 264/2002. számú úgy, London Underground Public Private Partnership, (79) bekezdés.

(154) Bár a Bizottságnak nincs birtokában olyan információ, amely azt sugallná, hogy az eredeti szerződés állami támogatást tartalmazott, a fent ismertetett finanszírozási modellek elemzése azt mutatja, hogy a rejtett autópályadíjak kifizetései lényeges javulást okoztak a koncessziós jogosult számára, mivel azokat a jogszabályi változtatás előtt várható megtérülésnél magasabb várható megtérülésre alapozták. A Bizottság úgy ítéli meg, hogy az Autostrada Wielkopolska által birtokolt koncesszió piaci árát nyílt közbeszerzési eljárás eredményeként határozták meg 1997-ben. A koncessziós szerződés rendelkezései szerint semmilyen IRR-t nem garantáltak a koncessziós jogosult számára a projektben. Bár az IRR-t használják az ellentételezési mechanizmusban, az csak referenciaértékként szolgál, amely lehetővé teszi a helyes – vagyis a koncessziós jogosult módosító törvény nélkül fennálló pénzügyi helyzetét helyreállító – ellentételezés kiszámítását. Az IRR csak a koncessziós jogosult közvetlenül a jogszabályi változtatást megelőző pénzügyi helyzetének mutatója, és nem az állam által az Autostrada Wielkopolska részére kifizetett ár a 6. melléklet elfogadásáért, ezért az nem használható árak összehasonlítására.

(155) A Bizottság azt is megállapítja, hogy a koncessziós jogosult gazdasági előnye fennállásának megvizsgálása szempontjából irreleváns, hogy ezt az előnyt szándékosan vagy tévedésből biztosította a tagállam.

(156) Ezenfelül a Bizottság megjegyzi, hogy a választott bíróság eljárása és ítélete nem foglalkozik az ügy állami támogatási aspektusával ([57]). Az mindenesetre a Bizottság feladata, hogy megvizsgálja az állami támogatás meglétét és annak a belső piaccal való összeegyeztethetőségét.

6.1.3.7. A gazdasági előnyre vonatkozó következtetés

(157) A fenti megfontolások alapján a Bizottság úgy véli, hogy a koncessziós jogosult a nehéz tehergépjárművek után túlkompenzáció formájában nyújtott gazdasági előnyben részesült a 2005. szeptember és 2011. június közötti időszakban, azaz addig a dátumig, amikor a rejtett autópályadíjakat eltörölték. A Bizottság egyetért a PwC által a túlkompenzáció megbecslésére alkalmazott módszertannal.

6.1.4. *Szelektivitás*

(158) A Bizottság megjegyzi, hogy az egyes koncessziós jogosultak számára nyújtott ellentételezést az adott koncessziós jogosult és az állam közötti egyéni tárgyalásokat követően biztosították. Ezért ez sokkal konkrétabb intézkedéseket eredményezett, amelyek az egyes koncessziós jogosultakra voltak szabva. Így amennyiben ezek az intézkedések előnyhöz juttatják a koncessziós jogosultat, szelektívnek minősülnek.

(159) mivel a fentiekben bemutatásra került, hogy a Lengyelország által nyújtott ellentételezés előnyhöz juttatja az Autostrada Wielkopolskát, azt az intézkedést az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése értelmében szelektív intézkedésnek kell tekinteni.

6.1.5. *A verseny torzítása és a kereskedelemre gyakorolt hatás*

(160) Ha az állam által nyújtott támogatás valamely vállalkozás pozícióját megerősíti olyanokkal szemben, amelyek a Közösségen belüli kereskedelemben versenytársai, a támogatást olyannak kell tekinteni, mint amely érinti ezt a kereskedelmet is ([58]). Elegendő, ha a támogatás kedvezményezettje a verseny számára nyitott piacon más vállalkozásokkal verseng ([59]).

(161) Az intézkedés által az Autostrada Wielkopolskának nyújtott gazdasági előny erősíti annak gazdasági pozícióját, mivel növeli a vállalat bevételeit. Ezenfelül a lengyelországi autópályák építésének és üzemeltetésének piaca az Unióban tevékenykedő bármely gazdasági szereplő előtt nyitva áll. Ezért az Autostrada Wielkopolskának nyújtott előny torzíthatja a versenyt, és hatással lehet a tagállamok közötti kereskedelemre.

6.1.6. *Következtetés*

(162) A fentieket figyelembe véve a Bizottság úgy ítéli meg, hogy a nehéz tehergépjárműveket a 2005. szeptember 1. és 2011. június 30. közötti időszakban az A2-es autópálya Nowy Tomyśl és Konin közötti szakaszának használatáért fizetendő díj megfizetésének kötelezettsége alól mentesítő jogszabályi változtatás miatt az Autostrada Wielkopolska számára fizetett ellentételezés az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése értelmében állami támogatásnak minősül, mivel az túlkompenzálta a vállalatot a módosító törvény miatti bevételkiesésért.

([57]) A 4.25. pontban a választott bírósági ítélet kifejti, hogy: […].

([58]) A Bíróság 1980. szeptember 17-i ítélete, Philip Morris kontra Bizottság, C-730/79, ECLI:EU:C:1980:209, 11. pont; a Törvényszék 1998. április 30-i ítélete, Het Vlaamse Gewest kontra Bizottság, T-214/95, ECLI:EU:T:1998:77, 50. pont.

([59]) A Bíróság 1991. március 21-i ítélete, Olaszország kontra Bizottság, C-303/88, ECLI:EU:C:1991:136; a Törvényszék 1998. április 30-i ítélete, Het Vlaamse Gewest kontra Bizottság, T-214/95, ECLI:EU:T:1998:77, 49. pont.

6.2. **A támogatás jogszerűsége**

(163) mivel az ellentételezést a bejelentést megelőzően bocsátották az Autostrada Wielkopolska rendelkezésére, a Bizottság úgy ítéli meg, hogy Lengyelország nem tartotta tiszteletben az EUMSZ 108. cikkének (3) bekezdésében foglalt tilalmat ([60]). A Lengyelország által odaítélt állami támogatás ezért jogellenes.

6.3. **A támogatás összeegyeztethetősége**

(164) A Bíróság állandó ítélkezési gyakorlata szerint ([61]) a tagállamnak kell megjelölnie azokat a lehetséges okokat, amelyek alátámasztják a támogatás belső piaccal való összeegyeztethetőségét, és a tagállamnak kell igazolnia, hogy az összeegyeztethetőség előfeltételei fennállnak. A Bizottság megjegyzi, hogy Lengyelország nem szolgált semmilyen, a szóban forgó támogatás összeegyeztethetőségét alátámasztó indokkal. Éppen ellenkezőleg, Lengyelország arról tájékoztatta a Bizottságot, hogy véleménye szerint a támogatás a belső piaccal nem egyeztethető össze.

(165) A Bizottság mindazonáltal megvizsgálta, hogy a szóban forgó támogatás összeegyeztethetőnek tekinthető-e a belső piaccal. Az EUMSZ 107. cikkének (3) bekezdése bizonyos mentességeket biztosít az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdésében megfogalmazott azon főszabály alól, hogy az állami támogatás nem egyeztethető össze a belső piaccal.

(166) A Bizottság a szóban forgó támogatást először az EUMSZ 107. cikke (3) bekezdésének c) pontjában megállapított mentesség fényében vizsgálta. Az EUMSZ 107. cikke (3) bekezdésének c) pontja kimondja, hogy a belső piaccal összeegyeztethetőnek tekinthető „az egyes gazdasági tevékenységek vagy gazdasági területek fejlődését előmozdító támogatás, amennyiben az ilyen támogatás nem befolyásolja hátrányosan a kereskedelmi feltételeket a közös érdekkel ellentétes mértékben”. A Bizottság e tekintetben megjegyzi, hogy egyik állami támogatási iránymutatás sem vonatkozik közvetlenül az autópályák építésére és üzemeltetésére.

(167) A Bizottság megjegyzi, hogy a támogatás összeegyeztethetőségének vizsgálata eltérhet attól függően, hogy az beruházási vagy működési támogatásnak minősül-e.

(168) A Bizottság továbbá megjegyzi, hogy a szóban forgó támogatás nyújtásának idején az A2-es autópálya Autostrada Wielkopolska által működtetett teljes szakasza már majdnem egy éve üzemelt. Ezért az AW S.A-nak az A2-es autópálya szomszédos, Swiecko és Nowy Tomyśl közötti szakaszának építésével és üzemeltetésével kapcsolatos korábbi bizottsági határozatra (N 462/2009. számú ügy) való hivatkozásával ellentétben ebben az ügyben nem állapítható meg, hogy az a közúti infrastruktúra építésének elősegítésére nyújtott beruházási támogatás volt. Az N 462/2009. számú ügyben az állami támogatást az építés megkezdése előtt fizették ki a kedvezményezettnek, és annak ösztönző hatása volt a kedvezményezettre, hogy megvalósítsa az adott beruházási projektet. Ezzel szemben a Bizottság a szóban forgó ügyben nem talál ösztönző hatást, mivel az autópálya építése már lezárult. Sem Lengyelország, sem az Autostrada Wielkopolska nem hívta fel a figyelmet olyan egyéb beruházási projektre, amelyhez a szóban forgó támogatás hozzájárulhatott volna.

(169) Ezenfelül a Bizottság megjegyzi, hogy a beruházási támogatással ellentétben ebben az ügyben a támogatás nem beruházási projekt költségeihez kapcsolódott, hanem az autópályát igénybe vevő járművek számától függött, és ismétlődő jellegű volt. Tehát beruházási projekt finanszírozásához nem, csupán a kedvezményezett ismétlődő működési költségeihez járult hozzá. Következésképpen a Bizottság úgy ítéli meg, hogy a szóban forgó támogatás működési támogatásnak minősül. A Bíróság ítélkezési gyakorlata ([62]) szerint az ilyen jellegű működési támogatás főszabály szerint összeegyeztethetetlen a belső piaccal.

(170) A Bizottság ugyanakkor megállapítja, hogy az A2-es autópálya Nowy Tomyśl és Konin közötti szakasza az EUMSZ 107. cikke (3) bekezdésének a) pontjában meghatározott eltérés hatálya alá tartozó, hátrányos helyzetű régióban található. A Bizottság ezért megvizsgálta, hogy a szóban forgó működési támogatás összeegyeztethetőnek tekinthető-e a belső piaccal a regionális állami támogatásokról szóló iránymutatás (a továbbiakban: iránymutatás) szerint.

(171) A Bizottság úgy vélte, hogy a szóban forgó támogatást a koncessziós szerződés 6. mellékletének aláírásával a szóban forgó támogatás nyújtásáról meghozott döntés időpontjában (vagyis 2005-ben) érvényes iránymutatások szerint kell megvizsgálnia a szóban forgó támogatást. Az akkoriban nyújtott támogatásokra a Bizottság által 1998-ban elfogadott, a nemzeti regionális támogatásokról szóló iránymutatás (a továbbiakban: 1998. évi iránymutatás) vonatkozott ([63]).

(172) Az 1998. évi iránymutatás 4.15. pontja értelmében kivételes esetben a 92. cikk (3) bekezdésének a) pontjában (most a 107. cikk (3) bekezdésének a) pontja) foglalt eltérés szerint támogatható régiókban lehet az általában tiltott működési támogatást nyújtani, feltéve, hogy i. az a régió fejlődéséhez nyújtott hozzájárulása és jellege tekintetében indokolt, és ii. a támogatás szintje arányos az általa könnyíteni kívánt hátránnyal. A tagállam feladata bármilyen hátrány létét igazolni, és annak fontosságát felmérni.

([60]) A Törvényszék 2004. január 14-i ítélete, Fleuren Compost kontra Bizottság, T-109/01, ECLI:EU:T:2004:4.
([61]) A Bíróság 1993. április 28-i ítélete, Olaszország kontra Bizottság, C-364/90, ECLI:EU:C:1993:157.
([62]) A Törvényszék 1995. június 8-i ítélete, Siemens SA kontra Bizottság, T-459/93, ECLI:EU:T:1995:100; a Bíróság 2000. szeptember 19-i ítélete, Németország kontra Bizottság, C-156/98, ECLI:ECLI:EU:C:2000:467, 30. pont.
([63]) HL C 74., 1998.3.10., 9. o.

(173) Ezzel összefüggésben a Bizottság megállapítja, hogy Lengyelország nem bizonyította semmilyen hátrány létét, amelyet a szóban forgó támogatás enyhíthetne. Ezzel ellentétben Lengyelország azon a véleményen van, hogy a támogatás nem járult hozzá a regionális fejlődéshez.

(174) A Bizottság úgy véli, hogy a működési támogatás ebben az esetben kizárólag a projekt IRR-jének növeléséhez járult hozzá a befektetők számára, ezért nem járul hozzá azon régiók regionális fejlődéséhez, ahol az autópálya található. Ennélfogva a Bizottság úgy véli, hogy az iránymutatás 4.15. pontjában meghatározott kritériumok nem teljesülnek.

(175) Ezenfelül a Bizottság vizsgálata szempontjából irreleváns, hogy az AW S.A javára nyújtott ellentételezést nem a részvényeseknek fizetendő nyereségfelosztásra (osztalék) használták fel és fogják felhasználni, hanem az EBB-hitelt fizetik vissza belőle. Az EBB-hitel visszafizetése valójában a koncessziós jogosult kötelezettsége, amely azokból a pénzügyi megállapodásokból ered, amelyeket a koncessziós jogosultnak a koncessziós szerződés teljesítése érdekében meg kellett kötnie. Ha az Autostrada Wielkopolskának kifizetett ellentételezés lehetővé tette a vállalat számára, hogy a vártnál hamarabb visszafizesse a hiteleit (vagyis abban az esetben, ha a jogszabályok nem változnak és nincs szükség ellentételezésre), akkor az ellentételezés előnyt biztosított a vállalatnak, mivel így az más célokra is elérhetővé tett forrásokat (például osztalékfizetésre, amelyet egyébként nem tudott volna finanszírozni). Az osztalékfizetés azonban semmivel nem járult hozzá annak a régiónak a fejlődéséhez, amelyben az autópálya található.

(176) A Bizottság azt is megállapítja, hogy a működési támogatásnak a 2007–2011 közötti időszakra vonatkozó nemzeti regionális támogatásokról szóló iránymutatás ([64]) (a továbbiakban: 2007. évi iránymutatás) 76. bekezdésében foglalt, 2007. január 1-jétől alkalmazandó összeegyeztethetőségi kritériumai megegyeznek. Ennélfogva a szóban forgó támogatás összeegyeztethetőségének értékelése a 2007. évi iránymutatás alapján ugyanaz.

6.3.1. *Az összeegyeztethetőségre vonatkozó következtetés*

(177) A Bizottság nem állapított meg más rendelkezést a belső piaccal való összeegyeztethetőség vonatkozásában, amely alapul szolgálhatna annak megállapításához, hogy a szóban forgó támogatás összeegyeztethető a Szerződéssel. Ugyanakkor Lengyelország sem hivatkozott a belső piaccal való összeegyeztethetőségre vonatkozó rendelkezésekre, és nem adott elő olyan érveket, amelyek alapján a Bizottság a szóban forgó támogatást összeegyeztethetőnek tekinthetné. Hasonlóképpen, a harmadik fél által benyújtott észrevételek miatt a Bizottság nem tekintheti a szóban forgó támogatást összeegyeztethetőnek.

(178) A Bizottság következésképpen megállapítja, hogy a Lengyelország által az AW S.A számára nyújtott állami támogatás összeegyeztethetetlen a belső piaccal. Lengyelország jogellenesen, az EUMSZ 108. cikke (3) bekezdésének megsértésével valósította meg a szóban forgó támogatást.

7. **VISSZATÉRÍTÉS**

(179) Az EUMSZ és a Bíróság állandó ítélkezési gyakorlata szerint a Bizottság – amennyiben meggyőződött arról, hogy a támogatás összeegyeztethetetlen a belső piaccal – jogosult annak eldöntésére, hogy az érintett államnak meg kell-e szüntetnie vagy módosítania kell-e a támogatást ([65]). Szintén a Bíróság állandó ítélkezési gyakorlata azt mutatja, hogy a Bizottság által a belső piaccal összeegyeztethetetlennek tekintett támogatások esetében a támogatás eltörlése vonatkozásában a tagállamra kirótt kötelezettség célja a korábbi helyzet visszaállítása ([66]).

(180) A Bíróság e tekintetben kimondta, hogy ez a célkitűzés akkor valósul meg, ha a kedvezményezett visszafizette a jogellenes támogatásként kapott összegeket, elveszítve így azt az előnyt, amelyet versenytársaival szemben élvezett a piacon, és visszaállt a támogatás juttatása előtti állapot ([67]).

(181) Az ítélkezési gyakorlatnak megfelelően az (EU) 2015/1589 tanácsi rendelet ([68]) 16. cikkének (1) bekezdése kimondja, hogy „[a]mennyiben a jogellenes támogatások esetén elutasító határozat születik, a Bizottság dönt arról, hogy az érintett tagállam hozza meg a szükséges intézkedéseket a támogatásnak a kedvezményezettől történő visszavételére […]”.

([64]) HL C 54., 2006.3.4., 13. o.
([65]) A Bíróság 1973. július 12-i ítélete, Bizottság kontra Németország, C-70/72, ECLI:EU:C:1973:87. 13. pont.
([66]) A Bíróság 1994. szeptember 14-i ítélete, Spanyolország kontra Bizottság, C-278/92, C-279/92 és C-280/92. sz. egyesített ügyek, ECLI:EU:C:1994:325, 75. pont.
([67]) A Bíróság (hatodik tanács) 1999. június 17-i ítélete, Belgium kontra Bizottság, C-75/97, ECLI:EU:C:1999:311, 64. és 65. pont.
([68]) A Tanács (EU) 2015/1589 rendelete (2015. július 13.) az Európai Unió működéséről szóló szerződés 108. cikkének alkalmazására vonatkozó részletes szabályok megállapításáról (HL L 248., 2015.9.24., 9. o.).

(182) A Bizottság arra a következtetésre jutott, Lengyelország túlkompenzálta az AW S.A-t a 2005. szeptember 1. és 2011. június 30. közötti időszakban. A Bizottság szintén megállapította, hogy ez a túlkompenzáció jogellenes támogatásnak minősül, amely a belső piaccal összeegyeztethetetlen. Ezért a támogatás összegét vissza kell fizettetni annak érdekében, hogy helyreálljon az a piaci helyzet, amely a támogatás nyújtása előtt fennállt.

(183) Amint azt a (146)–(150) preambulumbekezdés is megállapítja (lásd még e határozat mellékletét), a Bizottság megállapítja, hogy a 2005. szeptember 1. és 2011. június 30. közötti időszakban a támogatás teljes összege bruttó ([69]) 894 956 888,88 PLN-nek ([70]) felelt meg. A visszatérítés arra az időszakra vonatkozik, amikor a kedvezményezett előnyben részesült, azaz arra az időtartamra, amely a támogatásnak a kedvezményezett részére történő rendelkezésre bocsátásával veszi kezdetét és a támogatás tényleges visszafizetésével fejeződik be. Ebből következően a támogatás teljes visszatérítendő összege tartalmazza a (146)–(150) preambulumbekezdésben és a határozat mellékletében említett egyes havi rendszerességű kifizetések időpontjától azok visszafizetésének időpontjáig esedékes kamatokat is.

(184) Amennyiben az Autostrada Wielkopolska a kapott támogatás után fizetett adót, Lengyelország a nemzeti adózási szabályainak megfelelően figyelembe veheti a korábban befizetett adó összegét úgy, hogy csak az Autostrada Wielkopolskának fizetett nettó összeget fizetteti vissza ([71]). Ebben az esetben azonban a nemzeti hatóságoknak biztosítaniuk kell, hogy az Autostrada Wielkopolska ne részesülhessen további adókedvezményben arra hivatkozva, hogy a visszafizetés következtében csökkent az adóköteles jövedelme, mivel ezáltal a visszafizetés nettó összege alacsonyabb lenne az eredetileg felvett nettó összegnél.

(185) Lengyelországnak e határozat elfogadásától számított két hónap áll rendelkezésére, amelyen belül bizonyítékot szolgáltat a Bizottságnak a kapott támogatás után esetlegesen fizetett adóról, és arról, hogy mikor történtek a (146)–(150) preambulumbekezdésben és a határozat mellékletében említett kifizetések. A Bizottság úgy véli, hogy a kedvezményezett ezen időpontoktól rendelkezett a támogatással,

ELFOGADTA EZT A HATÁROZATOT:

1. cikk

A Lengyelország által az Autostrada Wielkopolska S. A. javára a 2005. szeptember 1. és 2011. június 30. időszakban a módosító törvény alapján nyújtott, 894 956 888,88 PLN összegű túlkompenzáció a Szerződés 107. cikkének (1) bekezdése értelmében állami támogatásnak minősül.

2. cikk

Az 1. cikkben említett állami támogatás jogellenes, mivel Lengyelország a Szerződés 108. cikkének (3) bekezdéséből eredő bejelentési és felfüggesztési kötelezettség megsértésével nyújtotta azt.

3. cikk

Az (1) bekezdésben említett állami támogatás összeegyeztethetetlen a belső piaccal.

4. cikk

(1) Lengyelország visszafizetteti a kedvezményezettel az 1. cikkben említett támogatást.

(2) A visszafizettetendő összeget a kedvezményezett rendelkezésére bocsátásának időpontjától a visszafizettetés tényleges időpontjáig tartó időszakra vonatkozóan kamat terheli.

(3) A kamatokat a 271/2008/EK rendelettel ([72]) módosított 794/2004/EK bizottsági rendelet ([73]) V. fejezetével összhangban kamatos kamattal kell kiszámítani.

([69]) Lásd a 21. lábjegyzetet.

([70]) Ez megegyezik a (148) preambulumbekezdésben ([…] PLN) és a (150) preambulumbekezdésben ([…] PLN) említett bruttó értékének összegével, amely körülbelül 223,74 millió EUR-nak felel meg (4 PLN/EUR átváltási árfolyamon).

([71]) A Törvényszék 1995. június 8-i ítélete, Siemens kontra Bizottság, T-459/93, ECLI:EU:T:1995:100, 83. pont. Lásd még a Bíróság 2005. december 15-i ítéletét, Unicredito Spa kontra Agenzia delle Entrate, Ufficio Genova, C-148/04, ECLI:EU:C:2005:774, 117–120. pont.

([72]) A Bizottság 271/2008/EK rendelete (2008. január 30.) az EK-Szerződés 93. cikkének alkalmazására vonatkozó részletes szabályok megállapításáról szóló 659/1999/EK tanácsi rendelet végrehajtásáról szóló 794/2004/EK rendelet módosításáról (HL L 82., 2008.3.25., 1. o.).

([73]) A Bizottság 794/2004/EK rendelete (2004. április 21.) az EK-Szerződés 93. cikkének alkalmazására vonatkozó részletes szabályok megállapításáról szóló 659/1999/EK tanácsi rendelet végrehajtásáról (HL L 140., 2004.4.30. 1. o.).

5. cikk

(1) Az 1. cikkben említett támogatást azonnal és ténylegesen vissza kell fizettetni.

(2) Lengyelország biztosítja e határozatnak az arról szóló értesítéstől számított négy hónapon belüli végrehajtását.

6. cikk

(1) E határozat közlésétől számított két hónapon belül Lengyelország benyújtja a következő információkat a Bizottságnak:

a) a kedvezményezettel visszafizettetendő teljes összeg (tőke és kamatok),

b) az e határozatnak való megfelelés érdekében már meghozott és tervezett intézkedések részletes bemutatása;

c) az azt igazoló dokumentumok, hogy a kedvezményezettet felszólították a támogatás visszafizetésére.

(2) Lengyelország folyamatosan tájékoztatja a Bizottságot az e határozat végrehajtása érdekében elfogadott nemzeti intézkedések előrehaladásáról az 1. cikkben említett támogatás visszavételének teljesítéséig. A Bizottság kérésére haladéktalanul tájékoztatást nyújt be az e határozatnak való megfelelés érdekében már meghozott és tervezett intézkedésekről. Lengyelország ezenkívül részletes adatokat szolgáltat a kedvezményezett által már visszafizetett támogatási összegekről és visszafizettetési kamatokról.

7. cikk

Ennek a határozatnak Lengyel Köztársaság a címzettje.

Kelt Brüsszelben, 2017. augusztus 25-én.

a Bizottság részéről
Margrethe VESTAGER
a Bizottság tagja

MELLÉKLET

TÚLKOMPENZÁCIÓ AZ AUTOSTRADA WIELKOPOLSKA JAVÁRA

A túlkompenzáció tárgyidőszaka	Túlkompenzáció (bruttó összeg, PLN)
2005. szeptember	[…]
2005. október	[…]
2005. november	[…]
2005. december	[…]
2006. január	[…]
2006. február	[…]
2006. március	[…]
2006. április	[…]
2006. május	[…]
2006. június	[…]
2006. július	[…]
2006. augusztus	[…]
2006. szeptember	[…]
2006. október	[…]
2006. november	[…]
2006. december	[…]
2007. január	[…]
2007. február	[…]
2007. március	[…]
2007. április	[…]
2007. május	[…]
2007. június	[…]
2007. július	[…]
2007. augusztus	[…]
2007. szeptember	[…]
2007. október	[…]
2007. november	[…]
2007. december	[…]
2008. január	[…]
2008. február	[…]
2008. március	[…]
2008. április	[…]
2008. május	[…]
2008. június	[…]
2008. július	[…]
2008. augusztus	[…]
2008. szeptember	[…]
2008. október	[…]
2008. november	[…]
2008. december	[…]
2009. január	[…]
2009. február	[…]
2009. március	[…]
2009. április	[…]
2009. május	[…]
2009. június	[…]
2009. július	[…]
2009. augusztus	[…]
2009. szeptember	[…]
2009. október	[…]
2009. november	[…]
2009. december	[…]
2010. január	[…]
2010. február	[…]
2010. március	[…]
2010. április	[…]
2010. május	[…]
2010. június	[…]
2010. július	[…]
2010. augusztus	[…]
2010. szeptember	[…]
2010. október	[…]
2010. november	[…]
2010. december	[…]
2011. január	[…]
2011. február	[…]
2011. március	[…]
2011. április	[…]
2011. május	[…]
2011. június	[…]
Összesen	**894 956 888,88**