DECIZII

DECIZIA (UE) 2018/556 A COMISIEI

din 25 august 2017

privind ajutorul de stat SA.35356 (2013/C) (ex 2013/NN, ex 2012/N) pus în aplicare de Polonia pentru Autostrada Wielkopolska S.A.

[notificată cu numărul C(2017) 5818]

(Numai textul în limba polonă este autentic)

(Text cu relevanță pentru SEE)

COMISIA EUROPEANĂ,

având în vedere Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene, în special articolul 108 alineatul (2) primul paragraf,

având în vedere Acordul privind Spațiul Economic European, în special articolul 62 alineatul (1) litera (a),

după ce părțile interesate au fost invitate să își prezinte observațiile în temeiul dispozițiilor menționate anterior ([1]) și având în vedere observațiile acestora,

întrucât:

1. PROCEDURA

(1) Prin notificarea electronică din 31 august 2012, înregistrată în aceeași zi, Polonia a notificat Comisiei, în conformitate cu articolul 108 alineatul (3) din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene (denumit în continuare „TFUE"), ajutorul de stat acordat întreprinderii Autostrada Wielkopolska S.A (denumită în continuare „Autostrada Wielkopolska") sub forma unei compensații financiare. Măsura a fost înregistrată drept caz de ajutor de stat cu numărul SA.35356.

(2) Prin scrisoarea din 26 octombrie 2012, Comisia a solicitat informații suplimentare cu privire la măsura notificată. Polonia a transmis informațiile solicitate prin scrisoarea din 28 noiembrie 2012.

(3) Prin scrisoarea din 29 ianuarie 2013, Comisia a informat Polonia că urmează să transfere cazul către registrul ajutoarelor nenotificate (caz NN), întrucât compensația notificată Comisiei fusese acordată deja. Totodată, Comisia a solicitat informații suplimentare. Polonia a transmis informațiile solicitate prin scrisorile din 18 februarie și 16 aprilie 2013.

(4) La 11 iulie 2013 a avut loc o reuniune între Comisie și Polonia, pentru discutarea măsurii. Ulterior, Comisia a solicitat informații suplimentare prin scrisoarea din 22 august 2013. Polonia a transmis informațiile solicitate prin scrisoarea din 20 septembrie 2013.

(5) Prin scrisoarea din 25 iunie 2014, Comisia a informat Polonia că a decis să inițieze procedura prevăzută la articolul 108 alineatul (2) din TFUE cu privire la măsura notificată.

(6) Prin scrisoarea din 5 septembrie 2014, Polonia și-a prezentat observațiile cu privire la decizia de inițiere a procedurii prevăzute la articolul 108 alineatul (2) din TFUE.

(7) Decizia Comisiei de a iniția procedura oficială de investigare a fost publicată în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene* la 20 septembrie 2014 ([2]). Comisia a invitat părțile interesate să își prezinte observațiile cu privire la măsura în cauză.

(8) Comisia a primit observații din partea întreprinderii Autostrada Wielkopolska pe 7 octombrie 2014. Prin scrisoarea din 26 noiembrie 2014, Comisia a transmis aceste observații Poloniei, căreia i s-a dat posibilitatea de a răspunde.

([1]) JO C 328, 20.9.2014, p. 12.
([2]) A se vedea nota de subsol 1.

(9) Prin scrisoarea din 5 decembrie 2014, Polonia a solicitat Comisiei traducerea în limba polonă a observațiilor formulate de Autostrada Wielkopolska. Comisia a furnizat Poloniei traducerea solicitată prin scrisoarea din 23 ianuarie 2015.

(10) Polonia și-a prezentat observațiile prin scrisoarea din 23 februarie 2015.

(11) Prin scrisorile din 26 iunie 2015 și 20 aprilie 2016, Comisia a solicitat informații suplimentare. Polonia a răspuns acestor solicitări prin scrisorile din 10 și 17 iulie 2015 și din 18 mai 2016.

(12) La 7 decembrie 2016, serviciile Comisiei și autoritățile poloneze au discutat în cadrul unei teleconferințe. Prin scrisoarea din 12 mai 2017, Comisia a transmis Poloniei proiectul de proces-verbal al teleconferinței. Totodată, Comisia a solicitat Poloniei informații suplimentare.

(13) Polonia a confirmat procesul-verbal al teleconferinței și a furnizat informațiile suplimentare prin scrisoarea din 23 mai 2017.

2. DESCRIEREA DETALIATĂ A MĂSURII

2.1. Introducere

(14) Măsura constă în acordarea de către Polonia a unei compensații financiare către întreprinderea Autostrada Wielkopolska ([3]), concesionarul unui tronson din autostrada poloneză A2, cuprins între localitățile Nowy Tomysl și Konin, pentru o modificare legislativă care scutește vehiculele grele de marfă (denumite în continuare „VGM") de obligația de a plăti o taxă rutieră pentru utilizarea autostrăzii în perioada 1 septembrie 2005-30 iunie 2011.

(15) Concesiunea pentru construirea și exploatarea acestui tronson din autostrada A2 a fost acordată întreprinderii Autostrada Wielkopolska la 10 martie 1997, în urma unei licitații publice. Contractul de concesiune (denumit în continuare „contractul de concesiune") a fost semnat de ministrul de resort și de Autostrada Wielkopolska la 12 septembrie 1997. Concesiunea a fost acordată pentru o perioadă de 40 de ani, adică până la 10 martie 2037.

(16) Prin contractul de concesiune, Autostrada Wielkopolska s-a angajat să obțină (pe cheltuiala proprie și pe propriul risc) finanțare externă pentru construirea, exploatarea și întreținerea tronsonului din autostrada A2 cuprins între localitățile Nowy Tomysl și Konin. În schimbul acestor servicii, întreprinderea a primit dreptul temporar de a exploata tronsonul de autostradă construit, inclusiv dreptul de a încasa și de a păstra toate taxele rutiere de la toți utilizatorii acestuia ([4]).

(17) Au fost aplicate cinci valori ale taxei pentru utilizatorii autostrăzii, în funcție de categoria vehiculului conform definiției din legislația poloneză. Conform contractului de concesiune, aceste valori puteau fi mărite de concesionar în vederea maximizării veniturilor, dar nu puteau să depășească valorile maxime specificate în tabelul 1 de mai jos.

Tabelul 1

Valorile maxime ale taxelor rutiere potrivit anexei P la contractul de concesiune [fără TVA ([1])]

	Vehicul cat. 1	Vehicul cat. 2	Vehicul cat. 3	Vehicul cat. 4	Vehicul cat. 5
La fiecare dintre cele trei puncte de taxare	[…] PLN (*)	PLN	[…] PLN	[…] PLN	[…] PLN

([1]) Acestea au la bază valorile din iulie 1999. Ele fac obiectul unei majorări în funcție de rata inflației pentru perioada cuprinsă între iulie 1999 și data de începere a funcționării fiecărui punct individual de încasare a taxei rutiere. În plus, după începerea încasării taxelor rutiere, valorile maxime ale acestora se ajustează anual cu indicele inflației (indicele anual al prețurilor de consum) și cu indicele diferenței de curs valutar (între EUR și PLN).

(*) Date considerate secret profesional.

([3]) Autostrada Wielkopolska este o societate privată care are ca obiect de activitate exclusiv construirea și exploatarea tronsonului din autostrada A2 cuprins între localitățile Nowy Tomysl și Konin. Principalul acționar al societății este AWSA Holland I B.V., care deține 98,85 % din capitalul social al întreprinderii Autostrada Wielkopolska. Unicul acționar al AWSA Holland I B.V. este AWSA Holland II B. V., societate ai cărei principali acționari sunt Kulczyk Holding S.A. (înregistrată la Varșovia, 24,10 % din capitalul social), Meridiam Infrastructure S.a.r.l (Luxemburg, 20,12 %), PGE S.A. (Varșovia, 20,00 %), Strabag AG (Spittal pe Drava, 10,12 %), KWM Investment (Viena, 9,32 %), Bank Zachodni WBK S.A. (Wroclaw, 5,44 %) și TUiR „Warta" S.A. (Varșovia, 4,81 %).

([4]) În baza contractului de concesiune, concesionarul a modernizat mai întâi subtronsonul existent al autostrăzii, în lungime de 47,7 km (subtronsonul I: între localitățile Konin și Wrzesnia), iar apoi a construit două subtronsoane: între localitățile Poznan și Wrzesnia (subtronsonul II – 37,5 km) și între localitățile Nowy Tomysl și Komorniki (subtronsonul III – 50,4 km).

2.2. **Introducerea mecanismului de compensare**

(18) După aderarea la Uniunea Europeană în 2004, Polonia a avut obligația de a transpune Directiva 1999/62/CE a Parlamentului European și a Consiliului ([5]) în legislația națională. Articolul 7 alineatul (3) din această Directivă prevede următoarele: „taxa de trecere și de utilizare nu se pot impune simultan pentru utilizarea unei singure secțiuni de drum."

(19) Prin urmare, în 2005 Parlamentul Poloniei a adoptat o modificare a Legii privind autostrăzile cu plată și Fondul Național Rutier (denumită în continuare „Legea de modificare") ([6]), care a eliminat dubla taxare a vehiculelor grele de marfă ([7]) pentru utilizarea unui singur tronson de drum. Astfel, VGM care plătesc vinietă (card care atestă achitarea taxelor de drum) pentru utilizarea drumurilor naționale din Polonia au fost scutite, începând cu 1 septembrie 2005, de plata taxelor rutiere pe autostrăzile care fac obiectul unor contracte de concesiune.

(20) Legea de modificare prevedea ca diferiții concesionari să fie compensați pentru pierderea de venituri de către Fondul Național Rutier (denumit în continuare „FNR").

(21) Metoda compensației (ale cărei principii au fost stabilite de Parlament) avea la bază introducerea unei taxe rutiere fictive, mai precis o plată contractuală efectuată de stat către concesionari pentru fiecare VGM care utilizează o autostradă cu plată.

(22) Potrivit Legii de modificare, concesionarii aveau dreptul la o rambursare echivalentă cu 70 % din suma obținută prin înmulțirea numărului efectiv de călătorii efectuate de VGM pe autostrada cu plată cu taxele rutiere fictive negociate cu concesionarii pentru VGM, în funcție de categoria acestora. Reducerea la 70 % a taxelor rutiere fictive a fost aplicată pentru a compensa creșterea preconizată, dar necunoscută, a traficului VGM în urma scutirii acestora de plata taxei rutiere.

(23) Conform Legii de modificare, metoda de compensare și termenele de rambursare a fondurilor urmau să fie specificate în fiecare contract de concesiune.

(24) În cazul întreprinderii Autostrada Wielkopolska, metoda de compensare și taxele rutiere fictive au fost prezentate, în urma negocierilor, în anexa 6 la contractul de concesiune (denumită în continuare „anexa 6") încheiat la 14 octombrie 2005.

2.3. **Reguli de bază pentru calcularea compensației**

(25) Polonia a explicat că metoda compensației descrisă în anexa 6, în conformitate cu Legea de modificare, avea la bază principiul conform căruia situația financiară preconizată a concesionarului nu ar trebui să se schimbe. Aceasta înseamnă că situația financiară preconizată a concesionarului care primește compensație nu ar trebui să fie nici mai bună, nici mai puțin bună față de situația financiară care ar fi putut fi preconizată la momentul imediat anterior modificării legislative („scenariu contrafactual"). Potrivit Poloniei, s-a convenit că acest obiectiv ar fi îndeplinit dacă rata internă de rentabilitate (denumită în continuare „RIR" ([8])) preconizată a investițiilor făcute de Autostrada Wielkopolska în tronsonul relevant din autostrada A2 ar rămâne la același nivel ca cel pe care l-ar fi avut la momentul imediat anterior modificării legislative (adică fără veniturile pierdute în urma modificării legislative).

(26) Părțile au convenit, de asemenea, ca valoarea compensației calculate pentru concesionar să fie rezultatul unei proceduri în două etape, desfășurate pe baza modelelor financiare realizate de un expert independent. Modelele financiare urmau să indice fluxul de trezorerie efectiv actualizat, precum și fluxul de trezorerie preconizat (și anume cheltuielile suportate și care urmează să fie acoperite de concesionar și veniturile efective și preconizate din taxele rutiere), și să permită calcularea ratei interne de rentabilitate a investiției. În prima etapă a procedurii urmau să fie negociate și stabilite valorile taxelor rutiere (fictive) pentru VGM pe care statul trebuia să le achite concesionarului (**stabilirea valorilor taxelor rutiere fictive**). În a doua etapă, după perioada inițială de valabilitate, aceste valori urmau să fie verificate și modificate după caz (**verificarea valorilor taxelor rutiere fictive**). Aceste principii de bază au fost aplicate tuturor concesiunilor de autostrăzi.

(27) În conformitate cu prevederile Legii de modificare, anexa 6 a făcut distincție între două tipuri de valori:

1. **valorile aplicate**: valorile aplicabile tuturor vehiculelor care utilizau autostrada la data intrării în vigoare a Legii de modificare (1 septembrie 2005). Aceste valori au fost stabilite în conformitate cu prevederile inițiale ale contractului de concesiune;

([5]) Directiva 1999/62/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 17 iunie 1999 de aplicare a taxelor la vehiculele grele de marfă pentru utilizarea anumitor infrastructuri (JO L 187, 20.7.1999, p. 42).

([6]) Legea din 28 iulie 2005 de modificare a Legii privind autostrăzile cu plată și Fondul Național Rutier și a Legii privind transportul rutier (Monitorul Oficial nr. 155, punctul 1297).

([7]) Mai precis, vehiculele din categoriile 1-5 cu o greutate de peste 3,5 tone; în practică, ponderea VGM din categoria 1 a fost nesemnificativă.

([8]) Rata internă de rentabilitate specificată în textul prezentei decizii se referă la rentabilitatea totală preconizată a capitalului acționarilor (propriu și împrumutat) în termeni reali, anuali și după impozitare, pe baza fluxurilor de trezorerie în EUR, cu excepția cazurilor în care se prevede altfel.

2. **valorile AGRi** (sau valorile taxelor rutiere fictive): valorile negociate pentru VGM cu vinietă și specificate în anexa 6, pe baza cărora se calculează compensația care urmează să fie plătită concesionarului.

(28) Potrivit articolului 3 din Legea de modificare, valorile AGRi pentru fiecare categorie de vehicule nu pot fi mai mari decât valorile aplicate pentru respectiva categorie de vehicule. În conformitate cu Legea de modificare, Autostrada Wielkopolska urma să primească 70 % din valoarea AGRi pentru fiecare VGM cu vinietă care utiliza autostrada aflată în exploatare, după cum s-a precizat deja în considerentul 22 de mai sus. La punctul 4 litera (c) din anexa 6 la contractul de concesiune se specifică faptul că valorile AGRi sunt valori nete și că vor fi majorate cu echivalentul taxei pe valoare adăugată (TVA) aplicabile.

2.4. **Prima etapă – stabilirea valorilor AGRi**

(29) În prima etapă a negocierilor privind compensația, înainte de introducerea efectivă a taxei rutiere fictive, Autostrada Wielkopolska a prezentat trei modele financiare pe baza cărora a justificat valorile AGRi propuse. Corectitudinea modelelor din punct de vedere contabil a fost verificată de consilierul financiar al autorităților poloneze – Ernst & Young Corporate Finance Sp. z o.o. Cele trei modele au plasat parametrii financiari ai concesiunii, inclusiv RIR, în scenarii diferite și la momente diferite:

(a) **modelul de bază** arată situația financiară a concesionarului la momentul închiderii exercițiului financiar 2000 ([9]) și presupune încasarea taxelor rutiere reale de la începutul până la sfârșitul concesiunii. Modelul se bazează pe ipotezele referitoare la trafic, venituri și costuri care erau valabile la momentul închiderii exercițiului financiar. RIR preconizată în acest model este de […] %;

(b) **modelul taxelor rutiere reale** descrie situația financiară care ar prevala din decembrie 2004 dacă VGM nu ar fi scutite de plata taxei rutiere. Acesta presupune încasarea taxelor rutiere reale pentru toate categoriile de vehicule, inclusiv pentru VGM, până la sfârșitul concesiunii. Modelul prezintă fluxurile de trezorerie efective din perioada cuprinsă între începutul concesiunii și finele anului 2004 (perioada istorică) și prognozează fluxurile de trezorerie pentru perioada 2005-2037 (perioada de prognoză) ([10]). RIR preconizată în acest model este de […] %. Acesta era cel mai recent model financiar aflat la dispoziția părților negociatoare și prezenta situația financiară a întreprinderii Autostrada Wielkopolska înainte de Legea de modificare, indicând rentabilitatea preconizată în cazul în care VGM nu ar fi fost scutite de plata taxei rutiere;

(c) **modelul vinietei** descrie situația financiară care ar prevala din iunie 2005 dacă VGM ar fi scutite de plata taxei rutiere. Acesta presupune că veniturile concesionarului includ compensația pentru taxe rutiere fictive pentru VGM (70 % din nivelul maxim permis al valorilor AGRi) primită începând cu 1 septembrie 2005 până la terminarea contractului de concesiune și taxele rutiere reale încasate pentru toate celelalte vehicule până la terminarea contractului respectiv. Modelul prezintă fluxurile de trezorerie efective înregistrate până în iunie 2005 (perioada istorică) și prognozează fluxurile de trezorerie pentru perioada iulie 2005-2037 (perioada de prognoză) ([11]). Valorile taxelor rutiere fictive utilizate în acest model sunt stabilite la nivelul maxim ([12]) permis în contractul de concesiune. RIR preconizată în acest model este de […] % ([13]).

(30) Pe baza acestor modele, Autostrada Wielkopolska a demonstrat că RIR de […] % preconizată în modelul taxelor rutiere reale nu va fi atinsă nici chiar dacă se vor aplica valorile maxime permise ale taxelor rutiere fictive. Din acest motiv, concesionarul a stabilit valorile AGRi la nivelurile maxime permise în contractul de concesiune (a se vedea nota de subsol 12) ([14]). Aceste niveluri au fost apoi indexate în condițiile specificate în anexa 6.

(31) De la 1 septembrie 2005, vehiculele grele de marfă care achitaseră taxa de vinietă au fost scutite de plata taxelor rutiere pe autostrada A2, iar concesionarul a început să primească o compensație lunară calculată pe baza numărului de VGM cu vinietă care utilizau autostrada și a valorii AGRi convenite.

([9]) La momentul respectiv, acordurile financiare necesare realizării proiectului erau deja în vigoare.

([10]) Conform celor descrise în raportul PwC intitulat „Estimarea valorii AGRi ajustate și a compensației plătite în plus pe baza studiului WSA privind traficul și veniturile din 2004”, pagina 36.

([11]) Conform celor descrise în raportul PwC intitulat „Estimarea valorii AGRi ajustate și a compensației plătite în plus pe baza studiului WSA privind traficul și veniturile din 2004”, pagina 61.

([12]) Valorile taxei rutiere pentru vehiculele din categoriile II-IV: PLN: […], […], […] cu TVA de 22 %, din care concesionarul a primit 70 % (adică […], […] și […] PLN).

([13]) În observațiile transmise Comisiei, Autostrada Wielkopolska menționează o RIR de […] % preconizată în modelul vinietei, însă modelul vinietei prezentat Comisiei de către Polonia indică o RIR de […] %. Polonia confirmă că […] % reprezintă calculele realizate de o firmă de consultanță pentru Autostrada Wielkopolska, dar că nu cunoaște modul în care a fost calculată rata. Prin urmare, rata internă de rentabilitate a modelului vinietei utilizată în textul care urmează este de […] %. Concluziile formulate în text rămân valabile independent de valoarea RIR utilizată.

([14]) La momentul efectuării acestor anticipări înainte de data intrării în vigoare a Legii de modificare, concesionarul a majorat valorile aplicate pe care le încasa de la conducătorii vehiculelor din toate categoriile de vehicule până la valoarea maximă permisă de contractul de concesiune la momentul respectiv. În practică însă, valorile taxelor rutiere care urmau să fie plătite s-au menținut la un nivel mai redus, deoarece Autostrada Wielkopolska a introdus, în paralel, reduceri aplicabile tuturor categoriilor de vehicule.

2.5. **A doua etapă – verificarea valorilor AGRi**

(32) În anexa 6 la contractul de concesiune, părțile au convenit cu privire la verificarea valorilor AGRi până la 30 noiembrie 2007, cu scopul de a constata evoluția traficului VGM ca urmare a eliminării taxei rutiere și de ajusta valorile AGRi în consecință, pentru a evita plățile excedentare sau insuficiente către concesionar. Revizuirea valorilor AGRi era obligatorie și putea determina o scădere sau o majorare a acestora, ducând deci la reducerea sau la creșterea compensației totale plătite concesionarului.

(33) Până la 1 iulie 2007, concesionarul trebuia să transmită un model financiar actualizat („modelul de verificare") Direcției Generale a Drumurilor Naționale și a Autostrăzilor (Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad, denumită în continuare „GDDKiA"), care să prezinte impactul valorilor AGRi asupra indicatorilor financiari de bază din contractul de concesiune, inclusiv asupra RIR ([15]).

(34) În cazul în care RIR din modelul de verificare ar fi depășit valoarea RIR din modelul taxelor rutiere reale, valorile AGRi ar fi trebuit micșorate pentru a se lichida rata de rentabilitate excesivă. În mod similar, dacă RIR din modelul de verificare ar fi fost mai mică decât cea prevăzută în modelul taxelor rutiere reale, valorile AGRi ar fi trebuit majorate. Concesionarul trebuia să înainteze o propunere de ajustare a valorilor AGRi către GDDKiA.

(35) Până la 15 octombrie 2007, GDDKiA avea obligația să informeze concesionarul dacă acceptă sau nu propunerea de ajustare a valorilor AGRi. Dacă propunerea de ajustare a valorilor AGRI nu era acceptată până la această dată, se impunea ca părțile să ia măsuri pentru reconcilierea pozițiilor divergente. În cazul neajungerii la un acord până la 30 noiembrie 2007, valoarea compensației de plătit concesionarului urma să fie calculată pe baza valorilor AGRi aplicabile până la momentul respectiv. Fiecare parte avea dreptul să se adreseze organelor competente pentru soluționarea problemei legate de ajustarea valorilor AGRi, în conformitate cu procedura prevăzută la articolul 24.3 din contractul de concesiune (adică arbitrajul).

(36) Astfel, valorile AGRi trebuiau să fie verificate pe baza comparației între RIR preconizată în modelul taxelor rutiere reale și RIR preconizată în modelul de verificare. În 2007, Autostrada Wielkopolska a prezentat **modelul de verificare.** Modelul prezintă situația financiară a concesionarului care ar prevala începând din decembrie 2006. Acesta are la bază datele reale privind atât vehiculele ușoare și VGM, cât și costurile aferente perioadei cuprinse între începutul concesiunii și decembrie 2006, precum și previziuni privind traficul, veniturile și costurile pentru perioada ulterioară, până la sfârșitul concesiunii, în 2037. Modelul de verificare presupune că sistemul taxelor rutiere fictive va fi în vigoare până la sfârșitul concesiunii. Pe baza acestui model, s-a calculat că RIR preconizată în iunie 2006 este de […] %.

(37) În raportul de verificare conex ([16]) transmis de Autostrada Wielkopolska se sugera că valorile AGRi ar trebui să fie majorate (determinând creșterea valorii compensațiilor de plătit întreprinderii Autostrada Wielkopolska). Consultanții GDDKiA nu au exprimat rezerve semnificative față de acest raport de verificare.

(38) Însă Autostrada Wielkopolska și GDDKiA nu au reușit să ajungă la un acord cu privire la ajustarea valorilor AGRi până la 30 noiembrie 2007. Prin scrisoarea din 28 noiembrie 2007, GDDKiA a informat Autostrada Wielkopolska că, având în vedere îndoielile referitoare la corectitudinea ipotezelor formulate în sensul anexei 6 – care nu au putut fi corectate în cadrul raportului de verificare –, GDDKiA nu acceptă propunerea de ajustare a valorilor AGRi.

(39) Acest lucru a condus la apariția unui dezacord între părți în ceea ce privește corectitudinea valorilor AGRi și nivelul efectiv al compensațiilor care trebuiau să fie plătite întreprinderii Autostrada Wielkopolska. Cu toate acestea, în conformitate cu prevederile anexei 6 la contractul de concesiune, concesionarul a primit în continuare plăți compensatorii lunare pe baza taxei rutiere fictive.

2.6. **Disputa cu privire la modelul taxelor rutiere reale**

(40) În opinia Poloniei, Autostrada Wielkopolska supraevaluase rata de rentabilitate preconizată în modelul taxelor rutiere reale prin utilizarea unor prognoze perimate privind traficul și veniturile. Autostrada Wielkopolska utilizase studiul privind traficul și veniturile pentru autostrada A2 realizat de firma de consultanță Wilbur Smith Associates (WSA) în 1999 ([17]) (denumit în continuare „studiul WSA din 1999") și nu studiul actualizat realizat de WSA în iunie 2004 ([18]) (denumit în continuare „studiul WSA din 2004"), care era disponibil la momentul negocierilor cu privire la anexa 6. Studiul WSA din 2004 prevedea niveluri de trafic și de venituri semnificativ

([15]) În afară de RIR, au fost analizate rata de acoperire a serviciului datoriei, rata de acoperire pe durata creditului și rata minimă de acoperire pentru datoria garantată de stat.

([16]) Raportul de verificare din 8 iunie 2007, elaborat de […] pentru Autostrada Wielkopolska.

([17]) Studiu actualizat privind traficul și veniturile aferente proiectului de autostradă cu plată A2 din Polonia, noiembrie 1999, elaborat de Wilbur Smith Associates pentru […].

([18]) Studiu final privind traficul și veniturile aferente celei de a șasea etape a proiectului de autostradă cu plată A2, iunie 2004, elaborat de Wilbur Smith Associates pentru Autostrada Wielkopolska S.A.

mai mici decât studiul WSA din 1999. Prin urmare, rata internă de rentabilitate din modelul taxelor rutiere reale ar fi fost mai mică dacă ar fi fost calculată pe baza datelor actualizate ale studiului din 2004 și nu pe baza datelor perimate ale studiului din 1999. Cu alte cuvinte, Polonia consideră că Autostrada Wielkopolska nu și-a prezentat cu onestitate situația financiară din momentul imediat anterior intrării în vigoare a Legii de modificare, ceea ce a făcut ca valoarea compensației să depășească veniturile pe care le-ar fi putut genera întreprinderea dacă s-ar fi utilizat datele studiului din 2004.

(41) Potrivit unui raport ([19]) obținut de GDDKiA și de Ministerul infrastructurii, elaborat de PricewaterhouseCoopers (denumit în continuare „raportul PwC"), utilizarea ipotezelor referitoare la trafic și la venituri ale studiului WSA din 2004 în locul celor din studiul WSA din 1999 (alături de mici ajustări metodologice și corecții ale impozitelor) reduce RIR din modelul taxelor rutiere reale de la […] % la […] %.

(42) La 13 noiembrie 2008, ministrul infrastructurii a emis o declarație de denunțare ([20]) a anexei 6, sub forma unei scrisori adresate AW S.A, afirmând, printre altele, că săvârșise o eroare la momentul încheierii contractului respectiv, deoarece nu avusese cunoștință de faptul că Autostrada Wielkopolska nu a ținut seama de prognozele privind traficul și veniturile realizate în 2004 pentru tronsonul din autostrada A2 cuprins între localitățile Nowy Tomysl și Konin, deci mai recent decât prognozele realizate în acest sens în 1999 și utilizate în negocierile cu privire la anexa 6. În opinia ministrului, faptul că Autostrada Wielkopolska nu a utilizat cele mai recente date cu privire la nivelurile de trafic și de venituri la data semnării anexei 6 a făcut ca această anexă să reflecte în mod eronat situația financiară a întreprinderii Autostrada Wielkopolska înaintea introducerii sistemului de taxe rutiere fictive și a obligației corespunzătoare de compensare a concesionarului prin Legea de modificare.

(43) În opinia ministrului infrastructurii, susținută ulterior de raportul PwC, Autostrada Wielkopolska a primit o compensație excesivă. Plățile excedentare (denumite în continuare „supracompensație") efectuate în perioada 1 septembrie 2005-30 iunie 2011 s-au ridicat la 894 956 889 PLN brut ([21]) (aproximativ 224 de milioane EUR).

(44) Întrucât Autostrada Wielkopolska a refuzat să ramburseze supracompensația, în scrisoarea din 8 noiembrie 2010, ministrul și GDDKiA au înaintat către Consiliul General al Trezoreriei (Prokuratoria Generalna Skarbu Państwa), în numele Trezoreriei de Stat, o cerere de inițiere a procedurilor legale și de reprezentare juridică în scopul recuperării sumelor plătite în mod nejustificat sub formă de compensații întreprinderii Autostrada Wielkopolska.

(45) În același timp, Autostrada Wielkopolska a contestat denunțarea anexei 6 prin sesizarea unei instanțe de arbitraj.

(46) În martie 2013, instanța de arbitraj a decis în favoarea concesionarului, declarând că anexa 6 este valabilă și trebuie respectată de stat. În iunie 2013, autoritățile poloneze au decis să conteste decizia instanței de arbitraj prin înaintarea unei acțiuni în anulare către instanța națională competentă. Cauza este pendinte.

2.7. **Încheierea mecanismului de compensare**

(47) Necesitatea compensării taxei rutiere fictive a expirat la 30 iunie 2011, când Polonia a introdus un sistem electronic de încasare a taxelor rutiere denumit „via TOLL", care a înlocuit vinietele. Sistemul „via TOLL" este obligatoriu pentru toate VGM și permite utilizatorilor să achite prin plată electronică utilizarea rețelelor de drumuri cu plată, în funcție de numărul de kilometri și de categoria de drum.

(48) Sistemul „via TOLL" acoperă doar anumite drumuri, nu întreaga rețea rutieră a Poloniei (ca în cazul vinietelor), eliminând astfel posibilitatea dublei taxări. Prin urmare, începând cu 1 iulie 2011, concesionarii au putut să revină la taxarea tuturor VGM care utilizau autostrăzile cu plată, în conformitate cu regulile stabilite în contractele de concesiune.

([19]) Estimarea de către PricewaterhouseCoopers a valorii AGRi ajustate și a compensației excedentare plătite, pe baza studiului WSA privind traficul și veniturile din 2004, 24 septembrie 2010.
([20]) A se vedea articolele 84 și 88 din Codul civil polonez.
([21]) Sumele brute includ echivalentul taxei pe valoarea adăugată aplicabile.

2.8. **Motivele care au condus la inițierea procedurii**

(49) În decizia de inițiere, Comisia a exprimat îndoieli cu privire la compatibilitatea măsurii cu piața internă, evidențiind cu precădere următoarele întrebări:

— în primul rând, dacă plățile compensatorii, metodologia de calcul a acestora și/sau modul de aplicare a metodologiei au conferit întreprinderii Autostrada Wielkopolska un avantaj economic mai mare decât nivelul necesar menținerii echilibrului economic al contractului de concesiune. Comisia a întrebat, în special:

(a) dacă contractul de concesiune oferea întreprinderii Autostrada Wielkopolska dreptul de a fi compensată în cazul unor modificări legislative;

(b) dacă aplicarea mecanismului de compensare a avut drept rezultat preluarea de către stat a riscurilor privind traficul și veniturile asociate vehiculelor ușoare, cel puțin în perioada 1 septembrie 2005--31 decembrie 2006, și care a fost beneficiul financiar obținut de concesionar în urma acestui transfer;

(c) dacă utilizarea studiului din 1999 privind traficul și veniturile pentru calcularea compensației a avut drept rezultat obținerea de către AW S.A a unui avantaj economic suplimentar, care nu era necesar pentru eliminarea efectelor negative ale modificării legislative asupra concesionarului, și care a fost amploarea acestui avantaj;

— în al doilea rând, dacă compensația plătită întreprinderii Autostrada Wielkopolska pentru modificarea legislativă care scutea VGM de plata taxei rutiere pentru utilizarea autostrăzii în perioada 1 septembrie 2005-30 iunie 2011 reprezintă un ajutor pentru funcționare care este integral sau parțial incompatibil.

3. **OBSERVAȚIILE TRANSMISE DE POLONIA**

3.1. **Avantajul economic**

3.1.1. *Dreptul la compensații al întreprinderii Autostrada Wielkopolska*

(50) Polonia consideră că Autostrada Wielkopolska avea dreptul la o compensație. În primul rând, Polonia subliniază că Legea de modificare a fost aplicată deoarece Comisia a solicitat Poloniei să elimine dubla taxare a vehiculelor grele de marfă care utilizează autostrăzile cu plată. Pentru punerea în aplicare corectă a Directivei 1999/62/CE aplicabile, Legea de modificare a trebuit să includă un mecanism de compensare prin care operatorii de autostrăzi să fie despăgubiți pentru veniturile pierdute ca urmare a modificării legii.

(51) Pe lângă Legea de modificare, și contractul de concesiune (articolul 12.6) a acordat întreprinderii Autostrada Wielkopolska dreptul la o compensație. Articolul stipulează următoarele: „Concesionarul va avea dreptul la o compensație din partea Trezoreriei de Stat pentru orice pierdere de venituri din exploatare suferită dacă, din cauza oricăror modificări ale cerințelor sau din alte motive, acesta nu poate să modifice și să ajusteze valorile taxelor rutiere în conformitate cu articolul 12.6, din cauza acțiunilor autorității publice.” În ceea ce privește modificarea și ajustarea valorilor taxelor rutiere, articolul 12.6 oferă concesionarului dreptul de a majora și de a reduce aceste valori la aprecierea sa, în limitele reglementărilor menționate în contractul respectiv ([22]). Polonia susține că Legea de modificare, care nu putea fi prevăzută la momentul semnării contractului de concesiune, afectează concesionarul și, prin urmare, constituie o modificare a cerințelor.

(52) Polonia afirmă că dreptul la compensații al întreprinderii Autostrada Wielkopolska este susținut și de prevederile cu privire la riscuri din contractul de concesiune, care atribuie concesionarului riscurile asociate traficului și veniturilor generate de taxele rutiere. În schimbul acestora, concesionarul are dreptul să încaseze taxe rutiere. Întrucât Legea de modificare a privat Autostrada Wielkopolska de dreptul de a încasa taxele rutiere aplicabile vehiculelor grele de marfă, era necesară instituirea unui mecanism de compensare pentru restabilirea echilibrului economic al contractului de concesiune.

(53) Polonia încheie evidențiind faptul că, în decizia din decembrie 2013 referitoare la cazul SA. 29584, Comisia a considerat că entitatea concesionară a autostrăzii A4 are dreptul la o compensație similară, rezultată din Legea de modificare și calculată în temeiul aceleiași legi.

([22]) Dreptul la compensație, astfel cum este descris în prezenta, este specificat în anexa 2 la contractul de concesiune.

3.1.2. *Traficul de vehicule ușoare*

(54) Cu privire la transferul riscului aferent traficului de vehicule ușoare în perioada cuprinsă între 2005 și verificarea din 2007, prezentat în considerentele 65-75 din decizia de deschidere a procedurii oficiale de investigare, Polonia afirmă că mecanismul utilizat pentru calcularea și verificarea taxei rutiere fictive în cazul concesionarului autostrăzii A2 a fost diferit de cel acceptat de Comisie în cazul SA.29584 pentru concesionarul autostrăzii A4.

(55) În cadrul modelului financiar aplicabil în cazul autostrăzii A4, după perioada de verificare a nivelului taxei rutiere fictive, au fost actualizate doar datele referitoare la VGM, iar toate celelalte date (inclusiv cele referitoare la vehiculele ușoare) au rămas neschimbate, în timp ce pentru autostrada A2 au fost actualizate toate datele (inclusiv cele referitoare la vehiculele ușoare) după perioada de testare a taxei rutiere fictive.

(56) Polonia consideră că, în cazul autostrăzii A2, aplicarea mecanismului de compensare ar putea fi considerată o modalitate de preluare a riscului asociat traficului de vehicule ușoare și veniturilor aferente în perioada septembrie 2005–31 decembrie 2006; totuși, Polonia opinează că acest lucru era necesar deoarece metodologia adoptată, care era menită să mențină neschimbată situația financiară a întreprinderii Autostrada Wielkopolska, impunea ca modelul financiar să se aplice întregului proiect (adică și vehiculelor ușoare). În opinia Poloniei, rata internă de rentabilitate a proiectului era imposibil de calculat doar pe baza datelor referitoare la VGM.

3.1.3. *Studiile de trafic – rata internă de rentabilitate*

(57) Cu privire la considerentele 76-81 din decizia de deschidere a procedurii oficiale de investigare, Polonia afirmă că mecanismul de calcul al compensației prevăzut în Legea de modificare și pus în aplicare de Polonia este corect. Cu toate acestea, concesionarul a fost supracompensat din cauza utilizării unor date de intrare incorecte.

(58) Polonia explică faptul că, pentru calcularea RIR, s-a utilizat studiul privind traficul și veniturile din 1999, cu toate că exista o versiune mai actualizată a studiului respectiv, din 31 decembrie 2004. RIR este semnificativ mai mică potrivit calculului realizat pe baza studiului din 2004, fiind de […] % față de […] % conform calculului realizat pe baza studiului din 1999. Polonia susține că, din această cauză, „concesionarul a revenit la situația financiară aferentă anului 2000 în locul celei existente înainte de data intrării în vigoare a Legii de modificare și de data stipulată în anexa 6 (2005)" și, prin urmare, riscul de afaceri al operațiunilor desfășurate în perioada 2000-2005 a fost transferat către stat. Însă la încheierea contractului de concesiune Polonia nu garantase realizarea unei anumite rate interne de rentabilitate.

(59) Polonia afirmă că aspectul menționat anterior a fost analizat în detaliu de către societatea Scott Wilson Sp. z o.o. (denumită în continuare „Scott Wilson") care, în urma analizării tuturor prognozelor privind traficul și veniturile prezentate de Autostrada Wielkopolska în perioada 1998-2004, a ajuns la concluzia că utilizarea studiului din 1999 a fost inadecvată, dată fiind existența unui studiu mai recent din 2004 și întrucât a dus la calcularea unei RIR semnificativ mai mari decât cea determinată prin utilizarea studiului din 2004.

(60) Deoarece Autostrada Wielkopolska a fost compensată pentru realizarea ratei interne de rentabilitate preconizate în 2000 și nu pentru RIR pe care ar fi putut să o preconizeze în mod realist la momentul imediat anterior intrării în vigoare a Legii de modificare, Autostrada Wielkopolska s-a aflat într-o situație mai bună decât cea pe care ar fi avut-o în cazul în care legea nu ar fi fost modificată, lucru care constituie un avantaj economic.

(61) Totodată, Polonia subliniază că articolul 25.9 din contractul de concesiune limitează compensația acordată întreprinderii Autostrada Wielkopolska la valoarea pe care aceasta ar fi obținut-o în absența modificării legislative.

3.2. **Evaluarea compatibilității**

(62) În opinia Poloniei, nu există motive pe baza cărora ajutorul respectiv să fie considerat compatibil cu piața internă.

4. **OBSERVAȚIILE PĂRȚILOR INTERESATE**

(63) Comisia a primit observații din partea întreprinderii Autostrada Wielkopolska în calitate de parte interesată.

(64) În introducere, Autostrada Wielkopolska afirmă că notificarea Poloniei potrivit căreia compensația constituie ajutor de stat incompatibil reprezintă doar un demers într-o dispută comercială, efectuat după ce Polonia a pierdut acțiunea deschisă la instanța de arbitraj, și că în prezent aceasta încearcă totodată să anuleze acordarea compensației. […]. Autostrada Wielkopolska consideră că notificarea transmisă Comisiei este un demers al Poloniei de căutare a instanței celei mai favorabile, care nu ar trebui sprijinit deoarece contravine spiritului și scopului politicii UE în materie de ajutor de stat. Autostrada Wielkopolska este de părere că ar fi contrar interesului public ca statelor membre să li se permită să abuzeze de normele referitoare la ajutoarele de stat pentru a evita respectarea acordurilor pe care le-au încheiat în condiții obiective într-un context comercial.

4.1. **Avantajul economic**

4.1.1. *Dreptul la compensații al întreprinderii Autostrada Wielkopolska*

(65) Autostrada Wielkopolska consideră că, potrivit contractului de concesiune, avea dreptul de a primi compensații după ce a fost privată de dreptul de a încasa taxe rutiere de la VGM, fiind astfel lipsită de respectiva sursă de venit.

(66) În plus, Autostrada Wielkopolska evidențiază faptul că dreptul său la compensație nu a fost contestat niciodată și nici nu s-a contestat faptul că respectiva compensație va lua forma unei taxe rutiere fictive.

4.1.2. *Traficul de vehicule ușoare*

(67) În opinia întreprinderii Autostrada Wielkopolska, includerea traficului de vehicule ușoare în metoda de verificare a taxei rutiere fictive era necesară pentru evaluarea corectă a valorii compensației, prin urmare nu creează un avantaj pentru Autostrada Wielkopolska.

(68) În primul rând, întreprinderea precizează că situația sa trebuie diferențiată de cea a concesionarului autostrăzii A4. Autostrăzile A4 și A2 diferă prin faptul că A4 este, în principal, un drum pentru navetiști în care VGM reprezintă doar 20 % din trafic (generând aproximativ 30 % din venituri potrivit estimărilor efectuate de Autostrada Wielkopolska). În cazul autostrăzii A2, care este un coridor de export, VGM reprezentau o pondere mai mare, adică […] % din vehicule (generând […] % din totalul veniturilor). Era clar pentru toate părțile implicate că eliminarea unei taxe rutiere reale urma să determine creșterea semnificativă a traficului VGM. În consecință, atractivitatea autostrăzii urma să scadă în cazul unui scenariu cu taxe rutiere fictive (congestionare sporită, necesități mai mari de întreținere având ca rezultat mai multe lucrări și reducerea vitezei traficului), ceea ce urma să ducă la alegerea unor rute diferite și la reducerea considerabilă a fluxului de vehicule ușoare pe autostradă. Acești factori au un impact semnificativ mai mare asupra unei autostrăzi aflate într-un coridor de export decât asupra unui drum pentru navetiști. Prin urmare, numărul vehiculelor ușoare trebuia să fie actualizat în cazul autostrăzii A2.

(69) În al doilea rând, Autostrada Wielkopolska aduce argumentul că avea obligația să realizeze lucrări de construcție în cazul depășirii anumitor praguri de trafic (de exemplu, construirea unei a treia benzi pe centura localității Poznan), ceea ce urma să ducă la cheltuieli de capital substanțiale. Dacă s-ar fi verificat exclusiv vehiculele grele de marfă, ar fi fost ignorate implicațiile pe care introducerea taxelor rutiere fictive urma să le aibă asupra traficului altor categorii de vehicule și asupra reperelor care impuneau lucrări de construcții suplimentare conform contractului de concesiune.

4.1.3. *Studiile de trafic – rata internă de rentabilitate*

(70) În primul rând, Autostrada Wielkopolska subliniază că, la momentul participării la renegocierea contractului de concesiune în 2005, întreprinderea urmărea un nivel al compensațiilor care ar fi permis estimarea unei rate interne de rentabilitate similare cu cea existentă la închiderea exercițiului financiar 2000, care potrivit AW S.A se situa la […] %.

(71) Deși părțile au convenit ca, după verificarea din 2007, valoarea AGRi să fie stabilită astfel încât să se obțină o RIR de […] %, Autostrada Wielkopolska este de părere că aplicarea plafonului absolut al taxelor rutiere asupra valorii AGRi reprezintă un fapt deosebit de important.

(72) În 2005, Autostrada Wielkopolska estima *ex ante* că, în conformitate cu mecanismul taxelor rutiere fictive, plafonul absolut al taxelor rutiere specificat în anexa 6 limita rata internă de rentabilitate preconizată a întreprinderii la […] % (adică mult sub nivelul de […] %). În 2007, raportul de verificare a majorat valoarea AGRi percepută în perioada interimară până la nivelul plafonului. Prin urmare, după verificarea din 2007, RIR preconizată a întreprinderii Autostrada Wielkopolska se situa la […] %.

4.1.3.1. Metroul din Londra

(73) În opinia întreprinderii Autostrada Wielkopolska, contractul de concesiune reprezintă un contract pe termen lung și deosebit de complex, întrucât se referă la construirea și exploatarea unei autostrăzi. Pentru a stabili dacă modificarea unui contract atât de complex între un stat și o entitate privată constituie ajutor de stat, ar trebui aplicate principiile stabilite de Comisie în cazul metroului din Londra ([23]). Potrivit principiilor respective, o modificare nu constituie ajutor de stat dacă:

(a) contractul de concesiune inițial nu implică ajutor de stat;

(b) modificarea nu determină o îmbunătățire semnificativă a situației concesionarului sau îmbunătățirea respectivă este la nivelul ratei pieței.

(74) Autostrada Wielkopolska precizează că, întrucât concesiunea a fost acordată în urma unei licitații deschise, transparente și nediscriminatorii, contractul de concesiune beneficiază de prezumția de a fi fost încheiat în termenii pieței și, prin urmare, nu constituie ajutor de stat. Potrivit AW S.A, în cazul respectiv, rata internă de rentabilitate preconizată în termeni reali și după impozitare a capitalului acționarilor (capital propriu și datoria subordonată) rezultată din contractul inițial de concesiune era de […] % la închiderea exercițiului financiar. Întrucât aceasta era rata de rentabilitate preconizată implicită în contractul inițial, rentabilitatea trebuia considerată ca fiind conformă cerințelor pieței.

(75) Autostrada Wielkopolska compară RIR de […] % preconizată după încheierea anexei 6 cu RIR de […] % rezultată din licitația inițială. În opinia întreprinderii, creșterea de […] % este rezultatul unor considerente financiare externe, mai precis al înlocuirii previziunilor bugetare cu rezultatele financiare reale și al actualizării prognozelor privind inflația și cursul valutar. Potrivit AW S.A, creșterea a fost deci pe deplin justificată. Totodată, poziția întreprinderii Autostrada Wielkopolska nu a cunoscut nicio îmbunătățire semnificativă exclusiv ca urmare a trecerii de la taxele rutiere reale la cele fictive (indiferent de modificările survenite la nivelul RIR). Mai precis, această trecere nu a redus expunerea întreprinderii Autostrada Wielkopolska la riscurile de trafic.

(76) Totodată, Autostrada Wielkopolska susține că, chiar și în cazul în care modificarea pe care a solicitat-o ar fi putut fi considerată „semnificativă" în sensul folosit în cazul Metroului din Londra (pe care Autostrada Wielkopolska nu îl admite), rezultatul ar fi constat oricum într-o rată de rentabilitate preconizată pentru Autostrada Wielkopolska care în niciun caz nu ar fi depășit ratele pieței. AW S.A remarcă faptul că, în cazul N 462/2009, Polonia a indicat și Comisia a acceptat că randamentul de piață pentru proiectele de autostrăzi din Polonia este de aproximativ […] % ([24]).

(77) În plus, Autostrada Wielkopolska susține că RIR de […] %, despre care Polonia afirmă că ar fi trebuit să reprezinte criteriul de referință pentru calcularea taxei rutiere fictive, nu reprezintă un randament de piață deoarece niciun investitor privat rațional nu ar fi fost de acord cu contractul de concesiune din 2005 dacă rata de rentabilitate preconizată ar fi fost de doar […] %.

(78) În opinia întreprinderii Autostrada Wielkopolska, Polonia pare să adopte poziția potrivit căreia, pentru a fi conformă cu normele privind ajutoarele de stat, orice compensație de drept trebuie, ca principiu de drept, să reflecte în mod necesar situația economică existentă la momentul imediat anterior evenimentului care duce la apariția compensației. Autostrada Wielkopolska consideră că această abordare ar împiedica entitatea privată să își îndeplinească obiectivele pe termen lung și ar putea încuraja statele membre să renegocieze parteneriatele public-privat atunci când prognozele de afaceri prezintă tendințe negative.

(79) De asemenea, Autostrada Wielkopolska subliniază că, în trecut, Comisia evalua necesitatea și proporționalitatea unui contract între stat și o entitate privată. Întreprinderea afirmă că măsurile convenite de Polonia și Autostrada Wielkopolska au fost proporționale, în special datorită mecanismelor de salvgardare conținute de contractul de concesiune pentru a preveni supracompensarea întreprinderii. Aceste măsuri au fost prevăzute în anexa 6 și totodată în contractul de concesiune inițial. În anexa 6, părțile au convenit ca valoarea AGRi să fie revizuită în sens descrescător în cazul în care modelul de verificare va arăta că RIR preconizată este mai mare decât cea calculată în modelul taxelor rutiere reale. Anexa 6 prevedea, de asemenea, un plafon absolut pentru taxele rutiere fictive.

(80) Alte prevederi ale contractului de concesiune, care nu au fost modificate de anexa 6, precizează că […]

([23]) Decizia Comisiei în cazul N 264/2002: Parteneriatul public-privat Metroul din Londra.
([24]) Decizia Comisiei din 29 iulie 2009 în cazul N 462/2009: Ajutor pentru infrastructura de transport – construirea și exploatarea tronsonului din autostrada A2 cuprins între localitățile Swiecko și New Tomysl, nota de subsol 6.

4.1.3.2. Principiul operatorului economic privat în economia de piață

(81) Autostrada Wielkopolska susține de asemenea că, chiar dacă anexa 6 ar duce la o îmbunătățire semnificativă, aceasta tot nu ar constitui ajutor de stat pentru că a fost negociată între statul polonez și Autostrada Wielkopolska pe baze comerciale și în condiții obiective. Totodată, Polonia a fost de acord cu clauze care ar fi fost acceptabile pentru un investitor privat aflat într-o poziție similară.

(82) Autostrada Wielkopolska afirmă că, în observațiile transmise de stat Comisiei, se face în mod constant confuzie între poziția de deschidere a întreprinderii în negocierile din 2005 (rentabilitate preconizată de […] %) și rezultatele sale reale (rentabilitate preconizată de […] %).

(83) Potrivit întreprinderii Autostrada Wielkopolska, statul nu a acceptat condițiile propuse de aceasta, deși era îndreptățit să o facă în contextul unor negocieri comerciale, ci a insistat asupra a două elemente foarte importante ale mecanismului de finanțare: (a) o verificare a ratelor rutiere fictive după o perioadă de doi ani și (b) un plafon absolut pentru taxele rutiere fictive, fără ajustare în funcție de inflație sau de fluctuațiile cursului valutar, până la terminarea perioadei de concesiune. Cu alte cuvinte, părțile au convenit asupra unei metodologii de calcul care ar fi putut avea ca rezultat o RIR maximă preconizată de […] % la momentul exercițiului de verificare din 2007. Însă din perspectivă *ex ante*, plafonul absolut pentru taxele rutiere fictive a transformat ținta respectivă într-una pur teoretică. În realitate, RIR s-a situat la […] % în 2005 și la […] % în 2007. Prin urmare, rezultatul real al negocierilor a fost mai apropiat de solicitarea Poloniei decât de cea a întreprinderii Autostrada Wielkopolska.

(84) În plus, Autostrada Wielkopolska subliniază faptul că „rezultatul negocierilor dintre două părți cu puncte de plecare diferite se află, de regulă, undeva între cele două puncte de plecare”. Prin urmare, ar trebui să se evalueze dacă rezultatul negocierilor s-a încadrat în limitele unui comportament rezonabil compatibil cu conduita unui investitor privat ipotetic. Autostrada Wielkopolska afirmă că, în cazul în care comportamentul unui stat nu este în mod clar în afara limitelor respective, atunci poate fi anticipat un comportament similar din partea unui investitor privat ipotetic, în conformitate cu Hotărârea Curții în cauza C-256/97 ([25]).

(85) Autostrada Wielkopolska afirmă că o scrisoare trimisă de Ernst & Young către GDDKiA la 14 octombrie 2005, care a fost prezentată instanței de arbitraj, arată că pe parcursul negocierilor statul a trebuit să ia în considerare riscul ca Autostrada Wielkopolska să nu fie de acord cu anexa 6, ceea ce ar fi avut ca rezultat rezilierea contractului și formularea unei acțiuni în despăgubire, cu atât mai mult cu cât o RIR egală cu […] % nu era suficientă pentru rambursarea împrumutului de la BEI scadent în 2018. Autostrada Wielkopolska susține că un operator privat rezonabil ar pune în balanță pericolul necesității de a găsi un investitor nou la un preț de piață mult mai mare. Luând toate acestea în considerare, manifestarea acordului cu privire la anexa 6 și la rata internă de rentabilitate negociată se află în limitele unui comportament rezonabil din partea unui investitor privat ipotetic.

4.1.3.3. Studiul WSA din 2004

(86) Autostrada Wielkopolska critică metoda Poloniei de a utiliza studiul din 2004 ca bază de calcul în anexa 6. Întreprinderea afirmă că nu poate exista nicio îndoială că la studiul din 2004 consilierii financiari ai statului au avut acces (și la toate celelalte date relevante) și că au fost cunoscut foarte bine faptul că previziunile financiare care duceau la o RIR de […] % aveau la bază studiul din 1999. Acest lucru a fost confirmat de instanța de arbitraj.

(87) Totodată, Autostrada Wielkopolska susține că statul a avut la dispoziție o serie de studii de trafic, și anume studiile din 1999 și din 2004 realizate de WSA, consilierul în materie de trafic al întreprinderii Autostrada Wielkopolska, studiul din 2005 al SDG, consilierul în materie de trafic al băncilor, și studiul din 2005 elaborat de Faber Maunsell, consilierul statului în materie de trafic. În plus, statul a avut la dispoziție recensământul traficului efectiv din 2005. Potrivit întreprinderii Autostrada Wielkopolska, existența unor studii și recensăminte mai recente privind traficul trebuie să aibă relevanță atunci când argumentul statului se bazează îndeosebi pe considerentul că studiul WSA din 2004 este cel mai recent studiu disponibil.

(88) Autostrada Wielkopolska susține, totodată, că studiul WSA din 2004 a fost elaborat în special ca parte a lucrărilor pregătitoare pentru cel de al doilea tronson al autostrăzii A2 (Swiecko-Nowy Tomysl) și cu scopul de a obține închiderea exercițiului financiar pentru tronsonul respectiv. Pe durata elaborării studiului în perioada cuprinsă între decembrie 2003 și versiunea preliminară din aprilie 2004, WSA a putut să calculeze valorile reale ale fluxului de trafic doar pe cele două tronsoane de autostradă care fuseseră construite și se aflau în exploatare la momentul respectiv, și anume Krzesiny-Wrzesnia și Wrzesnia-Konin, precum și pe centura localității Poznan. Tronsonul Nowy Tomysl-Komorniki a fost deschis traficului abia în octombrie 2004. Acest lucru a avut un impact evident asupra percepției cu privire la utilitatea studiului în opinia părților și a creditorilor la finele anului 2005. De asemenea, Autostrada Wielkopolska precizează că prognozele privind traficul se realizează, de regulă, pe un interval de cinci ani și nu de 30 de ani ca în studiul WSA din 2004.

([25]) Cauza C-256/97, DM Transport, Rec., 1999, p. I-3913.

4.2. **Evaluarea compatibilității**

(89) Autostrada Wielkopolska afirmă că, în cazul în care Comisia consideră compensația ca fiind ajutor de stat, contrar argumentelor aduse de întreprindere, atunci aceasta este compatibilă cu prevederile articolului 107 alineatul (3) litera (c) din TFUE.

(90) Autostrada Wielkopolska arată că, în cazul N 462/2009 ([26]), Comisia a considerat că ajutorul de stat acordat întreprinderii Autostrada Wielkopolska pentru construirea și exploatarea tronsonului Swiecko-Nowy Tomysl al autostrăzii A2 (adică partea adiacentă a autostrăzii A2) este compatibil cu piața internă. Potrivit întreprinderii, ajutorul de stat acordat în conformitate cu anexa 6 ar trebui, deci, să fie compatibil la rândul său, din motive similare.

(91) În plus, Autostrada Wielkopolska afirmă că, întrucât autostrada A2 se află într-o regiune care face obiectul derogării prevăzute la articolul 107 alineatul (3) litera (a) din TFUE, ajutorul ar putea fi considerat compatibil cu piața internă și potrivit prevederilor acestui articol. Orientările Comisiei privind ajutoarele de stat regionale permit acordarea de ajutoare pentru funcționare în regiunile care fac obiectul derogării prevăzute la articolul 107 alineatul (3) litera (a) din TFUE, cu condiția îndeplinirii a două criterii: (i) să fie justificate de contribuția lor la dezvoltarea regională și de natura lor și (ii) să fie proporționale. Autostrada Wielkopolska susține că autostrada aduce contribuții multiple la dezvoltarea regională (de exemplu, dezvoltarea companiilor de logistică în jurul localităților Poznan și Konin, creșterea ocupării forței de muncă etc.).

(92) Cu privire la criteriul proporționalității, AW S.A precizează că […].

(93) Autostrada Wielkopolska afirmă că, în cazul unei decizii negative, împrumutul de la BEI nu ar putea fi refinanțat, iar BEI ar invoca garanția de stat. În acel moment, statul ar solicita recuperarea creanței de la Autostrada Wielkopolska, care s-ar afla în incapacitate de plată și ar fi obligată să intre în faliment, iar investitorii săi nu ar obține profit sub nicio formă. Prin urmare, în opinia întreprinderii Autostrada Wielkopolska, Comisia a presupus în mod eronat că investitorii au beneficiat de plățile compensatorii – dimpotrivă, toate fondurile au fost alocate pentru autostradă.

5. **OBSERVAȚIILE POLONIEI CU PRIVIRE LA OBSERVAȚIILE PĂRȚII INTERESATE**

(94) Polonia informează că nu este de acord cu observațiile formulate de Autostrada Wielkopolska și că acest dezacord se referă atât la fapte, cât și la evaluarea juridică.

5.1. **În ceea ce privește relevanța hotărârii arbitrale**

(95) Polonia remarcă faptul că hotărârea arbitrală este nerelevantă pentru procedurile Comisiei Europene cu privire la ajutorul de stat, deoarece: (i) hotărârea s-a referit doar la valabilitatea anexei 6 și (ii) doar Comisia Europeană este autorizată să stabilească dacă o măsură constituie sau nu ajutor de stat.

5.2. **În ceea ce privește avantajul economic**

5.2.1. *În ceea ce privește dreptul la compensații al întreprinderii Autostrada Wielkopolska*

(96) Polonia reiterează faptul că Autostrada Wielkopolska avea dreptul de a primi compensații pentru pierderile suferite ca urmare a modificării legislative care scutea VGM de plata taxelor rutiere. Totuși, compensația nu putea să pună concesionarul într-o poziție mai bună decât cea în care s-ar fi aflat în absența Legii de modificare.

5.2.2. *În ceea ce privește traficul de vehicule ușoare*

(97) Ca răspuns la argumentul întreprinderii Autostrada Wielkopolska potrivit căruia traficul de vehicule ușoare trebuia să fie actualizat pentru că depinde de traficul VGM, a cărui creștere era dificil de preconizat la momentul introducerii taxei rutiere fictive în 2005, Polonia consideră că datele reale nu au confirmat existența acestei dependențe în realitate (mai precis, deși a fost observată o creștere semnificativă a traficului VGM, traficul de vehicule ușoare s-a menținut stabil în aceeași perioadă).

(98) Cu toate acestea, Polonia își menține poziția potrivit căreia era necesară includerea traficului vehiculelor ușoare deoarece „metodologia adoptată impunea ca modelul financiar să se aplice întregului proiect”. În opinia Poloniei, rata internă de rentabilitate a proiectului nu putea fi calculată doar pe baza traficului VGM.

([26]) Decizia Comisiei din 2 decembrie 2009 în cazul N 462/2009 – Ajutor pentru infrastructura de transport – construirea și exploatarea tronsonului din autostrada A4 cuprins între localitățile Swiecko și Nowy Tomysl. Trebuie precizat că, într-adevăr, în Decizia Comisiei s-a concluzionat că nu a existat ajutor de stat în acest caz.

(99) Ca răspuns la argumentul întreprinderii Autostrada Wielkopolska potrivit căruia era necesară o actualizare a traficului și pentru alte vehicule, în afară de VGM, întrucât concesionarul era obligat să efectueze lucrări în cazul depășirii anumitor praguri de trafic (de exemplu, construirea unei a treia benzi pe centura localității Poznan), Polonia afirmă că acesta este nerelevant deoarece creșterea preconizată a costurilor fusese deja luată în considerare în ipotezele aferente modelului financiar al vinietei la momentul semnării anexei 6 și nu are niciun impact asupra numărului de vehicule ușoare aflate în trafic.

5.2.3. *În ceea ce privește studiile de trafic – rata internă de rentabilitate*

(100) Polonia nu este de acord cu opinia întreprinderii Autostrada Wielkopolska potrivit căreia valoarea compensației negociate în septembrie 2005 ar fi trebuit stabilită astfel încât Autostrada Wielkopolska să atingă rata internă de rentabilitate preconizată în 2000. Polonia evidențiază că, în primul rând, RIR preconizată la momentul închiderii exercițiului financiar, după cum a specificat Autostrada Wielkopolska, avea la bază estimările concesionarului și, în al doilea rând, conform contractului de concesiune, Polonia nu a garantat părții private obținerea vreunei rate de rentabilitate. În al doilea rând, pe parcursul negocierilor care au precedat convenirea anexei 6, Autostrada Wielkopolska nu și-a făcut cunoscute așteptările cu privire la obținerea ratei de rentabilitate care fusese preconizată la data închiderii exercițiului financiar 2000.

(101) În opinia Poloniei, pentru a se stabili valoarea despăgubirilor care pot fi plătite întreprinderii Autostrada Wielkopolska, ar trebui luată în considerare ca nivel de referință situația economică pe care o avea aceasta la momentul imediat anterior intrării în vigoare a Legii de modificare.

(102) Polonia consideră că Autostrada Wielkopolska este inconsecventă întrucât afirmă, pe de o parte, că avea dreptul să primească o compensație care să garanteze rata internă de rentabilitate de la data închiderii financiare ([…] %), iar pe de altă parte a consimțit în mod voluntar să primească o compensație care garanta o RIR (în 2005) la nivelul de „doar” […] % și, în cele din urmă (în urma Raportului de verificare din 2007), la nivelul de […] %. Potrivit Poloniei, este interesant că Autostrada Wielkopolska nu a emis niciodată pretenții cu privire la compensarea pierderii de venituri din exploatare ca urmare a diferenței dintre nivelul compensat al RIR ([…] %) și nivelul RIR de […] % despre care se presupune că ar fi fost garantat. În opinia Poloniei: „Această situație ar trebui explicată de faptul că, în 2005, rata de rentabilitate preconizată, calculată pe baza datelor disponibile la momentul respectiv, era de […] %, adică un nivel semnificativ mai mic decât cel al RIR de […] % rezultat din plata compensațiilor”.

5.2.3.1. Metroul din Londra

(103) Ca răspuns la argumentația cu privire la Metroul din Londra, Polonia este de acord că contractul de concesiune inițial nu conține ajutor de stat. Polonia obiectează însă față de argumentul întreprinderii Autostrada Wielkopolska potrivit căruia singura îmbunătățire perceptibilă a situației economice a întreprinderii datorită compensației este cea de […] % (adică diferența dintre […] % – RIR preconizată la închiderea exercițiului financiar 2000 și […] % – RIR specificată în anexa 6), întrucât, în opinia Poloniei, îmbunătățirea constă în diferența dintre situația reală a întreprinderii în 2004 (RIR de […] %) și RIR convenită în anexa 6 ([…] %). Polonia consideră că această creștere nu este marginală. Polonia nu este de acord nici cu faptul că RIR de […] % reprezintă randamentul de piață al proiectelor de autostrăzi din Polonia, deoarece la un moment dat Comisia a aprobat procentajul de […] % ca reprezentând randamentul de piață. Polonia este de părere că randamentul de piață este „ceea ce se întâmplă de fapt” și ar trebui calculat „în fiecare caz în parte”. Astfel, randamentul de piață pentru Autostrada Wielkopolska ar trebui să fie de […] %.

(104) Polonia își susține argumentația conform căreia Autostrada Wielkopolska a beneficiat de o îmbunătățire semnificativă a situației sale financiare față de situația existentă atât înainte, cât și după perioada de aplicare a taxei rutiere fictive, prezentând trei grafice în acest sens. Aceste grafice arată că, în urma aplicării taxei rutiere fictive, Autostrada Wielkopolska a înregistrat venituri considerabil mai mari decât veniturile preconizate inițial și, totodată, că veniturile întreprinderii au revenit la nivelul preconizat inițial după perioada de aplicare a taxei rutiere fictive.

5.2.3.2. Principiul operatorului economic privat în economia de piață

(105) Polonia afirmă că un investitor privat ar plăti doar acele despăgubiri pe care este obligat să le plătească prin lege. În acest scenariu, despăgubirile sunt echivalente cu suma care îi lipsea întreprinderii Autostrada Wielkopolska pentru a atinge nivelul RIR pe care l-ar fi înregistrat în absența Legii de modificare. Potrivit Poloniei, un investitor privat ar avea cunoștință de faptul că Autostrada Wielkopolska ar putea solicita despăgubiri doar în limita cuantumului necesar pentru remedierea pierderii (care, în cazul de față, ar reprezenta compensația pentru realizarea unui nivel al RIR de […] %) și nu ar fi încheiat un acord de regularizare care să ofere contrapărții despăgubiri mai mari.

(106) Polonia respinge cu tărie argumentul întreprinderii Autostrada Wielkopolska potrivit căruia, în timpul negocierilor, Polonia era supusă presiunii reprezentate de riscul ca statul să fie nevoit să înlocuiască Autostrada Wielkopolska. În opinia Poloniei, în eventualitatea rezilierii contractului cu Autostrada Wielkopolska, Trezoreria de Stat ar fi putut să administreze autostrada pe cont propriu sau ar fi căutat un înlocuitor, dar unul cu costuri mult mai mici.

5.2.3.3. Studiul WSA privind traficul și veniturile din 2004

(107) Contrar celor afirmate de Autostrada Wielkopolska, Polonia subliniază că nu a selectat în mod arbitrar unul dintre studiile disponibile privind traficul și veniturile și nici nu a evitat în mod intenționat să prezinte Comisiei alte studii, așa-zis alternative. Polonia amintește că transmisese opinia consilierului în materie de trafic Scott Wilson, care lua în considerare toate studiile disponibile privind traficul și veniturile și preciza faptul că ar trebui utilizat studiul WSA din 2004.

(108) Polonia consideră că în 2005 ar fi trebuit să se utilizeze studiul WSA din 2004, întrucât acesta era cel mai recent. Studiul fusese realizat la cererea întreprinderii Autostrada Wielkopolska și reprezenta o versiune actualizată a studiului din 1999, utilizat ca bază de estimare a ratei interne de rentabilitate aplicabile proiectului la data închiderii exercițiului financiar.

(109) Polonia nu acceptă argumentul întreprinderii Autostrada Wielkopolska potrivit căruia studiul WSA din 2004 nu ar trebui utilizat pentru că prognozele sunt formulate, de regulă, pe un interval de cinci ani și nu de 30 de ani. Polonia precizează că, în timp ce studiul WSA din 2004 acoperă un interval de 30 de ani, studiul din 1999 pe baza căruia Autostrada Wielkopolska a calculat RIR acoperă un interval de 35 de ani.

(110) Totodată, Polonia arată că, deși la momentul elaborării studiului din 2004 datele referitoare la fluxurile reale de trafic erau disponibile doar pentru o porțiune a autostrăzii, la momentul elaborării studiului din 1999 nu existau deloc secțiuni de autostradă în uz. Prin urmare, în opinia Poloniei, era mai indicată utilizarea studiului din 2004 decât a studiului din 1999.

5.3. **Evaluarea compatibilității**

(111) Ca răspuns la argumentele formulate de AW S.A, potrivit cărora evaluarea compatibilității în cazul de față ar fi, în general, similară cu cea aferentă cazului N 462/09 (pe care Comisia l-a evaluat pozitiv în trecut), Polonia precizează că, în cazul respectiv, ajutorul era acordat pentru a facilita construirea infrastructurii rutiere, iar în cazul de față autostrada fusese deja construită și deschisă în 2004, adică înainte de adoptarea Legii de modificare din 2005. Astfel, Polonia este de părere că lipsește efectul stimulativ.

(112) În plus, ajutorul de stat obținut de Autostrada Wielkopolska a influențat doar rentabilitatea proiectului și nu a avut niciun efect asupra promovării vreunei activități sau regiuni economice. Prin urmare, articolul 107 alineatul (3) litera (c) din TFUE nu se aplică în cazul de față. În opinia Poloniei, din moment ce ajutorul nu a contribuit la dezvoltarea regională, acesta nu poate fi declarat ajutor de stat compatibil în conformitate cu Orientările privind ajutoarele de stat regionale.

6. **EVALUAREA MĂSURII**

(113) Evaluarea Comisiei în cazul de față se limitează la compensația acordată de Polonia întreprinderii Autostrada Wielkopolska, în conformitate cu anexa 6 la contractul de concesiune, pentru scutirea vehiculelor grele de marfă de obligația de plată a taxei rutiere pentru utilizarea tronsonului din autostrada A2 cuprins între localitățile Nowy Tomysl și Konin în perioada 1 septembrie 200530 iunie 2011.

6.1. **Existența ajutorului de stat**

(114) În conformitate cu articolul 107 alineatul (1) din TFUE, „sunt incompatibile cu piața internă ajutoarele acordate de state sau prin intermediul resurselor de stat, sub orice formă, care denaturează sau amenință să denatureze concurența prin favorizarea anumitor întreprinderi sau a producerii anumitor bunuri, în măsura în care acestea afectează schimburile comerciale dintre statele membre”.

(115) Criteriile prevăzute la articolul 107 alineatul (1) din TFUE sunt cumulative. Prin urmare, pentru a stabili dacă măsura în cauză constituie ajutor în sensul articolului 107 alineatul (1) din TFUE, trebuie îndeplinite toate condițiile următoare. Mai precis, trebuie ca sprijinul financiar:

(a) să fie acordat unei întreprinderi (activitate economică);

(b) să fie finanțat prin intermediul resurselor de stat și să fie imputabil statului;

(c) să confere un avantaj economic;

(d) să fie selectiv;

(e) să denatureze sau să amenințe să denatureze concurența și să afecteze schimburile comerciale dintre statele membre.

6.1.1. *Activitatea economică și noțiunea de întreprindere*

(116) Conform jurisprudenței constante, Comisia trebuie să stabilească mai întâi dacă Autostrada Wielkopolska este o întreprindere în sensul articolului 107 alineatul (1) din TFUE. Conceptul de întreprindere desemnează orice entitate care desfășoară o activitate economică, indiferent de statutul său juridic și de modul său de finanțare ([27]). Furnizarea de bunuri sau prestarea de servicii pe o anumită piață reprezintă o activitate economică ([28]).

(117) În această privință, Comisia constată că tronsonul din autostrada A2 dintre localitățile Nowy Tomysl și Konin este exploatat pe baze comerciale, întrucât orice vehicul care poate circula pe autostradă poate să utilizeze autostrada A2 în schimbul unei plăți de natura unei taxe rutiere care reprezintă venituri pentru concesionar. Din aceasta rezultă că Autostrada Wielkopolska oferă servicii pe piață și reprezintă o întreprindere în sensul articolului 107 alineatul (1) din TFUE ([29]).

6.1.2. *Resursele statului și imputabilitatea statului*

(118) Conceptul de ajutor de stat se aplică oricărui avantaj acordat, prin intermediul resurselor de stat, de către statul însuși sau de către orice organism intermediar care acționează în baza prerogativelor care i-au fost conferite ([30]).

(119) În cazul de față, compensația a fost plătită întreprinderii Autostrada Wielkopolska de către Fondul Național Rutier (FNR). FNR este un fond de stat înființat în cadrul Bank Gospodarstwa Krajowego (denumită în continuare „BGK") – Banca de Stat pentru Dezvoltare din Polonia. Principala sursă a fondurilor FNR constă în veniturile din taxa pe carburant [o taxă parafiscală ([31])] aplicată carburanților și gazelor introduse pe piața din Polonia (plătită de producătorii și importatorii de carburanți) și din taxa de autostradă încasată direct de GDDKiA – autoritatea administrativă centrală responsabilă de sistemul rutier național. Prin urmare, Comisia consideră că plățile compensatorii efectuate către Autostrada Wielkopolska au fost finanțate din resurse de stat.

(120) FNR a fost desemnat drept sursă a plăților compensatorii de către Parlamentul Poloniei, prin Legea de modificare. În plus, Legea de modificare specifica faptul că plățile compensatorii trebuiau să fie efectuate de FNR către Autostrada Wielkopolska la solicitarea Direcției Generale a Drumurilor Naționale și a Autostrăzilor ([32]). Astfel, Comisia consideră că plățile compensatorii efectuate către Autostrada Wielkopolska sunt imputabile statului.

6.1.3. *Avantajul economic*

(121) În această secțiune, Comisia analizează și stabilește în primul rând dreptul la compensație al concesionarului în contextul modificării legislative. Comisia admite că numai suma care depășește compensația respectivă oferă un avantaj necuvenit concesionarului. În al doilea rând, Comisia discută modelele prezentate de părți pe parcursul negocierilor. În al treilea rând, Comisia stabilește că utilizarea studiului de trafic neactualizat a condus la supracompensație. În al patrulea rând, Comisia analizează și aprobă procesul de verificare a valorilor AGRi realizat în 2007. În al cincilea rând, se stabilește valoarea supracompensației pe baza unui raport al PwC. Totodată, se răspunde la o serie de observații ale concesionarului, iar la final sunt formulate concluzii cu privire la existența unui avantaj economic.

([27]) Hotărârea Curții de Justiție din 18 iunie 1998, Comisia/Italia, C-35/96, ECLI:EU:C:1998:303; Hotărârea Curții de Justiție din 23 aprilie 1991, Höfner și Elser/Macrotron, C-41/90, ECLI:EU:C:1991:161; Hotărârea Curții de Justiție din 16 noiembrie 1995, FFSA și alții/Ministère de l'Agriculture et de la Pêche, C-244/94, ECLI:EU:C:1995:392; Hotărârea Curții de Justiție din 11 decembrie 1997, Job Centre, C-55/96, ECLI:EU:C:1997:603.

([28]) Hotărârea Curții de Justiție din 16 iunie 1987, Comisia/Italia, C-118/85, ECLI:EU:C:1987:283; Hotărârea Curții de Justiție din 18 iunie 1998, Comisia/Italia, C-35/96, ECLI:EU:C:1998:30.

([29]) Comisia a prezentat aceeași concluzie cu privire la concesionarii de autostrăzi, de exemplu, în decizia din 27 octombrie 2014 în cazul SA.39224 – Grecia – Reinițierea proiectelor de concesionare a autostrăzilor din Grecia – Moreas Motorway (JO C 460, 19.12.2014, p. 1).

([30]) Hotărârea Curții de Justiție din 16 mai 2002, Franța/Comisia (denumită în continuare „Stardust Marine"), C-482/99, ECLI:EU:C:2002:294.

([31]) Taxa pe carburant a fost introdusă de Parlamentul Poloniei prin Legea din 27 august 2004 de modificare a Legii privind autostrăzile cu plată și Fondul Național Rutier.

([32]) Direcția Generală a Drumurilor Naționale și a Autostrăzilor este autoritatea administrativă centrală care răspunde de aspectele referitoare la sistemul rutier național. Direcția Generală își îndeplinește atribuțiile cu ajutorul GDDKiA.

6.1.3.1. Dreptul la compensații

(122) Comisia constată de la bun început că taxele rutiere au reprezentat principala sursă de venit a concesionarului. Concesionarul avea libertatea de a stabili valorile taxelor rutiere după propria apreciere, în limitele prevăzute de contractul de concesiune.

(123) Atât Polonia, cât și Autostrada Wielkopolska precizează faptul că, în conformitate cu contractul de concesiune, concesionarul avea dreptul să fie compensat pentru prejudiciul rezultat din modificarea legislativă în cauză. Contractul de concesiune specifică în mod clar că statul trebuie să compenseze concesionarul în cazul în care acesta nu poate să modifice sau să ajusteze valorile taxelor rutiere din cauza acțiunilor statului (a se vedea articolul 12.6 din contractul de concesiune, citat în considerentul 51 de mai sus). Legea de modificare a privat concesionarul nu doar de posibilitatea de ajustare a valorilor taxelor rutiere pentru VGM (în anumite limite), ci chiar de dreptul de a percepe taxe rutiere de la VGM pentru utilizarea autostrăzii.

(124) Având în vedere cele de mai sus, Comisia consideră că, în circumstanțele specifice ale cazului de față (printre altele, faptul că acordarea concesiunii a făcut obiectul unei licitații), concesionarul avea dreptul de a fi compensat pentru modificarea legislativă care l-a privat în mod drastic de dreptul de a percepe taxe rutiere.

(125) Comisia admite, de asemenea, că o compensație care nu face decât să contracareze efectele modificării legislative nu constituie, în sine, ajutor de stat. În schimb, Comisia consideră că o compensație care depășește valoarea datorată în mod normal pentru contracararea efectelor modificării legislative conferă un avantaj selectiv întreprinderii.

(126) În cazul de față, dreptul de compensare a efectelor modificării legislative este echivalent cu dreptul concesionarului de a primi din partea statului o compensație care să restabilească situația financiară preconizată a acestuia din momentul imediat anterior modificării legislative. Însă în cazul în care compensația prevăzută a îmbunătățit situația financiară preconizată a concesionarului, prin depășirea compensației asociate cu efectele directe ale modificării legislative, concesionarul a primit un avantaj necuvenit care constituie ajutor de stat în sensul articolului 107 alineatul (1) din TFUE ([33]).

6.1.3.2. Modelele utilizate pentru stabilirea compensației

(127) Pentru a se pronunța cu privire la întrebarea dacă valoarea compensației plătite întreprinderii Autostrada Wielkopolska reprezintă un avantaj necuvenit, prin îmbunătățirea situației financiare a acesteia comparativ cu situația prevalentă în absența modificării legislative, Comisia a analizat în detaliu procesul de stabilire a plăților compensatorii, precum și modelele financiare utilizate în acest scop. Analiza este prezentată mai jos.

(128) Un posibil indicator al situației financiare a concesionarului este rata internă de rentabilitate (RIR) a fluxurilor de trezorerie pe care concesionarul le preconiza la momentul imediat anterior modificării legislative. Dintre indicatorii RIR care puteau fi calculați, statul polonez și Autostrada Wielkopolska au convenit în anexa 6 la contractul de concesiune să utilizeze rentabilitatea financiară totală obținută anual de către acționari în termeni reali și datoria subordonată exprimată în EUR ([34]). O metodologie standard acceptată la scară largă pentru determinarea randamentului investițiilor constă în calcularea RIR ([35]). Prin urmare, Comisia apreciază că utilizarea acestui indicator este rezonabilă și nu are obiecții față de aceasta.

(129) Pe parcursul negocierilor dintre concesionar și autoritățile poloneze cu privire la valorile taxelor rutiere fictive, Autostrada Wielkopolska a prezentat trei modele financiare ([36]). Acestea sunt modelul de bază, modelul taxelor rutiere reale și modelul vinietei și sunt prezentate în considerentul 29 de mai sus.

(130) **Modelul de bază** prezintă situația financiară a concesionarului cu o RIR de […] % la închiderea exercițiului financiar 2000, după cum se precizează în considerentul 29 litera (a) de mai sus. Comisia consideră, totuși, că RIR care putea fi preconizată de concesionar la începutul concesiunii nu este relevantă în cazul de față, întrucât contractul de concesiune nu garantează niciun nivel al RIR pe durata concesiunii, ci transferă asupra concesionarului riscul de piață și riscul financiar, precum și oportunitățile aferente. Astfel, RIR preconizată poate fi diferită în orice moment de pe durata concesiunii, în funcție de materializarea riscurilor și a oportunităților. Din acest

([33]) În mod similar, în decizia din 4 decembrie 2013 în cazul SA.29584 – Compensație acordată întreprinderii Stalexport Autostrada Małopolska S.A. (SAM S.A.) pentru taxe rutiere fictive – autostrada A4 (Katowice-Cracovia), Comisia a concluzionat că nu constituie ajutor de stat compensația acordată concesionarului, întrucât, potrivit contractului de concesiune pentru tronsonul respectiv din autostrada A4, responsabilitatea pentru riscul aferent modificărilor legislative care ar fi afectat concesionarul în mod direct sau indirect îi revenea statului, iar compensația era limitată la pierderea suferită de concesionar (JO C 172, 6.6.2014, p. 2).

([34]) A se vedea anexa 6, pagina 9.

([35]) A se vedea Comunicarea Comisiei privind noțiunea de ajutor de stat (JO C 262, 19.7.2016, p. 1), punctul 102.

([36]) Cele trei modele financiare au fost prezentate și verificate de Ernst & Young în raportul din 19 septembrie 2005.

motiv, Comisia consideră că rata internă de rentabilitate relevantă în acest caz poate fi doar aceea pe care concesionarul putea să o preconizeze la momentul imediat anterior modificării legislative și introducerii mecanismului aferent al taxelor rutiere fictive în 2005. Această rată de rentabilitate putea fi mai mare sau mai mică decât cea care putuse fi preconizată la începutul concesiunii.

(131) **Modelul taxelor rutiere reale** ([37]), descris în considerentul 29 litera (b) de mai sus (pentru detalii suplimentare, a se vedea modelul 1 din tabelul 2 de mai jos), utilizează prognozele privind traficul și veniturile din studiul WSA din 1999 ([38]) pentru intervalul de prognoză (din 2005 până la sfârșitul concesiunii în 2037). Acesta ilustrează situația financiară a concesionarului la 31 decembrie 2004 în situația contrafactuală înregistrată în absența modificării legislative, adică scenariul în care concesionarul ar fi încasat taxe rutiere de la toate vehiculele care utilizau autostrada A2 până la sfârșitul concesiunii. Potrivit acestui model, RIR preconizată era de […] %.

(132) **Modelul vinietei** ([39]), prezentat în considerentul 29 litera (c) de mai sus (pentru mai multe detalii, a se vedea modelul 2 din tabelul 2 de mai jos), ilustrează situația financiară a concesionarului în ipoteza modificării legislative, adică scenariul în care VGM ar utiliza gratuit autostrada A2, iar statul ar plăti compensație în baza unor taxe rutiere fictive în cuantum de 70 % din valoarea maximă admisă a taxelor rutiere. În acest model, Autostrada Wielkopolska a utilizat propriile ipoteze privind traficul pentru a reflecta utilizarea gratuită a autostrăzii A2 de către VGM cu vinietă valabilă. Autoritățile poloneze pretind că, la momentul respectiv, părțile nu s-au pus de acord asupra acestor ipoteze privind traficul ([40]). Potrivit acestui model, RIR preconizată este de […] %. Prin acest model, Autostrada Wielkopolska a demonstrat că, chiar și în cazul utilizării valorilor maxime admise ale taxelor rutiere fictive, nu ar atinge RIR de […] % pe care ar fi preconizat că o poate obține la momentul imediat anterior modificării legislative.

(133) **Modelul de verificare** ([41]) prezentat în considerentul 36 de mai sus (a se vedea și modelul 5 din tabelul 2) a fost prezentat de Autostrada Wielkopolska în 2007. Acesta a fost utilizat pentru verificarea taxelor rutiere fictive în 2007. În acest model, Autostrada Wielkopolska a utilizat studiul WSA ([42]) din 2006 pentru intervalul de prognoză ([43]). Modelul de verificare presupunea că sistemul taxelor rutiere fictive va fi în vigoare până la sfârșitul concesiunii. Pe baza acestui model, s-a calculat că RIR preconizată în 2007 era de […] %. Prin urmare, potrivit întreprinderii Autostrada Wielkopolska, modelul de verificare a arătat că nu s-a atins nivelul RIR de […] % anterior modificării legislative (a se vedea modelul taxelor rutiere reale).

(134) Tabelul 2 de mai jos prezintă toate modelele financiare utilizate de părți în negocieri, împreună cu caracteristicile acestora, precum și versiunile modelelor ajustate de PwC și utilizate în raportul acestora de estimare a supracompensației (a se vedea punctul 6.1.3.5 de mai jos):

Tabelul 2

Modele financiare utilizate de părți

	Modelul taxelor rutiere reale (1)	Modelul vinietei (2)	Modelul PwC al taxelor rutiere reale (3)	Modelul PwC al vinietei (4)	Modelul de verificare (5)	Modelul de verificare al PwC (6)
Model utilizat pentru	Negocierea valorilor AGRi	Negocierea valorilor AGRi	Recalcularea RIR	Recalcularea valorilor AGRi	Verificarea valorilor AGRi	Recalcularea valorilor AGRi (ajustate)
An de referință	31.12.2004	30.06.2005	31.12.2004	30.06.2005	31.12.2006	31.12.2006
Prognoză de trafic utilizată	Studiul WSA din 1999	„Noile previziuni AWSA privind traficul”	Studiul WSA din 2004	„Noile previziuni AWSA privind traficul”	Studiul WSA din 2006	Studiul WSA 2006

([37]) Nume fișier: 050518 A2-CB-2004-12 V1.51.123
([38]) Studiul WSA din 1999 are la bază ipoteza conform căreia toate vehiculele plătesc taxe rutiere reale pentru utilizarea autostrăzii. A se vedea studiul WSA din 1999, pagina 17, punctele 3 și 4.
([39]) Nume fișier: 050915 A2-COMPENSATION V.3.71 (awsa)_EY.123
([40]) Comisia constată și faptul că aceste ipoteze privind traficul nu au avut la bază date de trafic reale pentru o autostradă fără plată și nici un studiu corespunzător privind traficul și veniturile.
([41]) Nume fișier: Ref 071023-Combined Phase I & II – Poland A2.xls
([42]) Studiul actualizat privind traficul si veniturile pentru autostrada cu plată A2, noiembrie 2006.
([43]) Studiul WSA din 2006 are la bază datele de trafic inițiale reale și presupune un sistem de taxe rutiere fictive pentru întreaga perioadă (acces gratuit pe autostrada A2 pentru VGM).

	Modelul taxelor rutiere reale (1)	Modelul vinietei (2)	Modelul PwC al taxelor rutiere reale (3)	Modelul PwC al vinietei (4)	Modelul de verificare (5)	Modelul de verificare al PwC (6)
Sistem de taxe rutiere (până la sfârșitul concesiunii)	Taxe rutiere reale (valorile din studiul WSA din 1999)	Taxe rutiere fictive (70 % din valorile maxime admise ale taxelor rutiere pentru VGM)	Taxe rutiere reale (valorile din studiul WSA din 2004)	Taxe rutiere fictive (valori recalculate)	Taxe rutiere fictive (70 % din valorile maxime admise ale taxelor rutiere pentru VGM)	Taxe rutiere fictive (valori recalculate)
RIR	[…] %	[…] %	[…] %	[…] %	[…] %	[…] %

6.1.3.3. Utilizarea studiului de trafic necorespunzător și stabilirea existenței supracompensației

(135) Comisia constată că, după cum s-a menționat mai sus, modelul taxelor rutiere reale utilizează prognozele privind traficul și veniturile din studiul WSA din 1999, cu referire la perioada 2005-2037 ([44]). Însă acest model, despre care s-a considerat că ilustrează situația financiară a concesionarului la momentul imediat anterior modificării legislative din 2005 și, ca atare, reprezintă nivelul de referință pentru stabilirea taxei rutiere fictive, ar fi trebuit să utilizeze o prognoză privind traficul și veniturile din aceeași perioadă. Prin urmare, Comisia este de părere că Autostrada Wielkopolska ar fi trebuit să utilizeze prognozele actualizate privind traficul și veniturile disponibile în studiul WSA din 2004 ([45]) în locul modelului respectiv.

(136) Studiul WSA din 2004 reprezintă o versiune actualizată a studiului WSA din 1999. Pe baza studiului WSA din 1999 a fost elaborat modelul financiar care a dus la estimarea ratei interne de rentabilitate aplicabile proiectului la momentul închiderii exercițiului financiar 2000. Comisia este de acord cu Polonia că, pentru a se înregistra un nivel actualizat al RIR preconizate la momentul modificării legislative, este indicat să se utilizeze un studiu actualizat privind traficul și veniturile. Studiul WSA din 2004 oferă o astfel de actualizare. Acesta are la bază experiența evoluției efective a traficului și a veniturilor pe tronsonul inițial al autostrăzii, precum și dezvoltarea economică a Poloniei până la momentul respectiv. Prin urmare, acesta reflectă cu o mai mare acuratețe realitatea de pe piață la momentul modificării legislative. Din acest motiv, în opinia Comisiei, studiul WSA din 2004 reprezintă o prognoză mai exactă privind traficul și veniturile la momentul modificării legislative decât cea prezentată în studiul WSA din 1999.

(137) Comparativ cu studiul WSA din 1999, studiul WSA din 2004 indică valori ale traficului ușor mai mari pentru vehiculele din categoria 1 și valori ale traficului semnificativ mai mici pentru vehiculele din categoriile 2 și 3. Valorile optime ale taxelor rutiere reale estimate pentru categoriile 2, 3 și 4 în studiul WSA din 2004 sunt mult mai mici decât cele prognozate pentru aceleași categorii în studiul WSA din 1999. În consecință, veniturile optime provenite de la VGM prognozate în studiul WSA din 2004 sunt semnificativ mai mici decât cele prognozate în studiul WSA din 1999. Astfel, utilizarea studiului WSA din 1999 ca bază pentru modelul taxelor rutiere reale conduce la o RIR mai mare decât cea care ar fi fost realizată în cazul folosirii studiului WSA din 2004.

(138) Comisia constată, de asemenea, că cele două studii din 2005 la care face referire Autostrada Wielkopolska nu puteau fi utilizate în locul studiului WSA din 2004. În primul rând, studiul SDG din 2005 (a se vedea considerentul 87 de mai sus) a fost elaborat pentru scenariul taxelor rutiere fictive (al vinietei, adică pentru scenariul în care concesionarului i se plătesc taxe rutiere fictive pentru VGM), în timp ce evaluarea situației financiare a concesionarului la momentul imediat anterior intrării în vigoare a Legii de modificare impunea utilizarea unui studiu pentru scenariul taxelor rutiere reale (adică pentru scenariul în care concesionarul încasează taxe rutiere reale de la toți utilizatorii autostrăzii A2 până la sfârșitul perioadei de concesiune). Totodată, Polonia a informat Comisia că studiul realizat de Faber Maunsell în 2005, la care face referire Autostrada Wielkopolska în observațiile sale (a se vedea considerentul 87 de mai sus), s-a axat doar pe previziuni referitoare la trafic, nu și pe previziuni referitoare la venituri (adică nu a luat în considerare optimizarea valorii taxelor în vederea maximizării veniturilor). Prin urmare, acesta nu putea fi utilizat pentru calcularea ratei de rentabilitate a proiectului.

([44]) Studiile WSA privind traficul și veniturile includ o prognoză a traficului de pe A2 bazată pe un calendar optim al taxelor rutiere reale valabile la momentul realizării fiecărei prognoze.

([45]) Studiul WSA din 2004 are la bază ipoteza conform căreia toate vehiculele plătesc taxe rutiere reale pentru utilizarea autostrăzii. A se vedea studiul WSA din 2004, paginile 5-10, punctul 4.

(139) Din aceste motive, Comisia este de părere că utilizarea modelului taxelor rutiere reale bazat pe studiul WSA din 1999 a determinat calcularea unei RIR mai mari decât cea care ar fi putut fi preconizată în mod rezonabil la momentul modificării legislative. Aceasta a avut ca rezultat acordarea unei supracompensații sub forma unor plăți mai mari în baza taxelor rutiere fictive.

6.1.3.4. Verificarea taxelor rutiere fictive în 2007 – acceptarea verificării

(140) În 2005, în cadrul negocierilor cu privire la valorile taxelor rutiere fictive, autoritățile poloneze au convenit cu Autostrada Wielkopolska să verifice RIR în 2007 și să modifice valorile taxelor rutiere fictive în cazul nerealizării RIR preconizate, după cum se explică la punctul 2.5 de mai sus. Comisia constată că verificarea a fost convenită din cauza incertitudinilor referitoare la evoluția traficului după deschiderea autostrăzii A2 cu acces gratuit pentru VGM cu vinietă valabilă.

(141) În decizia de inițiere a procedurii, Comisia și-a exprimat suspiciunea că aplicarea mecanismului de compensare a avut ca rezultat preluarea de către Polonia a riscurilor asociate traficului și veniturilor, cel puțin în perioada 1 septembrie 2005-31 decembrie 2006, dar numai pentru vehiculele ușoare. Comisia constată că, prin intermediul verificării, statul polonez și-a asumat efectiv riscul asociat evoluției traficului (și a veniturilor) pe perioada cuprinsă între introducerea sistemului de taxe rutiere fictive și realizarea verificării (interval de aproximativ 16 luni). Comisia observă că, procedând astfel, s-ar putea considera că statul polonez a deviat de la natura contractului de concesiune inițial, care nu garanta concesionarului niciun nivel de rentabilitate.

(142) Totuși, Comisia acceptă verificarea taxelor rutiere fictive întrucât a permis statului să restabilească taxele rutiere fictive la un nivel care să nu permită despăgubirea excesivă a concesionarului în cazul VGM. În plus, verificarea a fost efectuată după o perioadă de timp foarte scurtă (aproximativ 16 luni – din septembrie 2005 până în decembrie 2006) care a permis părților să colecteze date reale privind traficul vehiculelor grele și ușoare, să realizeze prognoze de trafic pe această bază și să stabilească valorile taxelor rutiere fictive în mod corespunzător. În comparație cu întreaga durată a contractului de concesiune, de 40 de ani, aceasta este o perioadă de timp scurtă, dar în realitate rezonabilă, în sensul că a permis părților să colecteze datele necesare privind traficul și să realizeze, pe baza acestora, prognoze fiabile de trafic pentru viitor.

(143) În acest context, este important de reamintit faptul că nivelul inițial al taxei rutiere fictive a fost stabilit pe baza ipotezelor concesionarului privind evoluțiile viitoare ale traficului (utilizate în modelul vinietei). Comisia constată că, la acel moment inițial, nu existau date reale de trafic privind vehiculele grele de marfă care utilizau gratuit autostrada. Din acest motiv, nu era posibil să se evalueze cu precizie impactul modificării legislative asupra traficului, deci nici acuratețea ipotezelor concesionarului cu privire la evoluțiile viitoare ale traficului.

(144) Comisia constată că nu s-a prevăzut efectuarea altor verificări ale taxelor rutiere fictive până la sfârșitul concesiunii sau până la terminarea regimului de taxe rutiere fictive. Din acest motiv, odată cu stabilirea valorilor finale ale taxelor rutiere fictive în urma verificării din 2007, rentabilitatea concesionarului a fost din nou expusă riscurilor asociate evoluțiilor traficului, în mod similar contractului de concesiune inițial.

(145) Comisia constată că ponderea traficului VGM pe autostrada A2 este mai mare decât ponderea aceluiași trafic pe autostrada A4. Ponderea traficului VGM pe A2 era estimată la […] % ([46]), în timp ce ponderea traficului VGM pe A2 era de doar […] %. Comisia constată și că, din cauza proporției mai ridicate de VGM pe A2, relația de interdependență dintre cele două tipuri de trafic poate fi mai pronunțată decât în cazul autostrăzii A4. Deși modificarea legislativă s-a aplicat doar vehiculelor grele de marfă, Comisia acceptă totuși, în circumstanțele specifice acestui caz, că verificarea nu vizează doar VGM, ci și traficul de vehicule ușoare.

6.1.3.5. Calcularea supracompensației – raportul PwC

(146) Autoritățile poloneze au prezentat raportul PwC (a se vedea considerentul 41) ca parte a notificării lor. În acest raport, PwC actualizează modelul taxelor rutiere reale al întreprinderii Autostrada Wielkopolska prin aplicarea nivelurilor de trafic și venituri prognozate în studiul WSA din 2004. Totodată, raportul aduce modelului câteva mici corecții (aritmetice, logice și fiscale). În urma acestor modificări, RIR care ar fi putut fi preconizată la momentul modificării legislative scade de la […] % la […] % ([47]) (a se vedea modelul PwC al taxelor rutiere reale din tabelul 2).

([46]) Estimată de Autostrada Wielkopolska pe baza valorilor medii din perioada 2005-2011.

([47]) Cea mai mare parte a acestei scăderi (324 de puncte de bază) a rezultat din actualizarea prognozei de trafic și doar 11 puncte de bază se datorează altor corecții mai mici.

(147) Comisia consideră că înlocuirea de către PwC a prognozei privind traficul și veniturile din modelul taxelor rutiere reale este rezonabilă, întrucât indică în mod corect prognozele actualizate de la momentul modificării legislative relevante. Prin urmare, Comisia este de acord că nivelul RIR de […] % poate fi considerat ca reprezentând rata internă de rentabilitate care ar fi putut fi preconizată de concesionar la momentul imediat anterior modificării legislative.

(148) Spre deosebire de nivelul de […] %, RIR de […] % pretinsă de Autostrada Wielkopolska și utilizată efectiv la negocierea plăților compensatorii este excesivă. RIR de […] % din modelul vinietei este de asemenea mai mare de […] %.

(149) Pentru a stabili valoarea supracompensației aferente perioadei anterioare verificării, PwC utilizează modelul vinietei pentru recalcularea valorilor AGRi care ar fi trebuit aplicate inițial începând cu septembrie 2005 pentru înregistrarea nivelului mai mic al RIR preconizate, egal cu […] %, în loc de nivelul de […] % specificat în modelul vinietei prezentat de Autostrada Wielkopolska în 2005 (a se vedea modelul PwC al vinietei din tabelul 2). În raportul său, PwC substituie RIR de […] % din modelul vinietei cu […] % și estimează valorile AGRi care ar fi suficiente pentru atingerea acestei RIR mai mici. Valoarea compensației datorate întreprinderii Autostrada Wielkopolska pentru perioada septembrie 2005-octombrie 2007 pe baza valorilor AGRi recalculate a fost stabilită la […] PLN (brut) ([48]). Această sumă a fost comparată cu plățile efective efectuate către Autostrada Wielkopolska în această perioadă, care au totalizat […] PLN ([49]). Calculele arată că, în perioada septembrie 2005-octombrie 2007, plățile excedentare estimate s-au ridicat la […] PLN (brut) ([50]), reprezentând aproximativ […] % din totalul plăților efectuate către Autostrada Wielkopolska în această perioadă.

(150) Pentru perioada ulterioară verificării (noiembrie 2007-iunie 2011), PwC utilizează modelul de verificare pentru a estima supracompensația primită de Autostrada Wielkopolska ([51]). În acest sens, PwC recalculează valorile taxelor rutiere fictive astfel încât modelul de verificare să consemneze o RIR de […] % în loc de […] % [a se vedea modelul de verificare ([52]) al PwC din tabelul 2]. Valoarea supracompensației corespunde diferenței dintre valorile taxelor rutiere fictive recalculate de PwC și cele ale taxelor rutiere fictive pe vehicul plătite efectiv către Autostrada Wielkopolska în perioada relevantă. Valoarea compensației datorate întreprinderii Autostrada Wielkopolska pentru perioada noiembrie 2007iunie 2011 pe baza valorilor recalculate ale taxelor rutiere fictive a fost stabilită la […] PLN (brut) ([53]). Această sumă a fost comparată cu plățile efective efectuate către Autostrada Wielkopolska în această perioadă, care au totalizat […] PLN ([54]). Calculele arată că, în perioada noiembrie 2007-iunie 2011, plățile excedentare estimate s-au ridicat la […] PLN (brut) ([55]), reprezentând aproximativ […] % din plăți.

6.1.3.6. Observații suplimentare cu privire la avantajul economic

(151) Autostrada Wielkopolska a argumentat că, deși compensația în cauză a determinat o îmbunătățire semnificativă, aceasta a fost negociată între Polonia și Autostrada Wielkopolska pe baze comerciale și în condiții obiective. Prin urmare, principiul operatorului economic privat în economia de piață (*Market Economy Operator Principle* – MEOP) ar fi aplicabil și respectat în acest caz.

(152) Comisia consideră că Legea de modificare și contractul de concesiune au impus Poloniei obligația de compensare a concesionarului doar în limita unei sume egale cu pierderea estimată de venituri rezultată din modificarea legislativă relevantă. Nu se poate argumenta că plata unei sume mai mari decât cea impusă de lege și de contractul de concesiune ar fi acceptabilă pentru un ipotetic operator privat rațional. În plus, este foarte discutabil dacă un operator privat rațional ar accepta să calculeze compensația pe baza studiului WSA privind traficul și veniturile din 1999 și nu pe baza celui mai recent studiu al WSA din 2004. Prin urmare, Comisia nu este de acord că MEOP ar fi îndeplinit în cazul de față.

(153) Totodată, Autostrada Wielkopolska a făcut referire la cazul de ajutor de stat pentru metroul din Londra, din 2002, în care Comisia a concluzionat că modificarea unui contract pe termen lung nu constituie ajutor de stat dacă: (i) contractul inițial nu presupunea ajutor de stat și (ii) modificarea nu determină o îmbunătățire semnificativă a situației concesionarului sau îmbunătățirea respectivă este la nivelul ratei pieței ([56]).

([48]) Această sumă corespunde unei valori brute de […] EUR (la cursul de schimb PLN/EUR = 4).
([49]) Această sumă corespunde unei valori brute de […] EUR (la cursul de schimb PLN/EUR = 4).
([50]) Această sumă corespunde unei valori brute de […] EUR (la cursul de schimb PLN/EUR = 4).
([51]) Estimarea este efectuată în raportul PwC din 2010 pentru perioada anterioară lunii august 2010 și într-un raport suplimentar al PwC din 2011 pentru perioada septembrie 2010-iunie 2011.
([52]) Nume fișier: […]
([53]) Această sumă corespunde unei valori brute de […] EUR (la cursul de schimb PLN/EUR = 4).
([54]) Această sumă corespunde unei valori brute de […] EUR (la cursul de schimb PLN/EUR = 4).
([55]) Această sumă corespunde unei valori brute de […] EUR (la cursul de schimb PLN/EUR = 4).
([56]) Cazul N 264/2002, Parteneriatul public-privat Metroul din Londra, punctul 79.

(154) Deși Comisia nu deține niciun fel de informație din care să rezulte că contractul inițial implica ajutor de stat, analiza modelelor financiare prezentate mai sus arată că plățile de taxe rutiere fictive au determinat o îmbunătățire materială în cazul concesionarului, deoarece au avut la bază randamente preconizate mai mari decât cele care ar fi putut fi preconizate înainte de modificarea legislativă. Comisia consideră că prețul de piață al concesiunii deținute de Autostrada Wielkopolska a fost stabilit în 1997 ca urmare a procedurii de licitație deschise. În conformitate cu prevederile contractului de concesiune, concesionarului nu îi era garantată rata internă de rentabilitate a proiectului. Deși este utilizată în metoda compensației, RIR este folosită doar ca nivel de referință care permite calcularea compensației corecte, adică a compensației care restabilește situația financiară pe care ar fi înregistrat-o concesionarul în absența Legii de modificare. Rata internă de rentabilitate este doar un indicator al situației financiare a concesionarului la momentul imediat anterior modificării legislative și nu prețul plătit de stat întreprinderii Autostrada Wielkopolska pentru acceptarea anexei 6; prin urmare, nu poate fi utilizată în comparații de preț.

(155) De asemenea, Comisia constată că, pentru a se stabili existența unui avantaj economic pentru concesionar, nu este relevant dacă avantajul respectiv a fost acordat în mod intenționat sau neintenționat de către statul membru.

(156) În plus, Comisia constată că procedurile și hotărârea instanței de arbitraj nu se referă la aspectul de ajutor de stat al cazului ([57]). În orice caz, Comisia este cea chemată să stabilească existența ajutorului de stat și compatibilitatea acestuia cu piața internă.

6.1.3.7. Concluzii cu privire la avantajul economic

(157) Ținând seama de cele de mai sus, Comisia consideră că, într-adevăr, concesionarul a primit un avantaj economic sub formă de supracompensație pentru vehiculele grele de marfă pentru perioada septembrie 2005-iunie 2011, dată la care taxa rutieră fictivă a fost sistată. Comisia este de acord cu metoda de estimare a supracompensației utilizată de PwC.

6.1.4. *Selectivitatea*

(158) Comisia constată că fiecărui concesionar i-a fost acordată compensația în urma unor negocieri individuale desfășurate între concesionar și stat. Prin urmare, acordarea compensației s-a realizat prin măsuri specifice prin natura lor și adaptate fiecărui concesionar. Astfel, măsurile sunt selective în măsura în care conferă un avantaj concesionarului.

(159) În conformitate cu cele de mai sus, compensația acordată de Polonia conferă un avantaj întreprinderii Autostrada Wielkopolska, iar măsura respectivă trebuie să fie considerată selectivă în sensul articolului 107 alineatul (1) din TFUE.

6.1.5. *Denaturarea concurenței și efectul asupra schimburilor comerciale*

(160) Atunci când un ajutor acordat de un stat membru consolidează poziția unei întreprinderi în raport cu cea a altor întreprinderi concurente pe piața internă, se consideră că acestea din urmă sunt afectate de ajutorul în cauză ([58]). Este suficient ca beneficiarul ajutorului să concureze cu alte întreprinderi pe piețe deschise concurenței ([59]).

(161) Avantajul economic acordat prin prezenta măsură întreprinderii Autostrada Wielkopolska consolidează poziția economică a acesteia, întrucât sporește veniturile societății. Totodată, piața construcției și a exploatării de autostrăzi din Polonia este deschisă oricărui operator economic activ în Uniunea Europeană. Prin urmare, avantajul primit de Autostrada Wielkopolska are potențialul de a denatura concurența și de a afecta comerțul dintre statele membre.

6.1.6. *Concluzie*

(162) Ținând seama de cele de mai sus, Comisia consideră că plata efectuată către întreprinderea Autostrada Wielkopolska cu titlu de compensație pentru modificarea legislativă care scutește VGM de obligația de a plăti o taxă rutieră pentru utilizarea autostrăzii A2 între localitățile Nowy Tomysl și Konin, în perioada 1 septembrie 2005-30 iunie 2011, constituie ajutor de stat în sensul articolului 107 alineatul (1) din TFUE, având în vedere că a dus la supracompensarea întreprinderii respective pentru pierderea de venituri rezultată din Legea de modificare.

([57]) Punctul 4.25 din hotărârea arbitrală are următorul text: […].

([58]) Hotărârea Curții de Justiție din 17 septembrie 1980, Philip Morris/Comisia, C-730/79, ECLI:EU:C:1980:209, punctul 11; Hotărârea Tribunalului de Primă Instanță din 30 aprilie 1998, Het Vlaamse Gewest/Comisia, T-214/95, ECLI:EU:T:1998:77, punctul 50.

([59]) Hotărârea Curții de Justiție din 21 martie 1991, Italia/Comisia, C-303/88, ECLI:EU:C:1991:136; Hotărârea Tribunalului de Primă Instanță din 30 aprilie 1998, Het Vlaamse Gewest/Comisia, T214/95, ECLI:EU:T:1998:77, punctul 49.

6.2. **Legalitatea ajutorului**

(163) Întrucât compensația a fost pusă la dispoziția întreprinderii Autostrada Wielkopolska înainte de notificare, Comisia consideră că Polonia nu a respectat interdicția prevăzută la articolul 108 alineatul (3) din TFUE ([60]). Prin urmare, ajutorul de stat acordat de Polonia este ilegal.

6.3. **Compatibilitatea ajutorului**

(164) Potrivit jurisprudenței constante a Curții ([61]), este obligația statului membru să invoce eventualele motive de compatibilitate a ajutorului și să demonstreze că sunt îndeplinite condițiile de compatibilitate relevante. Comisia constată că Polonia nu a prezentat niciun motiv de susținere a compatibilității ajutorului în cauză. Dimpotrivă, Polonia a informat Comisia că, în opinia sa, ajutorul nu este compatibil cu piața internă.

(165) Comisia a analizat totuși dacă ajutorul în cauză poate fi considerat compatibil cu piața internă. Articolul 107 alineatul (3) din TFUE prevede anumite excepții de la regula generală stipulată la articolul 107 alineatul (1) din TFUE, potrivit căreia ajutorul de stat nu este compatibil cu piața internă.

(166) În primul rând, Comisia a evaluat ajutorul în cauză în raport cu excepția prevăzută la articolul 107 alineatul (3) litera (c) din TFUE. Articolul 107 alineatul (3) litera (c) din TFUE stipulează că „ajutoarele destinate să faciliteze dezvoltarea anumitor activități sau a anumitor regiuni economice, în cazul în care acestea nu modifică în mod nefavorabil condițiile schimburilor comerciale într-o măsură care contravine interesului comun” pot fi considerate compatibile cu piața internă. În acest sens, Comisia constată, de asemenea, că niciuna dintre Orientările privind ajutoarele de stat nu se aplică în mod direct infrastructurii de autostradă și exploatării acesteia.

(167) Comisia remarcă faptul că evaluarea compatibilității ajutorului poate fi diferită în funcție de clasificarea acestuia ca ajutor pentru investiții sau ca ajutor pentru funcționare.

(168) Comisia constată și că, la momentul acordării ajutorului în cauză, întregul tronson al autostrăzii A2 exploatat de Autostrada Wielkopolska fusese deschis de aproximativ un an. Prin urmare, spre deosebire de decizia anterioară a Comisiei la care a făcut referire AW S.A, referitoare la construirea și exploatarea tronsonului adiacent al autostrăzii A2, cuprins între localitățile Swiecko și Nowy Tomysl (cazul N 462/09), în cazul de față nu se poate concluziona că este vorba de un ajutor pentru investiții menit să faciliteze construirea infrastructurii rutiere. Ajutorul de stat din cazul N 462/09 fusese plătit beneficiarului înainte de începerea lucrărilor de construcție și a avut un efect stimulativ pentru realizarea proiectului de investiție relevant de către beneficiar. În schimb, Comisia nu identifică un efect stimulativ în cazul de față, întrucât construirea autostrăzii era deja finalizată. Nici Polonia si nici întreprinderea Autostrada Wielkopolska nu au făcut referire la alte proiecte de investiții la care ar putea să contribuie ajutorul în cauză.

(169) Totodată, Comisia constată că, spre deosebire de ajutorul pentru investiții, ajutorul din cazul de față nu a avut legătură cu costurile vreunui proiect de investiții, ci a depins de numărul vehiculelor care utilizau autostrada, având caracter recurent. Ca atare, el nu a contribuit la finanțarea unui proiect de investiții, ci la acoperirea costurilor de exploatare recurente ale beneficiarului. Prin urmare, Comisia consideră că ajutorul în cauză constituie ajutor pentru funcționare. În conformitate cu jurisprudența Curții ([62]), ajutorul pentru funcționare este, în principiu, incompatibil cu piața internă.

(170) Comisia constată, totuși, că autostrada A2 cuprinsă între localitățile Nowy Tomysl și Konin se află într-o regiune defavorizată, care face obiectul derogării prevăzute la articolul 107 alineatul (3) litera (a) din TFUE. Prin urmare, Comisia a analizat dacă ajutorul pentru funcționare în cauză poate fi considerat compatibil în conformitate cu Orientările privind ajutoarele de stat regionale (denumite în continuare „OAR”).

(171) Comisia a considerat că ar trebui să evalueze ajutorul în cauză în conformitate cu orientările valabile la momentul adoptării deciziei de acordare a ajutorului respectiv prin semnarea anexei 6 la contractul de concesiune, mai precis în 2005. În cazul ajutorului acordat la momentul respectiv se aplică Orientările privind ajutoarele de stat regionale adoptate de Comisie în 1998 (denumite în continuare „OAR 1998”) ([63]).

(172) Conform punctului 4.15 din OAR 1998, ajutoarele pentru funcționare care sunt, în mod normal, interzise pot fi acordate în mod excepțional în regiunile eligibile în temeiul derogării de la articolul 92 alineatul (3) litera (a) [în prezent articolul 107 alineatul (3) litera (a)], cu condiția ca: (i) acestea să fie justificate de contribuția lor la dezvoltarea regională și de natura lor și (ii) nivelul ajutoarelor să fie proporțional cu handicapul pe care încearcă să îl compenseze. Obligația de a demonstra existența eventualelor handicapuri și de a cuantifica importanța acestora îi revine statului membru.

([60]) Hotărârea Tribunalului de Primă Instanță din 14 ianuarie 2004, Fleuren Compost/Comisia, T109/01, ECLI:EU:T:2004:4.
([61]) Hotărârea Curții de Justiție din 28 aprilie 1993, Italia/Comisia, C-364/90, ECLI:EU:C:1993:157.
([62]) Hotărârea Tribunalului de Primă Instanță din 8 iunie 1995, Siemens SA/Comisia, T-459/93, ECLI:EU:T:1995:100, Hotărârea Curții de Justiție din 19 septembrie 2000, Germania/Comisia, C156/98, ECLI:EU:C:2000:467, punctul 30.
([63]) JO C 74, 10.3.1998, p. 9.

(173) În acest context, Comisia constată că Polonia nu a demonstrat existența niciunui handicap pe care ajutorul în cauză l-ar putea compensa. Dimpotrivă, Polonia este de părere că ajutorul nu a contribuit la dezvoltarea regională.

(174) Comisia consideră că, în acest caz, ajutorul pentru funcționare a avut ca rezultat exclusiv creșterea ratei interne de rentabilitate a proiectului pentru investitori și, ca atare, nu contribuie la dezvoltarea regională a zonelor în care se află autostrada cu plată. Prin urmare, în opinia Comisiei, nu sunt îndeplinite criteriile prevăzute la punctul 4.15 din OAR.

(175) Totodată, faptul că această compensație acordată întreprinderii AW S.A nu a fost și nu va fi utilizată pentru distribuirea profitului (dividende) către acționari, ci pentru rambursarea împrumutului de la BEI este irelevant pentru evaluarea Comisiei. În fond, rambursarea împrumutului de la BEI reprezintă o obligație a concesionarului, care decurge din acordurile financiare pe care acesta a trebuit să le încheie pentru a respecta contractul de concesiune. În cazul în care compensația plătită întreprinderii Autostrada Wielkopolska ar fi fost de natură să îi permită acesteia să își ramburseze împrumuturile mai devreme decât se preconizase (adică mai devreme decât în absența modificării legislative și a nevoii de compensație), atunci compensația ar fi oferit un avantaj întreprinderii, întrucât ar fi disponibilizat resurse pentru alte scopuri, de exemplu pentru distribuirea unor dividende care nu ar fi putut fi plătite altfel. O astfel de distribuire a dividendelor nu ar fi avut însă nicio contribuție la dezvoltarea regiunii în care se află autostrada.

(176) Comisia remarcă și faptul că criteriile de compatibilitate a ajutorului pentru funcționare prevăzute la punctul 76 din Liniile directoare privind ajutoarele de stat regionale pentru perioada 2007-2011 ([64]) (denumite în continuare „OAR 2007”), care se aplică începând cu 1 ianuarie 2007, sunt aceleași. Astfel, evaluarea compatibilității ajutorului în cauză este aceeași în baza OAR 2007.

6.3.1. *Concluzie privind compatibilitatea*

(177) Comisia nu a identificat nicio altă prevedere referitoare la compatibilitatea ajutorului cu piața internă care să poată constitui un temei pentru a considera ajutorul în cauză compatibil cu tratatul. Nici Polonia nu a invocat vreo prevedere referitoare la compatibilitatea cu piața internă și nici nu a prezentat alte argumente care ar permite Comisiei să considere ajutorul în cauză ca fiind compatibil. În mod similar, observațiile prezentate de partea terță nu permit Comisiei să considere ajutorul în cauză ca fiind compatibil.

(178) În consecință, Comisia concluzionează că ajutorul de stat acordat de Polonia întreprinderii AW S.A este incompatibil cu piața internă. Polonia a pus în aplicare ajutorul în cauză în mod ilegal, cu încălcarea articolului 108 alineatul (3) din TFUE.

7. **RECUPERARE**

(179) În conformitate cu tratatul și cu jurisprudența constantă a Curții, atunci când constată că un ajutor este incompatibil cu piața internă ([65]), Comisia are competența de a hotărî dacă statul membru în cauză trebuie să anuleze sau să modifice ajutorul. De asemenea, Curtea a susținut în mod consecvent că obligația impusă unui stat membru de a anula ajutorul considerat de Comisie ca fiind incompatibil cu piața internă este menită să restabilească situația existentă anterior ([66]).

(180) În acest context, Curtea a stabilit că obiectivul de mai sus este atins odată cu rambursarea de către beneficiar a sumelor acordate sub formă de ajutor ilegal, acesta renunțând astfel la avantajul de care beneficiase față de concurenții săi de pe piață și restabilind situația anterioară primirii ajutorului ([67]).

(181) În conformitate cu jurisprudența, articolul 16 alineatul (1) din Regulamentul (UE) 2015/1589 al Consiliului ([68]) prevede următoarele: „Atunci când adoptă decizii negative în cazuri de ajutor ilegal, Comisia decide ca statul membru în cauză să ia toate măsurile necesare pentru recuperarea ajutorului de la beneficiar […]”.

([64]) JO C 54, 4.3.2006, p. 13.
([65]) Hotărârea Curții de Justiție din 12 iulie 1973, Comisia/Germania, C-70/72, ECLI:EU:C:1973:87, punctul 13.
([66]) Hotărârea Curții de Justiție din 14 septembrie 1994, Spania/Comisia, cauzele conexate C-278/92, C279/92 și C-280/92, ECLI:EU:C:1994:325, punctul 75.
([67]) Hotărârea Curții (Camera a șasea) din 17 iunie 1999, Belgia/Comisia, C-75/97, ECLI:EU:C:1999:311, punctele 64 și 65.
([68]) Regulamentul (UE) 2015/1589 al Consiliului din 13 iulie 2015 de stabilire a normelor de aplicare a articolului 108 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene (JO L 248, 24.9.2015, p. 9).

(182) Comisia a concluzionat că Polonia a supracompensat întreprinderea AW S.A pentru perioada 1 septembrie 2005-30 iunie 2011. Comisia a stabilit, de asemenea, că această supracompensație constituie ajutor ilegal incompatibil cu piața internă. Prin urmare, ajutorul trebuie să fie recuperat pentru a se restabili situația existentă pe piață înainte de acordarea acestuia.

(183) După cum s-a afirmat în considerentele (146) – (150) de mai sus (a se vedea și Anexa la prezenta decizie), Comisia concluzionează că ajutorul total acordat pentru perioada 1 septembrie 2005-30 iunie 2011 este de 894 956 888,88 PLN ([69]) (brut) ([70]). Recuperarea ar trebui să acopere intervalul de timp de la data la care beneficiarul a obținut un avantaj, adică data la care ajutorul a fost pus la dispoziția beneficiarului, până la recuperarea efectivă. Prin urmare, suma totală a ajutorului care urmează să fie recuperat este purtătoare de dobândă din momentul efectuării fiecărei plăți lunare la care se face referire în considerentele 146-150 și în anexa la decizie și până la data rambursării ajutorului.

(184) În măsura în care Autostrada Wielkopolska a plătit impozit pe ajutorul primit, Polonia poate, în conformitate cu normele fiscale naționale, să deducă suma impozitului plătit anterior de Autostrada Wielkopolska din suma totală care trebuie recuperată ([71]). Totuși, în acest caz autoritățile naționale trebuie să se asigure că Autostrada Wielkopolska nu va putea să profite de o deducere fiscală suplimentară, pretinzând că în urma restituirii s-a redus venitul său impozabil, deoarece aceasta ar însemna că valoarea netă a recuperării ar fi inferioară sumei nete primite inițial.

(185) Polonia are la dispoziție o perioadă de două luni de la data adoptării prezentei decizii în care trebuie să prezinte Comisiei dovada eventualelor impozite plătite pentru ajutorul primit și a datei efectuării plăților specificate în considerentele 146-150 și în anexa la decizie. Comisia consideră că ajutorul se află la dispoziția beneficiarului începând cu datele respective,

ADOPTĂ PREZENTA DECIZIE:

Articolul 1

Supracompensația pentru perioada 1 septembrie 2005-30 iunie 2011, în valoare de 894 956 888,88 PLN, acordată de Polonia întreprinderii Autostrada Wielkopolska S.A. pe baza Legii de modificare, constituie ajutor de stat în sensul articolului 107 alineatul (1) din tratat.

Articolul 2

Ajutorul de stat menționat la articolul 1 este ilegal, întrucât a fost acordat cu încălcarea obligației de notificare și a clauzei de *standstill* care decurg din articolul 108 alineatul (3) din tratat.

Articolul 3

Ajutorul de stat menționat la articolul 1 este incompatibil cu piața internă.

Articolul 4

(1) Polonia recuperează ajutorul menționat la articolul 1 de la beneficiar.

(2) Sumele care urmează să fie recuperate sunt purtătoare de dobândă începând cu data de la care au fost puse la dispoziția beneficiarului și până la recuperarea lor efectivă.

(3) Dobânda se calculează ca dobândă compusă în conformitate cu capitolul V din Regulamentul (CE) nr. 794/2004 al Comisiei ([72]), astfel cum a fost modificat ultima dată de Regulamentul (CE) nr. 271/2008 al Comisiei ([73]).

([69]) Aceasta reprezintă suma dintre valoarea precizată în considerentul 148 – […] PLN și cea din considerentul 150 – […] PLN, care sunt valori brute și corespund unui total de aproximativ 223,74 milioane EUR (la cursul de schimb PLN/EUR = 4).

([70]) A se vedea nota de subsol 21.

([71]) Hotărârea Tribunalului de Primă Instanță din 8 iunie 1995, Siemens/Comisia, T-459/93, ECLI:EU:T:1995:100, punctul 83. A se vedea și Hotărârea Curții de Justiție din 15 decembrie 2005, Unicredito Spa/Agenzia delle Entrate, Ufficio Genova, C-148/04, ECLI:EU:C:2005:774, punctele 117-120.

([72]) Regulamentul (CE) nr. 794/2004 al Comisiei din 21 aprilie 2004 de punere în aplicare a Regulamentului (UE) 2015/1589 al Consiliului de stabilire a normelor de aplicare a articolului 108 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene (JO L 140, 30.4.2004, p. 1).

([73]) Regulamentul (CE) nr. 271/2008 al Comisiei din 30 ianuarie 2008 de modificare a Regulamentului (CE) nr. 794/2004 de punere în aplicare a Regulamentului (CE) nr. 659/1999 al Consiliului de stabilire a normelor de aplicare a articolului 93 din Tratatul CE (JO L 82, 25.3.2008, p. 1).

Articolul 5

(1) Recuperarea ajutorului menționat la articolul 1 este imediată și efectivă.

(2) Polonia se asigură că prezenta decizie este pusă în aplicare în termen de patru luni de la data notificării sale.

Articolul 6

(1) În termen de două luni de la notificarea prezentei decizii, Polonia transmite Comisiei următoarele informații:

(a) suma totală (principalul plus dobânzile aplicabile recuperării) care urmează să fie recuperată de la beneficiar;

(b) o descriere detaliată a măsurilor deja adoptate și a celor planificate în vederea conformării cu prezenta decizie;

(c) documente care să demonstreze că beneficiarul a fost somat să ramburseze ajutorul.

(2) Polonia informează Comisia în legătură cu evoluția măsurilor naționale de punere în aplicare a prezentei decizii, până la recuperarea completă a ajutorului menționat la articolul 1. Polonia prezintă imediat, la simpla solicitare a Comisiei, informații privind măsurile deja luate și măsurile planificate în vederea conformării cu prezenta decizie. De asemenea, Polonia furnizează informații detaliate cu privire la sumele, aferente ajutorului și dobânzii, care au fost deja recuperate de la beneficiar.

Articolul 7

Prezenta decizie se adresează Republicii Polone.

Adoptată la Bruxelles, 25 august 2017.

Pentru Comisie
Margrethe VESTAGER
Membru al Comisiei

ANEXĂ

SUPRACOMPENSAȚIA PLĂTITĂ ÎNTREPRINDERII AUTOSTRADA WIELKOPOLSKA

Perioada acordării compensației	Supracompensația (valoare brută) în PLN
Septembrie 2005	[…]
Octombrie 2005	[…]
Noiembrie 2005	[…]
Decembrie 2005	[…]
Ianuarie 2006	[…]
Februarie 2006	[…]
Martie 2006	[…]
Aprilie 2006	[…]
Mai 2006	[…]
Iunie 2006	[…]
Iulie 2006	[…]
August 2006	[…]
Septembrie 2006	[…]
Octombrie 2006	[…]
Noiembrie 2006	[…]
Decembrie 2006	[…]
Ianuarie 2007	[…]
Februarie 2007	[…]
Martie 2007	[…]
Aprilie 2007	[…]
Mai 2007	[…]
Iunie 2007	[…]
Iulie 2007	[…]
August 2007	[…]
Septembrie 2007	[…]
Octombrie 2007	[…]
Noiembrie 2007	[…]
Decembrie 2007	[…]
Ianuarie 2008	[…]
Februarie 2008	[…]
Martie 2008	[…]
Aprilie 2008	[…]
Mai 2008	[…]
Iunie 2008	[…]
Iulie 2008	[…]
August 2008	[…]
Septembrie 2008	[…]
Octombrie 2008	[…]
Noiembrie 2008	[…]
Decembrie 2008	[…]
Ianuarie 2009	[…]
Februarie 2009	[…]
Martie 2009	[…]
Aprilie 2009	[…]
Mai 2009	[…]
Iunie 2009	[…]
Iulie 2009	[…]
August 2009	[…]
Septembrie 2009	[…]
Octombrie 2009	[…]
Noiembrie 2009	[…]
Decembrie 2009	[…]
Ianuarie 2010	[…]
Februarie 2010	[…]
Martie 2010	[…]
Aprilie 2010	[…]
Mai 2010	[…]
Iunie 2010	[…]
Iulie 2010	[…]
August 2010	[…]
Septembrie 2010	[…]
Octombrie 2010	[…]
Noiembrie 2010	[…]
Decembrie 2010	[…]
Ianuarie 2011	[…]
Februarie 2011	[…]
Martie 2011	[…]
Aprilie 2011	[…]
Mai 2011	[…]
Iunie 2011	[…]
Total	**894 956 888,88**