LĒMUMI

KOMISIJAS LĒMUMS (ES) 2018/556

(2017. gada 25. augusts)

par valsts atbalstu SA.35356 (2013/C) (ex 2013/NN, ex 2012/N), ko īstenojusi Polija par labu *Autostrada Wielkopolska S.A.*

(izziņots ar dokumenta numuru C(2017) 5818)

(Autentisks ir tikai teksts poļu valodā)

(Dokuments attiecas uz EEZ)

EIROPAS KOMISIJA,

ņemot vērā Līgumu par Eiropas Savienības darbību un jo īpaši tā 108. panta 2. punkta pirmo daļu,

ņemot vērā Līgumu par Eiropas Ekonomikas zonu un jo īpaši tā 62. panta 1. punkta a) apakšpunktu,

pēc uzaicinājuma ieinteresētajām personām iesniegt savas piezīmes saskaņā ar iepriekš minētajiem noteikumiem ([1]) un ņemot vērā to piezīmes,

tā kā:

1. PROCEDŪRA

(1) 2012. gada 31. augustā, nosūtot elektronisku paziņojumu, kas tika reģistrēts tajā pašā datumā, Polija saskaņā ar Līguma par Eiropas Savienības darbību (tālāk tekstā "LESD") 108. panta 3. punktu informēja Komisiju par valsts atbalstu finansiālas kompensācijas veidā uzņēmumam *Autostrada Wielkopolska S.A.* (tālāk tekstā "*Autostrada Wielkopolska*"). Pasākums tika reģistrēts kā valsts atbalsta lieta ar numuru SA.35356.

(2) Komisija 2012. gada 26. oktobra vēstulē pieprasīja papildu informāciju par pasākumu, par kuru tika paziņots. Polija 2012. gada 28. novembra vēstulē sniedza prasīto informāciju.

(3) Komisija 2013. gada 29. janvāra vēstulē informēja Poliju, ka pārcels lietu uz reģistru, kurā reģistrē lietas saistībā ar atbalstu, par kuru netika paziņots (NN lieta), jo kompensācija, par kuru tika paziņots Komisijai, jau ir piešķirta. Turklāt Komisija pieprasīja papildu informāciju. Polija sniedza prasīto informāciju 2013. gada 18. februāra un 16. aprīļa vēstulē.

(4) Komisijas un Polijas pārstāvji tikās 2013. gada 11. jūlijā, lai apspriestu pasākumu; pēc šīs sanāksmes Komisija 2013. gada 22. augusta vēstulē pieprasīja papildu informāciju. Polija sniedza prasīto informāciju 2013. gada 20. septembra vēstulē.

(5) Komisija 2014. gada 25. jūnija vēstulē informēja Poliju, ka tā attiecībā uz paziņoto pasākumu ir nolēmusi sākt LESD 108. panta 2. punktā paredzēto procedūru.

(6) Polija 2014. gada 5. septembra vēstulē sniedza savas piezīmes par lēmumu sākt LESD 108. panta 2. punktā paredzēto procedūru.

(7) Komisijas lēmums par formālas izmeklēšanas procedūras sākšanu 2014. gada 20. septembrī tika publicēts *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī* ([2]). Komisija aicināja ieinteresētās personas iesniegt piezīmes par šo pasākumu.

(8) Komisija 2014. gada 7. oktobrī saņēma piezīmes, ko sniedza *Autostrada Wielkopolska*. Komisija 2014. gada 26. novembra vēstulē pārsūtīja šīs piezīmes Polijai, dodot tai iespēju sniegt atbildi.

([1]) OV C 328, 20.9.2014., 12. lpp.
([2]) Skatīt 1. zemsvītras piezīmi.

(9) Polija 2014. gada 5. decembra vēstulē lūdza, lai Komisija nodrošinātu tai *Autostrada Wielkopolska* sniegto piezīmju tulkojumu poļu valodā. Komisija nosūtīja Polijai prasīto tulkojumu 2015. gada 23. janvāra vēstulē.

(10) Polija iesniedza piezīmes 2015. gada 23. februāra vēstulē.

(11) Komisija 2015. gada 26. jūnija un 2016. gada 20. aprīļa vēstulē pieprasīja papildu informāciju. Polija atbildēja uz šiem lūgumiem 2015. gada 10. un 17. jūlija un 2016. gada 18. maija vēstulē.

(12) 2016. gada 7. decembrī Komisijas dienesti un Polijas iestādes sazinājās konferencsarunas veidā. Komisija 2017. gada 12. maija vēstulē nosūtīja Polijai konferencsarunas protokola projektu. Turklāt Komisija pieprasīja Polijai papildu informāciju.

(13) Polija apstiprināja konferencsarunas protokolu un sniedza papildu informāciju 2017. gada 23. maija vēstulē.

2. **PASĀKUMA SĪKS APRAKSTS**

2.1. **Ievads**

(14) Pasākums ietver finansiālu kompensāciju, kuru Polija piešķīra uzņēmumam *Autostrada Wielkopolska S.A.* ([3]), kas ir Polijas automaģistrāles A2 posma Novi Tomisla–Koņina koncesionārs, saistībā ar tiesību aktu grozījumiem, kuru rezultātā smagkravas transportlīdzekļi (tālāk tekstā "SKTL") tika atbrīvoti no ceļa nodevas par automaģistrāles [posma] izmantošanu no 2005. gada 1. septembra līdz 2011. gada 30. jūnijam.

(15) Koncesija šā automaģistrāles A2 posma izbūvei un darbības nodrošināšanai uzņēmumam *Autostrada Wielkopolska* tika piešķirta 1997. gada 10. martā publiskā iepirkuma konkursa rezultātā. Kompetentais ministrs un *Autostrada Wielkopolska* koncesijas līgumu (tālāk tekstā "Koncesijas līgums") parakstīja 1997. gada 12. septembrī. Koncesija tika piešķirta uz 40 gadiem, t. i., līdz 2037. gada 10. martam.

(16) Saskaņā ar Koncesijas līgumu *Autostrada Wielkopolska* apņēmās piesaistīt (uz sava rēķina un uz savu atbildību) ārēju finansējumu automaģistrāles A2 posma Novi Tomisla–Koņina izbūvei, darbības nodrošināšanai un uzturēšanai. Apmaiņā pret to *Autostrada Wielkopolska* ieguva pagaidu tiesības nodrošināt izbūvētā automaģistrāles posma darbību, tostarp tiesības iekasēt visas nodevas no visiem tā izmantotājiem un paturēt šīs nodevas ([4]).

(17) Automaģistrāles izmantotājiem tika piemērotas piecas likmes atkarībā no Polijas tiesību aktos noteiktās transportlīdzekļa kategorijas. Saskaņā ar Koncesijas nolīgumu koncesionārs varēja paaugstināt likmes, lai palielinātu ieņēmumus, taču tās nedrīkstēja pārsniegt maksimālās likmes, kas norādītas tālāk 1. tabulā.

1. tabula

Maksimālās nodevas likmes saskaņā ar Koncesijas līguma P pielikumu (bez PVN ([1]))

	1. kateg. transportlīdzeklis	**2. kateg. transportlīdzeklis**	**3. kateg. transportlīdzeklis**	**4. kateg. transportlīdzeklis**	**5. kateg. transportlīdzeklis**
Katrā no 3 nodevu iekasēšanas punktiem	PLN [..] (*)	[..]	PLN [..]	PLN [..]	PLN [..]

([1]) Šo likmju pamatā ir 1999. gada jūlijā noteiktās vērtības. Uz tām attiecas inflācijas līmeņa pieaugums no 1999. gada jūlija līdz attiecīgajiem datumiem, kad darbību uzsāka katrs no nodevu iekasēšanas punktiem. Turklāt pēc nodevu iekasēšanas uzsākšanas maksimālās nodevu likmes reizi gadā koriģē, piemērojot inflācijas indeksu (gada patēriņa cenu indeksu) un valūtu maiņas kursa starpības indeksu (starp EUR un PLN).

(*) Uz šo informāciju attiecas pienākums ievērot dienesta noslēpumu.

([3]) *Autostrada Wielkopolska* ir privāts uzņēmums, kura vienīgā saimnieciskā darbība ir automaģistrāles A2 posma Novi Tomisla–Koņina izbūve un darbības nodrošināšana. Uzņēmuma lielākais akcionārs ir *AWSA Holland I B.V.*, kuram pieder 98,85 % no *Autostrada Wielkopolska* akciju kapitāla. Savukārt *AWSA Holland I B.V.* vienīgais akcionārs ir *AWSA Holland II B.V.*, kura lielākie akcionāri ir *Kulczyk Holding S.A.* (reģistrēts Varšavā, 24,10 % no akciju kapitāla), *Meridiam Infrastructure S.a.r.l.* (Luksemburga, 20,12 %), *PGE S.A.* (Varšava, 20,00 %), *Strabag AG* (Špitāle, 10,12 %), *KWM Investment* (Vīne, 9,32 %), *Bank Zachodni WBK S.A.* (Vroclava, 5,44 %) un *TUiR "Warta" S.A.* (Varšava, 4,81 %).

([4]) Saskaņā ar Koncesijas līgumu koncesionārs vispirms modernizēja esošo, 47,7 km garo automaģistrāles apakšposmu (apakšposms I: Koņina–Vžesņa) un pēc tam izbūvēja divus apakšposmus – Poznaņa–Vžesņa (apakšposms II – 37,5 km) un Novi Tomisla–Komorņiki (apakšposms III – 50,4 km).

2.2. **Kompensācijas mehānisma ieviešana**

(18) Pēc pievienošanās Eiropas Savienībai 2004. gadā Polijai valsts tiesību aktos bija jātransponē Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 1999/62/EK ([5]). Šīs direktīvas 7. panta 3. punktā ir noteikts, ka "par viena un tā paša ceļa posma lietošanu nepiemēro vienlaikus autoceļu nodevas un lietošanas maksu".

(19) Tāpēc Polijas parlaments 2005. gadā pieņēma grozījumus Likumā par maksas autoceļiem un Valsts autoceļu fondu (tālāk tekstā "Grozījumu likums") ([6]), ar kuriem tika novērsta dubulta maksas piemērošana SKTL ([7]) par viena un tā paša ceļa posma lietošanu. Attiecīgi SKTL, kuriem ir apmaksāta vinjete (ceļa nodevu karte) par valsts autoceļu izmantošanu Polijā, no 2005. gada 1. septembra tika atbrīvoti no ceļa nodevām par koncesijas līgumos aptverto automaģistrāļu lietošanu.

(20) Grozījumu likumā tika noteikts, ka dažādajiem koncesionāriem zaudētos ieņēmumus kompensē Valsts autoceļu fonds (tālāk tekstā "AF").

(21) Kompensācijas metodes pamatā (tās principus noteica parlaments) bija "ēnu ceļa nodevas" ieviešana, proti, tika ieviests līgumsaistību maksājums, kuru valsts maksā koncesionāriem par katru SKTL, kas izmanto automaģistrāli.

(22) Saskaņā ar Grozījumu likumu koncesionāriem bija tiesības saņemt atmaksu, kas līdzvērtīga 70 % no summas, kura iegūta, reizinot to faktisko braucienu skaitu, kurus SKTL ir veikuši, izmantojot maksas automaģistrāli, ar "ēnu ceļa nodevām" par SKTL, par kurām tika panākta vienošanās ar koncesionāriem un kuras ir atkarīgas no SKTL kategorijas. "Ēnu ceļa nodevu" samazināšana līdz 70 % tika ieviesta tāpēc, lai kompensētu gaidāmo, bet vēl nezināmo SKTL satiksmes pieaugumu pēc tam, kad par tiem vairs nebūtu jāmaksā nodevas.

(23) Saskaņā ar Grozījumu likumu kompensācijas metode un līdzekļu atmaksas termiņi bija jānorāda katrā koncesijas līgumā.

(24) *Autostrada Wielkopolska* gadījumā pēc vienošanās panākšanas kompensācijas metode un "ēnu ceļa nodevas" tika noteiktas 2005. gada 14. oktobrī noslēgtā Koncesijas līguma 6. pielikumā (tālāk tekstā "6. pielikums").

2.3. **Kompensācijas aprēķināšanas pamatnoteikumi**

(25) Polija paskaidroja, ka 6. pielikumā aprakstītās kompensācijas metodes pamatā saskaņā ar Grozījumu likumu bija princips, ka koncesionāra paredzamais finanšu stāvoklis nedrīkstētu mainīties. Tas nozīmē, ka koncesionāra, kurš saņem kompensāciju, paredzamais finanšu stāvoklis nedrīkstētu būt nedz labāks, nedz sliktāks salīdzinājumā ar finanšu stāvokli, kāds būtu sagaidāms, ja tiesību akti netiktu grozīti ("hipotētiska scenārija gadījumā"). Saskaņā ar Polijas [iestāžu] apgalvoto tika panākta vienošanās, ka šis mērķis būtu sasniegts, ja *Autostrada Wielkopolska* paredzamā iekšējā peļņas norma (tālāk tekstā "*IRR*") ([8]) saistībā ar ieguldījumiem automaģistrāles A2 attiecīgajā posmā saglabātos tajā pašā līmenī, kāds tas būtu bijis pirms tiesību aktu grozīšanas (t. i, ja šīs grozīšanas rezultātā nebūtu zaudēti ieņēmumi).

(26) Puses arī vienojās, ka koncesionāram izmaksājamā kompensācija tiktu aprēķināta divpakāpju procedūrā, pamatojoties uz neatkarīga eksperta sagatavotiem finanšu modeļiem. Finanšu modeļi parādītu faktisko, aktuālo naudas plūsmu, kā arī paredzēto naudas plūsmu (t. i., radušās izmaksas, kas jāsedz koncesionāram, un faktiskos un paredzētos ieņēmumus no ceļa nodevām) un ļautu aprēķināt ieguldījumu *IRR*. Pirmajā procedūras posmā bija jāapspriež un jānosaka SKTL ("ēnu") ceļa nodevas likmes, kas valstij ir jāizmaksā koncesionāram (**"ēnu ceļa nodevas" likmju noteikšana**). Pēc sākotnējā spēkā esamības perioda, proti, otrajā posmā, šīs likmes bija jāverificē un nepieciešamības gadījumā jāmaina (**"ēnu ceļa nodevu" likmju verifikācija**). Šie pamatprincipi tika piemēroti attiecībā uz visām automaģistrāļu koncesijām.

(27) Saskaņā ar Grozījumu likuma noteikumiem 6. pielikumā tiek nodalīti divi likmju veidi:

1) **piemērojamās likmes**: likmes, kas no Grozījumu likuma spēkā stāšanās datuma (2005. gada 1. septembra) ir piemērojamas visiem transportlīdzekļiem, kuri izmanto automaģistrāli. Šīs likmes tika noteiktas saskaņā ar Koncesijas līguma sākotnējiem noteikumiem;

([5]) Eiropas Parlamenta un Padomes 1999. gada 17. jūnija Direktīva 1999/62/EK par dažu infrastruktūru lietošanas maksas noteikšanu smagajiem kravas transportlīdzekļiem (OV L 187, 20.7.1999., 42. lpp.).

([6]) 2005. gada 28. jūlija Likums, ar ko groza Likumu par maksas autoceļiem un Valsts autoceļu fondu, kā arī Autopārvadājumu likumu (Tiesību aktu krājums Nr. 155, 1297. ieraksts).

([7]) T. i., 1.–5. kategorijas transportlīdzekļiem, kuru svars pārsniedz 3,5 tonnas; praksē 1. kategorijas SKTL proporcija bija niecīga.

([8]) Ja vien nav norādīts citādi, šajā lēmumā minētā *IRR* attiecas uz paredzamo kopējo peļņu no akcionāru kapitāla (kapitāls un aizņēmumi), kas ir faktiskā, gada laikā gūtā peļņa pēc nodokļiem, pamatojoties uz naudas plūsmām, kas izteiktas euro.

2) ***AGRi* likmes** (jeb "ēnu ceļa nodevu" likmes): 6. pielikumā noteiktās likmes attiecībā uz SKTL, kuriem ir vinjete; pamatojoties uz tām aprēķina koncesionāram izmaksājamo kompensāciju.

(28) Atbilstoši Grozījumu likuma 3. pantam *AGRi* likmes katrai transportlīdzekļu kategorijai nedrīkst pārsniegt šīs transportlīdzekļu kategorijas piemērojamās likmes. Kā jau tika minēts iepriekš 22. apsvērumā, saskaņā ar Grozījumu likumu *Autostrada Wielkopolska* bija jāsaņem 70 % no *AGRi* likmes par katru SKTL, kuram ir vinjete un kurš izmanto automaģistrāli. Koncesijas līguma 6. pielikuma 4. punkta c) apakšpunktā ir norādīts, ka *AGRi* likmes ir neto likmes un tās tiks palielinātas atbilstoši piemērojamajam pievienotās vērtības nodoklim (PVN).

2.4. **Pirmais posms – *AGRi* likmju noteikšana**

(29) Veicot sarunas par kompensāciju, to pirmajā posmā, t. i., pirms "ēnu ceļa nodevas" faktiskas ieviešanas, *Autostrada Wielkopolska* iepazīstināja ar trim finanšu modeļiem, balstoties uz kuriem, uzņēmums pamatoja savas piedāvātās *AGRi* likmes. Polijas iestāžu finanšu konsultants – *Ernst & Young Corporate Finance Sp. z o.o.* – verificēja modeļus attiecībā uz to aprēķinu pareizību. Visi trīs modeļi ietvēra koncesijas finansiālos rādītājus, tostarp *IRR*, trijos dažādos scenārijos un laikposmos:

a) **pamatmodelī** ir parādīts koncesionāra finanšu stāvoklis finanšu slēgšanas laikā 2000. gadā ([9]). Tajā ir paredzēta reālo ceļa nodevu iekasēšana no koncesijas darbības sākuma līdz beigām. Šā modeļa pamatā ir pieņēmumi par satiksmi, ieņēmumiem un izdevumiem, kas bija ticami finanšu slēgšanas laikā. Šajā modelī paredzamā *IRR* ir [..] %;

b) **reālās ceļa nodevas modelī** ir aprakstīts finanšu stāvoklis, kāds būtu, sākot no 2004. gada decembra, ja SKTL nebūtu atbrīvoti no nodevas. Tajā ir paredzēta reālo ceļa nodevu iekasēšana no visu kategoriju transportlīdzekļiem, tostarp SKTL, līdz koncesijas darbības beigām. Modelī tiek aplūkotas faktiskās naudas plūsmas laikposmā no koncesijas darbības sākuma līdz 2004. gada beigām (vēsturiskais periods) un prognozes par naudas plūsmām 2005.–2037. gadā (prognozes periods) ([10]). Šajā modelī paredzamā *IRR* ir [..] %. Šis bija jaunākais no sarunu pušu rīcībā esošajiem finanšu modeļiem un atspoguļoja *Autostrada Wielkopolska* finanšu stāvokli pirms Grozījumu likuma pieņemšanas, norādot paredzamo peļņu, ja SKTL netiktu atbrīvoti no nodevas;

c) **vinjetes modelī** ir aprakstīts finanšu stāvoklis, kāds būtu, sākot no 2005. gada jūnija, ja SKTL būtu atbrīvoti no nodevas. Tajā ir paredzēts, ka koncesionāra ieņēmumi ietver "ēnu ceļa nodevas" kompensāciju par SKTL (70 % apmērā no maksimāli atļautajām *AGRi* likmēm) no 2005. gada 1. septembra līdz Koncesijas līguma darbības beigām un ka no visiem pārējiem transportlīdzekļiem tiek iekasēta reālā ceļa nodeva līdz minētā līguma darbības beigām. Modelī tiek aplūkotas faktiskās naudas plūsmas laikposmā līdz 2005. gada jūnijam (vēsturiskais periods) un prognozes par naudas plūsmām laikposmā no 2005. gada jūlija līdz 2037. gadam (prognozes periods) ([11]). Šajā modelī norādītās "ēnu ceļa nodevas" ir noteiktas maksimālajā līmenī ([12]), kas tiek pieļauts Koncesijas līgumā. Šajā modelī paredzamā *IRR* ir [..] % ([13]).

(30) Ar šiem modeļiem *Autostrada Wielkopolska* parādīja, ka pat ar maksimālajām atļautajām "ēnu ceļa nodevas" likmēm netiktu sasniegta *IRR* [..] % apmērā, kas paredzēta reālās ceļa nodevas modelī. Tāpēc koncesionārs noteica *AGRi* likmes maksimālajos līmeņos, kas atļauti Koncesijas līgumā (sk. 12. zemsvītras piezīmi) ([14]). Pēc tam tika veikta šo līmeņu indeksācija saskaņā ar 6. pielikumā definētajiem noteikumiem.

(31) No 2005. gada 1. septembra SKTL, par kuriem bija veikta samaksa par vinjeti, tika atbrīvoti no automaģistrāles A2 nodevām un koncesionārs sāka saņemt ikmēneša kompensāciju, kas aprēķināta, balstoties uz to SKTL skaitu, kuriem ir vinjete un kuri izmanto automaģistrāles, un pieņemto *AGRi* likmi.

([9]) Tajā laikā jau bija noslēgti projekta izpildei nepieciešamie finanšu nolīgumi.

([10]) Kā aprakstīts uzņēmuma *PricewaterhouseCoopers* (*PwC*) ziņojumā *Ocena dostosowanej stawki AGRi i nadpłaconej rekompensaty na podstawie Studium ruchu i przychodów WSA z 2004 r* ("Koriģētās *AGRi* likmes un pārmaksātās kompensācijas aplēses, pamatojoties uz *WSA* 2004. gada pētījumu par satiksmi un ieņēmumiem"), 36. lpp.

([11]) Kā aprakstīts uzņēmuma *PricewaterhouseCoopers* (*PwC*) ziņojumā *Ocena dostosowanej stawki AGRi i nadpłaconej rekompensaty na podstawie Studium ruchu i przychodów WSA z 2004 r*, 61. lpp.

([12]) Ceļa nodevas likmes II, III un IV kategorijas transportlīdzekļiem ir attiecīgi PLN [..], PLN [..] un PLN [..], ar PVN 22 % apmērā; no tām koncesionārs saņēma 70 % (t. i., PLN [..], PLN [..] un PLN [..]).

([13]) Komisijai iesniegtajā informācijā *Autostrada Wielkopolska* atsaucas uz vinjetes modelī norādīto *IRR* [..] % apmērā. Taču vinjetes modelī, kuru Polija iesniedza Komisijai, ir norādīta *IRR* [..] % apmērā. Polija apstiprina, ka *IRR* [..] % attiecas uz aprēķiniem, kurus saistībā ar *Autostrada Wielkopolska* veica konsultants, taču tās rīcībā nav informācijas par to, kā šis skaitlis tika aprēķināts. Tāpēc tālāk tekstā izmantotā vinjetes modeļa *IRR* vērtība ir [..] %. Lēmumā izdarītie secinājumi ir spēkā neatkarīgi no tā, kura no šīm *IRR* vērtībām ir izmantota.

([14]) Paredzot to, pirms Grozījumu likuma spēkā stāšanās datuma koncesionārs palielināja piemērojamās likmes, kas tiek iekasētas no visu transportlīdzekļu kategoriju vadītājiem, līdz maksimālajām likmēm, kas tolaik bija atļautas Koncesijas līgumā. Tomēr praksē maksājamo nodevu likmes saglabājās zemākā līmenī, jo *Autostrada Wielkopolska* paralēli tam ieviesa atlaides attiecībā uz visu kategoriju transportlīdzekļiem.

2.5. **Otrais posms – *AGRi* likmju verifikācija**

(32) Koncesijas līguma 6. pielikumā puses vienojās, ka līdz 2007. gada 30. novembrim ir jāveic *AGRi* likmju verifikācija. Mērķis bija pārbaudīt, kā ir attīstījusies SKTL satiksme pēc ceļa nodevas maksājumu atcelšanas, un attiecīgi koriģēt *AGRi* likmes, lai izvairītos no tā, ka koncesionāram tiek izmaksāta pārāk liela vai pārāk maza kompensācija. *AGRi* likmju pārskatīšana bija obligāta, un tās rezultātā bija iespējams samazināt vai palielināt *AGRi* likmes un tādējādi samazināt vai palielināt koncesionāram izmaksāto kopējo kompensāciju.

(33) Koncesionāram, vēlākais, līdz 2007. gada 1. jūlija m bija jāiesniedz Valsts ceļu un autoceļu ģenerāldirektorātam (*Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad*; tālāk tekstā "*GDDKiA*") jauns finanšu modelis ("verifikācijas modelis"), norādot *AGRi* likmju ietekmi uz Koncesijas līgumā ietvertajiem galvenajiem finanšu rādītājiem, tostarp *IRR* ([15]).

(34) Ja verifikācijas modeļa *IRR* pārsniegtu reālās ceļa nodevas modelī paredzēto *IRR*, *AGRi* likmes būtu jāsamazina, lai likvidētu peļņas normas pārsniegumu. Līdzīgi, ja verifikācijas modeļa *IRR* būtu zemāka par reālās ceļa nodevas modelī paredzēto *IRR*, *AGRi* likmes būtu jāpalielina. Koncesionāram bija jāiesniedz *GDDKiA* priekšlikums *AGRi* likmju koriģēšanai.

(35) *GDDKiA* līdz 2007. gada 15. oktobrim bija jāpaziņo koncesionāram, vai tas pieņem ierosinātās koriģētās *AGRi* likmes. Ja ierosinātās koriģētās *AGRi* likmes līdz šim datumam netika pieņemtas, pusēm bija jārīkojas, lai saskaņotu atšķirīgās nostājas. Ja vienošanās netika panākta līdz 2007. gada 30. novembrim, koncesionāram izmaksājamās kompensācijas apmērs bija jāaprēķina, pamatojoties uz līdz šim piemērojamajām *AGRi* likmēm. Katrai pusei bija tiesības *AGRi* likmju koriģēšanas jautājumu nodot izšķiršanai saskaņā ar Koncesijas līguma 24. panta 3. punktā noteikto procedūru (t. i., šķīrējtiesā).

(36) Tādējādi *AGRi* likmju verifikācija bija jāveic, salīdzinot reālās ceļa nodevas modelī paredzamo *IRR* un verifikācijas modelī paredzamo *IRR*. *Autostrada Wielkopolska* iesniedza **verifikācijas modeli** 2007. gadā. Šajā modelī ir atspoguļots koncesionāra finanšu stāvoklis, kāds būtu no 2006. gada decembra. Tā pamatā ir faktiskie dati gan attiecībā uz vieglajiem transportlīdzekļiem, gan SKTL, kā arī izmaksas, kas radušās laikposmā no koncesijas darbības sākuma līdz 2006. gada decembrim, un satiksmes, ieņēmumu un izdevumu prognozes secīgajam laikposmam līdz koncesijas darbības beigām 2037. gadā. Verifikācijas modelis paredz, ka "ēnu ceļa nodevas" sistēma pastāvēs līdz koncesijas darbības beigām. Šajā modelī aprēķinātā paredzamā *IRR* 2006. gada jūnijā bija [..] %.

(37) Saistītajā verifikācijas ziņojumā ([16]), ko iesniedza *Autostrada Wielkopolska*, tika ierosināts palielināt *AGRi* likmes (tādējādi palielinot *Autostrada Wielkopolska* izmaksājamo kompensāciju apmēru). *GDDKiA* konsultanti pauda būtiskus iebildumus attiecībā uz šo verifikācijas ziņojumu.

(38) Taču *Autostrada Wielkopolska* un *GDDKiA* līdz 2007. gada 30. novembrim nevienojās par koriģētajām *AGRi* likmēm. *GDDKiA* 2007. gada 28. novembra vēstulē informēja *Autostrada Wielkopolska*, ka, ņemot vērā šaubas par to pieņēmumu pareizību, kas veikti saistībā ar 6. pielikumu un kurus nebija iespējams labot verifikācijas ziņojuma ietvaros, *GDDKiA* nepieņem ierosinātās koriģētās *AGRi* likmes.

(39) Ar to sākās pušu domstarpības attiecībā uz *AGRi* likmju pareizību un *Autostrada Wielkopolska* izmaksājamo kompensāciju faktisko apmēru. Tomēr saskaņā ar Koncesijas līguma 6. pielikumu koncesionārs joprojām saņēma ikmēneša kompensācijas maksājumus, pamatojoties uz "ēnu ceļa nodevu".

2.6. **Strīds saistībā ar reālās ceļa nodevas modeli**

(40) Saskaņā ar Polijas [iestāžu] apgalvoto *Autostrada Wielkopolska* reālās ceļa nodevas modelī bija pārvērtējis paredzamo peļņas normu, izmantojot novecojušas prognozes par satiksmi un ieņēmumiem. *Autostrada Wielkopolska* izmantoja pētījumu par automaģistrāles A2 satiksmi un ieņēmumiem, kuru 1999. gadā sagatavoja konsultāciju uzņēmums *Wilbur Smith Associates* (*WSA*), (tālāk tekstā "*WSA* 1999. gada pētījums") ([17]), nevis atjaunināto pētījumu, ko *WSA* veica 2004. gada jūnijā (tālāk tekstā "*WSA* 2004. gada pētījums") ([18]), kas bija

([15]) Papildus *IRR* tika analizēts arī parāda apkalpošanas seguma koeficients, aizdevuma ilguma seguma koeficients un minimālā likme valsts garantētam parāda segumam.

([16]) 2007. gada 8. jūnija verifikācijas ziņojums, kuru uzņēmumam *Autostrada Wielkopolska* sagatavoja [..].

([17]) Atjaunināts pētījums par Polijas maksas automaģistrāles A2 projekta satiksmi un ieņēmumiem, kuru pēc [..] pasūtījuma sagatavoja *Wilbur Smith Associates*, 1999. gada novembris.

([18]) Galīgais pētījums par maksas automaģistrāles A2 projekta VI posma satiksmi un ieņēmumiem, kuru pēc *Autostrada Wielkopolska S.A.* pasūtījuma sagatavoja *Wilbur Smith Associates*, 2004. gada jūnijs.

pieejams laikā, kad notika sarunas par 6. pielikumu. *WSA* 2004. gada pētījumā tika paredzēta ievērojami mazāka satiksme un ieņēmumi nekā *WSA* 1999. gada pētījumā. Tādējādi reālās ceļa nodevas modeļa *IRR* būtu bijusi zemāka, ja tā būtu aprēķināta, pamatojoties uz jaunajiem datiem, kas iegūti 2004. gada pētījumā, nevis uz novecojušā 1999. gada pētījuma datiem. Citiem vārdiem sakot, saskaņā ar Polijas [iestāžu] apgalvoto *Autostrada Wielkopolska* bija negodīgi sniedzis informāciju par finanšu stāvokli, kāds tam bija tieši pirms Grozījumu likuma stāšanās spēkā, tā rezultātā iegūstot kompensāciju apmēros, kas pārsniedz ieņēmumus, kurus *Autostrada Wielkopolska* varētu gūt tad, ja būtu izmantots 2004. gada pētījums.

(41) Saskaņā ar *GDDKiA* un Infrastruktūras ministrijas pasūtīto ziņojumu ([19]), ko sagatavoja *PricewaterhouseCoopers* (tālāk tekstā "*PwC* ziņojums"), izmantojot pieņēmumus par satiksmi un ieņēmumiem no *WSA* 2004. gada pētījuma, nevis no *WSA* 1999. gada pētījuma (ar nelieliem labojumiem attiecībā uz metodiku un nodokļiem), reālās nodevas modeļa *IRR* samazinās no [..] % uz [..] %.

(42) Infrastruktūras ministrs 2008. gada 13. novembrī paziņoja par 6. pielikuma anulēšanu ([20]), nosūtot vēstuli *AWSA*, cita starpā apgalvojot, ka infrastruktūras ministrs ir kļūdījies, noslēdzot šo līgumu, jo viņš nebija informēts, ka *Autostrada Wielkopolska* nav ņēmis vērā satiksmes un ieņēmumu prognozes attiecībā uz automaģistrāles A2 posmu Novi Tomisla–Koņina, kas tika sagatavotas 2004. gadā un tādējādi ir aktuālākas par prognozēm, kas šajā jomā tika sagatavotas 1999. gadā un tika izmantotas sarunās par 6. pielikumu. Pēc ministra domām, saistībā ar to, ka *Autostrada Wielkopolska* 6. pielikuma parakstīšanas dienā neizmantoja jaunākos datus par satiksmes un ieņēmumu līmeņiem, šis pielikums kļūdaini atspoguļo *Autostrada Wielkopolska* finanšu stāvokli pirms tam, kad ar Grozījumu likumu tika ieviesta "ēnu ceļa nodevas" sistēma un saistītais pienākums izmaksāt kompensāciju koncesionāram.

(43) Pēc infrastruktūras ministra domām, ko vēlāk apstiprināja *PwC* ziņojums, *Autostrada Wielkopolska* saņēma pārmērīgu kompensāciju. Laikposmā no 2005. gada 1. septembra līdz 2011. gada 30. jūnijam pārmaksātās kompensācijas apmērs bija PLN 894 956 889 bruto ([21]) (aptuveni EUR 224 miljoni) (tālāk tekstā "pārmērīgā kompensācija").

(44) Tā kā *Autostrada Wielkopolska* atteicās atmaksāt pārmērīgo kompensāciju, minētais ministrs un *GDDKiA*, nosūtot vēstuli 2010. gada 8. novembrī, vērsās pie Valsts kases juridiskā konsultanta (*Prokuratoria Generalna Skarbu Państwa*), lai Valsts kases vārdā uzsāktu tiesvedību un nodrošinātu juridisko pārstāvību attiecībā uz to summu atgūšanu, kas kompensācijas veidā nepamatoti izmaksātas *Autostrada Wielkopolska*.

(45) Tajā pašā laikā *Autostrada Wielkopolska* apstrīdēja 6. pielikuma anulēšanu, iesniedzot lietu šķīrējtiesā.

(46) Šķīrējtiesa 2013. gada martā lēma par labu koncesionāram, nosakot, ka 6. pielikums ir spēkā un valstij tas ir jāievēro. Polijas iestādes 2013. gada jūnijā nolēma apstrīdēt šķīrējtiesas nolēmumu, iesniedzot kompetentajā valsts tiesā prasību par tā atcelšanu. Pašlaik lieta tiek izskatīta tiesā.

2.7. **Kompensācijas mehānisma izbeigšana**

(47) Nepieciešamība izmaksāt "ēnu ceļa nodevas" kompensāciju beidzās 2011. gada 30. jūnijā, kad Polija ieviesa elektronisko ceļa nodevu iekasēšanas sistēmu ar nosaukumu "*via TOLL*", kas aizstāja vinjetes. "*Via TOLL*" sistēma ir obligāti jāizmanto visiem SKTL, un tā ļauj tās izmantotājiem veikt elektroniskus maksājumu norēķinus par maksas ceļu tīklu lietošanu, pamatojoties uz kilometriem un ceļa kategoriju.

(48) *Via TOLL* sistēma aptver tikai noteiktus ceļus, nevis visu Polijas ceļu tīklu (kā tas vinješu gadījumā), tādējādi novēršot iespēju piemērot dubultu maksu. Tāpēc no 2011. gada 1. jūlija koncesionāri atkal varēja iekasēt maksu no visiem SKTL, kas izmanto maksas automaģistrāles, saskaņā ar koncesijas līgumos izklāstītajiem noteikumiem.

([19]) *PricewaterhouseCoopers* 2010. gada 24. septembra ziņojums *Ocena dostosowanej stawki AGRi i nadpłaconej rekompensaty na podstawie Studium ruchu i przychodów WSA z 2004 r* ("Koriģētās *AGRi* likmes un pārmaksātās kompensācijas aplēses, pamatojoties uz *WSA* 2004. gada pētījumu par satiksmi un ieņēmumiem").

([20]) Sk. Polijas Civilkodeksa 84. un 88. pantu.

([21]) Bruto summas ietver piemērojamā PVN ekvivalentu.

2.8. **Procedūras sākšanas pamatojums**

(49) Savā lēmumā sākt procedūru Komisija pauda šaubas par pasākuma saderību ar iekšējo tirgu. Komisija jo īpaši izvirzīja šādus jautājumus:

— pirmkārt, vai kompensācijas maksājumi, to aprēķina metodika un/vai veids, kā šī metodika tika izmantota, piešķīra *Autostrada Wielkopolska* ekonomisku priekšrocību, kas bija lielāka nekā nepieciešams, lai saglabātu Koncesijas līgumā noteikto ekonomisko līdzsvaru. Konkrētāk, Komisija vaicāja, vai:

a) Koncesijas līgums deva *Autostrada Wielkopolska* tiesības saņemt kompensāciju gadījumā, ja tiktu grozīti tiesību akti;

b) kompensācijas mehānisma piemērošanas rezultātā valsts pārņēma (vismaz laikposmā no 2005. gada 1. septembra līdz 2006. gada 31. decembrim) satiksmes un ieņēmumu riskus, kas saistīti ar vieglajiem transportlīdzekļiem, un kādi šīs pārņemšanas rezultātā bija koncesionāra finansiālie ieguvumi;

c) 1999. gada pētījuma par satiksmi un ieņēmumiem izmantošana kompensācijas aprēķināšanai deva tādu papildu ekonomisko priekšrocību *AW S.A.*, kas nebija nepieciešama, lai novērstu tiesību aktu grozījumu radīto negatīvo ietekmi koncesionāram, un kāds bija šīs priekšrocības apmērs,

— otrkārt, vai *Autostrada Wielkopolska* izmaksātā kompensācija par tiesību aktu grozījumiem, kuru rezultātā SKTL tika atbrīvoti no pienākuma maksāt ceļa nodevu par automaģistrāles izmantošanu laikposmā no 2005. gada 1. septembra līdz 2011. gada 30. jūnijam, ir pilnībā vai daļēji nesaderīgs darbības atbalsts.

3. **POLIJAS PIEZĪMES**

3.1. **Ekonomiska priekšrocība**

3.1.1. *Autostrada Wielkopolska tiesības uz kompensāciju*

(50) Polija uzskata, ka *Autostrada Wielkopolska* bija tiesības saņemt kompensāciju. Pirmkārt, Polija norāda, ka Grozījumu likums tika ieviests tādēļ, ka Komisija pieprasīja Polijai novērst dubultu maksas piemērošanu SKTL, kuri izmanto automaģistrāles. Lai piemērojamā Direktīva 1999/62/EK tiktu īstenota pareizi, Grozījumu likumā bija jāietver kompensācijas mehānisms ar mērķi automaģistrāļu uzturētājiem atmaksāt ieņēmumus, kas zaudēti tiesību aktu grozīšanas dēļ.

(51) Papildus Grozījumu likumam tiesības uz kompensāciju *Autostrada Wielkopolska* tika piešķirtas arī saskaņā ar Koncesijas līguma 12. panta 6. punktu. Šajā punktā noteikts: "Koncesionāram ir tiesības saņemt kompensāciju no Valsts kases par jebkādiem darbības ieņēmumu zaudējumiem, kas koncesionāram radušies, ja saistībā ar kādām izmaiņām prasībās vai citu iemeslu dēļ koncesionāram saskaņā ar valsts iestādes rīcību ir aizliegts mainīt vai koriģēt ceļa nodevas likmes, kā to paredz 12. panta 6. punkts." Attiecībā uz ceļa nodevas likmju mainīšanu vai koriģēšanu – ar 12. panta 6. punktu koncesionāram tiek piešķirtas tiesības pēc saviem ieskatiem palielināt un samazināt ceļa nodevas likmes šā punkta noteikumos norādītajās robežās ([22]). Polija apgalvo, ka Grozījumu likums, kas nebija paredzams Koncesijas līguma parakstīšanas laikā, ietekmē koncesionāru un pats par sevi rada izmaiņas prasībās.

(52) Polija norāda, ka *Autostrada Wielkopolska* tiesības uz kompensāciju pamato arī Koncesijas līguma riska noteikumi, ar kuriem satiksmes un nodevu ieņēmumu risks tiek nodots koncesionāram. Apmaiņā pret to koncesionāram tiek piešķirtas tiesības iekasēt nodevas. Tā kā ar Grozījumu likumu *Autostrada Wielkopolska* tika atņemtas tiesības iekasēt ceļa nodevas attiecībā uz SKTL, bija nepieciešams kompensācijas mehānisms, lai atjaunotu Koncesijas līgumā noteikto ekonomisko līdzsvaru.

(53) Polija noslēdz piezīmes, norādot, ka 2013. gada decembra lēmumā par lietu SA.29584 Komisija uzskatīja, ka automaģistrāles A4 koncesionāram ir tiesības uz līdzīgu kompensāciju, kas bija jāpiešķir un tika aprēķināta saskaņā ar šo pašu Grozījumu likumu.

([22]) Šeit aprakstītās tiesības uz kompensāciju ir noteiktas Koncesijas līguma 2. pielikumā.

3.1.2. *Vieglo transportlīdzekļu satiksme*

(54) Attiecībā uz vieglo transportlīdzekļu satiksmes riska pārņemšanu, kas minēta lēmuma par formālas izmeklēšanas procedūras sākšanu 65.–75. apsvērumā un kas notika laikposmā no 2005. gada līdz verifikācijai 2007. gadā, Polija norāda, ka mehānisms, kas izmantots automaģistrāles A2 koncesionāram piešķiramās "ēnu ceļa nodevas" aprēķināšanai un verificēšanai, atšķīrās no mehānisma, kuru Komisija apstiprināja lietā SA.29584 attiecībā uz automaģistrāles A4 koncesionāru.

(55) Automaģistrāles A4 gadījumā pēc laikposma, kurā tika verificēts "ēnu ceļa nodevas" līmenis, piemērojamajā finanšu modelī tika atjaunināti tikai dati attiecībā uz SKTL, bet visi pārējie dati (tostarp tie, kas attiecas uz vieglajiem transportlīdzekļiem) palika nemainīgi, savukārt automaģistrāles A2 gadījumā pēc "ēnu ceļa nodevas" pārbaudes perioda tika atjaunināti visi dati (tostarp tie, kas attiecas uz vieglajiem transportlīdzekļiem).

(56) Polija uzskata, ka automaģistrāles A2 gadījumā kompensācijas mehānisma piemērošanu, iespējams, varētu uzskatīt par riska pārņemšanu saistībā ar satiksmi un no vieglajiem transportlīdzekļiem gūtajiem ieņēmumiem laikposmā no 2005. gada septembra līdz 2006. gada 31. decembrim, taču, kā uzskata Polija, tas bija nepieciešams, jo pieņemtā metodika, kuras mērķis bija saglabāt nemainīgu *Autostrada Wielkopolska* finanšu stāvokli, noteica, ka finanšu modelis aptver visu projektu kopumā (t. i., ir attiecināms arī uz vieglajiem transportlīdzekļiem). Polija uzskata, ka nebija iespējams aprēķināt projekta *IRR*, pamatojoties tikai uz SKTL datiem.

3.1.3. *Pētījumi par satiksmi – iekšējā peļņas norma (IRR)*

(57) Attiecībā uz lēmuma par formālas izmeklēšanas procedūras sākšanu 76.–81. apsvērumu – Polija norāda, ka Grozījumu likumā paredzētais un Polijas ieviestais kompensācijas aprēķina mehānisms ir pareizs. Tomēr koncesionāram tika izmaksāta pārmērīga kompensācija, jo tika izmantoti nepareizi ievaddati.

(58) Polija paskaidro, ka *IRR* aprēķināšanai tika izmantots 1999. gada pētījums par satiksmi un ieņēmumiem, lai gan kopš 2004. gada 31. decembra bija pieejama jaunāka šā pētījuma versija. Izmantojot 2004. gada pētījumu, aprēķinātā *IRR* ir ievērojami zemāka – [..] %, nevis [..] %, kā tika aprēķināts, izmantojot 1999. gada pētījumu. Polija apgalvo, ka šādi "koncesionāra finanšu stāvoklis tika atjaunots tāds, kāds tas bija 2000. gadā, nevis kāds pastāvēja pirms Grozījumu likuma spēkā stāšanās datuma un 6. pielikuma pieņemšanas datuma (2005. gadā)" un tādējādi uzņēmuma darbības risku laikposmā no 2000. līdz 2005. gadam pārņēma valsts. Tomēr Polija netika garantējusi, ka, noslēdzot Koncesijas līgumu, tiks sasniegta kāda konkrēta *IRR*.

(59) Polija apgalvo, ka iepriekš minēto jautājumu detalizēti analizēja uzņēmums *Scott Wilson Sp. z o.o.* (tālāk tekstā "*Scott Wilson*"), kas, izanalizējot visas *Autostrada Wielkopolska* sniegtās satiksmes un ieņēmumu prognozes laika posmā no 1998. līdz 2004. gadam, secināja, ka nebija atbilstoši izmantot 1999. gada pētījumu, ņemot vērā to, ka bija pieejams jaunāks, 2004. gadā sagatavots pētījums, jo, izmantojot veco pētījumu, tika iegūta ievērojami augstāka *IRR*, nekā tas būtu gadījumā, ja tiktu izmantots 2004. gada pētījums.

(60) Tā kā *Autostrada Wielkopolska* tika izmaksāta kompensācija, lai panāktu 2000. gadā paredzamo *IRR*, nevis *IRR*, kuru *Autostrada Wielkopolska* būtu varējis reāli sasniegt tieši pirms Grozījumu likuma stāšanās spēkā, *Autostrada Wielkopolska* tika nostādīts izdevīgākā situācijā, nekā tas būtu iespējams bez tiesību aktu grozīšanas, un tas rada ekonomisku priekšrocību.

(61) Turklāt Polija norāda, ka ar Koncesijas līguma 25. panta 9. punktu *Autostrada Wielkopolska* izmaksājamā kompensācija tiek ierobežota līdz apmēram, kādu tas būtu ieguvis, ja tiesību akti nebūtu grozīti.

3.2. **Saderības novērtējums**

(62) Polija apgalvo, ka nav pamata uzskatīt, ka minētais atbalsts ir saderīgs ar iekšējo tirgu.

4. **IEINTERESĒTO PERSONU PIEZĪMES**

(63) Komisija saņēma piezīmes no *Autostrada Wielkopolska* kā ieinteresētās personas.

(64) Ievadā *Autostrada Wielkopolska* norāda, ka Polijas paziņojums par to, ka kompensācija nav saderīgs valsts atbalsts, ir vienkārši gājiens saistībā ar komerciālu strīdu un tiek īstenots pēc tam, kad Polija zaudēja lietu šķīrējtiesā, un tagad tā arī cenšas atlikt soda izpildi. [..]. Polijas paziņojumu Komisijai *Autostrada Wielkopolska* uztver kā mēģinājumu izvēlēties labvēlīgāko tiesu, un tas nav atbalstāmi, jo ir pretrunā ar ES valsts atbalsta politikas ideju un mērķi. *Autostrada Wielkopolska* uzskata, ka tad, ja dalībvalstīm tiktu ļauts ļaunprātīgi izmantot valsts atbalsta noteikumus, lai anulētu līgumus, kurus tās atbilstoši nesaistītu pušu darījuma principam ir noslēgušas komercvidē, tas būtu pretrunā sabiedrības interesēm.

4.1. **Ekonomiska priekšrocība**

4.1.1. *Autostrada Wielkopolska tiesības uz kompensāciju*

(65) *Autostrada Wielkopolska* uzskata, ka saskaņā ar Koncesijas līgumu tam bija tiesības saņemt kompensāciju pēc tam, kad uzņēmumam tika liegts iekasēt ceļa nodevas no SKTL un tādējādi tika atņemts šis ienākumu avots.

(66) Papildus tam *Autostrada Wielkopolska* norāda, ka nekad netika apstrīdētas tā tiesības saņemt kompensāciju, ne arī tas, ka šo kompensāciju varētu sniegt "ēnu ceļa nodevas" veidā.

4.1.2. *Vieglo transportlīdzekļu satiksme*

(67) Saskaņā ar *Autostrada Wielkopolska* pausto viedokli vieglo transportlīdzekļu satiksmes iekļaušana "ēnu ceļa nodevas" verifikācijas metodē bija nepieciešama, lai pareizi novērtētu kompensācijas apmēru, tāpēc tas nerada priekšrocību *Autostrada Wielkopolska*.

(68) Pirmkārt, uzņēmums paskaidro, ka tā situācija ir uzskatāma par atšķirīgu no automaģistrāles A4 koncesionāra situācijas. Automaģistrāle A4 un automaģistrāle A2 atšķiras ar to, ka A4 galvenokārt ir svārstsatiksmes ceļš, kurā SKTL veido tikai 20 % no satiksmes (kas pēc *Autostrada Wielkopolska* aplēsēm veido aptuveni 30 % no ieņēmumiem). Attiecībā uz automaģistrāli A2, kas ir eksporta koridors, SKTL bija lielāka daļa, proti, [..] %, no transportlīdzekļiem (kas atbilst [..] % no visiem ieņēmumiem). Visām iesaistītajām pusēm bija skaidrs, ka reālās ceļa nodevas maksājuma atcelšana radīs ievērojamu SKTL satiksmes pieaugumu. Tādējādi "ēnu ceļa nodevas" scenārijā samazinātos automaģistrāles pievilcīgums (lielāki sastrēgumi, augstākas uzturēšanas vajadzības, kuru rezultātā tiktu veikti plašāki būvdarbi, kas samazinātu satiksmes ātrumu) un tas novestu pie citu maršrutu izvēles un būtiskas vieglo transportlīdzekļu plūsmu samazināšanās automaģistrālē. Šo faktoru ietekme uz eksporta koridora automaģistrāli ir ievērojami lielāka nekā uz svārstsatiksmes ceļu. Tādēļ automaģistrāles A2 gadījumā bija jāatjaunina dati par vieglo transportlīdzekļu skaitu.

(69) Otrkārt, *Autostrada Wielkopolska* uzsver, ka tam bija pienākums veikt būvdarbus, jo tika pārsniegti noteikti satiksmes apjoma sliekšņi (piem., trešā josla Poznaņas apvedceļā), un tas radīja ievērojamus kapitāla izdevumus. Verificējot tikai SKTL, netiktu ņemta vērā ietekme, kāda "ēnu ceļa nodevas" ieviešanai bija uz pārējo satiksmi, un atskaites punkti attiecībā uz papildu būvdarbiem saskaņā ar Koncesijas līgumu.

4.1.3. *Pētījumi par satiksmi – iekšējā peļņas norma (IRR)*

(70) Pirmkārt, *Autostrada Wielkopolska* uzsver, ka, 2005. gadā uzsākot atkārtotas sarunas par Koncesijas līgumu, tā mērķis bija noteikt tādu kompensācijas līmeni, kas ļautu nodrošināt *IRR*, kura ir līdzvērtīga *IRR* 2000. gada finanšu slēgšanas laikā, kas saskaņā ar *AW S.A.* sniegto informāciju bija [..] %.

(71) Lai gan puses vienojās, ka pēc 2007. gada verifikācijas *AGRi* likme tiktu noteikta tādā apmērā, lai nodrošinātu *IRR* [..] %, *Autostrada Wielkopolska* uzskata, ka ir ļoti svarīgi, lai *AGRi* likmei tiktu piemērota arī ceļa nodevas likmju absolūtā maksimālā robeža.

(72) *Autostrada Wielkopolska* 2005. gadā *ex ante* aplēsa, ka saskaņā ar "ēnu ceļa nodevas" mehānismu 6. pielikumā ietverto nodevas likmju absolūtās maksimālās robežas ierobežotu *Autostrada Wielkopolska* paredzamo *IRR* līdz [..] % (t. i., krietni zem [..] %). 2007. gadā verifikācijas ziņojumā *AGRi* likme, kas tiek piemērota starpposma periodā, tika palielināta līdz maksimālajai robežai. Tā rezultātā pēc 2007. gada verifikācijas *Autostrada Wielkopolska* paredzamā *IRR* bija [..] %.

4.1.3.1. Londonas metro

(73) *Autostrada Wielkopolska* norāda, ka Koncesijas līgums ir īpaši sarežģīts ilgtermiņa līgums, jo aptver automaģistrāles izbūvi un tās darbības nodrošināšanu. Lai noteiktu, vai izmaiņas šādā sarežģītā valsts un privātas puses līgumā ir uzskatāmas par valsts atbalstu, ir jāpiemēro principi, kurus Komisija noteica Londonas metro lietā ([23]). Saskaņā ar šiem principiem izmaiņas nav uzskatāmas par valsts atbalstu, ja:

a) sākotnējais Koncesijas līgums neietver valsts atbalstu;

b) izmaiņu rezultātā koncesionārs neiegūst būtiskus uzlabojumus vai uzlabojumi atbilst tirgus likmei.

(74) *Autostrada Wielkopolska* paskaidro, ka, tā kā koncesija tika piešķirta atklāta, pārredzama un nediskriminējoša konkursa rezultātā, Koncesijas līguma priekšrocība ir prezumpcija, ka tas ir noslēgts saskaņā ar tirgus noteikumiem un tādējādi nav valsts atbalsts. Saskaņā ar *AW S.A.* teikto attiecīgajā gadījumā paredzamā, faktiskā pēcnodokļu *IRR* no akcionāru kapitāla (kapitāls un subordinētie aizņēmumi), kas noteikta sākotnējā Koncesijas līgumā, finanšu slēgšanas laikā bija [..] %. Tā kā šī paredzamā peļņas norma bija netieši ietverta sākotnējā līgumā, tā ir uzskatāma par tirgum atbilstošu.

(75) *Autostrada Wielkopolska* salīdzina *IRR* [..] % apmērā, kas tika paredzēta pēc 6. pielikuma noslēgšanas, ar sākotnējā piedāvājuma *IRR* [..] % apmērā. *Autostrada Wielkopolska* paskaidro, ka [..] % pieaugums ir radies saistībā ar ārējiem finansiāliem apsvērumiem, proti, aizvietojot budžeta prognozes ar faktiskajiem finanšu rezultātiem, kā arī atjauninot inflācijas un valūtu maiņas kursa prognozes. Saskaņā ar *AW S.A.* pausto viedokli šā iemesla dēļ pieaugums bija pilnībā pamatots. Turklāt *Autostrada Wielkopolska* stāvoklis būtiski neuzlabojās tikai tādēļ vien, ka notika pāreja no reālām ceļa nodevām uz "ēnu ceļa nodevām" (neatkarīgi no jebkādām izmaiņām attiecībā uz *IRR*). Konkrētāk, ar šo pāreju netika samazināti *Autostrada Wielkopolska* satiksmes riski.

(76) Papildus tam *Autostrada Wielkopolska* apgalvo, ka, pat ja šīs izmaiņas, kuras tas centās panākt, varētu uzskatīt par "būtiskām" Londonas metro lietas izpratnē (kam *Autostrada Wielkopolska* nepiekrīt), to rezultātā *Autostrada Wielkopolska* tik un tā iegūtu paredzēto peļņas normu, kas nekādā ziņā nepārsniedz tirgus likmes. *AW S.A.* atzīmē, ka lietā N 462/2009 Polija norādīja un Komisija piekrita, ka tirgus peļņa automaģistrāļu projektos Polijā bija aptuveni [..] % ([24]).

(77) Turklāt *Autostrada Wielkopolska* apgalvo, ka *IRR* [..] % apmērā, kuru Polija min kā atskaites punktu, kas bija jāizmanto "ēnu ceļa nodevas" aprēķinā, nav tirgus likme, jo neviens saprātīgs privātais ieguldītājs nebūtu 2005. gadā piekritis Koncesijas līgumam, ja paredzamā peļņas likme būtu bijusi tik zema kā [..] %.

(78) *Autostrada Wielkopolska* uzskata, ka Polija šķietami pieņem, ka, lai nodrošinātu atbilstību valsts atbalsta noteikumiem, saskaņā ar likumu jebkurai kompensācijai ir jāatspoguļo ekonomiskā situācija, kāda tā ir tieši pirms notikuma, kura rezultātā tiek piešķirta kompensācija. *Autostrada Wielkopolska* uzskata, ka šāda pieeja liegtu iespēju privātām personām sasniegt ilgtermiņa mērķus un varētu mudināt dalībvalstis no jauna apspriest publiskās un privātās partnerības, ja uzņēmuma prognozes uzrādītu negatīvas tendences.

(79) Turklāt *Autostrada Wielkopolska* norāda, ka iepriekš Komisija izvērtēja, vai valsts un privātās puses līgums ir nepieciešams un samērīgs. *Autostrada Wielkopolska* apgalvo, ka pasākumi, par kuriem vienojās Polija un uzņēmums, bija samērīgi, jo īpaši tādēļ, ka Koncesijas līgums ietvēra aizsardzības mehānismus, lai novērstu, ka *Autostrada Wielkopolska* saņem pārmērīgu kompensāciju. Šie pasākumi bija noteikti gan 6. pielikumā, gan arī sākotnējā Koncesijas līgumā. Minētajā 6. pielikumā puses vienojās, ka tad, ja verifikācijas modelis parādīs, ka paredzētā *IRR* ir augstāka nekā reālās ceļa nodevas modelī aprēķinātā, *AGRi* likme tiks koriģēta, nosakot to mazāku. Turklāt 6. pielikumā bija paredzēta "ēnu ceļa nodevas" likmju absolūtā maksimālā robeža.

(80) Citos Koncesijas līguma noteikumos, kas netika mainīti saskaņā ar 6. pielikumu, bija noteikts, ka [..].

([23]) Komisijas lēmums lietā N 264/2002: Londonas metro publiskā un privātā partnerība.
([24]) Komisijas 2009. gada 29. jūlija lēmums lietā N 462/2009: Atbalsts transporta infrastruktūrai – automaģistrāles A2 posma Svecko–Novi Tomisla izbūve un darbības nodrošināšana, 6. zemsvītras piezīme.

4.1.3.2. Tirgus ekonomikas dalībnieka princips (TEDP)

(81) Turklāt *Autostrada Wielkopolska* arī apgalvo, ka, pat ja 6. pielikums ietvertu būtisku uzlabojumu, tas tik un tā nebūtu uzskatāms par valsts atbalstu, jo Polijas valsts un *Autostrada Wielkopolska* par to vienojās komercdarbības ietvaros un atbilstoši nesaistītu pušu darījuma principam. Turklāt Polija piekrita nosacījumiem, kas būtu pieņemami līdzīgā stāvoklī esošam privātam ieguldītājam.

(82) *Autostrada Wielkopolska* apgalvo, ka valsts iesniegtajās piezīmēs Komisijai pastāvīgi tiek jaukta uzņēmuma sākuma pozīcija 2005. gada sarunās (paredzamā peļņa [..] % apmērā) un to faktiskais rezultāts (paredzamā peļņa [..] % apmērā).

(83) *Autostrada Wielkopolska* uzskata, ka valsts nepieņēma uzņēmuma ierosinātos nosacījumus, kā tai bija tiesības rīkoties komerciālu sarunu ietvaros, bet uzstāja, ka ir jānosaka divi ļoti nozīmīgi finansēšanas mehānisma elementi: a) "ēnu ceļa nodevu" verifikācija pēc diviem gadiem, un b) "ēnu ceļa nodevas" absolūtā maksimālā robeža, līdz koncesijas perioda beigām nepiemērojot korekcijas attiecībā uz inflāciju vai svārstībām valūtas kursos. Citiem vārdiem sakot, puses vienojās par aprēķina metodiku, kuras rezultātā verifikācijas laikā 2007. gadā varēja iegūt maksimālo paredzamo *IRR* [..] % apmērā. Tomēr, raugoties no *ex ante* perspektīvas, "ēnu ceļa nodevas" absolūtā maksimālā robeža padarīja šo mērķi tīri teorētisku. Faktiski *IRR* 2005. gadā bija [..] % un 2007. gadā – [..] %. Tāpēc sarunu faktiskais rezultāts bija tuvāks Polijas prasībām, nevis *Autostrada Wielkopolska* prasībām.

(84) Turklāt *Autostrada Wielkopolska* uzsver, ka "rezultāts sarunās starp divām pusēm ar atšķirīgām sākuma pozīcijām parasti ir kaut kur pa vidu abām attiecīgajām sākuma pozīcijām". Tādēļ ir jāizvērtē, vai sarunu rezultāts bija tādas saprātīgas rīcības "diapazonā", kas atbilst hipotētiska privātā ieguldītāja rīcībai. *Autostrada Wielkopolska* norāda, ka tad, ja valsts rīcība nav acīmredzami ārpus šā "diapazona", saskaņā ar Tiesas spriedumu lietā C-256/97 ([25]) var sagaidīt, ka hipotētisks privātais ieguldītājs būtu rīkojies šādā pašā veidā.

(85) *Autostrada Wielkopolska* apgalvo, ka vēstule, kuru *Ernst & Young* 2005. gada 14. oktobrī nosūtīja *GDDKiA* un kura tika iesniegta šķīrējtiesai, parāda, ka valsts sarunu laikā bija ņēmusi vērā risku, ka *Autostrada Wielkopolska* varētu nepiekrist 6. pielikuma nosacījumiem, un tā rezultātā līgums tiktu izbeigts un tiktu iesniegta prasība par zaudējumu segšanu. Jo īpaši tādēļ, ka *IRR*, kas līdzvērtīga [..] %, nebija pietiekama, lai atmaksātu EIB aizdevumu, kas jāatdod 2018. gadā. *Autostrada Wielkopolska* pastāv uz to, ka saprātīgs privātais uzņēmējs izsvērtu risku, ka būtu jāatrod jauns ieguldītājs – ar nosacījumu, ka tirgus cena ir daudz augstāka. Ņemot vērā visu iepriekš minēto, piekrišana sarunās apspriestajiem 6. pielikuma nosacījumiem un *IRR* ir hipotētiska privātā ieguldītāja saprātīgas rīcības "diapazonā".

4.1.3.3. *WSA* 2004. gada pētījums

(86) *Autostrada Wielkopolska* izsaka kritiku par Polijas pieeju attiecībā uz 2004. gada pētījuma izmantošanu par pamatu 6. pielikumā ietvertajiem aprēķiniem. *Autostrada Wielkopolska* norāda – nav šaubu, ka valsts finanšu konsultantiem bija pieejams 2004. gada pētījums (un visi pārējie saistītie dati) un ka tie labi apzinājās to, ka finanšu prognozes saistībā ar *IRR* [..] % apmērā bija balstītas uz 1999. gada pētījumu. Šķīrējtiesa to apstiprināja.

(87) Turklāt *Autostrada Wielkopolska* apgalvo, ka valsts rīcībā bija vairāki pētījumi par satiksmi, t. i., *Autostrada Wielkopolska* satiksmes konsultanta *WSA* 1999. un 2004. gada pētījums, banku satiksmes konsultanta *SDG* 2005. gada pētījums un pašas valsts satiksmes konsultanta *Faber Maunsell* 2005. gada pētījums. Turklāt valsts rīcībā bija 2005. gada faktiskie dati par satiksmes intensitāti. Saskaņā ar *Autostrada Wielkopolska* pausto viedokli, lai gan valsts pamatojums galvenokārt ir balstīts uz apgalvojumu, ka *WSA* 2004. gada pētījums ir jaunākais pieejamais pētījums, ir jāuzsver fakts, ka bija pieejami jaunāki pētījumi un dati par satiksmes intensitāti.

(88) *Autostrada Wielkopolska* arī apgalvo, ka *WSA* 2004. gada pētījums principā tika sagatavots automaģistrāles A2 otrā posma (Svecko–Novi Tomisla) sagatavošanās darbu ietvaros, lai panāktu finanšu slēgšanu attiecībā uz šo posmu. Sagatavojot pētījumu laikposmā no 2003. gada decembra līdz sākotnējai versijai 2004. gada aprīlī, *WSA* bija iespējams aprēķināt faktiskos skaitļus par satiksmes plūsmu tikai attiecībā uz diviem automaģistrāles posmiem, kas tolaik bija izbūvēti un darbojās, proti, Kšesini–Vžesņa, Vžesņa–Koņina, kā arī attiecībā uz Poznaņas apvedceļu. Posmu Novi Tomisla–Komorņiki atvēra satiksmei tikai 2004. gada oktobrī. Tas acīmredzami ietekmēja to, kā puses un aizdevēji 2005. gada beigās uztvēra pētījuma lietderīgumu. Papildus tam *Autostrada Wielkopolska* norāda, ka satiksmes prognozes parasti ir balstītas uz piecu gadu laikposmu, nevis 30 gadiem, kā tas ir *WSA* 2004. gada pētījumā.

([25]) Tiesas 1999. gada 29. jūnija spriedums *DM Transport*, C-256/97, *Recueil* 1999, I-3913. lpp.

4.2. **Saderības novērtējums**

(89) *Autostrada Wielkopolska* norāda – ja pretēji tā paustajiem argumentiem Komisija konstatē, ka kompensācija ir valsts atbalsts, tas ir saderīgs atbilstoši LESD 107. panta 3. punkta c) apakšpunktam.

(90) *Autostrada Wielkopolska* norāda, ka lietā N 462/2009 ([26]) Komisija secināja, ka uzņēmumam *Autostrada Wielkopolska* piešķirtais valsts atbalsts automaģistrāles A2 posma Svecko–Novi Tomisla (t. i., automaģistrāles A2 blakus esošās daļas) izbūvei un darbības nodrošināšanai ir saderīgs ar iekšējo tirgu. Saskaņā ar *Autostrada Wielkopolska* pausto viedokli tādējādi līdzīgu iemeslu dēļ par saderīgu ir uzskatāms arī valsts atbalsts, kas piešķirts saskaņā ar 6. pielikumu.

(91) Turklāt *Autostrada Wielkopolska* norāda, ka, tā kā automaģistrāle A2 atrodas reģionā, uz kuru attiecas LESD 107. panta 3. punkta a) apakšpunktā noteiktais izņēmums, saskaņā ar šo punktu arī atbalstu var uzskatīt par saderīgu ar iekšējo tirgu. Komisijas Reģionālā atbalsta pamatnostādnēs ir atļauts piešķirt darbības atbalstu reģionā, uz kuru attiecas LESD 107. panta 3. punkta a) apakšpunktā noteiktais izņēmums, ja tiek izpildīti šādi divi kritēriji: i) tas ir attaisnojams, ņemot vērā tā devumu reģionālajai attīstībai un tā būtību, un ii) tas ir samērīgs. *Autostrada Wielkopolska* atzīmē, ka automaģistrāles devums reģionālajai attīstībai ir daudzējāds (piem., loģistikas uzņēmumu izaugsme Poznaņas un Koņinas apkārtnē, augstāks nodarbinātības līmenis u. c.).

(92) Attiecībā uz samērīguma kritēriju *AW S.A.* paskaidro, ka [..].

(93) *Autostrada Wielkopolska* apraksta, ka negatīva lēmuma gadījumā EIB aizdevumu nebūtu iespējams refinansēt un EIB izmantotu tiesības uz valsts garantiju. Tā kā valsts šādā gadījumā pieprasītu šo summu no *Autostrada Wielkopolska*, kuru tas nespētu apmaksāt, uzņēmums būtu spiests bankrotēt un tā ieguldītāji negūtu nekādu peļņu. Tādēļ, kā uzskata *Autostrada Wielkopolska*, Komisija kļūdījās, pieņemot, ka ieguldītāji guva labumu no kompensācijas maksājumiem; tā vietā visa nauda tika iztērēta automaģistrāles vajadzībām.

5. **POLIJAS KOMENTĀRI PAR IEINTERESĒTĀS PERSONAS PIEZĪMĒM**

(94) Polija informē, ka nepiekrīt *Autostrada Wielkopolska* piezīmēm – gan attiecībā uz faktiem, gan juridisko novērtējumu.

5.1. **Attiecībā uz šķīrējtiesas nolēmuma nozīmi**

(95) Polija atzīmē, ka šķīrējtiesas nolēmumam nav nozīmes attiecībā uz Eiropas Komisijas valsts atbalsta procedūrām, jo: i) tas attiecās tikai uz 6. pielikuma spēkā esamību, ii) tikai Eiropas Komisija ir tiesīga izvērtēt, vai pasākums ir valsts atbalsts.

5.2. **Attiecībā uz ekonomisko priekšrocību**

5.2.1. *Attiecībā uz Autostrada Wielkopolska tiesībām uz kompensāciju*

(96) Polija atkārtoti norāda, ka *Autostrada Wielkopolska* bija tiesības saņemt kompensāciju par zaudējumiem, kas radušies tiesību aktu grozīšanas dēļ, kā rezultātā SKTL tiek atbrīvoti no ceļa nodevas. Tomēr kompensācija nedrīkstēja nostādīt koncesionāru izdevīgākā stāvoklī, nekā tas būtu bijis tad, ja Grozījumu likums netiktu pieņemts.

5.2.2. *Attiecībā uz vieglo transportlīdzekļu satiksmi*

(97) Atbildot uz *Autostrada Wielkopolska* argumentu, ka informācija par vieglo transportlīdzekļu satiksmi bija jāatjaunina, jo tā ir atkarīga no SKTL satiksmes, kuras pieaugumu bija grūti prognozēt laikā, kad 2005. gadā tika ieviesta "ēnu ceļa nodeva", Polija apgalvo, ka reālie dati neapstiprināja, ka šāda atkarība tiešām pastāvētu (t. i., lai gan tika novērots straujš SKTL satiksmes pieaugums, vieglo transportlīdzekļu satiksme šajā pašā laikposmā bija stabila).

(98) Neraugoties uz to, Polija saglabā savu nostāju, ka vieglo transportlīdzekļu iekļaušana bija nepieciešama, jo "pieņemtā metodika noteica, ka finanšu modelis aptver visu projektu kopumā". Polija uzskata, ka nebija iespējams aprēķināt projekta *IRR*, pamatojoties tikai uz SKTL satiksmes datiem.

([26]) Komisijas 2009. gada 2. decembra lēmums lietā N 462/2009: Atbalsts transporta infrastruktūrai – automaģistrāles A4 posma Svecko–Novi Tomisla izbūve un darbības nodrošināšana. Jāatzīmē, ka Komisijas lēmumā patiesībā tika secināts, ka šajā lietā valsts atbalsts nepastāv.

(99) Atbildot uz *Autostrada Wielkopolska* argumentu, ka informācija par satiksmi, kas nav SKTL satiksme, bija jāatjaunina tādēļ, ka koncesionāram bija pienākums veikt būvdarbus, jo tika pārsniegti noteikti satiksmes apjoma sliekšņi (piem., trešā josla Poznaņas apvedceļā), Polija apgalvo, ka tas nav būtiski, jo paredzamais izmaksu pieaugums jau tika ņemts vērā vinjetes finanšu modeļa pieņēmumos, parakstot 6. pielikumu, un tam nav nekādas ietekmes uz vieglo transportlīdzekļu satiksmes rādītājiem.

5.2.3. *Attiecībā uz pētījumiem par satiksmi – iekšējā peļņas norma (IRR)*

(100) Polija nepiekrīt *Autostrada Wielkopolska* viedoklim, ka kompensācijas apmērs, par kuru tika panākta vienošanās 2005. gada septembrī, bija jānosaka tā, lai ļautu uzņēmumam sasniegt 2000. gadā paredzēto *IRR*. Polija norāda, ka, pirmkārt, finanšu slēgšanas laikā paredzētās *IRR* pamatā, kā norāda *Autostrada Wielkopolska*, bija koncesionāra aplēses, kā arī saskaņā ar Koncesijas līgumu Polija negarantēja, ka komerciālā puse sasniegs kādu noteiktu peļņas normu. Otrkārt, pirms 6. pielikuma noslēgšanas īstenoto sarunu laikā *Autostrada Wielkopolska* neinformēja par nekādām prognozēm attiecībā uz tādas peļņas normas sasniegšanu, kas tika paredzēta finanšu slēgšanas datumā 2000. gadā.

(101) Polija uzskata, ka par atskaites punktu, lai noteiktu apmēru, kādā uzņēmumam izmaksājama kompensācija par zaudējumiem, ir jāizmanto *Autostrada Wielkopolska* ekonomiskā situācija, kāda tā bija tieši pirms Grozījumu likuma stāšanās spēkā.

(102) Polija uzskata, ka *Autostrada Wielkopolska* nav konsekvents savā nostājā, jo, no vienas puses, tas apgalvo, ka tam bija tiesības saņemt kompensāciju, ar kuru tiek nodrošināta *IRR*, kāda tā ir finanšu slēgšanas laikā ([..] %), savukārt, no otras puses, tas brīvprātīgi piekrita kompensācijai, ar kuru (2005. gadā) tiek nodrošināta *IRR* tādā līmenī, kas sasniedz "tikai" [..] %, un beigās (pēc 2007. gada verifikācijas ziņojuma) – [..] % līmenī. Polija uzskata, ka interesants fakts ir, ka: *Autostrada Wielkopolska* nekad nav izvirzījis nekādas prasības attiecībā uz kompensāciju par darbības ieņēmumu zaudējumiem saistībā ar kompensētā *IRR* līmeņa ([..] %) un iespējumi garantētā *IRR* līmeņa [..] % starpību. Polija uzskata, ka: "tas ir izskaidrojams ar faktu, ka 2005. gadā paredzamā peļņas norma, kas aprēķināta, pamatojoties uz tolaik pieejamajiem datiem, bija [..] % līmenī, kas bija ievērojami zemāks nekā *IRR* līmenis [..] %, kas tik iegūts kompensācijas maksājumu rezultātā".

5.2.3.1. Londonas metro

(103) Atbildot uz argumentāciju par Londonas metro, Polija piekrīt, ka sākotnējais Koncesijas līgums neietver valsts atbalstu. Tomēr Polija nepiekrīt *Autostrada Wielkopolska* apgalvojumam, ka uzņēmuma finansiālās situācijas uzlabošanās saistībā ar kompensāciju ir tikai [..] % apmērā (t. i., [..] % – finanšu slēgšanas laikā 2000. gadā paredzētās *IRR* – un [..] % – 6. pielikumā ietvertās *IRR* – starpība), jo saskaņā ar Polijas [iestāžu] apgalvoto uzlabojums ir redzams *Autostrada Wielkopolska* 2004. gada faktiskās situācijas (*IRR* [..] %) un 6. pielikumā norādītās *IRR* ([..] %) starpībā. Saskaņā ar Polijas [iestāžu] apgalvoto šāds pieaugums nav nenozīmīgs. Polija arī nepiekrīt, ka *IRR* [..] % apmērā ir tirgus likme, kas piemērojama automaģistrāļu projektiem Polijā, jo Komisija ir reiz apstiprinājusi, ka tirgus likme ir [..] %. Polija apgalvo, ka tirgus likme ir "atkarīga no faktiskās situācijas" un ir nosakāma "katrā gadījumā individuāli". Tāpēc *Autostrada Wielkopolska* piemērojamā tirgus likme ir [..] %.

(104) Polija, iesniedzot trīs grafikus, papildina savu argumentāciju attiecībā uz to, ka *Autostrada Wielkopolska* situācija būtiski uzlabojās, salīdzinot ar tā finanšu stāvokli pirms un pēc laikposma, kad tika piemērota "ēnu ceļa nodeva". Šie grafiki parāda, ka "ēnu ceļa nodevas" piemērošanas rezultātā *Autostrada Wielkopolska* ieņēmumi bija ievērojami augstāki nekā sākotnēji paredzēts, un arī to, ka pēc "ēnu ceļa nodevas" sistēmas pārtraukšanas *Autostrada Wielkopolska* ieņēmumi atgriezās sākotnēji paredzētajā līmenī.

5.2.3.2. Tirgus ekonomikas dalībnieka princips (TEDP)

(105) Polija norāda, ka privāts ieguldītājs maksātu tikai par tādiem zaudējumiem, kurus tam ir juridisks pienākums segt. Saskaņā ar šo scenāriju zaudējumi ir summa, kas *Autostrada Wielkopolska* iztrūka, lai sasniegtu *IRR*, kuru tas būtu panācis, ja nebūtu ieviests Grozījumu likums. Saskaņā ar Polijas [iestāžu] apgalvoto privāts ieguldītājs zinātu, ka *Autostrada Wielkopolska* var pieprasīt kompensēt tikai tādus zaudējumus, kuri nepārsniedz summu, kas nepieciešama ieņēmumu zudumu atlīdzināšanai (kuri šajā gadījumā būtu kompensācija, lai sasniegtu *IRR* [..] % apmērā), un nebūtu noslēdzis vienošanos par lielākas zaudējumu kompensācijas piešķiršanu darījuma partnerim.

(106) Polija stingri noraida *Autostrada Wielkopolska* argumentu, ka sarunu laikā Polija izjuta spiedienu attiecībā uz risku, ka valstij būtu jāaizvieto *Autostrada Wielkopolska*. Polijas uzskata, ka tad, ja tiktu izbeigts līgums ar *Autostrada Wielkopolska*, Valsts kase būtu pati pārvaldījusi automaģistrāli vai meklējusi aizvietotāju, taču ar daudz zemākām izmaksām.

5.2.3.3. *WSA 2004. gada pētījums par satiksmi un ieņēmumiem*

(107) Polija uzsver, ka – pretēji *Autostrada Wielkopolska* apgalvotajam – tā nav patvaļīgi izvēlējusies vienu no pieejamajiem pētījumiem par satiksmi un ieņēmumiem, kā arī nav tīši noklusējusi Komisijai par citiem, kā apgalvots, alternatīviem pētījumiem. Polija atgādina, ka tā iesniedza satiksmes konsultanta *Scott Wilson* atzinumu, kurā bija ņemti vērā visi pieejamie pētījumi par satiksmi un ieņēmumiem, un norādīja, ka ir jāizmanto *WSA* 2004. gada pētījums.

(108) Saskaņā ar Polijas [iestāžu] apgalvoto 2005. gadā bija jāizmanto *WSA* 2004. gada pētījums, jo tas bija jaunākais pētījums. Pētījums tika sagatavots pēc *Autostrada Wielkopolska* pieprasījuma un bija atjaunināta versija 1999. gada pētījumam, kas tika izmantots par pamatu, aplēšot *IRR*, kas finanšu slēgšanas laikā piemērojama projektam.

(109) Polija nepiekrīt *Autostrada Wielkopolska* argumentam, ka *WSA* 2004. gada pētījumu nevajadzētu izmantot tāpēc, ka prognozes parasti tiek veidotas piecu, nevis 30 gadu perspektīvā. Polija atzīmē, ka, lai gan *WSA* 2004. gada pētījums aptver 30 gadu laikposmu, 1999. gada pētījums, kuru *Autostrada Wielkopolska* izmantoja kā pamatu *IRR* aprēķināšanai, aptver 35 gadu laika posmu.

(110) Polija arī norāda, ka, lai gan 2004. gada pētījuma sagatavošanas laikā dati par faktiskajām satiksmes plūsmām bija pieejami tikai attiecībā uz daļu no automaģistrāles, laikā, kad tika sagatavots 1999. gada pētījums, darbību nebija uzsācis neviens no automaģistrāles posmiem. Tāpēc saskaņā ar Polijas [iestāžu] apgalvoto atbilstošāk bija izmantot 2004. gada, nevis 1999. gada pētījumu.

5.3. **Saderības novērtējums**

(111) Atbildot uz *AW S.A.* pamatojumu, ka minētajā gadījumā saderības novērtējums būtībā ir tāds pats kā lietā N 462/09 (kurā iepriekš Komisija bija devusi pozitīvu novērtējumu), Polija norāda, ka atbalsts attiecīgajā gadījumā tika piešķirts, lai sekmētu ceļa infrastruktūras izbūvi, savukārt šajā gadījumā automaģistrāle jau bija izbūvēta un atklāta 2004. gadā, t. i., pirms Grozījumu likuma pieņemšanas 2005. gadā. Polija apgalvo, ka tādējādi trūkst stimulējošās ietekmes.

(112) Turklāt valsts atbalsts, kuru ieguva *Autostrada Wielkopolska*, ietekmēja tikai projekta rentabilitāti un neveicināja nekādu saimniecisko darbību vai tautsaimniecības jomu attīstību. Tāpēc LESD 107. panta 3. punkta c) apakšpunkts uz šo gadījumu neattiecas. Polija uzskata, ka, tā kā atbalsts neveicināja reģionālo attīstību, nevar atzīt arī, ka tas ir saderīgs valsts atbalsts saskaņā ar Reģionālā atbalsta pamatnostādnēm.

6. **PASĀKUMA NOVĒRTĒJUMS**

(113) Komisijas novērtējums šajā lietā attiecas tikai uz kompensāciju, ko saskaņā ar Koncesijas līguma 6. pielikumu Polija piešķīrusi *Autostrada Wielkopolska* saistībā ar smago kravas transportlīdzekļu atbrīvošanu no pienākuma maksāt ceļa nodevu par automaģistrāles A2 posma Novi Tomisla–Koņina izmantošanu laika posmā no 2005. gada 1. septembra līdz 2011. gada 30. jūnijam.

6.1. **Valsts atbalsta esamība**

(114) Saskaņā ar LESD 107. panta 1. punktu "ar iekšējo tirgu nav saderīgs nekāds atbalsts, ko piešķir dalībvalstis vai ko jebkādā citā veidā piešķir no valsts līdzekļiem un kas rada vai draud radīt konkurences izkropļojumus, dodot priekšroku konkrētiem uzņēmumiem vai konkrētu preču ražošanai, ciktāl tāds atbalsts iespaido tirdzniecību starp dalībvalstīm".

(115) LESD 107. panta 1. punktā minētie kritēriji ir kumulatīvi. Tāpēc, lai noteiktu, vai attiecīgais pasākums ir atbalsts LESD 107. panta 1. punkta nozīmē, ir jābūt izpildītiem visiem tālāk minētajiem nosacījumiem. Tas nozīmē, ka finansiālajam atbalstam:

a) ir jābūt piešķirtam uzņēmumam (saimnieciskai darbībai);

b) ir jābūt finansētam no valsts līdzekļiem un attiecināmam uz valsti;

c) ir jāpiešķir ekonomiska priekšrocība;

d) ir jābūt selektīvam;

e) ir jāizkropļo konkurence vai jādraud radīt tās izkropļojumus un ir jāiespaido tirdzniecība starp dalībvalstīm.

6.1.1. *Saimnieciskā darbība un jēdziens "uzņēmums"*

(116) Saskaņā ar iedibināto judikatūru Komisijai vispirms ir jānosaka, vai *Autostrada Wielkopolska* ir uzņēmums LESD 107. panta 1. punkta nozīmē. Jēdziens "uzņēmums" ir attiecināms uz jebkuru vienību, kas veic saimniecisko darbību, neatkarīgi no tās juridiskā statusa un finansēšanas veida ([27]). Preču un pakalpojumu piedāvāšana attiecīgajā tirgū ir saimnieciskā darbība ([28]).

(117) Saistībā ar to Komisija norāda, ka automaģistrāles A2 posma Novi Tomisla–Koņina darbība tiek nodrošināta komercdarbības ietvaros, jo visi transportlīdzekļi, kas var izmantot automaģistrāles tranzītam, var izmantot arī automaģistrāli A2, veicot maksājumu ceļa nodevas veidā, kas rada ieņēmumus koncesionāram. No tā izriet, ka *Autostrada Wielkopolska* piedāvā pakalpojumus tirgū un ir uzņēmums LESD 107. panta 1. punkta izpratnē ([29]).

6.1.2. *Valsts līdzekļi un attiecināmība uz valsti*

(118) Jēdziens "valsts atbalsts" ietver jebkuru priekšrocību, ko piešķir no publiskiem līdzekļiem pati valsts vai starpnieks valsts uzdevumā ([30]).

(119) Šajā gadījumā kompensāciju *Autostrada Wielkopolska* izmaksāja Valsts autoceļu fonds (VAF). VAF ir valsts fonds, kas izveidots *Bank Gospodarstwa Krajowego* (tālāk tekstā "*BGK*") – Polijas Valsts attīstības bankas – ietvaros. VAF galvenais finansējuma avots ir ieņēmumi no degvielas nodevas (parafiskālā nodokļa ([31])), kas tiek piemērota motordegvielai un gāzei, kura tiek laista Polijas tirgū (to maksā motordegvielas ražotāji un importētāji), un automaģistrāļu nodevas, kuru tiešā veidā iekasē *GDDKiA* – centrālā pārvaldes iestāde, kas atbild par valsts ceļu sistēmu. Tādēļ Komisija uzskata, ka kompensācijas maksājumi *Autostrada Wielkopolska* tika finansēti no valsts līdzekļiem.

(120) VAF kā kompensācijas maksājumu avotu Polijas parlaments noteica Grozījumu likumā. Turklāt Grozījumu likumā tika noteikts, ka kompensācijas maksājumi no VAF uzņēmumam *Autostrada Wielkopolska* ir jāveic pēc Valsts ceļu un autoceļu ģenerāldirektorāta ([32]) pieprasījuma. Tādējādi Komisija uzskata, ka kompensācijas maksājumi *Autostrada Wielkopolska* ir attiecināmi uz valsti.

6.1.3. *Ekonomiska priekšrocība*

(121) Šajā sadaļā Komisija, pirmkārt, aplūko un konstatē koncesionāra tiesības saņemt kompensāciju tiesību aktu grozīšanas dēļ. Komisija apstiprina, ka nepamatotu priekšrocību koncesionāram sniedz tikai šīs kompensācijas pārmaksātā daļa. Otrkārt, Komisija aplūko modeļus, kurus puses iesniedza sarunu procesā. Treškārt, Komisija konstatē, ka pārmērīgās kompensācijas iemesls bija novecojuša satiksmes pētījuma izmantošana. Ceturtkārt, Komisija aplūko un atzinīgi novērtē *AGRi* likmju verifikācijas procesu, kas tika īstenots 2007. gadā. Piektkārt, pamatojoties uz *PwC* ziņojumu, tiek noteikts pārmērīgās kompensācijas apmērs. Papildus tam tiek izskatītas dažas koncesionāra paustās piezīmes. Visbeidzot, tiek secināts, ka pastāv ekonomiska priekšrocība.

([27]) Tiesas 1998. gada 18. jūnija spriedums Komisija/Itālija, C-35/96, ECLI:EU:C:1998:303; Tiesas 1991. gada 23. aprīļa spriedums *Höfner* un *Elser*/*Macrotron*, C-41/90, ECLI:EU:C:1991:161; Tiesas 1995. gada 16. novembra spriedums *FFSA* un citi/*Ministère de l'Agriculture and de la Pêche*, C-244/94, ECLI:EU:C:1995:392; Tiesas 1997. gada 11. decembra spriedums *Job Centre*, C-55/96, ECLI:EU:C:1997:603.

([28]) Tiesas 1987. gada 16. jūnija spriedums Komisija/Itālija, C-118/85, ECLI:EU:C:1987:283; Tiesas 1998. gada 18. jūnija spriedumu Komisija/Itālija, C-35/96, ECLI:EU:C:1998:30.

([29]) Attiecībā uz automaģistrāles koncesionāriem Komisija izdarīja to pašu secinājumu, piemēram, 2014. gada 27. oktobra lēmumā lietā SA.39224, Grieķija – Grieķijas automaģistrāles koncesijas projekts – *Moreas* automaģistrāle (OV C 460, 19.12.2014., 1. lpp.).

([30]) Tiesas 2002. gada 16. maija spriedums Francija/Komisija (tālāk tekstā "*Stardust Marine*"), C-482/99, ECLI:EU:C:2002:294.

([31]) Degvielas nodeva tika ieviesta ar Polijas parlamenta 2004. gada 27. augusta Likumu, ar kuru groza Likumu par maksas autoceļiem un Valsts autoceļu fondu.

([32]) Valsts ceļu un autoceļu ģenerāldirektorāts ir centrālā pārvaldes iestāde jautājumos, kas saistīti ar valsts ceļu sistēmu. Ģenerāldirektorāts veic savus uzdevumus ar *GDDKiA* atbalstu.

6.1.3.1. Tiesības uz atlīdzību

(122) Komisija vispirms norāda, ka ceļa nodevas bija koncesionāra galvenais ieņēmumu avots. Koncesionārs drīkstēja pēc saviem ieskatiem noteikt ceļa nodevas likmes Koncesijas līguma noteiktajās robežās.

(123) Gan Polija, gan *Autostrada Wielkopolska* norāda, ka ar Koncesijas līgumu koncesionāram tika piešķirtas tiesības saņemt kompensāciju par zaudējumiem, kas radušies minēto tiesību aktu grozīšanas dēļ. Koncesijas līgumā ir skaidri norādīts, ka valstij ir jāizmaksā koncesionāram kompensācija, ja valsts rīcības dēļ tam tiek liegts mainīt vai koriģēt ceļa nodevas likmes (sk. Koncesijas līguma 12. panta 6. punktu, kas citēts iepriekš 51. apsvērumā). Ar Grozījumu likumu koncesionāram tika atņemta ne vien iespēja koriģēt SKTL ceļa nodevas likmes (noteiktās robežās), bet arī pašas tiesības iekasēt no SKTL ceļa nodevas par automaģistrāles izmantošanu.

(124) Ņemot vērā iepriekš minēto, Komisija uzskata, ka šā gadījuma konkrētajos apstākļos (cita starpā saistībā ar faktu, ka koncesija bija konkursa priekšmets) koncesionāram bija tiesības saņemt kompensāciju tiesību aktu grozījumu dēļ, kuru rezultātā radikālā veidā tam tika atņemtas tiesības iekasēt ceļa nodevas.

(125) Komisija arī atzīst, ka kompensācija, kas tikai novērš tiesību aktu grozījumu radīto ietekmi, pati par sevi nav valsts atbalsts. Tomēr Komisija uzskata, ka kompensācija, kas pārsniedz apmēru, kāds parasti tiek izmaksāts, lai novērstu tiesību aktu grozījumu radīto ietekmi, sniedz selektīvu priekšrocību uzņēmumam.

(126) Šajā gadījumā tiesības uz kompensāciju saistībā ar tiesību aktu grozījumu radīto ietekmi nozīmē, ka koncesionāram ir tiesības saņemt no valsts kompensāciju, ar kuru tiek atjaunots tā finanšu stāvoklis, kāds bija sagaidāms pirms tiesību aktu grozīšanas. Taču, ja paredzētā kompensācija uzlaboja koncesionāra paredzamo finanšu stāvokli, pārsniedzot kompensāciju, ar kuru tiek segta tiesību aktu grozīšanas tiešā ietekme, koncesionārs saņēma nepamatotu priekšrocību, kas ietver valsts atbalstu LESD 107. panta 1. punkta izpratnē ([33]).

6.1.3.2. Kompensācijas aprēķināšanai izmantotie modeļi

(127) Lai izvērtētu, vai uzņēmumam *Autostrada Wielkopolska* izmaksātās kompensācijas līmenis nesniedza nepamatotu priekšrocību, uzlabojot tā finanšu stāvokli, salīdzinot ar situāciju, kāda būtu bez attiecīgajiem tiesību aktu grozījumiem, Komisija detalizēti aplūkoja procesu, kādā tika noteikti kompensācijas maksājumi, kā arī saistībā ar to izmantotos finanšu modeļus. Šī analīze ir aprakstīta tālāk tekstā.

(128) Iespējams rādītājs, kas raksturo koncesionāra finanšu stāvokli, ir naudas plūsmas iekšējā peļņas norma (*IRR*), kuru koncesionārs paredzēja pirms tiesību aktu grozīšanas. Papildus iespējamiem *IRR* rādītājiem Polijas valsts un *Autostrada Wielkopolska* Koncesijas līguma 6. pielikumā vienojās izmantot faktisko gada kopējo peļņu no akcionāru kapitāla un subordinētajiem aizņēmumiem, kas izteikta euro ([34]). Vispāratzīta standarta metodika, lai noteiktu peļņu no ieguldījumiem, ir aprēķināt *IRR* ([35]). Tāpēc Komisija uzskata, ka šā rādītāja izmantošana ir pamatota, un tādēļ neiebilst pret to.

(129) Koncesionāra un Polijas iestāžu sarunās par "ēnu ceļa nodevas" likmēm *Autostrada Wielkopolska* iepazīstināja ar trim finanšu modeļiem ([36]). Tie ir šādi: pamatmodelis, reālās ceļa nodevas modelis un vinjetes modelis; tie ir minēti iepriekš 29. apsvērumā.

(130) **Pamatmodelis** atspoguļo koncesionāra finanšu stāvokli ar *IRR* [..] % apmērā finanšu slēgšanas laikā 2000. gadā, kā aprakstīts iepriekš 29. apsvēruma a) punktā. Tomēr Komisija uzskata, ka *IRR*, kuru koncesionārs varētu paredzēt koncesijas sākumā, šajā gadījumā nav būtiska, jo Koncesijas līgums negarantē nekādu noteiktu *IRR* līmeni koncesijas darbības laikā, bet gan drīzāk nodod koncesionāram tirgus un finanšu riskus, kā arī iespējas. Tādēļ paredzamā *IRR* dažādos brīžos koncesijas darbības laikā var būt atšķirīga atkarībā no risku un iespēju īstenošanas. Tāpēc Komisija uzskata, ka atbilstošā *IRR* šajā gadījumā var būt tikai tā *IRR*, kuru

([33]) Līdzīgi Komisija savā 2013. gada 4. decembra lēmumā lietā SA.29584 – "Ēnu ceļa nodevas" kompensācija *Stalexport Autostrada Małopolska S.A.* (*SAM S.A.*) – automaģistrāle A4 (Katovice–Krakova) – secināja, ka kompensācija koncesionāram nebija valsts atbalsts, jo saskaņā ar Koncesijas līgumu automaģistrāles A4 attiecīgajam posmam atbildība par risku, kas saistīts ar tiesību aktu grozījumiem, kuri tieši vai netieši ietekmēja koncesionāru, bija valstij un kompensācijas apmērs nepārsniedza to zaudējumu apmēru, kuri radās koncesionāram (OV C 172, 6.6.2014., 2. lpp.).

([34]) Sk. 6. pielikuma 9. lpp.

([35]) Sk. Komisijas paziņojuma par valsts atbalsta jēdzienu (OV C 262, 19.7.2016., 1. lpp.) 102. punktu.

([36]) Šos trīs finanšu modeļus iesniedza un verificēja *Ernst & Young* 2005. gada 19. septembra ziņojumā.

koncesionārs varēja paredzēt pirms tiesību aktu grozīšanas un saistītās "ēnu ceļa nodevas" mehānisma ieviešanas 2005. gadā. Šī peļņa varēja būt lielāka vai mazāka, nekā bija paredzēts koncesijas sākumā.

(131) **Reālās ceļa nodevas modelī** ([37]), kā aprakstīts iepriekš 29. apsvēruma b) punktā (sīkākai informācijai sk. tālāk 1. modeli 2. tabulā), attiecībā uz prognožu periodu (no 2005. gada līdz koncesijas darbības beigām 2037. gadā) tiek izmantotas *WSA* 1999. gada pētījuma ([38]) prognozes par satiksmi un ieņēmumiem. Tas parāda koncesionāra hipotētisko finanšu stāvokli 2004. gada 31. decembrī gadījumā, ja tiesību akti nebūtu grozīti, proti, scenāriju, kurā koncesionārs līdz koncesijas darbības beigām iekasētu ceļa nodevas no visiem transportlīdzekļiem, kas izmanto automaģistrāli A2. Saskaņā ar šo modeli paredzamā *IRR* bija [..] %.

(132) **Vinjetes modelis** ([39]), kā aprakstīts iepriekš 29. apsvēruma c) punktā (sīkākai informācijai sk. tālāk 2. modeli 2. tabulā), atspoguļo koncesionāra finanšu stāvokli gadījumā, ja tiesību akti tiek grozīti, proti, scenāriju, kurā SKTL izmantotu automaģistrāli A2 bez maksas un valsts izmaksātu "ēnu ceļa nodevas" kompensāciju 70 % apmērā no maksimālajām atļautajām ceļa nodevas likmēm. Šajā modelī *Autostrada Wielkopolska* izmantoja savus pieņēmumus par satiksmi, kuri atspoguļo situāciju, kad SKTL ar derīgu vinjeti izmanto automaģistrāli A2 bez maksas. Polijas iestādes apgalvo, ka sarunu laikā puses netika vienojušās par šiem pieņēmumiem attiecībā uz satiksmi ([40]). Saskaņā ar šo modeli paredzamā *IRR* ir [..] %. Ar šo modeli *Autostrada Wielkopolska* parādīja, ka pat ar maksimālajām atļautajām "ēnu ceļa nodevas" likmēm tas nesasniegtu *IRR* [..] % apmērā, kuru tas paredzēja nodrošināt pirms tiesību aktu grozīšanas.

(133) Ar iepriekš 36. apsvērumā aprakstīto **verifikācijas modeli** ([41]) (sk. arī 5. modeli 2. tabulā) *Autostrada Wielkopolska* iepazīstināja 2007. gadā. Tas tika izmantots "ēnu ceļa nodevu" verifikācijai 2007. gadā. Šajā modelī *Autostrada Wielkopolska* attiecībā uz prognožu periodu ([42]) izmantoja *WSA* 2006. gada pētījumu ([43]). Verifikācijas modelī tika pieņemts, ka "ēnu ceļa nodevas" sistēma pastāv līdz koncesijas darbības beigām. Šajā modelī aprēķinātā 2007. gada paredzamā *IRR* bija [..] %. Tādējādi saskaņā ar *Autostrada Wielkopolska* sniegto informāciju verifikācijas modelis parādīja, ka *IRR* [..] % apmērā, kāda tā bija pirms tiesību aktu grozīšanas (sk. reālās ceļa nodevas modeli), netika sasniegta.

(134) Tālāk 2. tabulā ir parādīti visi finanšu modeļi, kurus puses izmantoja sarunās, norādot to pazīmes, kā arī *PwC* koriģēto modeļu versijas, un kurus tās izmantoja savos ziņojumos, lai aplēstu pārmērīgās kompensācijas apmēru (sk. tālāk 6.1.3.5. punktu).

2. tabula

Pušu izmantotie finanšu modeļi

	Reālās ceļa nodevas modelis (1)	Vinjetes modelis (2)	*PwC* reālas ceļa nodevas modelis (3)	*PwC* vinjetes modelis (4)	Verifikācijas modelis (5)	*PwC* verifikācijas modelis (6)
Modelis tika izmantots	Sarunās par *AGRi* likmēm	Sarunās par *AGRi* likmēm	*IRR* pārrēķinā	*AGRi* likmju pārrēķinā	*AGRi* likmju verifikācijā	(Koriģēto) *AGRi* likmju pārrēķinā
Atsauces gads	31.12.2004.	30.06.2005.	31.12.2004.	30.06.2005.	31.12.2006.	31.12.2006.
Izmantotā prognoze par satiksmi	*WSA* 1999. gada pētījums	"*AWSA* jaunie pieņēmumi par satiksmi"	*WSA* 2004. gada pētījums	"*AWSA* jaunie pieņēmumi par satiksmi"	*WSA* 2006. gada pētījums	*WSA* 2006. gada pētījums

([37]) Datnes nosaukums: 050518 A2-CB-2004-12 V1.51.123.
([38]) 1999. gadā veiktā *WSA* pētījuma pamatā ir pieņēmums, ka visi transportlīdzekļi maksā reālas ceļa nodevas par automaģistrāļu izmantošanu. Sk. *WSA* 1999. gada pētījumu, 17. lpp., 3. un 4. punktu.
([39]) Datnes nosaukums: 050915 A2-COMPENSATION V.3.71 (awsa)_EY.123.
([40]) Komisija arī atzīmē, ka šie pieņēmumi par satiksmi nebija balstīti uz reāliem datplūsmas datiem saistībā ar bezmaksas automaģistrāli un uz pienācīgu pētījumu par satiksmi un ieņēmumiem.
([41]) Datnes nosaukums: Ref 071023-Combined Phase I & II – Poland A2.xls.
([42]) 2006. gada *WSA* pētījums ir balstīts uz sākotnējiem reāliem datplūsmas datiem un aplūko "ēnu ceļa nodevas" sistēmu visā laikposmā (A2 bezmaksas izmantošana SKTL).
([43]) Atjaunināts pētījums par maksas automaģistrāles A2 satiksmi un ieņēmumiem, 2006. gada novembris.

	Reālās ceļa nodevas modelis (1)	Vinjetes modelis (2)	*PwC* reālas ceļa nodevas modelis (3)	*PwC* vinjetes modelis (4)	Verifikācijas modelis (5)	*PwC* verifikācijas modelis (6)
Ceļa nodevas sistēma (līdz koncesijas beigām)	Reālā ceļa nodeva (*WSA* 1999. gada pētījuma likmes)	"Ēnu ceļa nodeva" (70 % no maksimālajām atļautajām likmēm SKTL)	Reālā ceļa nodeva (*WSA* 2004. gada pētījuma likmes)	"Ēnu ceļa nodeva" (pārrēķinātās likmes)	"Ēnu ceļa nodeva" (70 % no maksimālajām atļautajām likmēm SKTL)	"Ēnu ceļa nodeva" (pārrēķinātās likmes)
IRR	[..] %	[..] %	[..] %	[..] %	[..] %	[..] %

6.1.3.3. Nepareizā satiksmes pētījuma izmantošana un pārmērīgas kompensācijas esamības noteikšana

(135) Komisija atzīmē, ka saskaņā ar iepriekš minēto reālās ceļa nodevas modelī attiecībā uz laikposmu no 2005. gada līdz 2037. gadam tiek izmantotas *WSA* 1999. gada pētījuma prognozes par satiksmi un ieņēmumiem ([44]). Tomēr, tā kā tika pieņemts, ka šajā modelī ir atspoguļots koncesionāra finanšu stāvoklis pirms tiesību aktu grozīšanas 2005. gadā un tas pēc būtības ir atskaites punkts "ēnu ceļa nodevas" noteikšanai, tajā bija jāizmanto jaunākās prognozes par satiksmi un ieņēmumiem. Tāpēc Komisija uzskata, ka *Autostrada Wielkopolska* tā vietā bija jāizmanto jaunākās pieejamās prognozes par satiksmi un ieņēmumiem no *WSA* 2004. gada pētījuma ([45]).

(136) *WSA* 2004. gada pētījums ir *WSA* 1999. gada pētījuma atjaunināta versija. *WSA* 1999. gada pētījums tika izmantots par pamatu, sagatavojot finanšu modeli, kurā tika aplēsta *IRR*, kas finanšu slēgšanas laikā (2000. gadā) piemērojama projektam. Komisija piekrīt Polijas viedoklim, ka, lai sasniegtu *IRR* atjaunināto līmeni, kāds bija paredzēts tiesību aktu grozīšanas laikā, ir atbilstoši izmantot pētījuma par satiksmi un ieņēmumiem atjaunināto versiju. *WSA* 2004. gada pētījums nodrošina šādu atjauninātu informāciju. Tā pamatā ir pieredze, kas gūta attiecībā uz faktiskajām izmaiņām satiksmes un ieņēmumu ziņā automaģistrāles darbības sākotnējā posmā, kā arī attiecībā uz Polijas ekonomisko attīstību līdz attiecīgajam brīdim. Tāpēc tas precīzāk atspoguļo reālo tirgus situāciju tiesību aktu grozīšanas laikā. Tādēļ Komisija uzskata, ka *WSA* 2004. gada pētījums atspoguļo precīzākas prognozes par satiksmi un ieņēmumiem tiesību aktu grozīšanas laikā nekā *WSA* 1999. gada pētījums.

(137) Salīdzinot ar *WSA* 1999. gada pētījumu, *WSA* 2004. gada pētījums atspoguļo nedaudz augstākus satiksmes rādītājus attiecībā uz 1. kategorijas transportlīdzekļiem un ievērojami zemākus satiksmes rādītājus attiecībā uz 2. un 3. kategorijas transportlīdzekļiem. *WSA* 2004. gada pētījumā paredzētās optimālās, reālās ceļa nodevas likmes attiecībā uz 2., 3. un 4. kategorijas transportlīdzekļiem ir daudz zemākas nekā *WSA* 1999. gada pētījumā paredzētās optimālās, reālās ceļa nodevas likmes attiecībā uz šo kategoriju transportlīdzekļiem. Tā rezultātā optimālie ieņēmumi no SKTL, kas paredzēti *WSA* 2004. gada pētījumā, ir ievērojami zemāki nekā optimālie ieņēmumi no SKTL, kas paredzēti *WSA* 1999. gada pētījumā. Tādējādi, par pamatu reālās ceļa nodevas modelim izmantojot *WSA* 1999. gada pētījumu, ir iegūta augstāka *IRR*, nekā tā būtu tad, ja tā vietā tiktu izmantots *WSA* 2004. gada pētījums.

(138) Komisija arī norāda, ka *WSA* 2004. gada pētījuma vietā nevarēja izmantot abus 2005. gada pētījumus, uz kuriem atsaucās *Autostrada Wielkopolska*. Pirmkārt, 2005. gada *SDG* pētījums (sk. iepriekš 87. apsvērumu) tika sagatavots attiecībā uz "ēnu ceļa nodevas" (vinjetes) scenāriju (t. i., scenāriju, kurā koncesionārs saņem "ēnu ceļa nodevas" maksājumus par SKTL), lai gan koncesionāra finanšu stāvokļa novērtēšanai pirms Grozījumu likuma stāšanās spēkā ir jāizmanto pētījums attiecībā uz reālās ceļa nodevas scenāriju (t. i., scenāriju, kurā koncesionārs līdz koncesijas perioda beigām iekasē reālu samaksu no visiem automaģistrāles A2 izmantotājiem). Turklāt Polija informēja Komisiju, ka *Faber Maunsell* 2005. gada pētījumā, uz kuru *Autostrada Wielkopolska* atsaucās savās piezīmēs (sk. iepriekš 87. apsvērumu), tika aplūkotas tikai prognozes par satiksmi un nevis prognozes par ieņēmumiem (t. i., tajā netika ņemta vērā likmes optimizēšana, lai palielinātu ieņēmumus). Tāpēc tas nebija izmantojams projekta *IRR* aprēķināšanai.

([44]) *WSA* pētījumos par satiksmi un ieņēmumiem ir ietverta prognoze par satiksmi uz automaģistrāles A2, pamatojoties uz to reālo ceļa nodevu optimālu grafiku, kuras ir spēkā katras prognozes veikšanas laikā.

([45]) 2004. gadā veiktā *WSA* pētījuma pamatā ir pieņēmums, ka visi transportlīdzekļi maksā reālas ceļa nodevas par automaģistrāļu izmantošanu. Sk. *WSA* 2004. gada pētījumu, 5.–10. lpp., 4. punktu.

(139) Tādēļ Komisija uzskata, ka, izmantojot reālās ceļa nodevas modeli, kas balstīts uz *WSA* 1999. pētījumu, ir iegūta augstāka *IRR*, nekā bija pamatoti sagaidāms tiesību aktu grozīšanas laikā. Tā rezultātā ir izmaksāta pārmērīga kompensācija lielāku "ēnu ceļa nodevas" maksājumu veidā.

6.1.3.4. "Ēnu ceļa nodevu" verifikācija 2007. gadā – verifikācijas atzīšana

(140) Polijas iestādes un *Autostrada Wielkopolska* 2005. gada sarunās par "ēnu ceļa nodevas" likmēm vienojās, ka 2007. gadā ir jāverificē *IRR* un, kā paskaidrots iepriekš 2.5. punktā, ir jākoriģē "ēnu ceļa nodevas" likmes, ja plānotā *IRR* nebūtu sasniegta. Komisija norāda, ka vienošanās par verifikāciju notika tāpēc, ka nebija skaidrības par satiksmes izmaiņām pēc tam, kad automaģistrāli A2 bez maksas sāktu izmantot SKTL ar derīgu vinjeti.

(141) Komisija lēmumā sākt procedūru pauda šaubas par to, vai kompensācijas mehānisma piemērošanas rezultātā Polija pārņēma (vismaz laikposmā no 2005. gada 1. septembra līdz 2006. gada 31. decembrim) satiksmes un ieņēmumu riskus, taču tikai attiecībā uz vieglajiem transportlīdzekļiem. Komisija norāda, ka, veicot verifikāciju, Polijas valsts faktiski uzņēmās risku attiecībā uz satiksmes (un ieņēmumu) izmaiņām laikposmā no "ēnu ceļa nodevas" sistēmas ieviešanas līdz verifikācijai (aptuveni 16 mēnešus). Komisija atzīmē, ka var uzskatīt, ka, šādi rīkojoties, Polijas valsts ir novirzījusies no sākotnējā Koncesijas līguma būtības, kas negarantēja koncesionāram nekādu noteiktu peļņas līmeni.

(142) Tomēr Komisija akceptē "ēnu ceļa nodevas" likmju verifikāciju, jo tā ļāva valstij no jauna noteikt "ēnu ceļa nodevas" likmes tādā līmenī, lai izvairītos no pārmērīgas kompensācijas izmaksāšanas koncesionāram attiecībā uz SKTL. Turklāt verifikācija tika veikta pēc ļoti neilga laika (aptuveni 16 mēnešiem – par laikposmu no 2005. gada septembra līdz 2006. gada decembrim), kas ļāva pusēm apkopot reālos datplūsmas datus gan attiecībā uz smagajiem, gan vieglajiem transportlīdzekļiem, sagatavot prognozes par satiksmi, pamatojoties uz tiem, un attiecīgi noteikt "ēnu ceļa nodevas" likmes. Salīdzinot ar visu Koncesijas līguma darbības laiku, t. i., 40 gadiem, šis ir ļoti ierobežots laikposms; tas būtībā bija saprātīgi, jo tas vienkārši ļāva pusēm apkopot nepieciešamos datplūsmas datus un, pamatojoties uz tiem, sagatavot uzticamas prognozes par satiksmi nākotnē.

(143) Šajā kontekstā ir svarīgi atcerēties, ka "ēnu ceļa nodevas" sākotnējā līmeņa noteikšanas pamatā bija koncesionāra pieņēmumi par turpmākajām satiksmes izmaiņām (kas izmantoti vinjetes modelī). Komisija atzīmē, ka pašā sākumā nebija pieejami faktiskie datplūsmas dati par SKTL, kas izmanto automaģistrāli bez maksas. Tādēļ nebija iespējams precīzi novērtēt tiesību aktu grozījumu ietekmi uz satiksmi un tādējādi arī novērtēt, cik precīzi bija koncesionāra pieņēmumi par turpmākajām satiksmes izmaiņām.

(144) Komisija norāda, ka līdz koncesijas darbības beigām vai līdz "ēnu ceļa nodevas" režīma beigām nebija paredzēts veikt nekādu papildu verifikāciju attiecībā uz "ēnu ceļa nodevām". Tādēļ laikā, kad pēc 2007. gadā veiktās verifikācijas tika plānots noteikt "ēnu ceļa nodevas" to galīgajā līmenī, līdzīgi kā sākotnējā koncesijas līgumā koncesionāra peļņa atkal tika pakļauta riskiem, kas saistīti ar satiksmes izmaiņām.

(145) Komisija norāda, ka automaģistrāles A2 gadījumā SKTL satiksmes daļa ir lielāka nekā SKTL satiksmes daļa automaģistrāles A4 gadījumā. Automaģistrāles A2 SKTL satiksmes daļa tika aplēsta [..] % apmērā ([46]), savukārt automaģistrāles A4 SKTL satiksmes daļa bija tikai [..] %. Komisija arī norāda, ka, tā kā SKTL daļa automaģistrāles A2 gadījumā ir lielāka, arī abu minēto satiksmes veidu savstarpējā saistība var būt lielāka nekā automaģistrāles A4 gadījumā. Lai gan tiesību aktu grozījumi attiecās tikai uz SKTL, tomēr Komisija šā gadījuma konkrētajā kontekstā piekrīt, ka verifikācija attiecas ne tikai uz SKTL, bet arī uz vieglajiem transportlīdzekļiem.

6.1.3.5. Pārmērīgās kompensācijas apmēra aprēķināšana – *PwC* ziņojums

(146) Kopā ar savu paziņojumu Polijas iestādes iesniedza *PwC* ziņojumu (sk. 41. apsvērumu). Šajā ziņojumā *PwC* atjaunina *Autostrada Wielkopolska* reālās ceļa nodevas modeli, papildinot to ar *WSA* 2004. gada pētījumā dotajām prognozēm par satiksmi un ieņēmumiem. Ar to modelī tiek veikti arī daži nelieli labojumi (aritmētiski, loģiski un fiskāli). Šo izmaiņu rezultātā *IRR*, kas bija paredzēta tiesību aktu grozīšanas laikā, samazinās no [..] % uz [..] % ([47]) (sk. *PwC* reālās ceļa nodevas modeli 2. tabulā).

([46]) Kā aplēsis *Autostrada Wielkopolska*, pamatojoties uz vidējiem rādītājiem 2005.–2011. gadā.

([47]) Samazinājums lielākoties (par 324 bāzes punktiem) radās satiksmes prognožu atjauninašanas dēļ, un tikai par 11 bāzes punktiem saistībā ar citiem, mazākiem labojumiem.

(147) Komisija uzskata, ka prognozes par satiksmi un ieņēmumiem nomaiņa, ko *PwC* veica reālās ceļa nodevas modelī, ir pamatota, jo pienācīgi atspoguļo atjaunināto prognozes attiecīgo tiesību aktu grozīšanas laikā. Tāpēc Komisija piekrīt, ka *IRR* līmeni [..] % apmērā var uzskatīt par *IRR*, kuru koncesionārs varēja paredzēt pirms tiesību aktu grozīšanas.

(148) Salīdzinot ar [..] %, *Autostrada Wielkopolska* noteiktā un sarunās par kompensācijas maksājumiem faktiski izmantotā *IRR* [..] % apmērā ir pārmērīga. Arī vinjetes modelī noteiktā *IRR* [..] % apmērā ir lielāka par [..] %.

(149) Lai aprēķinātu pārmērīgās kompensācijas apmēru laikposmā līdz verifikācijai, *PwC* izmanto vinjetes modeli to *AGRi* likmju pārrēķināšanai, kuras sākotnēji bija jāpiemēro no 2005. gada septembra, lai sasniegtu zemāko paredzamo *IRR*, kas ir [..] %, nevis *Autostrada Wielkopolska* 2005. gadā iesniegtajā vinjetes modelī paredzēto *IRR* [..] % apmērā (sk. *PwC* vinjetes modeli 2. tabulā). *PwC* savā ziņojumā aizstāj vinjetes modeļa *IRR* [..] % ar [..] % un aprēķina *AGRi* likmes, kas būtu pietiekamas, lai sasniegtu šo zemāko *IRR*. Pamatojoties uz pārrēķinātajām *AGRi* likmēm, tika noteikts, ka *Autostrada Wielkopolska* izmaksātās pārmērīgās kompensācijas apmērs laikposmā no 2005. gada septembra līdz 2007. oktobrim ir PLN [..] bruto ([48]). Šī summa tika salīdzināta ar faktiskajiem maksājumiem, ko šajā laikposmā saņēma *Autostrada Wielkopolska* un kuru apmērs bija PLN [..] bruto ([49]). Aprēķini parāda, ka laikposmā no 2005. gada septembra līdz 2007. gada oktobrim aplēstā pārmaksa bija PLN [..] bruto ([50]), kas ir aptuveni [..] % no kopējiem maksājumiem, kurus šajā laikposmā saņēma *Autostrada Wielkopolska*.

(150) Lai aprēķinātu *Autostrada Wielkopolska* izmaksātās pārmērīgās kompensācijas apmēru attiecībā uz laikposmu pēc verifikācijas (no 2007. gada novembra līdz 2011. gada jūnijam), *PwC* izmanto verifikācijas modeli ([51]). Šajā nolūkā *PwC* pārrēķina "ēnu ceļa nodevas" likmes, lai verifikācijas modelī tiktu sasniegta *IRR* [..] % nevis [..] % apmērā (sk. *PwC* verifikācijas modeli ([52]) 2. tabulā). Pārmērīgās kompensācijas apmērs atbilst starpībai starp *PwC* pārrēķinātajām "ēnu ceļa nodevas" likmēm un uzņēmumam *Autostrada Wielkopolska* faktiski izmaksātajām "ēnu ceļa nodevas" likmēm par katru transportlīdzekli attiecīgajā laikposmā. Pamatojoties uz pārrēķinātajām "ēnu ceļa nodevas" likmēm, tika noteikts, ka *Autostrada Wielkopolska* izmaksātās pārmērīgās kompensācijas apmērs laikposmā no 2007. gada novembra līdz 2011. jūnijam ir PLN [..] bruto ([53]). Šī summa tika salīdzināta ar faktiskajiem maksājumiem, ko šajā laikposmā saņēma *Autostrada Wielkopolska* un kuru apmērs bija PLN [..] bruto ([54]). Aprēķini parāda, ka laikposmā no 2007. gada novembra līdz 2011. gada jūnijam aplēstā pārmaksa bija PLN [..] bruto ([55]), kas ir aptuveni [..] % no maksājumiem.

6.1.3.6. Papildu piezīmes par ekonomisko priekšrocību

(151) *Autostrada Wielkopolska* apgalvoja, ka, pat ja attiecīgā kompensācija ietvēra būtisku uzlabojumu, Polija un uzņēmums par to vienojās komercdarbības ietvaros un atbilstoši nesaistītu pušu darījuma principam. Tāpēc šajā gadījumā ir piemērojams un ir ievērots tirgus ekonomikas dalībnieka princips (TEDP).

(152) Komisija uzskata, ka Grozījumu likums un Koncesijas līgums noteica Polijai pienākumu izmaksāt koncesionāram kompensāciju tikai tādā apmērā, kas nepārsniedz summu, kura līdzvērtīga aplēstajiem ieņēmumu zaudējumiem attiecīgo tiesību aktu grozījumu dēļ. Nevar apgalvot, ka lielākas kompensācijas izmaksāšana, nekā tika noteikts likumā un Koncesijas līgumā, būtu pieņemama hipotētiskam, saprātīgam privātajam uzņēmējam. Turklāt ir ļoti apšaubāms, ka saprātīgs privātais uzņēmējs piekristu aprēķināt kompensāciju, izmantojot *WSA* 1999. gada pētījumu par satiksmi un ieņēmumiem, nevis jaunāko *WSA* 2004. gada pētījumu. Tāpēc Komisija nepiekrīt, ka šajā gadījumā ir ievērots TEDP.

(153) Turklāt *Autostrada Wielkopolska* atsaucās uz 2002. gada Londonas metro valsts atbalsta lietu, kurā Komisija secināja, ka izmaiņas ilgtermiņa līgumā nerada valsts atbalstu, ja: i) sākotnējais līgums neietver valsts atbalstu un ii) izmaiņu rezultātā koncesionārs neiegūst būtiskus uzlabojumus vai uzlabojumi atbilst tirgus likmei ([56]).

([48]) Šī summa atbilst EUR [..] bruto (atbilstoši valūtas maiņas kursam PLN 4 = EUR 1).
([49]) Šī summa atbilst EUR [..] bruto (atbilstoši valūtas maiņas kursam PLN 4 = EUR 1).
([50]) Šī summa atbilst EUR [..] bruto (atbilstoši valūtas maiņas kursam PLN 4 = EUR 1).
([51]) Tas ir izklāstīts *PwC* 2010. gada ziņojumā par laikposmu līdz 2010. gada augustam un papildu *PwC* 2011. gada ziņojumā par laikposmu no 2010. gada septembra līdz 2011. gada jūnijam.
([52]) Datnes nosaukums: [..].
([53]) Šī summa atbilst EUR [..] bruto (atbilstoši valūtas maiņas kursam PLN 4 = EUR 1).
([54]) Šī summa atbilst EUR [..] bruto (atbilstoši valūtas maiņas kursam PLN 4 = EUR 1).
([55]) Šī summa atbilst EUR [..] bruto (atbilstoši valūtas maiņas kursam PLN 4 = EUR 1).
([56]) Lieta N 264/2002: Londonas metro publiskā un privātā partnerība, 79. punkts.

(154) Lai gan Komisijas rīcībā nav informācijas, kas liecinātu, ka sākotnējais līgums ietvēra valsts atbalstu, iepriekš aprakstīto finanšu modeļu analīze parāda, ka "ēnu ceļa nodevas" maksājumu rezultātā koncesionāra situācija ir būtiski uzlabojusies, jo šo maksājumu pamatā bija augstāka paredzamā peļņa, nekā varēja paredzēt pirms tiesību aktu grozīšanas. Komisija uzskata, ka *Autostrada Wielkopolska* vadītās koncesijas tirgus cena tika noteikta 1997. gadā atklātas konkursa procedūras rezultātā. Saskaņā ar Koncesija līguma noteikumiem koncesionāram netika garantēta projekta *IRR*. Lai gan *IRR* ir izmantota kompensācijas aprēķināšanas metodē, to izmanto tikai kā atskaites punktu, kas ļauj aprēķināt pareizu kompensācijas apmēru, t. i., kompensāciju, ar kuru tiek atjaunots koncesionāra finanšu stāvoklis, kāds būtu tad, ja nebūtu ieviests Grozījumu likums. *IRR* ir tikai rādītājs, kas raksturo koncesionāra finanšu stāvokli pirms tiesību aktu grozīšanas, nevis cenu, ko uzņēmumam *Autostrada Wielkopolska* izmaksāja valsts, lai tas pieņemtu 6. pielikumu, tāpēc to nevar izmantot cenu salīdzināšanai.

(155) Komisija arī atzīmē, ka attiecībā uz tās veikto novērtējumu par koncesionāra ekonomiskās priekšrocības esamību nav būtiski, vai šo priekšrocību dalībvalsts piešķīra tīši vai netīši.

(156) Turklāt Komisija norāda, ka lietas izskatīšana šķīrējtiesā un tās nolēmums neattiecas uz šajā gadījumā būtisko valsts atbalsta aspektu ([57]). Jebkurā gadījumā Komisija ir atbildīgā iestāde, kas novērtē valsts atbalsta esamību un saderību ar iekšējo tirgu.

6.1.3.7. Secinājums par ekonomisko priekšrocību

(157) Ņemot vērā iepriekš minēto, Komisija uzskata, ka koncesionārs ir saņēmis ekonomisku priekšrocību pārmērīgas kompensācijas veidā, kas izmaksāta par SKTL laika posmā no 2005. gada septembra līdz 2011. gada jūnijam, proti, līdz datumam, kad tika atcelta "ēnu ceļa nodeva". Komisija atzīst metodi, ko *PwC* izmantoja pārmērīgās kompensācijas apmēra aprēķināšanai.

6.1.4. *Selektivitāte*

(158) Komisija norāda, ka kompensācija katram koncesionāram tika piešķirta saskaņā ar vienošanos, kas tika panākta atsevišķās sarunās starp katru koncesionāru un valsti. Tā rezultātā katram koncesionāram būtībā tika pielāgoti specifiski pasākumi. Tādējādi, ciktāl šie pasākumi piešķirt priekšrocību koncesionāram, tie ir selektīvi.

(159) Kā norādīts iepriekš, ka Polijas piešķirtā kompensācija piešķir priekšrocību *Autostrada Wielkopolska*, šis pasākums ir uzskatāms par selektīvu LESD 107. panta 1. punkta izpratnē.

6.1.5. *Konkurences izkropļojumi un ietekme uz tirdzniecību*

(160) Ja dalībvalsts piešķirtais atbalsts stiprina kāda uzņēmuma stāvokli salīdzinājumā ar citiem uzņēmumiem, kas konkurē iekšējā tirgū, ir jāuzskata, ka šāds atbalsts ir ietekmējis tirdzniecību ([58]). Ir pietiekami, ka atbalsta saņēmējs konkurē ar citiem uzņēmumiem tirgos, kuri ir atvērti konkurencei ([59]).

(161) Ekonomiskā priekšrocība, kas ar šo pasākumu tiek piešķirta *Autostrada Wielkopolska*, stiprina tā ekonomisko stāvokli, jo palielina uzņēmuma ieņēmumus. Turklāt tirgus, kas saistīts ar automaģistrāļu izbūvi un to darbības nodrošināšanu Polijā, ir atvērts visiem uzņēmējiem, kas darbojas ES. Tādējādi *Autostrada Wielkopolska* piešķirtā priekšrocība var potenciāli izkropļot konkurenci un ietekmēt tirdzniecību starp dalībvalstīm.

6.1.6. *Secinājums*

(162) Ņemot vērā iepriekš minēto, Komisija uzskata, ka kompensācija, kas tika izmaksāta *Autostrada Wielkopolska* saistībā ar tiesību aktu grozījumiem, kuru rezultātā SKTL tika atbrīvoti no pienākuma maksāt ceļa nodevu par automaģistrāles A2 posma Novi Tomisla–Koņina izmantošanu laikposmā no 2005. gada 1. septembra līdz 2011. gada 30. jūnijam, ir valsts atbalsts LESD 107. panta 1. punkta izpratnē, ciktāl ar to tika pārmērīgi kompensēts uzņēmumam par ieņēmumu zaudējumiem, kas radās Grozījumu likuma īstenošanas rezultātā.

([57]) Šķīrējtiesas nolēmuma 4.25. punktā ir teikts: [..].

([58]) Tiesas 1980. gada 17. septembra spriedums *Philip Morris*/Komisija, C-730/79, ECLI:EU:C:1980:209, 11. punkts; Pirmās instances tiesas 1998. gada 30. aprīļa spriedums *Het Vlaamse Gewest*/Komisija, T-214/95, ECLI:EU:T:1998:77, 50. punkts.

([59]) Tiesas 1991. gada 21. marta spriedums Itālija/Komisija, C-303/88, ECLI:EU:C:1991:136; Pirmās instances tiesas 1998. gada 30. aprīļa spriedums *Het Vlaamse Gewest*/Komisija, T-214/95, ECLI:EU:T:1998:77, 49. punkts.

6.2. **Atbalsta likumība**

(163) Tā kā kompensācija *Autostrada Wielkopolska* tika izmaksāta pirms informēšanas par to, Komisija uzskata, ka Polija neievēroja LESD 108. panta 3. punktā ietverto aizliegumu ([60]). Tāpēc Polijas piešķirtais valsts atbalsts nav likumīgs.

6.3. **Atbalsta saderība**

(164) Saskaņā ar Tiesas iedibināto judikatūru ([61]) dalībvalstij ir jāpaskaidro iespējamais atbilstības pamatojums un jāpierāda, ka ir izpildīti šādas atbilstības nosacījumi. Komisija norāda, ka Polija nesniedza nekādu pamatojumu par minētā atbalsta saderību. Gluži pretēji, Polija informēja Komisiju, ka uzskata, ka atbalsts nav saderīgs ar iekšējo tirgu.

(165) Neraugoties uz to, Komisija pārbaudīja, vai minēto atbalstu var uzskatīt par saderīgu ar iekšējo tirgu. LESD 107. panta 3. punktā ir noteikti daži izņēmumi no vispārējā noteikuma LESD 107. panta 1. punktā par to, ka valsts atbalsts nav saderīgs ar iekšējo tirgu.

(166) Pirmkārt, Komisija izvērtēja minēto atbalstu attiecībā uz LESD 107. panta 3. punkta c) apakšpunktā norādīto izņēmumu. LESD 107. panta 3. punkta c) apakšpunktā ir noteikts, ka "atbalstu, kas veicina konkrētu saimniecisko darbību vai konkrētu tautsaimniecības jomu attīstību, ja šādam atbalstam nav tāds nelabvēlīgs iespaids uz tirdzniecības apstākļiem, kas ir pretrunā kopīgām interesēm", var uzskatīt par saderīgu ar iekšējo tirgu. Saistībā ar to Komisija arī norāda, ka automaģistrāles infrastruktūrai un tās darbības nodrošināšanai tiešā veidā nav piemērojama neviena no valsts atbalsta pamatnostādnēm.

(167) Komisija atzīmē, ka atbalsta saderības novērtējums var atšķirties atkarībā no tā, vai tas ir klasificēts kā ieguldījumu vai darbības atbalsts.

(168) Papildus tam Komisija norāda, ka minētā atbalsta piešķiršanas laikā viss *Autostrada Wielkopolska* pārvaldītais automaģistrāles A2 posms jau darbojās gandrīz gadu. Tāpēc pretēji tam, ko *AW S.A.* apgalvoja attiecībā uz Komisijas iepriekš pieņemto lēmumu par automaģistrāles A2 blakus esošā posma Svecko–Novi Tomisla izbūvi un darbības nodrošināšanu (lieta N 462/09), šajā gadījumā nevar secināt, ka tas bija ieguldījumu atbalsts, lai sekmētu ceļa infrastruktūras izbūvi. Valsts atbalsts lietā N 462/09 saņēmējam tika izmaksāts pirms būvdarbu uzsākšanas, un tam bija stimulējoša ietekme uz saņēmēju attiecīgā ieguldījumu projekta īstenošanai. Turpretī šajā gadījumā Komisija nesaskata stimulējošo ietekmi, jo automaģistrāles izbūve jau bija pabeigta. Ne Polija, ne *Autostrada Wielkopolska* nenorādīja nekādus citus ieguldījumu projektus, uz kuriem varētu attiekties minētais atbalsts.

(169) Turklāt Komisija atzīmē, ka – pretēji ieguldījumu atbalstam – atbalsts šajā gadījumā nebija saistīts ar kāda ieguldījumu projekta izmaksām, bet bija atkarīgs no to transportlīdzekļu skaita, kuri izmanto automaģistrāli, un tas tika piešķirts atkārtoti. Tas pēc būtības nepalīdzēja segt ieguldījumu projekta finansējumu, bet gan saņēmēja regulārās darbības izmaksas. Tādēļ Komisija uzskata, ka minētais atbalsts ir darbības atbalsts. Saskaņā ar Tiesas judikatūru ([62]) šāds darbības atbalsts principā nav saderīgs ar iekšējo tirgu.

(170) Tomēr Komisija atzīmē, ka automaģistrāles A2 posms Novi Tomisla–Koņina atrodas mazāk attīstītā reģionā, uz kuru attiecas LESD 107. panta 3. punkta a) apakšpunktā noteiktais izņēmums. Tāpēc Komisija izvērtēja, vai minēto darbības atbalstu var uzskatīt par saderīgu saskaņā ar Reģionālā atbalsta pamatnostādnēm (tālāk tekstā "RAP").

(171) Komisija uzskatīja, ka minētais atbalsts ir jāizvērtē saskaņā ar pamatnostādnēm, kas bija spēkā laikā, kad tika pieņemts lēmums par attiecīgā atbalsta piešķiršanu, parakstot Koncesijas līguma 6. pielikumu, t. i., 2005. gadā. Uz šajā laikā piešķirto atbalstu attiecas Pamatnostādnes par valstu reģionālo atbalstu, kuras Komisija pieņēma 1998. gadā (tālāk tekstā "1998. gada RAP") ([63]).

(172) Saskaņā ar 1998. gada RAP 4.15. punktu darbības atbalstu, kas parasti ir aizliegts, drīkst piešķirt tikai tādos reģionos, uz kuriem attiecināmi izņēmuma noteikumi saskaņā ar EK Līguma 92. panta 3. punkta a) apakšpunktu (tagad – LESD 107. panta 3. punkta a) apakšpunktu), ar nosacījumu, ka i) to pamato šā atbalsta devums reģiona attīstībai un veids, un ii) tā daudzums ir proporcionāls trūkumiem, ko ar šo atbalstu paredzēts mazināt. Dalībvalstu pienākums ir norādīt visus trūkumus un novērtēt to nozīmi.

([60]) Pirmās instances tiesas 2004. gada 14. janvāra spriedums *Fleuren Compost*/Komisija, T-109/01, ECLI:EU:T:2004:4.
([61]) Tiesas 1993. gada 28. aprīļa spriedums Itālija/Komisija, C-364/90, ECLI:EU:C:1993:157.
([62]) Pirmās instances tiesas 1995. gada 8. jūnija spriedums *Siemens SA*/Komisija, T-459/93, ECLI:EU:T:1995:100; Pirmās instances tiesas 2000. gada 19. septembra spriedums Vācija/Komisija, C-156/98, ECLI:EU:C:2000:467, 30. punkts.
([63]) OV C 74, 10.3.1998., 9. lpp.

(173) Šajā kontekstā Komisija atzīmē, ka Polija nenorādīja nekādus trūkumus, kurus varētu mazināt ar šo atbalstu. Gluži pretēji, Polija uzskatīja, ka atbalsts neveicināja reģionālo attīstību.

(174) Komisija uzskata, ka šajā gadījumā darbības atbalsta rezultātā tika palielināta tikai projekta *IRR* attiecībā uz ieguldītājiem un tas pats par sevi neveicināja attīstību reģionos, kuros atrodas maksas automaģistrāle. Tādēļ Komisija uzskata, ka RAP 4.15. punktā minētie kritēriji nav izpildīti.

(175) Turklāt attiecībā uz Komisijas novērtējumu nav būtiski, ka *AW S.A.* izmaksātā kompensācija netika un netiks izmantota peļņas sadalē akcionāriem (dividendēs), bet gan EIB izsniegtā aizdevuma atmaksai. Patiesībā EIB aizdevuma atmaksāšana ir koncesionāra pienākums, kas izriet no koncesionāra finanšu pasākumiem, kuri tam bija jāīsteno, lai izpildītu Koncesijas līgumu. Ja *Autostrada Wielkopolska* izmaksātā kompensācija bija tādā apmērā, kas ļauj uzņēmumam atmaksāt savus aizdevumus ātrāk, nekā bija paredzēts (t. i., ja netiktu veikti tiesību aktu grozījumi un nebūtu nepieciešama kompensācija), tad kompensācija sniedza uzņēmumam priekšrocību, jo tā nodrošināja līdzekļus citiem nolūkiem, piemēram, dividenžu izmaksāšanai, ko citādi nebūtu iespējams veikt. Taču šāda dividenžu izmaksāšana nesniedza nekādu devumu tā reģiona attīstībai, kurā atrodas automaģistrāle.

(176) Komisija arī norāda, ka darbības atbalsta saderības kritēriji, kas ietverti 76. punktā Valstu reģionālā atbalsta pamatnostādnēs 2007.–2011. gadam (tālāk tekstā "2007. gada RAP") ([64]), kas stājās spēkā 2007. gada 1. janvārī, ir tādi paši. Tādējādi minētā atbalsta saderības novērtējums saskaņā ar 2007. gada RAP ir tāds pats.

6.3.1. *Secinājums par atbalsta saderību*

(177) Komisija nav konstatējusi citu tādu noteikumu par atbalsta saderību ar iekšējo tirgu esamību, kurus varētu izmantot kā pamatu, lai attiecīgo atbalstu uzskatītu par saderīgu ar Līgumu. Polija arī nav atsaukusies uz nekādiem noteikumiem par saderību ar iekšējo tirgu vai sniegusi argumentus, kas ļautu Komisijai uzskatīt šo atbalstu par saderīgu. Tāpat trešās puses sniegtās piezīmes neliek Komisijai uzskatīt, ka šis atbalsts būtu saderīgs.

(178) Tādējādi Komisija secina, ka valsts atbalsts, ko Polija ir piešķīrusi *AW S.A.*, nav saderīgs ar iekšējo tirgu. Polija ir nelikumīgi īstenojusi minēto atbalstu, pārkāpjot LESD 108. panta 3. punktu.

7. **ATGŪŠANA**

(179) Atbilstīgi Līgumam un Tiesas iedibinātajai judikatūrai, ja Komisija konstatējusi atbalsta nesaderību ar iekšējo tirgu, tai ir tiesības pieprasīt attiecīgajai dalībvalstij šā atbalsta atcelšanu vai pārveidošanu ([65]). Arī Tiesa ir pastāvīgi lēmusi, ka dalībvalstij pienākumu atcelt atbalstu, ko Komisija uzskata par nesaderīgu ar iekšējo tirgu, nosaka, lai atjaunotu iepriekšējo stāvokli ([66]).

(180) Šajā saistībā Tiesa ir noteikusi, ka minētais mērķis ir sasniegts, ja saņēmējs ir atmaksājis nelikumīgā atbalsta summas un tādējādi zaudējis priekšrocību, kas tam bijusi tirgū attiecībā pret konkurentiem, un ir atjaunots stāvoklis, kāds bijis pirms atbalsta piešķiršanas ([67]).

(181) Ievērojot šo judikatūru, Padomes Regulas (ES) 2015/1589 ([68]) 16. panta 1. punktā ir noteikts, ka tad, "kad nelikumīga atbalsta gadījumos tiek pieņemti negatīvi lēmumi, Komisija izlemj, ka attiecīgā dalībvalsts veic visus vajadzīgos pasākumus, lai atgūtu atbalstu no saņēmēja [..]".

([64]) OV C 54, 4.3.2006., 13. lpp.
([65]) Tiesas 1973. gada 12. jūlija spriedums Komisija/Vācija, C-70/72, ECLI:EU:C:1973:87, 13. punkts.
([66]) Tiesas 1994. gada 14. septembra spriedums Spānija/Komisija, apvienotās lietas C-278/92, C-279/92 un C-280/92, ECLI:EU:C:1994:325, 75. punkts.
([67]) Tiesas 1999. gada 17. jūnija spriedums Beļģija/Komisija, C-75/97, ECLI:EU:C:1999:311, 64. un 65. punkts.
([68]) Padomes 2015. gada 13. jūlija Regula (ES) 2015/1589, ar ko nosaka sīki izstrādātus noteikumus Līguma par Eiropas Savienības darbību 108. panta piemērošanai (OV L 248, 24.9.2015., 9. lpp.).

(182) Komisija secināja, ka Polija ir sniegusi pārmērīgu kompensāciju *AW S.A.* laikposmā no 2005. gada 1. septembra līdz 2011. gada 30. jūnijam. Komisija arī secināja, ka šī pārmērīgā kompensācija ir nelikumīgs atbalsts, kas nav saderīgs ar iekšējo tirgu. Tādēļ atbalsts ir jāatgūst, lai atjaunotu situāciju, kāda bija tirgū pirms tā piešķiršanas.

(183) Kā norādīts iepriekš 146.–150. apsvērumā (sk. arī šā lēmuma pielikumu), Komisija secina, ka laikposmā no 2005. gada 1. septembra līdz 2011. gada 30. jūnijam izmaksātā atbalsta kopējā summa ir PLN 894 956 888,88 ([69]) bruto ([70]). Atbalsts ir jāatgūst attiecībā uz laiku, kad saņēmējam tika nodrošināta priekšrocība, t. i., no dienas, kad atbalsts tika izmaksāts saņēmējam, līdz tā faktiskajai atgūšanai. Attiecīgi atgūstamā atbalsta kopējai summai pieskaita procentus, ko aprēķina, sākot no brīža, kad tika veikti 146.–150. apsvērumā un lēmuma pielikumā minētie ikmēneša maksājumi, līdz tās faktiskai atgūšanai.

(184) Ciktāl *Autostrada Wielkopolska* ir nomaksājis nodokļus par saņemto atbalstu, Polija var saskaņā ar saviem valsts nodokļu noteikumiem ņemt vērā iepriekš veikto nodokļa maksājumu, atgūstot tikai neto summu, kuru saņēma *Autostrada Wielkopolska* ([71]). Tomēr šādā gadījumā valsts iestādēm ir jānodrošina, ka *Autostrada Wielkopolska* nevar izmantot papildu nodokļa atskaitījumu, apgalvojot, ka atmaksa ir samazinājusi viņa apliekamos ieņēmumus, jo tas nozīmētu, ka atgūtā neto summa bija mazāka nekā sākotnēji saņemtā neto summa.

(185) Polijai tiek doti divi mēneši, sākot no šā lēmuma pieņemšanas, kuros tai ir jāiesniedz Komisijai pierādījums par nodokļiem, kas samaksāti attiecībā uz saņemto atbalstu, un jānorāda datums, kad tika veikti 146.–150. apsvērumā un lēmuma pielikumā minētie maksājumi. Komisija uzskata, ka no šiem datumiem saņēmējam tika piešķirts atbalsts,

IR PIEŅĒMUSI ŠO LĒMUMU.

1. pants

Pārmērīgā kompensācija PLN 894 956 888,88 apmērā, ko, pamatojoties uz Grozījumu likumu, laikposmā no 2005. gada 1. septembra līdz 2011. gada 30. jūnijam Polija piešķīra *Autostrada Wielkopolska S. A.*, ir valsts atbalsts Līguma 107. panta 1. punkta izpratnē.

2. pants

Valsts atbalsts, kas minēts 1. pantā, ir nelikumīgs, jo ir piešķirts, pārkāpjot Līguma 108. panta 3. punktā noteiktās paziņošanas un bezdarbības saistības.

3. pants

Valsts atbalsts, kas minēts 1. pantā, nav saderīgs ar iekšējo tirgu.

4. pants

1. Polija atgūst no saņēmēja 1. pantā minēto atbalstu.

2. Atgūstamajām summām pieskaita procentus, ko aprēķina, sākot no dienas, kad tās ir nodotas atbalsta saņēmēja rīcībā, līdz to faktiskai atgūšanai.

3. Procentus aprēķina, izmantojot salikto procentu formulu saskaņā ar V nodaļu Komisijas Regulā (EK) Nr. 794/2004 ([72]), kurā jaunākie grozījumi izdarīti ar Regulu (EK) Nr. 271/2008 ([73]).

([69]) Šī summa atbilst 148. apsvērumā minētajai summai (PLN [..]) un 150. apsvērumā minētajai summai (PLN [..]), kas ir bruto vērtība un kopumā atbilst aptuveni EUR 223,74 miljoniem (atbilstoši valūtas maiņas kursam PLN 4 = EUR 1).

([70]) Sk. 21. zemsvītras piezīmi.

([71]) Pirmās instances tiesas 1995. gada 8. jūnija spriedums *Siemens*/Komisija, T-459/93, ECLI:EU:T:1995:100, 83. punkts. Sk. Pirmās instances tiesas 2005. gada 15. decembra spriedumu *Unicredito Spa*/*Agenzia delle Entrate, Ufficio Genova*, C-148/04, ECLI:EU:C:2005:774, 117.–120. punkts.

([72]) Komisijas 2004. gada 21. aprīļa Regula (EK) Nr. 794/2004, ar ko īsteno Padomes Regulu (ES) 2015/1589, ar ko nosaka sīki izstrādātus noteikumus Līguma par Eiropas Savienības darbību 108. panta piemērošanai (OV L 140, 30.4.2004., 1. lpp.).

([73]) Komisijas 2008. gada 30. janvāra Regula (EK) Nr. 271/2008, ar kuru groza Regulu (EK) Nr. 794/2004, ar ko īsteno Padomes Regulu (EK) Nr. 659/1999, ar kuru nosaka sīki izstrādātus noteikumus EK līguma 93. panta piemērošanai (OV L 82, 25.3.2008., 1. lpp.).

5. pants

1. Šā lēmuma 1. pantā minēto atbalstu atgūst nekavējoties un efektīvi.

2. Polija nodrošina, ka šis lēmums tiek izpildīts četros mēnešos no tā paziņošanas dienas.

6. pants

1. Divos mēnešos no šā lēmuma paziņošanas dienas Polija iesniedz Komisijai šādu informāciju:

a) kopējā no saņēmēja atgūstamā summa (pamatsumma un procenti);

b) sīks to pasākumu apraksts, kas jau veikti un ko plānots veikt, lai izpildītu šo lēmumu;

c) dokumenti, kas apliecina, ka saņēmējam ir pieprasīts atmaksāt atbalstu.

2. Polija informē Komisiju par šā lēmuma īstenošanai veikto pasākumu norisi, līdz ir pabeigta 1. pantā minētā atbalsta atgūšana. Pēc Komisijas vienkārša pieprasījuma Polija nekavējoties iesniedz informāciju par veiktajiem un plānotajiem pasākumiem šā lēmuma izpildei. Tā sniedz arī sīku informāciju par atbalsta un atgūšanas procentu summām, ko saņēmējs jau ir atmaksājis.

7. pants

Šis lēmums ir adresēts Polijas Republikai.

Briselē, 2017. gada 25. augustā

Komisijas vārdā –
Komisijas locekle
Margrethe VESTAGER

PIELIKUMS

PĀRMĒRĪGĀ KOMPENSĀCIJA, KAS IZMAKSĀTA *AUTOSTRADA WIELKOPOLSKA*

Kompensācijas periods	Pārmērīgās kompensācijas apmērs (bruto) PLN
2005. gada septembris	[..]
2005. gada oktobris	[..]
2005. gada novembris	[..]
2005. gada decembris	[..]
2006. gada janvāris	[..]
2006. gada februāris	[..]
2006. gada marts	[..]
2006. gada aprīlis	[..]
2006. gada maijs	[..]
2006. gada jūnijs	[..]
2006. gada jūlijs	[..]
2006. gada augusts	[..]
2006. gada septembris	[..]
2006. gada oktobris	[..]
2006. gada novembris	[..]
2006. gada decembris	[..]
2007. gada janvāris	[..]
2007. gada februāris	[..]
2007. gada marts	[..]
2007. gada aprīlis	[..]
2007. gada maijs	[..]
2007. gada jūnijs	[..]
2007. gada jūlijs	[..]
2007. gada augusts	[..]
2007. gada septembris	[..]
2007. gada oktobris	[..]
2007. gada novembris	[..]
2007. gada decembris	[..]
2008. gada janvāris	[..]
2008. gada februāris	[..]
2008. gada marts	[..]
2008. gada aprīlis	[..]
2008. gada maijs	[..]
2008. gada jūnijs	[..]
2008. gada jūlijs	[..]
2008. gada augusts	[..]
2008. gada septembris	[..]
2008. gada oktobris	[..]
2008. gada novembris	[..]
2008. gada decembris	[..]
2009. gada janvāris	[..]
2009. gada februāris	[..]
2009. gada marts	[..]
2009. gada aprīlis	[..]
2009. gada maijs	[..]
2009. gada jūnijs	[..]
2009. gada jūlijs	[..]
2009. gada augusts	[..]
2009. gada septembris	[..]
2009. gada oktobris	[..]
2009. gada novembris	[..]
2009. gada decembris	[..]
2010. gada janvāris	[..]
2010. gada februāris	[..]
2010. gada marts	[..]
2010. gada aprīlis	[..]
2010. gada maijs	[..]
2010. gada jūnijs	[..]
2010. gada jūlijs	[..]
2010. gada augusts	[..]
2010. gada septembris	[..]
2010. gada oktobris	[..]
2010. gada novembris	[..]
2010. gada decembris	[..]
2011. gada janvāris	[..]
2011. gada februāris	[..]
2011. gada marts	[..]
2011. gada aprīlis	[..]
2011. gada maijs	[..]
2011. gada jūnijs	[..]
Kopā	**894 956 888,88**