ROZHODNUTIA

ROZHODNUTIE KOMISIE (EÚ) 2018/556

z 25. augusta 2017

o štátnej pomoci SA.35356 (2013/C) (ex 2013/NN, ex 2012/N) poskytnutej Poľskom pre spoločnosť Autostrada Wielkopolska S.A.

[oznámené pod číslom C(2017) 5818]

(Iba poľské znenie je autentické)

(Text s významom pre EHP)

EURÓPSKA KOMISIA,

so zreteľom na Zmluvu o fungovaní Európskej únie, a najmä na jej článok 108 ods. 2 prvý pododsek,

so zreteľom na Dohodu o Európskom hospodárskom priestore, a najmä na jej článok 62 ods. 1 písm. a),

po vyzvaní zainteresovaných strán, aby predložili pripomienky v súlade s uvedenými ustanoveniami ([1]), a so zreteľom na tieto pripomienky,

keďže:

1. POSTUP

(1) Prostredníctvom elektronickej notifikácie z 31. augusta 2012, ktorá bola zaregistrovaná v ten istý deň, Poľsko podľa článku 108 ods. 3 Zmluvy o fungovaní Európskej únie (ďalej len „ZFEÚ“) Komisii oznámilo poskytnutie štátnej pomoci v podobe finančnej náhrady spoločnosti Autostrada Wielkopolska S.A. (ďalej len „Autostrada Wielkopolska“). Opatrenie bolo zaregistrované pod číslom štátnej pomoci SA.35356.

(2) Listom z 26. októbra 2012 Komisia požiadala o ďalšie informácie o notifikovanom opatrení. Poľsko predložilo požadované informácie v liste z 28. novembra 2012.

(3) Listom z 29. januára 2013 Komisia informovala Poľsko, že vec prevedie do registra neoznámených prípadov (prípad NN), a to z toho dôvodu, že náhrada oznámená Komisii už bola udelená. Komisia okrem toho požiadala o ďalšie informácie. Poľsko požadované informácie poskytlo v listoch z 18. februára a 16. apríla 2013.

(4) Dňa 11. júla 2013 sa uskutočnilo stretnutie Komisie a Poľska s cieľom prediskutovať toto opatrenie, po ktorom Komisia listom z 22. augusta 2013 požiadala o ďalšie informácie. Poľsko požadované informácie poskytlo v liste z 20. septembra 2013.

(5) Listom z 25. júna 2014 Komisia informovala Poľsko o svojom rozhodnutí začať konanie ustanovené v článku 108 ods. 2 ZFEÚ v súvislosti s notifikovaným opatrením.

(6) Listom z 5. septembra 2014 Poľsko predložilo svoje pripomienky k rozhodnutiu o začatí konania ustanoveného v článku 108 ods. 2 ZFEÚ.

(7) Rozhodnutie Komisie o začatí formálneho vyšetrovacieho konania bolo uverejnené v *Úradnom vestníku Európskej únie* 20. septembra 2014 ([2]). Komisia vyzvala zainteresované strany, aby predložili svoje pripomienky týkajúce sa opatrenia.

(8) Komisia 7. októbra 2014 dostala pripomienky spoločnosti Autostrada Wielkopolska. Listom z 26. novembra 2014 Komisia poslala tieto pripomienky Poľsku, ktorému dala možnosť reagovať.

([1]) Ú. v. EÚ C 328, 20.9.2014, s. 12.
([2]) Pozri poznámku pod čiarou č. 1.

(9) Listom z 5. decembra 2014 Poľsko požiadalo Komisiu o preklad pripomienok spoločnosti Autostrada Wielkopolska do poľštiny. Komisia Poľsku poskytla požadovaný preklad listom z 23. januára 2015.

(10) Poľsko predložilo svoje pripomienky v liste z 23. februára 2015.

(11) Komisia v listoch z 26. júna 2015 a 20. apríla 2016 požiadala o ďalšie informácie. Poľsko na tieto žiadosti odpovedalo v listoch z 10. a 17. júla 2015 a 18. mája 2016.

(12) Útvary Komisie a poľské orgány 7. decembra 2016 uskutočnili konferenčný hovor. Komisia listom z 12. mája 2017 poslala Poľsku návrh zápisnice konferenčného hovoru. Komisia zároveň požiadala Poľsko o doplňujúce informácie.

(13) Poľsko listom z 23. mája 2017 potvrdilo zápisnicu z konferenčného hovoru a poskytlo doplňujúce informácie.

2. **PODROBNÝ OPIS OPATRENIA**

2.1. **Úvod**

(14) Opatrenie spočíva v poskytnutí finančnej náhrady pre spoločnosť Autostrada Wielkopolska ([3]), držiteľa koncesie na časť poľskej diaľnice A2 spájajúcu Nowy Tomyśl a Konin, za zmenu zákona, ktorým boli ťažké nákladné vozidlá oslobodené od povinnosti platenia diaľničných poplatkov za používanie diaľnice v období od 1. septembra 2005 do 30. júna 2011.

(15) Koncesia na výstavbu a prevádzku tejto časti diaľnice A2 bola spoločnosti Autostrada Wielkopolska udelená 10. marca 1997 na základe verejnej súťaže. Koncesnú zmluvu (ďalej len „koncesná zmluva“) podpísal príslušný minister a spoločnosť Autostrada Wielkopolska 12. septembra 1997. Koncesia bola udelená na 40 rokov, čiže do 10. marca 2037.

(16) Podľa koncesnej zmluvy sa spoločnosť Autostrada Wielkopolska zaviazala získať (na vlastné náklady a riziko) externé zdroje financovania na výstavbu, prevádzku a údržbu časti diaľnice A2 spájajúcej Nowy Tomyśl a Konin. Výmenou za to získala spoločnosť Autostrada Wielkopolska dočasné právo prevádzkovať vybudovanú časť diaľnice vrátane práva vyberať a ponechať si všetky diaľničné poplatky od všetkých používateľov diaľnice ([4]).

(17) Podľa kategórie vozidla vymedzenej v poľskom práve sa na používateľov diaľnice uplatňovalo päť sadzieb. Podľa koncesnej zmluvy mohol držiteľ koncesie zvýšiť tieto sadzby s cieľom maximalizovať výnos, nemohli však byť vyššie než maximálne sadzby uvedené v tabuľke 1.

Tabuľka 1

Maximálne sadzby mýta podľa prílohy P ku koncesnej zmluve (bez DPH ([1]))

	Vozidlo kat. 1	**Vozidlo kat. 2**	**Vozidlo kat. 3**	**Vozidlo kat. 4**	**Vozidlo kat. 5**
Na každom z troch miest výberu mýta	PLN […] (*)	[…]	PLN […]	PLN […]	PLN […]

([1]) Tieto sadzby vychádzajú z hodnôt z júla 1999. Vzťahuje sa na ne zvýšenie o mieru inflácie v období medzi júlom 1999 a príslušnými dátumami začiatku prevádzky jednotlivých miest na výber mýta. Po začiatku výberu mýta sa okrem toho maximálne sadzby mýta každoročne upravovali o index inflácie (ročný index spotrebiteľských cien) a index rozdielu výmenného kurzu (medzi EUR a PLN).

(*) Tento údaj podlieha služobnému tajomstvu.

([3]) Spoločnosť Autostrada Wielkopolska je súkromná spoločnosť, ktorej výlučnou činnosťou je výstavba a prevádzka časti diaľnice A2 spájajúcej Nowy Tomyśl a Konin. Hlavným akcionárom spoločnosti je spoločnosť AWSA Holland I B.V., ktorá je vlastníkom 98,85 % základného imania spoločnosti Autostrada Wielkopolska. Jediným akcionárom spoločnosti AWSA Holland I B.V. je spoločnosť AWSA Holland II B.V., ktorej hlavnými akcionármi sú spoločnosti Kulczyk Holding S.A. (registrovaná vo Varšave, 24,10 % základného imania), Meridiam Infrastructure S.a.r.l (Luxemburg, 20,12 %), PGE S.A. (Varšava, 20,00 %), Strabag AG (Spittal an der Drau, 10,12 %), KWM Investment (Viedeň, 9,32 %), Bank Zachodni WBK S.A. (Vroclav, 5,44 %) a TUiR „Warta“ S.A. (Varšava, 4,81 %).

([4]) Držiteľ koncesie podľa koncesnej zmluvy najskôr zmodernizoval existujúci 47,7 km dlhý úsek diaľnice (úsek I: medzi obcami Konin a Września) a potom vybudoval dva úseky spájajúce Poznaň a Września (úsek II – 37,5 km) a Nowy Tomyśl a Komorniki (úsek III – 50,4 km).

2.2. **Zavedenie mechanizmu náhrad**

(18) Pri vstupe do Európskej únie v roku 2004 malo Poľsko povinnosť do poľského práva transponovať smernicu Európskeho parlamentu a Rady 1999/62/ES ([5]). V článku 7 ods. 3 tejto smernice sa stanovuje, že: „mýto a užívateľské poplatky nesmú byť súčasne uložené v tej istej dobe za použitie jedného a toho istého úseku cesty."

(19) V roku 2005 preto poľský parlament prijal zmenu zákona o spoplatnených diaľniciach a Národnom cestnom fonde (ďalej len „novela zákona") ([6]), ktorou sa zrušilo dvojité spoplatnenie používania jedného a toho istého úseku cesty ťažkými nákladnými vozidlami ([7]). V súlade s tým boli ťažké nákladné vozidlá, ktoré zaplatili za známku (mýtnu kartu) na používanie vnútroštátnych ciest v Poľsku, od 1. septembra 2005 oslobodené od mýtneho na diaľniciach, na ktoré sa vzťahovali koncesné zmluvy.

(20) V novele zákona sa stanovilo, že strata príjmov držiteľov koncesií sa má nahradiť z prostriedkov Národného cestného fondu (ďalej len: „NCF").

(21) Spôsob poskytovania náhrad (zásady, ktoré stanovil parlament) vychádzal zo zavedenia tieňového mýta, zo zmluvných platieb štátu držiteľom koncesií na každé ťažké nákladné vozidlo používajúce spoplatnenú diaľnicu.

(22) Podľa novely zákona mali držitelia koncesií nárok na náhradu platieb vo výške 70 % sumy, ktorá je výsledkom vynásobenia skutočného počtu ciest ťažkých nákladných vozidiel na spoplatnenej diaľnici sadzbami tieňového mýta za ťažké nákladné vozidlá podľa ich kategórie, ktoré boli dohodnuté s držiteľmi koncesií. Zníženie sumy na 70 % v rámci sadzieb tieňového mýta sa zaviedlo s cieľom nahradiť očakávané, ale neznáme zvýšenie premávky ťažkých nákladných vozidiel v dôsledku ich oslobodenia od platby mýta.

(23) Podľa novely zákona sa spôsob poskytovania náhrad a lehoty na úhradu finančných prostriedkov mali spresniť v jednotlivých koncesných zmluvách.

(24) Spôsob poskytovania náhrad a sadzby tieňového mýta boli v prípade spoločnosti Autostrada Wielkopolska stanovené v prílohe 6 ku koncesnej zmluve (ďalej len „príloha 6") uzatvorenej 14. októbra 2005.

2.3. **Základné pravidlá výpočtu náhrady**

(25) Poľsko vysvetlilo, že spôsob poskytovania náhrad opísaný v prílohe 6 bol v súlade s novelou zákona založený na zásade, že predpokladaná finančná situácia držiteľa koncesie by sa nemala zmeniť. To znamená, že predpokladaná finančná situácia držiteľa koncesie s náhradou by sa nemala zlepšiť ani zhoršiť v porovnaní s finančnou situáciou, ktorú bolo možné predpokladať pred zmenou zákona („kontrafaktuálny scenár"). Podľa Poľska existovala zhoda, že tento cieľ sa splní vtedy, ak očakávaná vnútorná miera návratnosti (ďalej len „IRR" ([8])) investícií spoločnosti Autostrada Wielkopolska v príslušnom úseku diaľnice A2 ostane na rovnakej úrovni, aká bola tesne pred zmenou zákona (t. j. bez príjmu prepadnutého z dôvodu zmeny zákona).

(26) Zainteresované strany sa takisto zhodli, že výpočet náhrady držiteľovi koncesie bude výsledkom dvojfázového postupu vykonaného na základe finančných modelov, ktoré vypracoval nezávislý expert. Z finančných modelov vyplýva skutočný aktuálny peňažný tok, ako aj predpokladaný peňažný tok (t. j. náklady, ktoré vynaložil a ktoré bude musieť pokryť držiteľ koncesie, a skutočné a predpokladané príjmy z diaľničných poplatkov) a prostredníctvom nich je možné vypočítať vnútornú mieru návratnosti investície. V prvom kroku postupu sa mali dohodnúť a určiť sadzby (tieňového) mýta pre ťažké nákladné vozidlá, ktoré štát musel zaplatiť držiteľovi koncesie (**stanovenie sadzieb tieňového mýta**). Po uplynutí počiatočného obdobia platnosti, v rámci druhého kroku, sa tieto sadzby mali preveriť a v prípade potreby zmeniť (**previerka sadzieb tieňového mýta**). Tieto základné zásady sa týkali všetkých koncesií na prevádzku diaľnic.

(27) V súlade s ustanoveniami novely zákona sa v prílohe 6 rozlišovalo medzi dvomi druhmi sadzieb:

1. **uplatňované sadzby**: sadzby platné ku dňu nadobudnutia účinnosti novely zákona (1. septembra 2005) pre všetky vozidlá používajúce diaľnicu. Tieto sadzby boli stanovené v súlade s pôvodnými ustanoveniami koncesnej zmluvy;

([5]) Smernica Európskeho parlamentu a Rady 1999/62/ES zo 17. júna 1999 o poplatkoch za používanie určitej dopravnej infraštruktúry ťažkými nákladnými vozidlami (Ú. v. ES L 187, 20.7.1999, s. 42).

([6]) Zákon z 28. júla 2005, ktorým sa mení zákon o spoplatnených diaľniciach a Národnom cestnom fonde, ako aj zákon o cestnej doprave (Zbierka zákonov č. 155, položka 1297).

([7]) Išlo najmä o vozidlá patriace do kategórií 1 až 5 s hmotnosťou vyššou ako 3,5 tony. V praxi bol podiel ťažkých nákladných vozidiel v kategórii zanedbateľný.

([8]) Vnútorná miera návratnosti uvedená v texte tohto rozhodnutia označuje očakávanú celkovú návratnosť kapitálu (vlastného a dlhového) akcionárov, a to vecnú, ročnú, po zdanení a založenú na peňažných tokoch v EUR, pokiaľ sa neuvádza inak.

2. **sadzby AGRi** (alebo sadzby tieňového mýta): sadzby pre ťažké nákladné vozidlá s diaľničnou známkou dohodnuté v prílohe 6, na základe ktorých sa vypočítava náhrada, ktorá sa má zaplatiť držiteľovi koncesie.

(28) Podľa článku 3 novely zákona nesmeli sadzby AGRi pre každú kategóriu vozidiel prekročiť uplatňované sadzby pre danú kategóriu. V súlade s novelou zákona mala spoločnosť Autostrada Wielkopolska dostať 70 % sadzby AGRi za každé ťažké nákladné vozidlo s diaľničnou známkou, ktoré vstúpilo na prevádzkovanú diaľnicu, ako sa uvádza už v odôvodnení 22. V prílohe 6 ku koncesnej zmluve sa v odseku 4 písm. c) stanovuje, že sadzby AGRi sú čisté sadzby a musí sa k nim pripočítať suma rovnajúca sa platnej sadzbe dane z pridanej hodnoty (DPH).

2.4. **Prvý krok – stanovenie sadzieb AGRi**

(29) V prvom kroku rokovaní o náhrade, ešte pred praktickým zavedením tieňového mýta, spoločnosť Autostrada Wielkopolska predstavila tri finančné modely, ktorými odôvodňovala ňou navrhované sadzby AGRi. Účtovnú správnosť modelov preveril finančný poradca poľských orgánov – spoločnosť Ernst & Young Corporate Finance Sp. z o.o. V troch modeloch boli uvedené finančné parametre koncesie vrátane vnútornej miery návratnosti v rámci troch rôznych scenárov a v rôznych časových úsekoch:

a) **základný model** predstavoval finančnú situáciu držiteľa koncesie v čase účtovnej závierky v roku 2000 ([9]). Obsahuje predpoklad výberu reálneho mýta od začiatku platnosti koncesie do jej konca. Tento model je založený na predpokladoch objemu dopravy, výnosov a nákladov platných v čase účtovnej závierky. Očakávaná vnútorná miera návratnosti pri tomto modeli je […] %;

b) **model reálneho mýta** predstavuje finančnú situáciu, ktorá by nastala po decembri 2004, keby ťažké nákladné vozidlá neboli oslobodené od mýtnych poplatkov. Predpokladom tohto modelu je výber reálneho mýta za všetky kategórie vozidiel vrátane ťažkých nákladných vozidiel až do konca platnosti koncesie. Model predstavuje skutočné peňažné toky za obdobie od začiatku platnosti koncesie do konca roku 2004 (historické obdobie) a obsahuje predpovede peňažných tokov na obdobie od roku 2005 do roku 2037 (obdobie prognózy) ([10]). Očakávaná vnútorná miera návratnosti pri tomto modeli je […] %. Išlo o najaktuálnejší finančný model, ktorý mali strany v rokovaní k dispozícii, ktorý predstavoval finančnú situáciu spoločnosti Autostrada Wielkopolska pred novelou zákona a v ktorom bola uvedená predpokladaná návratnosť v prípade, keby ťažké nákladné vozidlá neboli oslobodené od mýtnych poplatkov;

c) **model s použitím diaľničných známok** predstavuje finančnú situáciu, ktorá by nastala od júna 2005, keby ťažké nákladné vozidlá boli oslobodené od mýtnych poplatkov. Vychádza z predpokladu, že súčasťou príjmov koncesionára je náhrada tieňového mýta za ťažké nákladné vozidlá (70 % maximálnej hodnoty, ktorú umožňujú sadzby AGRi) od 1. septembra 2005 do konca platnosti koncesnej zmluvy a výber reálneho mýta za ostatné vozidlá do konca platnosti uvedenej zmluvy. Model predstavuje skutočné peňažné toky za obdobie do júna 2005 (historické obdobie) a obsahuje predpovede peňažných tokov na obdobie od júla 2005 do roku 2037 (obdobie prognózy) ([11]). Sadzby tieňového mýta použité v tomto modeli sú stanovené na najvyššiu úroveň ([12]), ktorá je v rámci koncesnej zmluvy možná. Očakávaná vnútorná miera návratnosti pri tomto modeli je […] % ([13]).

(30) Na týchto modeloch spoločnosť Autostrada Wielkopolska ukázala, že ani s maximálnymi povolenými sadzbami tieňového mýta sa nedosiahne vnútorná miera návratnosti vo výške […] % z modelu reálneho mýta. Držiteľ koncesie preto stanovil sadzby AGRi na maximálne úrovne povolené v koncesnej zmluve (pozri poznámku pod čiarou č. 12) ([14]). Tieto úrovne neskôr podliehali indexácii podľa podmienok stanovených v prílohe 6.

(31) Od 1. septembra 2005 boli ťažké nákladné vozidlá, ktoré uhradili diaľničný poplatok za známku, oslobodené od mýtnych poplatkov na diaľnici A2 a držiteľ koncesie začal každý mesiac dostávať náhradu vypočítanú na základe počtu ťažkých nákladných vozidiel s diaľničnou známkou, ktoré vstúpili na diaľnicu, a dohodnutej sadzby AGRi.

([9]) Ide o čas, keď už existovali finančné dohody potrebné na realizáciu projektu.

([10]) Ako sa uvádza v správe spoločnosti PwC s názvom Estimation of the adjusted AGRi rate and overpaid compensation on the basis of the 2004 WSA Traffic and Revenue Study (Odhad upravenej sadzby AGRi a nadmerná náhrada vyplatená na základe štúdie spoločnosti WSA o objeme dopravy a príjmoch z roku 2004), strana 36.

([11]) Ako sa uvádza v správe spoločnosti PwC s názvom Estimation of the adjusted AGRi rate and overpaid compensation on the basis of the 2004 WSA Traffic and Revenue Study (Odhad upravenej sadzby AGRi a nadmerná náhrada vyplatená na základe štúdie spoločnosti WSA o objeme dopravy a príjmoch z roku 2004), strana 61.

([12]) Sadzby mýta pre vozidlá kategórie II – IV: PLN: […], […], […] s DPH vo výške 22 %, a z ktorých držiteľ koncesie dostal 70 % (t. j. […], […] a […] PLN).

([13]) Vo svojich listoch Komisii spoločnosť Autostrada Wielkopolska uvádza vnútornú mieru návratnosti vo výške […] % z modelu s použitím diaľničných známok. Model s použitím diaľničných známok, ktorý Poľsko predložilo Komisii, sa vyznačuje vnútornou mierou návratnosti vo výške […] %. Poľsko potvrdilo, že […] % sa týka výpočtov, ktoré uskutočnila poradenská spoločnosť pre spoločnosť Autostrada Wielkopolska, nepozná však spôsob, akým bola táto hodnota vypočítaná. Vnútorná miera návratnosti modelu s použitím diaľničných známok používaná ďalej v texte je teda […] %. Závery, ku ktorým sa v texte dospelo, platia bez ohľadu na to, ktorá z týchto hodnôt vnútornej miery návratnosti sa použije.

([14]) Držiteľ koncesie vzhľadom na to, že túto situáciu očakával, pred nadobudnutím účinnosti novely zákona zvýšil uplatňované sadzby, ktoré vyberal od vodičov vozidiel všetkých kategórií, na maximálnu úroveň, ktorá bola v koncesnej zmluve v tom čase povolená. V praxi však sadzby mýta, ktoré sa mali platiť, ostali nižšie, keďže spoločnosť Autostrada Wielkopolska zároveň zaviedla zľavy pre všetky kategórie vozidiel.

2.5. **Druhý krok – preverenie sadzieb AGRi**

(32) V prílohe 6 ku koncesnej zmluve zmluvné strany súhlasili s tým, že sa sadzby AGRi preveria do 30. novembra 2007. Cieľom bolo skontrolovať vývoj premávky ťažkých nákladných vozidiel v dôsledku zrušenia mýtnych poplatkov a primerane upraviť sadzby AGRi, aby sa zabránilo preplatkom alebo nedoplatkom držiteľovi koncesie. Preskúmanie sadzieb AGRi bolo povinné a mohlo viesť k ich zníženiu alebo zvýšeniu, a teda aj k zníženiu alebo zvýšeniu celkovej náhrady vyplatenej držiteľovi koncesie.

(33) Držiteľ koncesie mal najneskôr do 1. júla 2007 predložiť najnovší finančný model („model založený na overení“) Generálnemu riaditeľstvu pre štátne cesty a diaľnice (Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad; ďalej len „GDDKiA“), v ktorom mal uviesť vplyv sadzieb AGRi na základné finančné ukazovatele koncesnej zmluvy vrátane vnútornej miery návratnosti ([15]).

(34) Ak vnútorná miera návratnosti v rámci modelu založeného na overení prevýši vnútornú mieru návratnosti v modeli reálneho mýta, sadzby AGRi sa budú musieť znížiť s cieľom vyrovnať nadmernú mieru návratnosti. Podobne sa sadzby AGRi budú musieť zvýšiť v prípade, keby vnútorná miera návratnosti v rámci modelu založeného na overení bola nižšia než miera, s ktorou sa počíta v modeli reálneho mýta. Držiteľ koncesie musí generálnemu riaditeľstvu GDDKiA predložiť návrh úpravy sadzieb AGRi.

(35) Generálne riaditeľstvo GDDKiA malo najneskôr do 15. októbra 2007 oznámiť držiteľovi koncesie, či prijalo navrhované úpravy sadzieb AGRi. Ak do uvedeného dátumu neboli navrhované úpravy sadzieb prijaté, zmluvné strany mali podniknúť opatrenia na vyriešenie rozdielnych stanovísk. Ak by do 30. novembra 2007 nedospeli k dohode, výška náhrady, ktorá sa mala vyplácať držiteľovi koncesie, sa mala vypočítať na základe dovtedy platných sadzieb AGRi. Každá zmluvná strana mala nárok postúpiť vec úpravy sadzieb AGRi na urovnanie v súlade s postupom stanoveným v článku 24 ods. 3 koncesnej zmluvy (t. j. arbitrážne konanie).

(36) Overenie sadzieb AGRi tak malo byť založené na porovnaní vnútornej miery návratnosti predpokladanej v rámci modelu reálneho mýta s predpokladanou mierou podľa modelu založeného na overení. Spoločnosť Autostrada Wielkopolska v roku 2007 vypracovala **model založený na overení**. Tento model zachytáva finančnú situáciu držiteľa koncesie, ktorá by nastala od decembra 2006. Vychádza zo skutočných údajov týkajúcich sa ľahkých vozidiel a ťažkých nákladných vozidiel, ako aj z nákladov za obdobie od začiatku platnosti koncesie do decembra 2006 a z projekcií dopravy, príjmov a nákladov na obdobie po decembri až do konca platnosti koncesie v roku 2037. V modeli založenom na overení sa predpokladá, že systém tieňového mýta bude existovať až do konca platnosti koncesie. Na základe výpočtu podľa tohto modelu sa predpokladá, že vnútorná miera návratnosti v júni 2006 bude […] %.

(37) V súvisiacej správe o overení ([16]), ktorú predložila spoločnosť Autostrada Wielkopolska, sa navrhuje, že sadzby AGRi by sa mali zvýšiť (čím by sa zvýšila suma náhrad splatných spoločnosti Autostrada Wielkopolska). Poradcovia generálneho riaditeľstva GDDKiA nevyjadrili nijaké významné výhrady voči tejto správe o overení.

(38) Spoločnosť Autostrada Wielkopolska a generálne riaditeľstvo GDDKiA sa však do 30. novembra 2007 nedokázali dohodnúť o úprave sadzieb AGRi. Generálne riaditeľstvo GDDKiA listom z 28. novembra 2007 informovalo spoločnosť Autostrada Wielkopolska, že vzhľadom na pochybnosti týkajúce sa správnosti predpokladov vypracovaných na účely prílohy 6, ktoré nebolo možné opraviť v rámci správy o overení, generálne riaditeľstvo neprijalo navrhovanú úpravu sadzieb AGRi.

(39) Tým sa začal spor medzi zmluvnými stranami v súvislosti so správnosťou sadzieb AGRi a výškou skutočnej sumy náhrad splatných spoločnosti Autostrada Wielkopolska. V súlade s ustanoveniami prílohy 6 ku koncesnej zmluve však držiteľovi koncesie aj tak každý mesiac vyplácali náhrady založené na tieňovom mýte.

2.6. **Spor týkajúci sa modelu reálneho mýta**

(40) Spoločnosť Autostrada Wielkopolska podľa Poľska nadhodnotila očakávanú mieru návratnosti v modeli reálneho mýta s použitím starých prognóz objemu dopravy a príjmov. Spoločnosť Autostrada Wielkopolska použila štúdiu o objeme dopravy a príjmoch týkajúcu sa diaľnice A2 a vypracovanú poradenskou spoločnosťou Wilbur Smith Associates (WSA) v roku 1999 ([17]) (ďalej len „štúdia WSA z roku 1999“) namiesto aktualizovanej štúdie WSA z júna 2004 ([18]) (ďalej len „štúdia WSA z roku 2004“), ktorá bola k dispozícii v čase rokovaní o prílohe 6.

([15]) Okrem vnútornej miery návratnosti sa analyzoval aj pomer krytia dlhovej služby, pomer krytia počas obdobia trvania úveru a minimálna miera krytia dlhu garantovaného štátom.

([16]) Správa o overení z 8. júna 2007, vypracovaná spoločnosťou […] pre spoločnosť Autostrada Wielkopolska.

([17]) Poland A2 Toll Motorway Project Traffic and Revenue Update Study (Poľsko – projekt spoplatnenej diaľnice A2 – aktualizovaná štúdia o objeme dopravy a príjmoch), november 1999, vypracovaná spoločnosťou Wilbur Smith Associates pre […].

([18]) A2 Toll Motorway Project Phase VI Final Traffic and Revenue Study (Projekt spoplatnenej diaľnice A2 – fáza VI – záverečná štúdia o objeme dopravy a príjmoch), jún 2004, vypracovaná spoločnosťou Wilbur Smith Associates pre spoločnosť Autostrada Wielkopolska S.A.

V štúdii WSA z roku 2004 sa predvídal podstatne nižší objem dopravy a príjmov než v štúdii WSA z roku 1999. Následkom toho by vnútorná miera návratnosti modelu reálneho mýta bola nižšia, ak by sa vypočítavala na základe aktuálnych údajov štúdie z roku 2004 namiesto starej štúdie z roku 1999. Inak povedané, spoločnosť Autostrada Wielkopolska podľa Poľska nečestne predviedla svoju finančnú situáciu bezprostredne pred nadobudnutím účinnosti novely zákona, čo viedlo k náhrade súm prevyšujúcich príjem, ktorý by spoločnosť Autostrada Wielkopolska bola schopná vytvoriť, keby sa použila štúdia z roku 2004.

(41) Podľa správy ([19]), ktorú zaobstaralo generálne riaditeľstvo GDDKiA a ministerstvo infraštruktúry a vypracovala spoločnosť PricewaterhouseCoopers (ďalej len „správa PwC"), sa použitím predpokladov objemu dopravy a príjmov zo štúdie WSA z roku 2004 namiesto štúdie WSA z roku 1999 (spoločne s drobnými metodickými a daňovými opravami) vnútorná miera návratnosti podľa modelu reálneho mýta zníži z […] % na […] %.

(42) Minister infraštruktúry 13. novembra 2008 formou listu adresovaného spoločnosti AWSA vydal vyhlásenie o neplatnosti ([20]) prílohy 6, v ktorom okrem iného tvrdil, že minister infraštruktúry bol pri uzatváraní tejto zmluvy uvedený do omylu, pretože nebol informovaný o tom, že spoločnosť Autostrada Wielkopolska nezohľadnila prognózy objemu dopravy a príjmov týkajúce sa časti diaľnice A2 spájajúcej Nowy Tomyśl a Konin a vypracované v roku 2004, a teda aktuálnejšie než prognózy vypracované v tejto súvislosti v roku 1999, ktoré sa použili počas rokovaní o prílohe 6. Podľa názoru ministra skutočnosť, že spoločnosť Autostrada Wielkopolska nepoužila najnovšie údaje o objeme dopravy a príjmoch ku dňu podpisu prílohy 6, spôsobila, že v tejto prílohe sa chybne odzrkadlila finančná situácia spoločnosti Autostrada Wielkopolska pred zavedením systému tieňového mýta v novele zákona a súvisiacej povinnosti poskytnúť držiteľovi koncesie náhradu.

(43) Podľa stanoviska ministra infraštruktúry, ktoré neskôr podporila správa PwC, získala spoločnosť Autostrada Wielkopolska nadmernú náhradu. Preplatok za obdobie od 1. septembra 2005 do 30. júna 2011 predstavoval 894 956 889 PLN brutto ([21]) (približne 224 miliónov EUR) (ďalej len „nadmerná náhrada").

(44) Keďže spoločnosť Autostrada Wielkopolska odmietla vrátiť nadmernú náhradu, minister a generálne riaditeľstvo GDDKiA listom z 8. novembra 2010 podali žiadosť generálnemu prokurátorovi ministerstva financií (Prokuratoria Generalna Skarbu Państwa), aby v mene štátnej pokladnice začal súdne konanie a poskytol právne zastúpenie v rozsahu vymáhania súm, ktoré boli neoprávnene vyplatené spoločnosti Autostrada Wielkopolska ako náhrada.

(45) Spoločnosť Autostrada Wielkopolska zároveň napadla odmietnutie prílohy 6 predložením veci pred rozhodcovský súd.

(46) V marci 2013 rozhodcovský súd rozhodol v prospech držiteľa koncesie a uviedol, že príloha 6 je platná a štát by mal dodržiavať jej ustanovenia. V júni 2013 sa poľské orgány rozhodli napadnúť rozhodcovský rozsudok podaním žaloby o neplatnosť na príslušnom vnútroštátnom súde. Vo veci prebieha konanie.

2.7. **Ukončenie mechanizmu náhrad**

(47) Potreba náhrady prostredníctvom tieňového mýta sa skončila 30. júna 2011, keď Poľsko zaviedlo elektronický systém výberu mýta „via TOLL", ktorým došlo k nahradeniu systému diaľničných známok. Systém „via TOLL" je povinný pre všetky ťažké nákladné vozidlá a používateľom umožňuje uskutočňovať elektronické urovnanie platieb za použitie spoplatnených cestných sietí podľa počtu kilometrov a kategórie cesty.

(48) Systém „via TOLL" sa týka iba vybratých ciest a nie celej poľskej cestnej siete (čo bol prípad diaľničných známok), čím sa vylučuje možnosť dvojitého spoplatnenia. Od 1. júla 2011 sa teda držitelia koncesií mohli vrátiť k vyberaniu poplatkov za všetky ťažké nákladné vozidlá, ktoré vstúpili na spoplatnené diaľnice, v súlade s pravidlami stanovenými v koncesných zmluvách.

([19]) Estimation of the adjusted AGRi rate and overpaid compensation on the basis of the 2004 WSA Traffic and Revenue Study (Odhad upravenej sadzby AGRi a nadmerná náhrada vyplatená na základe štúdie spoločnosti WSA o objeme dopravy a príjmoch z roku 2004), PricewaterhouseCoopers, 24. septembra 2010.

([20]) Pozri články 84 a 88 poľského Občianskeho zákonníka.

([21]) Hrubá suma zahŕňa sumu rovnajúcu sa platnej sadzbe DPH.

2.8. **Dôvody na začatie konania**

(49) Komisia vo svojom rozhodnutí o začatí konania vyjadrila pochybnosti o zlučiteľnosti opatrenia s vnútorným trhom. Poukázala najmä na tieto otázky:

— Po prvé, či vyplácanie náhrad, metodika ich výpočtu a/alebo spôsob uplatňovania tejto metodiky poskytli spoločnosti Autostrada Wielkopolska hospodársku výhodu nad rámec toho, čo bolo potrebné na zachovanie hospodárskej vyváženosti koncesnej zmluvy. Komisia konkrétne zisťovala, či:

a) koncesná zmluva poskytla spoločnosti Autostrada Wielkopolska právo na náhradu v prípade zmien zákona;

b) uplatňovanie mechanizmu náhrad viedlo k tomu, že štát minimálne v období od 1. septembra 2005 do 31. decembra 2006 na seba prevzal riziká týkajúce sa dopravy a príjmov súvisiace s ľahkými vozidlami, a aký bol finančný prínos tohto prevodu pre držiteľa koncesie;

c) použitie štúdie o objeme dopravy a príjmoch z roku 1999 na výpočet náhrady viedlo k dodatočnej hospodárskej výhode pre spoločnosť Autostrada Wielkopolska S.A., ktorá nebola potrebná na odstránenie negatívnych účinkov zmeny zákona na držiteľa koncesie, a aký bol rozsah tejto výhody.

— Po druhé, či náhrada vyplácaná spoločnosti Autostrada Wielkopolska z dôvodu zmeny zákona, ktorou sa ťažké nákladné vozidlá oslobodili od povinnosti platenia mýta za používanie diaľnice v období od 1. septembra 2005 do 30. júna 2011, ako celok alebo jej časť predstavuje nezlučiteľnú prevádzkovú pomoc.

3. **PRIPOMIENKY Z POĽSKA**

3.1. **Hospodárska výhoda**

3.1.1. *Právo spoločnosti Autostrada Wielkopolska na náhradu*

(50) Poľsko zastáva názor, že spoločnosť Autostrada Wielkopolska mala právo na náhradu. Po prvé, Poľsko poukazuje na to, že novela zákona nadobudla účinnosť z toho dôvodu, že Komisia požadovala, aby Poľsko odstránilo dvojité platby ťažkých nákladných vozidiel používajúcich spoplatnené diaľnice. V záujme správneho vykonania príslušnej smernice 1999/62/ES musela novela zákona obsahovať mechanizmus náhrad, ktorého účelom bolo odškodniť prevádzkovateľov diaľnic za príjem, o ktorý prišli v dôsledku zmeny zákona.

(51) Právo na náhradu sa okrem novely zákona spoločnosti Autostrada Wielkopolska priznal článok 12 ods. 6 koncesnej zmluvy. V tomto článku sa stanovuje, že: „Držiteľ koncesie má nárok na náhradu zo štátnej pokladnice za akúkoľvek stratu príjmov z prevádzky, ktorá držiteľovi koncesie vznikla v prípade, ak opatrenie orgánu verejnej moci z dôvodu zmien požiadaviek alebo iných zmien bráni držiteľovi koncesie meniť a upravovať sadzby mýta, ako sa stanovuje v článku 12 ods. 6“ Z hľadiska zmien a úprav sadzieb mýta sa v článku 12 ods. 6 držiteľovi koncesie dáva právo zvyšovať a znižovať sadzby mýta podľa vlastného uváženia v hraniciach právnych predpisov uvedených v tomto článku ([22]). Poľsko tvrdí, že novela zákona, ktorú nebolo možné predvídať v čase podpisu koncesnej zmluvy, má vplyv na držiteľa koncesie a ako taká predstavuje zmenu požiadaviek.

(52) Poľsko tvrdí, že právo spoločnosti Autostrada Wielkopolska má oporu aj v ustanoveniach o riziku koncesnej zmluvy, v ktorých sa riziko týkajúce sa dopravy a príjmov z mýta prenáša na držiteľa koncesie. Výmenou sa držiteľovi koncesie udeľuje právo vyberať mýto. Keďže novelou zákona prišla spoločnosť Autostrada Wielkopolska o svoje právo na výber mýta, pokiaľ ide o ťažké nákladné vozidlá, bolo potrebné zaviesť mechanizmus náhrad na obnovenie hospodárskej vyváženosti koncesnej zmluvy.

(53) Napokon Poľsko poukazuje na to, že v rozhodnutí z decembra 2013, ktoré sa týka veci SA. 29584, Komisia predpokladala, že držiteľ koncesie na diaľnicu A4 mal právo na podobnú náhradu, ktorá bola spôsobená a vypočítala sa v súlade s tou istou novelou zákona.

([22]) Nárok na náhradu opísaný v tomto dokumente sa uvádza v prílohe 2 ku koncesnej zmluve.

3.1.2. *Premávka ľahkých vozidiel*

(54) Pokiaľ ide o prevod rizika v súvislosti s premávkou ľahkých vozidiel v období medzi rokom 2005 a overením v roku 2007, ako sa uvádza v odôvodneniach 65 až 75 rozhodnutia o začatí formálneho vyšetrovacieho konania, Poľsko uvádza, že mechanizmus použitý na výpočet a overenie tieňového mýta pre držiteľa koncesie na prevádzku diaľnice A2 sa líšil od mechanizmu, ktorý Komisia uznala vo veci SA.29584 týkajúcej sa držiteľa koncesie na prevádzku diaľnice A4.

(55) Kým v prípade diaľnice A4 sa po skončení obdobia, počas ktorého sa overovala výška tieňového mýta, aktualizovali iba údaje týkajúce sa ťažkých nákladných vozidiel v príslušnom finančnom modeli a všetky ostatné údaje (vrátane údajov súvisiacich s ľahkými vozidlami) ostali nezmenené, v prípade diaľnice A2 sa po skončení obdobia overovania tieňového mýta aktualizovali všetky údaje (vrátane údajov týkajúcich sa ľahkých vozidiel).

(56) Poľsko sa domnieva, že v prípade diaľnice A2 sa uplatňovanie mechanizmu náhrad mohlo potenciálne chápať ako prevzatie rizika týkajúceho sa dopravy a príjmov súvisiacich s ľahkými vozidlami v období od septembra 2005 do 31. decembra 2006, čo však podľa Poľska bolo nevyhnutné, lebo prijatá metodika, ktorou sa mala zachovať finančná situácia spoločnosti Autostrada Wielkopolska, si vyžadovala, aby sa finančný model vzťahoval na celý projekt (t. j. aj na ľahké vozidlá). Podľa Poľska nebolo možné vypočítať vnútornú mieru návratnosti projektu iba s prihliadnutím na údaje o ťažkých nákladných vozidlách.

3.1.3. *Dopravné štúdie – vnútorná miera návratnosti*

(57) Pokiaľ ide o odôvodnenia 76 až 81 rozhodnutia začať formálne vyšetrovacie konanie, Poľsko uvádza, že mechanizmus výpočtu náhrady stanovený v novele zákona, ktorý Poľsko zaviedlo, je správny. Držiteľ koncesie však získal nadmernú náhradu, pretože použil nesprávne vstupné údaje.

(58) Poľsko vysvetlilo, že na výpočet vnútornej miery návratnosti sa použila štúdia o objeme dopravy a príjmoch z roku 1999, hoci od 31. decembra 2004 existovala aktuálnejšia verzia tejto štúdie. Pri použití štúdie z roku 2004 je vypočítaná vnútorná miera návratnosti výrazne nižšia – […] % namiesto […] % vypočítanej na základe údajov zo štúdie z roku 1999. Poľsko tvrdí, že v dôsledku toho sa „obnovila finančná situácia držiteľa koncesie z roku 2000 namiesto toho, aby sa obnovila situácia, ktorá existovala pred dňom nadobudnutia účinnosti novely zákona a platnosti prílohy 6 (2005)“, čím sa podnikateľské riziko z prevádzky medzi rokmi 2000 a 2005 prenieslo na štát. Poľsko však nezaručilo, že by sa pri skončení koncesnej zmluvy dosiahla nejaká konkrétna vnútorná miera návratnosti.

(59) Poľsko tvrdí, že uvedenú otázku dôkladne analyzovala spoločnosť Scott Wilson Sp. z o.o. (ďalej len „Scott Wilson“), ktorá pri skúmaní všetkých prognóz objemu dopravy a príjmov predložených spoločnosťou Autostrada Wielkopolska v období od roku 1998 do roku 2004 dospela k záveru, že použitie štúdie z roku 1999 nebolo vhodné vzhľadom na existenciu aktuálnejšej štúdie z roku 2004, keďže viedlo k výrazne vyššej vnútornej miere návratnosti, než keby sa použila štúdia z roku 2004.

(60) Keďže spoločnosti Autostrada Wielkopolska bola poskytnutá náhrada na dosiahnutie vnútornej miery návratnosti, ktorú bolo možné očakávať v roku 2000, a nie vnútornej miery návratnosti, ktorú mohla spoločnosť reálne očakávať krátko pred nadobudnutím účinnosti novely zákona, spoločnosť Autostrada Wielkopolska sa dostala do lepšej situácie, než v akej by sa nachádzala bez zmeny zákona, čo predstavuje hospodársku výhodu.

(61) Poľsko navyše upozorňuje na to, že v koncesnej zmluve sa v článku 25 ods. 9 obmedzuje náhrada spoločnosti Autostrada Wielkopolska na sumu, ktorú by bola získala bez zmeny zákona.

3.2. **Posúdenie zlučiteľnosti**

(62) Podľa Poľska neexistujú nijaké dôvody, aby sa predmetná pomoc považovala za zlučiteľnú s vnútorným trhom.

4. **PRIPOMIENKY ZAINTERESOVANÝCH STRÁN**

(63) Komisia dostala pripomienky od spoločnosti Autostrada Wielkopolska ako zainteresovanej strany.

(64) Spoločnosť Autostrada Wielkopolska v úvode uvádza, že oznámenie náhrady ako nezlučiteľnej štátnej pomoci Poľskom je iba ťah v rámci obchodného sporu po tom, čo Poľsko prehralo konanie pred rozhodcovským súdom, a teraz sa usiluje o zrušenie rozsudku. […]. Spoločnosť Autostrada Wielkopolska považuje oznámenie Komisii za taktizovanie pri výbere súdu zo strany Poľska, čo by sa nemalo podporovať, keďže to je v rozpore so zmyslom a účelom politiky štátnej pomoci EÚ. Spoločnosť Autostrada Wielkopolska sa domnieva, že by bolo v rozpore s verejným záujmom, keby sa členským štátom dovolilo zneužívať pravidlá štátnej pomoci na rušenie platnosti zmlúv, ktoré uzatvorili za bežných trhových podmienok v obchodnom prostredí.

4.1. **Hospodárska výhoda**

4.1.1. *Právo spoločnosti Autostrada Wielkopolska na náhradu*

(65) Spoločnosť Autostrada Wielkopolska sa domnieva, že podľa koncesnej zmluvy má nárok požadovať náhradu za to, že prišla o právo vyberať mýto od ťažkých nákladných vozidiel, čím prišla o tento zdroj príjmu.

(66) Spoločnosť Autostrada Wielkopolska navyše poukazuje na to, že sa nikdy nespochybňovalo, že má právo na poskytnutie náhrady, ani sa nespochybňovalo, že by náhrada mala podobu tieňového mýta.

4.1.2. *Premávka ľahkých vozidiel*

(67) Podľa spoločnosti Autostrada Wielkopolska bolo začlenenie premávky ľahkých vozidiel do metódy na overenie tieňového mýta nevyhnutné na správne posúdenie výšky náhrady, a preto ju nezvýhodňuje.

(68) Po prvé, spoločnosť vysvetlila, že jej situáciu treba odlíšiť od situácie držiteľa koncesie na prevádzku diaľnice A4. Diaľnice A4 a A2 sa od seba odlišujú tým, že diaľnica A4 je predovšetkým cesta používaná na denné dochádzanie do zamestnania, na ktorej ťažké nákladné vozidlá tvoria iba 20 % dopravy (čo podľa odhadu spoločnosti Autostrada Wielkopolska predstavuje približne 30 % príjmov). Na diaľnici A2, ktorá je tranzitným koridorom, tvoria ťažké nákladné vozidlá väčší podiel, konkrétne […] % vozidiel (čo predstavuje […] % všetkých príjmov). Všetkým zainteresovaným stranám bolo zrejmé, že zrušenie platby reálneho mýta povedie k značnému nárastu dopravy ťažkých nákladných vozidiel. V dôsledku toho sa v scenári s tieňovým mýtom zníži príťažlivosť diaľnice (väčšie preťaženie, vyššia potreba údržby, čo vedie k častejším stavebným prácam so zníženou dopravnou rýchlosťou), čo povedie k voľbe iných trás a značnému zníženiu objemu dopravy ľahkých vozidiel na diaľnici. Tieto činitele majú podstatne vyšší účinok na diaľnicu, ktorá je tranzitným koridorom, než na cestu používanú na denné dochádzanie do zamestnania. Z tohto dôvodu sa v prípade diaľnice A2 musel aktualizovať počet ľahkých vozidiel.

(69) Po druhé, spoločnosť Autostrada Wielkopolska uvádza, že mala povinnosť vykonať stavebné práce, keďže došlo k prekročeniu určitých hraničných hodnôt v doprave (napr. tretí jazdný pruh na obchvate okolo Poznane), čo viedlo k značným kapitálovým výdavkom. Keby sa pri overení počítalo iba s ťažkými nákladnými vozidlami, prehliadli by sa tým dôsledky, ktoré malo zavedenie tieňového mýta na zvyšok dopravy a na čiastkové ciele týkajúce sa ďalších stavebných prác podľa koncesnej zmluvy.

4.1.3. *Dopravné štúdie – vnútorná miera návratnosti*

(70) Spoločnosť Autostrada Wielkopolska predovšetkým zdôrazňuje, že pri znovuotvorení rokovaní o koncesnej zmluve v roku 2005 sa zamerala na výšku náhrady, ktorá by umožnila odhad vnútornej miery návratnosti podobný miere návratnosti v čase účtovnej závierky v roku 2000, ktorá podľa spoločnosti AW S.A. predstavovala […] %.

(71) Hoci sa zmluvné strany dohodli, že sa sadzba AGRi po overení v roku 2007 stanoví s ohľadom na vnútornú mieru návratnosti […] %, podľa názoru spoločnosti Autostrada Wielkopolska má kritický význam skutočnosť, že sa na sadzbu AGRi vzťahoval absolútny strop sadzieb mýta.

(72) Spoločnosť Autostrada Wielkopolska v roku 2005 vopred odhadla, že v dôsledku absolútneho stropu sadzieb mýta uvedeného v prílohe 6 v rámci mechanizmu tieňového mýta sa znížila jej očakávaná vnútorná miera návratnosti na […] % (čiže výrazne pod úroveň […] %). V roku 2007 došlo v rámci správy o overení k zvýšeniu sadzby AGRi účtovanej v prechodnom období až na úroveň stropu. Vnútorná miera návratnosti, ktorú spoločnosť Autostrada Wielkopolska očakávala, v dôsledku toho po overení v roku 2007 bola […] %.

4.1.3.1. London Underground

(73) Spoločnosť Autostrada Wielkopolska uvádza, že koncesná zmluva je dlhodobá a obzvlášť zložitá zmluva, keďže jej podstatou je výstavba a prevádzka diaľnice. Na určenie, či úprava takejto komplexnej zmluvy medzi štátom a súkromnou zmluvnou stranou predstavuje štátnu pomoc, by sa mali použiť zásady, ktoré ustanovila Komisia v prípade spoločnosti London Underground (londýnske metro) ([23]). Podľa týchto zásad úprava zmluvy nepredstavuje štátnu pomoc, ak:

a) pôvodná koncesná zmluva nepredstavuje štátnu pomoc;

b) úprava buď nevedie k významnému zlepšeniu v prospech držiteľa koncesie, alebo ide o zlepšenie na úrovni trhovej sadzby.

(74) Spoločnosť Autostrada Wielkopolska vysvetľuje, že keďže bola koncesia udelená na základe otvorenej, transparentnej a nediskriminačnej verejnej súťaže, možno predpokladať, že koncesná zmluva bola uzatvorená na základe trhových podmienok, a preto netvorí štátnu pomoc. Podľa spoločnosti AW S.A. v predmetnom prípade očakávaná reálna vnútorná miera návratnosti kapitálu akcionárov (vlastného a podriadeného dlhového kapitálu) po zdanení vyplývajúca z pôvodnej koncesnej zmluvy bola […] % v čase účtovnej závierky. Keďže išlo o očakávanú mieru návratnosti obsiahnutú v pôvodnej zmluve, nemožno ju považovať za mieru návratnosti v súlade s trhom.

(75) Spoločnosť Autostrada Wielkopolska porovnáva vnútornú mieru návratnosti […] % očakávanú po uzatvorení prílohy 6 s vnútornou mierou návratnosti […] % vyplývajúcou z prvotnej ponuky. Spoločnosť Autostrada Wielkopolska vysvetľuje, že zvýšenie o […] % vyplýva z vonkajších finančných hľadísk, najmä z nahradenia rozpočtových prognóz skutočnými finančnými výsledkami a z aktualizácie prognóz vývoja inflácie a výmenných kurzov. Podľa spoločnosti AW S.A. bolo preto zvýšenie úplne odôvodnené. Navyše nedošlo k nijakému významnému zlepšeniu postavenia spoločnosti Autostrada Wielkopolska čisto len v dôsledku zmeny z reálneho mýta na tieňové (bez ohľadu na akúkoľvek zmenu vnútornej miery návratnosti). Táto zmena konkrétne nezmenšila expozíciu spoločnosti Autostrada Wielkopolska rizikám týkajúcim sa dopravy.

(76) Spoločnosť Autostrada Wielkopolska ďalej tvrdí, že aj keby úprava, o ktorú sa usilovala, mohla byť považovaná za „významnú“ v zmysle rozhodnutia v prípade londýnskeho metra (čo spoločnosť Autostrada Wielkopolska nepriznáva), stále by viedla k tomu, že by spoločnosť získala očakávanú mieru návratnosti, ktorá v žiadnom zmysle neprevyšuje trhové sadzby Spoločnosť AW S.A. upozorňuje, že v prípade N 462/2009 Poľsko uviedlo, že trhová návratnosť diaľničných projektov v Poľsku bola približne […] %, a Komisia s týmto tvrdením súhlasila ([24]).

(77) Spoločnosť Autostrada Wielkopolska navyše tvrdí, že vnútorná miera návratnosti […] %, o ktorej Poľsko tvrdí, že by mala byť referenčnou hodnotou na výpočet tieňového mýta, nie je trhovou sadzbou, keďže nijaký racionálny súkromný investor by nesúhlasil s uzatvorením koncesnej zmluvy v roku 2005, keby očakávaná miera návratnosti bola nižšia než […] %.

(78) Podľa spoločnosti Autostrada Wielkopolska sa zdá, že Poľsko prijalo stanovisko, podľa ktorého na to, aby boli dodržané pravidlá štátnej pomoci, pri každej náhrade škôd sa v zákonnom rozsahu musí nevyhnutne zohľadniť hospodárska situácia v čase, ktorý bezprostredne predchádza udalosti, ktorá vyvoláva potrebu poskytnúť náhradu. Podľa názoru spoločnosti tento prístup pripravuje súkromnú zmluvnú stranu o dosiahnutie dlhodobých cieľov a mohol by členské štáty motivovať k tomu, aby znovu otvorili rokovania o verejno-súkromných partnerstvách v prípadoch, keď sa hospodárske prognózy vyznačujú negatívnymi trendmi.

(79) Spoločnosť Autostrada Wielkopolska navyše poukazuje na to, že v minulosti Komisia posudzovala, či bola zmluva medzi štátom a súkromnou stranou potrebná a primeraná. Spoločnosť uvádza, že opatrenia dohodnuté medzi Poľskom a spoločnosťou Autostrada Wielkopolska boli primerané, a to najmä preto, lebo koncesná zmluva obsahovala ochranné mechanizmy, ktoré mali zabrániť tomu, aby spoločnosť získala nadmerné náhrady. Tieto opatrenia boli stanovené v prílohe 6, ako aj v pôvodnej koncesnej zmluve. V prílohe 6 sa zmluvné strany dohodli, že v prípade, ak z modelu založeného na overení vyplynie, že plánovaná vnútorná miera návratnosti bude vyššia než miera vypočítaná v rámci modelu reálneho mýta, sadzba AGRi sa upraví smerom nadol. V prílohe 6 sa takisto stanovil absolútny strop sadzieb tieňového mýta.

(80) V ostatných ustanoveniach koncesnej zmluvy, ktoré neboli zmenené prílohou 6, sa uvádzalo, že […].

([23]) Rozhodnutie Komisie v prípade N 264/2002: Verejno-súkromné partnerstvo London Underground.
([24]) Rozhodnutie Komisie z 29. júla 2009 v prípade N 462/2009: Pomoc na dopravnú infraštruktúru – výstavba a prevádzka úseku diaľnice A2 Świecko – Nowy Tomyśl, poznámka pod čiarou č. 6.

4.1.3.2. Zásada súkromného subjektu v trhovom hospodárstve

(81) Spoločnosť Autostrada Wielkopolska okrem toho tvrdí, že aj keby z prílohy 6 vyplývalo významné zlepšenie jej situácie, stále by nepredstavovalo štátnu pomoc, lebo rokovania o nej medzi poľským štátom a spoločnosťou Autostrada Wielkopolska prebiehali na komerčnom základe a za bežných trhových podmienok. Poľsko navyše súhlasilo s podmienkami, ktoré by boli prijateľné pre súkromného investora v podobnom postavení.

(82) Spoločnosť Autostrada Wielkopolska tvrdí, že štát vo svojich stanoviskách predložených Komisii neprestajne zamieňa počiatočný stav spoločnosti počas rokovaní v roku 2005 (očakávaná návratnosť […] %) s jej skutočným výsledkom (očakávaná návratnosť […] %).

(83) Štát podľa názoru spoločnosti Autostrada Wielkopolska neprijal podmienky navrhované spoločnosťou, na čo mal v kontexte obchodných rokovaní nárok, ale namiesto toho trval na dvoch veľmi dôležitých prvkoch mechanizmu financovania: a) overenie tieňového mýta po dvoch rokoch a b) absolútny strop tieňového mýta bez akýchkoľvek úprav zohľadňujúcich infláciu či fluktuácie výmenného kurzu až do uplynutia obdobia koncesie. Inak povedané, zmluvné strany sa dohodli na metodike výpočtu, ktorý mohol viesť k maximálnej očakávanej vnútornej miere návratnosti […] % v čase uskutočnenia overenia v roku 2007. Z predbežného hľadiska však bol tento cieľ v dôsledku absolútneho stropu tieňového mýta iba teoretický. V skutočnosti dosiahla vnútorná miera návratnosti v roku 2005 úroveň […] % a v roku 2007 úroveň […] %. Preto bol skutočný výsledok rokovaní viac podľa požiadaviek Poľska než spoločnosti Autostrada Wielkopolska.

(84) Spoločnosť Autostrada Wielkopolska okrem toho zdôrazňuje, že „výsledok rokovaní medzi dvomi stranami s odlišnými východiskami je zvyčajne uprostred medzi týmito dvomi východiskami“. Malo by sa teda posúdiť, či výsledok rokovaní bol rámci „rozpätia“ primeraného správania zlučiteľného s konaním hypotetického súkromného investora. Spoločnosť uvádza, že pokiaľ sa správanie štátu očividne nevymyká z tohto rozpätia, potom podľa rozsudku Súdneho dvora vo veci C-256/97 ([25]) možno očakávať, že by sa hypotetický súkromný investor správal rovnakým spôsobom.

(85) Spoločnosť Autostrada Wielkopolska uvádza, že z listu spoločnosti Ernst & Young generálnemu riaditeľstvu GDDKiA zo 14. októbra 2005, ktorý bol predložený rozhodcovskému súdu, vyplýva, že štát počas rokovaní musel zohľadniť riziko, že spoločnosť Autostrada Wielkopolska nebude súhlasiť s prílohou 6, čo by viedlo k ukončeniu zmluvy a k žalobe o náhradu škôd. Táto skutočnosť mala o to väčší význam, keďže vnútorná miera návratnosti, rovnajúca sa […] %, nebola dostatočná na splatenie úveru z EIB splatného v roku 2018. Spoločnosť Autostrada Wielkopolska trvá na tom, že racionálny súkromný subjekt by zvážil nebezpečenstvo, že bude musieť hľadať nového investora za oveľa vyššiu trhovú cenu. Zo všetkých uvedených skutočností vyplýva, že súhlas s dohodnutou prílohou 6 a vnútornou mierou návratnosti je v rozpätí primeraného správania hypotetického súkromného investora.

4.1.3.3. Štúdia WSA z roku 2004

(86) Spoločnosť Autostrada Wielkopolska kritizuje prístup Poľska k použitiu štúdie z roku 2004 ako východiska na účely výpočtov podľa prílohy 6. Spoločnosť uvádza, že nemožno vôbec pochybovať o tom, že finanční poradcovia štátu mali prístup k štúdii z roku 2004 (ak všetkým ostatným relevantným údajom) a veľmi dobre vedeli, že finančná prognóza, ktorá viedla k vnútornej miere návratnosti […] %, bola založená na štúdii z roku 1999. Túto skutočnosť potvrdil rozhodcovský súd.

(87) Spoločnosť Autostrada Wielkopolska navyše tvrdí, že štát mal k dispozícii niekoľko dopravných štúdií, t. j. štúdie poradcu spoločnosti Autostrada Wielkopolska pre dopravu WSA z rokov 1999 a 2004, štúdiu poradcu banky pre dopravu SDG z roku 2005 a štúdiu vlastného poradcu štátu pre dopravu Faber Maunsell z roku 2005. Štát mal okrem toho k dispozícii súčasné výsledky sčítania dopravy za rok 2005. Ak je argumentácia štátu založená predovšetkým na tvrdení, že štúdia WSA z roku 2004 je najaktuálnejšou dostupnou štúdiou, podľa spoločnosti musí byť významná skutočnosť, že existovali aktuálnejšie štúdie a výsledky sčítania dopravy.

(88) Spoločnosť Autostrada Wielkopolska takisto tvrdí, že štúdia WSA z roku 2004 bola vypracovaná predovšetkým ako súčasť prípravy druhého úseku diaľnice A2 (Świecko – Nowy Tomyśl) a s ohľadom na dosiahnutie účtovnej závierky týkajúcej sa tohto úseku. Pri vypracúvaní štúdie v období medzi decembrom 2003 a predbežnou verziou v apríli 2004 bola spoločnosť WSA schopná vypočítať údaje týkajúce sa skutočných dopravných tokov iba na dvoch úsekoch diaľnice, ktoré boli v tom čase postavené a v prevádzke, t. j. Krzesiny – Września, Września – Konin, ako aj na obchvate okolo Poznane. Úsek Nowy Tomyśl – Komorniki bol pre dopravu otvorený až v októbri 2004. Táto skutočnosť mala zjavný vplyv na vnímanie užitočnosti štúdie z pohľadu zmluvných strán a veriteľov na konci roku 2005. Spoločnosť Autostrada Wielkopolska takisto poukazuje na to, že prognózy dopravy sa zvyčajne vykladajú na päťročné obdobie a nie na 30 rokov ako v prípade štúdie WSA z roku 2004.

([25]) Rozsudok z 29. júna 1999, Déménagements-Manutention Transport (C-256/97, Zb. s. I-3913).

4.2. **Posúdenie zlučiteľnosti**

(89) Spoločnosť Autostrada Wielkopolska uvádza, že ak aj Komisia v rozpore s tvrdeniami spoločnosti Autostrada Wielkopolska dospeje k záveru, že náhrada predstavuje štátnu pomoc, táto štátna pomoc je zlučiteľná v súlade s článkom 107 ods. 3 písm. c) ZFEÚ.

(90) Spoločnosť Autostrada Wielkopolska poukazuje na to, že v prípade N 462/2009 ([26]) Komisia zistila, že štátna pomoc udelená spoločnosti Autostrada Wielkopolska na výstavbu a prevádzku úseku Świecko – Nowy Tomyśl na diaľnici A2 (t. j. na priľahlej časti tejto diaľnice) bola zlučiteľná s vnútorným trhom. Podľa spoločnosti sa teda štátna pomoc udelená v rámci prílohy 6 takisto musí považovať za zlučiteľnú, a to z podobných dôvodov.

(91) Spoločnosť Autostrada Wielkopolska navyše uvádza, že vzhľadom na to, že diaľnica A2 prechádza regiónom, na ktorý sa vzťahuje výnimka stanovená v článku 107 ods. 3 písm. a) ZFEÚ, pomoc by bolo možné považovať aj za zlučiteľnú s vnútorným trhom podľa ustanovení uvedeného článku. Podľa usmernení Komisie pre regionálnu pomoc sa povoľuje udeliť prevádzkovú pomoc v regióne, na ktorý sa vzťahuje výnimka stanovená v článku 107 ods. 3 písm. a) ZFEÚ, za predpokladu, že budú splnené dve kritériá: i) je odôvodnená z hľadiska prínosu pre regionálny rozvoj a charakter regiónu a ii) jej úroveň je úmerná znevýhodneniam. Spoločnosť tvrdí, že prínos diaľnice pre regionálny rozvoj je rozmanitý (napr. rozvoj logistických spoločností v okolí Poznane a Koninu, vyššia zamestnanosť atď.).

(92) V súvislosti s kritériom primeranosti spoločnosť AW S.A. poskytla vysvetlenie, že […].

(93) Spoločnosť Autostrada Wielkopolska uvádza, že v prípade zamietavého rozhodnutia by nebolo možné refinancovať úver z EIB a EIB by sa odvolala na uplatnenie štátnej záruky. Keďže by štát potom príslušnú sumu požadoval od spoločnosti Autostrada Wielkopolska, ktorá by nebola schopná túto sumu zaplatiť, spoločnosť by musela vyhlásiť bankrot a jej investori by nemali vôbec nijaký zisk. Komisia preto podľa spoločnosti nemala dôvod predpokladať, že investori mali osoh z vyplácania náhrad – všetky peniaze sa totiž vynaložili na diaľnicu.

5. **PRIPOMIENKY POĽSKA K PRIPOMIENKAM ZAINTERESOVANEJ STRANY**

(94) Poľsko informovalo, že nesúhlasí s pripomienkami spoločnosti Autostrada Wielkopolska a že jej nesúhlas sa týka faktov a právneho posúdenia.

5.1. **K relevantnosti rozhodcovského rozsudku**

(95) Poľsko poznamenáva, že rozhodcovský rozsudok nie je relevantný pre konania o štátnej pomoci vykonávané Európskou komisiou, lebo: i) sa týka iba platnosti prílohy 6, ii) iba Európska komisia je oprávnená vyhodnocovať, či nejaké opatrenie predstavuje štátnu pomoc.

5.2. **K hospodárskej výhode**

5.2.1. *K právu spoločnosti Autostrada Wielkopolska na náhradu*

(96) Poľsko opakuje, že spoločnosť Autostrada Wielkopolska mala právo požadovať náhradu za straty, ktoré jej vznikli v dôsledku zmeny zákona, ktorou sa ťažké nákladné vozidlá vyňali z platenia mýta. Náhrada však nemohla viesť k tomu, aby postavenie držiteľa koncesie bolo lepšie, než aké by bolo bez novely zákona.

5.2.2. *K premávke ľahkých vozidiel*

(97) Na tvrdenie spoločnosti Autostrada Wielkopolska, že objem dopravy ľahkých vozidiel sa musel aktualizovať, lebo závisí od objemu dopravy ťažkých nákladných vozidiel, ktorého zvýšenie bolo ťažké predvídať pri zavedení tieňového mýta v roku 2005, Poľsko odpovedalo tvrdením, že reálne údaje nepotvrdili, žeby táto závislosť skutočne existovala (t. j. hoci došlo k prudkému zvýšeniu pozorovaného objemu dopravy ťažkých nákladných vozidiel, objem dopravy ľahkých vozidiel bol v rovnakom období stabilný).

(98) Poľsko však trvá na svojom postoji, že zahrnutie dopravy ľahkých vozidiel bolo potrebné, lebo „prijatá metodika si vyžadovala, aby sa finančný model vzťahoval na celý projekt“. Podľa Poľska nebolo možné vypočítať vnútornú mieru návratnosti projektu iba s prihliadnutím na dopravu ťažkých nákladných vozidiel.

([26]) Rozhodnutie Komisie z 2. decembra 2009 v prípade N 462/2009 – Pomoc na dopravnú infraštruktúru – výstavba a prevádzka úseku diaľnice A4 Świecko – Nowy Tomyśl. Treba poznamenať, že Komisia v tomto rozhodnutí dospela k záveru, že v predmetnom prípade v skutočnosti nedošlo k poskytnutiu štátnej pomoci.

(99) Na tvrdenie spoločnosti Autostrada Wielkopolska, že aktualizácia údajov o doprave iných vozidiel než ťažkých nákladných vozidiel bola nevyhnutná, lebo držiteľ koncesie musel vykonať stavebné práce v závislosti od prekročenia hraničných hodnôt v doprave (napr. tretí pruh na obchvate okolo Poznane), Poľsko odpovedalo, že toto tvrdenie je irelevantné, keďže očakávané vyššie náklady boli zohľadnené už v predpokladoch, ktoré boli súčasťou finančného modelu s použitím diaľničných známok, pri podpise prílohy 6 a nemajú nijaký vplyv na počet ľahkých vozidiel v doprave.

5.2.3. *K dopravným štúdiám – vnútornej miere návratnosti*

(100) Poľsko nesúhlasí so stanoviskom spoločnosti Autostrada Wielkopolska, že výška náhrady dohodnutej v septembri 2005 sa mala určiť tak, aby spoločnosti Autostrada Wielkopolska umožňovala dosiahnuť vnútornú mieru návratnosti predpokladanú v roku 2000. Poľsko poukazuje na to, že po prvé, vnútorná miera návratnosti očakávaná v čase účtovnej závierky, ako uvádza spoločnosť Autostrada Wielkopolska, bola založená na odhadoch držiteľa koncesie a po druhé, podľa koncesnej zmluvy Poľsko nezaručovalo, že neverejná zmluvná strana dosiahne nejakú mieru návratnosti. Po druhé, počas rokovaní pred uzatvorením prílohy 6 spoločnosť Autostrada Wielkopolska neoznámila svoje očakávania týkajúce sa dosiahnutia miery návratnosti, ktoré očakávala ku dňu účtovnej závierky v roku 2000.

(101) Poľsko zastáva názor, že hospodárska situácia spoločnosti Autostrada Wielkopolska krátko pred nadobudnutím účinnosti novely zákona by sa mala považovať za referenčnú hodnotu na určenie výšky náhrady škôd splatnej spoločnosti.

(102) Podľa názoru Poľska nie je spoločnosť Autostrada Wielkopolska dôsledná, lebo na jednej strane tvrdí, že mala nárok požadovať náhradu, ktorá by jej zabezpečila vnútornú mieru návratnosti v čase účtovnej závierky ([…] %), a na druhej strane dobrovoľne súhlasila s náhradou, ktorou sa zabezpečila vnútorná miera návratnosti (v roku 2005) na úrovni „iba“ […] % a napokon (po vydaní správy o overení v roku 2007) na úrovni […] %. Podľa Poľska je zaujímavé, že: spoločnosť Autostrada Wielkopolska nikdy nevzniesla nijaký nárok na náhradu straty príjmu z prevádzky spojenej s rozdielom medzi kompenzovanou úrovňou vnútornej miery návratnosti ([…] %) a údajne garantovanou úrovňou vnútornej miery návratnosti […] %. Podľa Poľska: „Toto by sa malo vysvetliť na základe skutočnosti, že v roku 2005 bola očakávaná miera návratnosti vypočítaná na základe vtedy dostupných údajov na úrovni […] %, čo bolo podstatne menej než vnútorná miera návratnosti […] % vyplývajúca z uhrádzanej náhrady“.

5.2.3.1. London Underground

(103) V súvislosti s argumentáciou týkajúcou sa londýnskeho metra Poľsko súhlasí, že pôvodná koncesná zmluva neobsahovala štátnu pomoc. Ohradzuje sa však voči tvrdeniu spoločnosti Autostrada Wielkopolska, že zlepšenie podnikateľskej situácie spoločnosti z dôvodu náhrady možno vidieť iba v hodnote […] % (t. j. v rozdiele medzi […] % – vnútornou mierou návratnosti očakávanou v čase účtovnej závierky v roku 2000 – a […] % – vnútornou mierou návratnosti zahrnutou v prílohe 6), keďže podľa Poľska toto zlepšenie spočíva v rozdiele medzi skutočnou situáciou spoločnosti Autostrada Wielkopolska (vnútorná miera návratnosti […] %) v roku 2004 a vnútornou mierou návratnosti dohodnutou v prílohe 6 ([…] %). Toto zvýšenie podľa Poľska nebolo nepodstatné. Poľsko nesúhlasí ani s tým, že vnútorná miera návratnosti […] % predstavuje trhovú sadzbu pre projekty diaľnic v Poľsku, keďže Komisia už v minulosti schválila ako trhovú sadzbu hodnotu […] %. Poľsko tvrdí, že trhová sadzba je to, „čo sa naozaj uskutočňuje“, a mala by sa určovať „individuálne v každom prípade“. Trhová sadzba pre spoločnosť Autostrada Wielkopolska by teda mala byť na úrovni […] %.

(104) Poľsko svoje tvrdenie, že spoločnosť Autostrada Wielkopolska si významne polepšila v porovnaní so svojou finančnou situáciou pred začatím uplatňovania tieňového mýta a po jeho ukončení, podporila predložením troch grafov. Z týchto grafov vyplýva, že uplatňovanie tieňového mýta viedlo k príjmom spoločnosti Autostrada Wielkopolska, ktoré boli výrazne vyššie než pôvodne plánované príjmy, a že príjmy spoločnosti sa navyše vrátili na pôvodnú plánovanú úroveň po skončení tieňového mýta.

5.2.3.2. Zásada súkromného subjektu v trhovom hospodárstve

(105) Poľsko uvádza, že súkromný investor by zaplatil iba za škody, ktoré je zo zákona povinný zaplatiť. Náhrada škody v tomto scenári sa rovná sume, ktorá spoločnosti Autostrada Wielkopolska chýbala na dosiahnutie vnútornej miery návratnosti, ktorú by dosiahla bez novely zákona. Podľa Poľska by súkromný investor vedel, že spoločnosť Autostrada Wielkopolska môže vzniesť nároky na náhradu škôd maximálne vo výške potrebnej na vyrovnanie straty (ktorou je v tomto prípade náhrada na dosiahnutie vnútornej miery návratnosti vo výške […] %) a neuzavrel by dohodu, ktorou by sa protistrane priznávala vyššia náhrada škôd.

(106) Poľsko dôrazne odmieta tvrdenie spoločnosti Autostrada Wielkopolska, že Poľsko bolo počas rokovaní pod tlakom vyplývajúcim z rizika, že by štát musel nahradiť spoločnosť Autostrada Wielkopolska. Podľa Poľska by v prípade, keby sa ukončila zmluva so spoločnosťou Autostrada Wielkopolska, diaľnicu mohla spravovať samotná štátna pokladnica alebo by našla náhradu, ale s oveľa nižšími nákladmi.

5.2.3.3. Štúdia o objeme dopravy a príjmoch WSA z roku 2004

(107) Poľsko zdôrazňuje, že je v rozpore s tvrdením spoločnosti Autostrada Wielkopolska, že náhodne vybralo jednu z dostupných štúdií o objeme dopravy a príjmoch alebo že Komisii úmyselne neoznámilo ďalšie, údajne alternatívne štúdie. Poľsko pripomína, že predložilo stanovisko poradenskej spoločnosti Scott Wilson pre oblasť dopravy, v ktorom sa zohľadnili všetky dostupné štúdie o objeme dopravy a príjmoch a v ktorom sa uvádza, že by sa mala použiť štúdia WSA z roku 2004.

(108) Podľa Poľska sa v roku 2005 mala použiť štúdia WSA z roku 2004, keďže šlo o najaktuálnejšiu štúdiu. Táto štúdia bola vypracovaná na žiadosť spoločnosti Autostrada Wielkopolska a išlo o aktualizovanú verziu štúdie z roku 1999, ktorá poslúžila ako základ pre odhad vnútornej miery návratnosti vzťahujúcej sa na projekt ku dňu účtovnej závierky.

(109) Poľsko nesúhlasí s tvrdením spoločnosti Autostrada Wielkopolska, že štúdia WSA z roku 2004 sa nemala použiť, lebo prognózy sa zvyčajne vypracúvajú na obdobie piatich, a nie 30 rokov. Poľsko konštatuje, že hoci štúdia WSA z roku 2004 sa zaoberá obdobím 30 rokov, štúdia z roku 1999, ktorú si spoločnosť Autostrada Wielkopolska vybrala za základ na výpočet vnútornej miery návratnosti, sa vzťahuje na obdobie 35 rokov.

(110) Poľsko takisto poukazuje na to, že hoci v čase vypracúvania štúdie z roku 2004 boli k dispozícii iba údaje týkajúce sa skutočných dopravných tokov na časti diaľnice, v čase prípravy štúdie z roku 1999 neboli v prevádzke nijaké úseky diaľnice. Podľa Poľska teda bolo vhodnejšie použiť štúdiu z roku 2004 než štúdiu z roku 1999.

5.3. **Posúdenie zlučiteľnosti**

(111) Na tvrdenia spoločnosti AW S.A., že v predmetnom prípade by posúdenie zlučiteľnosti malo byť vo všeobecnosti rovnaké ako v prípade – N 462/09 (pozitívny nález Komisie v minulosti), Poľsko reaguje konštatovaním, že v uvedenom prípade bola pomoc udelená, aby sa uľahčila výstavba cestnej infraštruktúry, kým v tomto prípade bola diaľnica už postavená a otvorila sa v roku 2004, t. j. pred prijatím novely zákona v roku 2005. Poľsko preto tvrdí, že chýba stimulačný účinok.

(112) Štátna pomoc, ktorú získala spoločnosť Autostrada Wielkopolska, sa navyše dotkla iba rentability projektu a nemala nijaký vplyv na podporu hospodárskych činností alebo hospodárskych oblastí. Z tohto dôvodu sa na tento prípad nevzťahuje článok 107 ods. 3 písm. c) ZFEÚ. Keďže pomoc podľa Poľska nebola prínosom pre regionálny rozvoj, nemožno ju ani podľa usmernení pre regionálnu pomoc vyhlásiť za zlučiteľnú štátnu pomoc.

6. **POSÚDENIE OPATRENIA**

(113) Hodnotenie Komisie v tomto prípade je obmedzené na náhradu, ktorú Poľsko poskytlo spoločnosti Autostrada Wielkopolska na základe prílohy 6 ku koncesnej zmluve za vyňatie ťažkých nákladných vozidiel spod povinnosti platiť mýto za používanie diaľnice A2 na úseku spájajúcom Nowy Tomyśl a Konin v období od 1. septembra 2005 do 30. júna 2011.

6.1. **Existencia štátnej pomoci**

(114) V zmysle článku 107 ods. 1 ZFEÚ „pomoc poskytovaná v akejkoľvek forme členským štátom alebo zo štátnych prostriedkov, ktorá narúša hospodársku súťaž alebo hrozí narušením hospodárskej súťaže tým, že zvýhodňuje určité podniky alebo výrobu určitých druhov tovaru, je nezlučiteľná s vnútorným trhom, pokiaľ ovplyvňuje obchod medzi členskými štátmi“.

(115) Kritériá stanovené v článku 107 ods. 1 ZFEÚ sú kumulatívne. Preto na určenie toho, či oznámené opatrenia predstavujú štátnu pomoc v zmysle článku 107 ods. 1 ZFEÚ, musia byť splnené všetky podmienky uvedené ďalej. Finančná podpora konkrétne musí:

a) byť poskytnutá podniku (na hospodársku činnosť);

b) byť financovaná zo štátnych prostriedkov a musí byť pripísateľná štátu;

c) poskytovať hospodársku výhodu;

d) byť selektívna;

e) narúšať hospodársku súťaž alebo hroziť narušením hospodárskej súťaže a ovplyvňovať obchod medzi členskými štátmi.

6.1.1. *Hospodárska činnosť a pojem podnik*

(116) Podľa ustálenej judikatúry musí Komisia najskôr určiť, či je spoločnosť Autostrada Wielkopolska podnikom v zmysle článku 107 ods. 1 ZFEÚ. Pojem podnik zahŕňa každý subjekt vykonávajúci hospodársku činnosť nezávisle od jeho právneho postavenia a spôsobu financovania ([27]). Ponuka tovaru alebo služieb na danom trhu je hospodárskou činnosťou ([28]).

(117) V tejto súvislosti Komisia konštatuje, že diaľnica A2 spájajúca Nowy Tomyśl a Konin sa prevádzkuje na komerčnom základe, keďže každé vozidlo, ktoré sa môže prepravovať po diaľnici, môže diaľnicu A2 používať za protihodnotu vo forme mýta, ktoré predstavuje príjem držiteľa koncesie. Z toho vyplýva, že spoločnosť Autostrada Wielkopolska ponúka na trhu služby a je podnikom na účely článku 107 ods. 1 ZFEÚ ([29]).

6.1.2. *Štátne zdroje a pripísateľnosť štátu*

(118) Pojem štátna pomoc sa vzťahuje na akúkoľvek výhodu poskytnutú zo štátnych prostriedkov samotným štátom alebo iným sprostredkovateľským orgánom konajúcim na základe právomocí, ktoré mu boli zverené ([30]).

(119) V tomto prípade náhradu spoločnosti Autostrada Wielkopolska vyplatil Národný cestný fond (NCF). Národný cestný fond je štátny fondy vytvorený v rámci poľskej štátnej rozvojovej banky Bank Gospodarstwa Krajowego (ďalej len „BGK“). Hlavný zdroj financovania NCF predstavujú príjmy z poplatkov za palivá (parafiškálna daň ([31])) vyberaných z pohonných hmôt a plynu uvedených na poľský trh (platených výrobcami a dovozcami pohonných hmôt) a z diaľničných poplatkov, ktoré vyberá priamo generálne riaditeľstvo GDDKiA – ústredný správny orgán poverený správou vnútroštátneho cestného systému. Komisia sa teda domnieva, že vyplácanie náhrad spoločnosti Autostrada Wielkopolska sa financovalo zo štátnych prostriedkov.

(120) Poľský parlament v novele zákona označil Národný cestný fond ako zdroj na vyplácanie náhrad. V novele zákona sa okrem toho uvádzalo, že vyplácanie náhrad spoločnosti Autostrada Wielkopolska z NCF sa malo vykonať na žiadosť generálneho riaditeľa pre štátne cesty a diaľnice ([32]). Komisia sa teda domnieva, že vyplácanie náhrad spoločnosti Autostrada Wielkopolska je možné pripísať štátu.

6.1.3. *Hospodárska výhoda*

(121) V tejto časti Komisia najskôr preskúma a stanoví právo držiteľa koncesie na náhradu z dôvodu zmeny zákona. Komisia uznáva, že iba prebytok tejto náhrady držiteľovi koncesie poskytuje neoprávnenú výhodu. Po druhé, Komisia rozoberá modely predložené stranami počas rokovaní. Po tretie, Komisia určí, či použitie zastaranej štúdie o doprave viedlo k nadmernej náhrade. Po štvrté, Komisia preskúma a schváli postup overovania sadzieb AGRi, ktoré sa uskutočnilo v roku 2007. Po piate, výška nadmernej náhrady sa určí na základe správy spoločnosti PwC. Navyše sa poskytnú odpovede na niektoré pripomienky držiteľa koncesie. A napokon sa uvedie záver týkajúci sa existencie hospodárskej výhody.

([27]) Rozsudok Súdneho dvora z 18. júna 1998, Komisia/Taliansko, C-35/96, ECLI:EU:C:1998:303; rozsudok Súdneho dvora z 23. apríla 1991, Höfner a Elser/Macrotron, C-41/90, ECLI:EU:C:1991:161; rozsudok Súdneho dvora zo 16. novembra 1995, FFSA a ďalší/Ministère de l'Agriculture et de la Pêche, C-244/94, ECLI:EU:C:1995:392; rozsudok Súdneho dvora z 11. decembra 1997, Job Centre, C-55/96, ECLI:EU:C:1997:603.

([28]) Rozsudok Súdneho dvora zo 16. júna 1987, Komisia/Taliansko, C-118/85, ECLI:EU:C:1987:283; rozsudok Súdneho dvora z 18. júna 1998, Komisia/Taliansko, C-35/96, ECLI:EU:C:1998:303.

([29]) Pokiaľ ide o držiteľov koncesií, Komisia dospela k rovnakému záveru, napríklad v rozhodnutí z 27. októbra 2014 vo veci SA.39224 – Grécko – Nové nastavenie projektov koncesií na prevádzku gréckych diaľníc – diaľnica Moreas (Ú. v. EÚ C 460, 19.12.2014, s. 1).

([30]) Rozsudok Súdneho dvora zo 16. mája 2002, Francúzsko/Komisia (ďalej len „rozsudok vo veci Stardust Marine“), C-482/99, ECLI:EU:C:2002:294.

([31]) Poplatok za palivá zaviedol poľský parlament zákonom z 27. augusta 2004, ktorým sa mení zákon o spoplatnených diaľniciach a Národnom cestnom fonde.

([32]) Generálny riaditeľ pre štátne cesty a diaľnice predstavuje ústredný správny orgán pre otázky súvisiace s vnútroštátnym cestným systémom. Generálny riaditeľ svoje úlohy plní s podporou generálneho riaditeľstva GDDKiA.

6.1.3.1. Právo na náhradu

(122) Komisia hneď na začiatku berie na vedomie, že mýto tvorilo hlavný zdroj príjmu držiteľa koncesie. Držiteľ koncesie mohol slobodne určovať sadzby mýta podľa vlastného uváženia v rozpätí stanovenom v koncesnej zmluve.

(123) Poľsko aj spoločnosť Autostrada Wielkopolska uvádzajú, že koncesná zmluva poskytla držiteľovi koncesie právo na náhradu škôd spôsobených príslušnou zmenou zákona. V koncesnej zmluve sa jasne uvádza, že štát musí držiteľovi koncesie poskytnúť náhradu v prípade, ak mu opatrenia štátu bránia meniť alebo upravovať sadzby mýta (pozri článok 12 ods. 6 koncesnej zmluvy citovaný v odôvodnení 51). Držiteľ koncesie neprišiel novelou zákona iba o možnosť upravovať sadzby mýta pre ťažké nákladné vozidlá (v rámci určitých obmedzení), ale aj o samotné právo vyberať mýto za použitie diaľnice ťažkými nákladnými vozidlami.

(124) Vzhľadom na uvedené skutočnosti sa Komisia domnieva, že v konkrétnych okolnostiach tohto prípadu (okrem iného aj skutočnosť, že koncesia bola predmetom verejnej súťaže) mal držiteľ koncesie právo na náhradu za zmenu zákona, ktorou radikálnym spôsobom prišiel o svoje právo vyberať mýto.

(125) Komisia takisto uznáva, že náhrada, ktorou sa iba obnovuje situácia spred nadobudnutia účinnosti zmeny zákona, sama osebe nepredstavuje štátnu pomoc. Komisia sa však domnieva, že náhrada, ktorá prevyšuje opatrenia, ktoré sú za bežných okolností potrebné na obnovenie situácie spred nadobudnutia účinnosti zmeny zákona, poskytuje podniku selektívnu výhodu.

(126) V tomto prípade právo na náhradu za účinky zmeny zákona znamená právo držiteľa koncesie dostať náhradu od štátu, ktorou sa obnoví očakávaná finančná situácia spred zmeny zákona. Ak však v dôsledku plánovanej náhrady dôjde k zlepšeniu očakávanej finančnej situácie držiteľa koncesie tým, že sa poskytne náhrada nad rámec náhrady spojenej s priamymi účinkami zmeny zákona, držiteľ koncesie získal neoprávnenú výhodu, ktorá predstavuje štátnu pomoc v zmysle článku 107 ods. 1 ZFEÚ ([33]).

6.1.3.2. Modely použité na stanovenie náhrady

(127) V záujme posúdenia otázky, či výška náhrady vyplatenej spoločnosti Autostrada Wielkopolska znamenala neoprávnenú výhodu tým, že sa ňou zlepšila jej finančná situácia v porovnaní so situáciou, ktorá by existovala bez príslušnej zmeny zákona, Komisia podrobne preskúmala postup, prostredníctvom ktorého sa vyplácanie náhrad určovalo, ako aj finančné modely použité na tento účel. Táto analýza sa uvádza ďalej.

(128) Možným ukazovateľom finančnej situácie držiteľa koncesie je vnútorná miera návratnosti peňažných tokov, ktorú držiteľ koncesie očakával pred zmenou zákona. Spomedzi prijateľných ukazovateľov vnútornej miery návratnosti sa poľský štát a spoločnosť Autostrada Wielkopolska v prílohe 6 ku koncesnej zmluve dohodli, že použijú reálny ročný celkový výnos z vlastného imania a podriadeného dlhu akcionárov vyjadrený v EUR ([34]). Všeobecne prijímanou štandardnou metódou na určenie návratnosti investícií je vypočítať vnútornú mieru návratnosti ([35]). Komisia teda použitie tohto ukazovateľa považuje za primerané, a preto proti nemu nemá námietky.

(129) Spoločnosť Autostrada Wielkopolska v priebehu rokovaní o sadzbách tieňového mýta medzi držiteľom koncesie a poľskými orgánmi predložila tri finančné modely ([36]). Išlo o základný model, model reálneho mýta a model s použitím diaľničných známok, ktoré sú uvedené v odôvodnení 29.

(130) **Základný model** predstavuje finančnú situáciu držiteľa koncesie s vnútornou mierou návratnosti […] % pri účtovnej závierke v roku 2000, ako sa uvádza v odôvodnení 29 písm. a). Komisia sa však domnieva, že vnútorná miera návratnosti, ktorú mohol držiteľ koncesie očakávať na začiatku koncesie, nie je v tomto prípade relevantná, keďže koncesná zmluva počas trvania koncesie nezaručuje konkrétnu úroveň vnútornej miery návratnosti, skôr však prenáša trhové a finančné riziko, ako aj príležitosti na držiteľa koncesie. Očakávaná vnútorná miera

([33]) Vo svojom rozhodnutí zo 4. decembra 2013 vo veci SA.29584 – Náhrada tieňového mýta spoločnosti Stalexport Autostrada Małopolska S.A. (SAM S.A.) – Diaľnica A4 (Katovice – Krakov), dospela Komisia k podobnému záveru, že náhrada držiteľovi koncesie nepredstavuje štátnu pomoc, keďže podľa koncesnej zmluvy pre daný úsek diaľnice A4 zodpovednosť za riziko spojené so zmenou zákona, ktorá sa priamo alebo nepriamo dotkla držiteľa koncesie, spočíva na štáte a náhrada sa týkala iba straty, ktorú držiteľ koncesie utrpel (Ú. v. EÚ C 172, 6.6.2014, s. 2).

([34]) Pozri prílohu 6, stranu 9.

([35]) Pozri oznámenie Komisie o pojme štátnej pomoci (Ú. v. EÚ C 262, 19.7.2016, s. 1), bod 102.

([36]) Tieto tri finančné modely prezentovala a overila spoločnosť Ernst & Young v správe z 19. septembra 2005.

návratnosti sa teda v každom časovom okamihu trvania koncesie môže meniť v závislosti od realizácie rizík a príležitostí. Komisia sa z tohto dôvodu domnieva, že príslušná vnútorná miera návratnosti v tomto prípade môže byť iba tá miera návratnosti, ktorú držiteľ koncesie mohol očakávať pred zmenou zákona a súvisiacim zavedením mechanizmu tieňového mýta v roku 2005. Táto návratnosť by mohla byť vyššia alebo nižšia než návratnosť očakávaná na začiatku koncesie.

(131) Podľa **modelu reálneho mýta** ([37]), ako sa uvádza v odôvodnení 29 písm. b) (viac podrobností sa uvádza v modeli 1 v tabuľke 2 ďalej), sa v období prognózy (od roku 2005 do konca platnosti koncesie v roku 2037) používajú prognózy objemu dopravy a príjmov zo štúdie WSA z roku 1999 ([38]). Model predstavuje finančnú situáciu držiteľa koncesie k 31. decembru 2004 v situácii kontrafaktuálneho scenára bez zmeny zákona, konkrétne scenár, podľa ktorého by držiteľ koncesie vyberal mýto za všetky vozidlá využívajúce diaľnicu A2 až do konca platnosti koncesie. Očakávaná vnútorná miera návratnosti podľa tohto modelu bola […] %.

(132) **Model s použitím diaľničných známok** ([39]) opísaný v odôvodnení 29 písm. c) (viac podrobností sa uvádza v modeli 2 v tabuľke 2 ďalej) predstavuje finančnú situáciu držiteľa koncesie so zmenou zákona, konkrétne scenár, podľa ktorého by ťažké nákladné vozidla používali diaľnicu A2 bezodplatne a štát by vyplácal náhradu v podobe tieňového mýta vo výške 70 % maximálnej povolenej sadzby mýta. V tomto modeli spoločnosť Autostrada Wielkopolska použila svoje vlastné predpoklady objemu dopravy, v ktorých sa zohľadňovalo bezplatné používanie diaľnice A2 ťažkými nákladnými vozidlami s platnou diaľničnou známkou. Poľské orgány tvrdia, že tieto predpoklady objemu dopravy neboli v danom čase medzi zmluvnými stranami dohodnuté ([40]). Očakávaná vnútorná miera návratnosti podľa tohto modelu je […] %. Pomocou tohto modelu spoločnosť Autostrada Wielkopolska preukázala, že ani s maximálnymi povolenými sadzbami tieňového mýta nedosiahne vnútornú mieru návratnosti vo výške […] %, ktorú mohla očakávať pred zmenou zákona.

(133) **Model založený na overení** ([41]) uvedený v odôvodnení 36 (pozri aj model 5 v tabuľke 2 ďalej) poskytla spoločnosť Autostrada Wielkopolska v roku 2007. Tento model sa použil na overenie sadzieb tieňového mýta v roku 2007. Spoločnosť Autostrada Wielkopolska v rámci neho použila štúdiu WSA z roku 2006 ([42]) na obdobie prognózy ([43]). V modeli založenom na overení sa predpokladalo, že systém tieňového mýta bude existovať až do konca platnosti koncesie. Očakávaná vnútorná miera návratnosti v roku 2007 vypočítaná podľa tohto modelu bola […] %. Podľa spoločnosti Autostrada Wielkopolska z modelu založeného na overení teda vyplynulo, že nebola dosiahnutá vnútorná miera návratnosti […] % z obdobia pred zmenou zákona (pozri model reálneho mýta).

(134) V tabuľke 2 sú uvedené všetky finančné modely, ktoré zmluvné strany používali pri rokovaniach, s ich charakteristikami, ako aj verzie modelov upravené spoločnosťou PwC a použité v jej správe na odhad nadmernej náhrady (pozri ďalej bod 6.1.3.5):

Tabuľka 2

Finančné modely používané zmluvnými stranami

	Model reálneho mýta (1)	Model s použitím diaľničných známok (2)	Model reálneho mýta podľa PwC (3)	Model s použitím diaľničných známok podľa PwC (4)	Model založený na overení (5)	Model založený na overení podľa PwC (6)
Model použitý na	Rokovania o sadzbách AGRi	Rokovania o sadzbách AGRi	Prepočítanie IRR	Prepočítanie sadzieb AGRi	Overenie sadzieb AGRi	Prepočítanie (upravených) sadzieb AGRi
Referenčný rok	31.12.2004	30.06.2005	31.12.2004	30.06.2005	31.12.2006	31.12.2006
Použitá prognóza objemu dopravy	Štúdia WSA z roku 1999	„Nové predpoklady objemu dopravy podľa AW S.A.“	Štúdia WSA z roku 2004	„Nové predpoklady objemu dopravy podľa AW S.A.“	Štúdia WSA z roku 2006	Štúdia WSA z roku 2006

([37]) Názov spisu: 050518 A2-CB-2004-12 V1.51.123.
([38]) Štúdia WSA z roku 1999 je založená na predpoklade, že všetky vozidlá platia reálne mýto za používanie diaľnice. Pozri štúdiu WSA z roku 1999, strana 17, body 3 a 4.
([39]) Názov spisu: 050915 A2-COMPENSATION V.3.71 (awsa)_EY.123.
([40]) Komisia takisto berie na vedomie, že tieto predpoklady objemu dopravy nevychádzali z údajov o skutočnom objeme dopravy týkajúcich sa nespoplatnenej diaľnice a že neboli založené na riadnej štúdii o objeme dopravy a príjmoch.
([41]) Názov spisu: Ref 071023-Combined Phase I & II – Poland A2.xls.
([42]) A2 Toll Motorway Traffic and Revenue Update Study (Aktualizovaná štúdia o objeme dopravy a príjmoch na spoplatnenej diaľnici A2), november 2006.
([43]) Štúdia WSA z roku 2006 vychádza z počiatočných údajov o skutočnom objeme dopravy a predpokladá, že systém tieňového mýta bude platiť celé obdobie (bezplatné používanie diaľnice A2 ťažkými nákladnými vozidlami).

	Model reálneho mýta (1)	Model s použitím diaľničných známok (2)	Model reálneho mýta podľa PwC (3)	Model s použitím diaľničných známok podľa PwC (4)	Model založený na overení (5)	Model založený na overení podľa PwC (6)
Mýtny systém (do konca platnosti koncesie)	Reálne mýto (sadzby podľa štúdie WSA z roku 1999)	Tieňové mýto (70 % maximálnej povolenej sadzby mýta pre ťažké nákladné vozidlá)	Reálne mýto (sadzby podľa štúdie WSA z roku 2004)	Tieňové mýto (prepočítané sadzby)	Tieňové mýto (70 % maximálnej povolenej sadzby pre ťažké nákladné vozidlá)	Tieňové mýto (prepočítané sadzby)
IRR	[…] %	[…] %	[…] %	[…] %	[…] %	[…] %

6.1.3.3. Použitie nesprávnej štúdie o objeme dopravy a preukázanie existencie nadmernej náhrady

(135) Komisia berie na vedomie, že v rámci modelu reálneho mýta, ako už bolo uvedené, sa v súvislosti s obdobím rokov 2005 – 2037 používa prognóza objemu dopravy a príjmov zo štúdie WSA z roku 1999 ([44]). Keďže však tento model mal predstavovať finančnú situáciu držiteľa koncesie v čase pred zmenou zákona v roku 2005 a ako taký sa mal použiť ako referenčné kritérium na určenie tieňového mýta, mala sa v ňom použiť súčasná prognóza objemu dopravy a príjmov. Komisia teda zastáva názor, že spoločnosť Autostrada Wielkopolska mala namiesto nej použiť dostupnú aktuálnu prognózu objemu dopravy a príjmov zo štúdie WSA z roku 2004 ([45]).

(136) Štúdia WSA z roku 2004 je aktualizovanou verziou štúdie WSA z roku 1999. Štúdia WSA z roku 1999 vytvorila základ na prípravu finančného modelu na odhad vnútornej miery návratnosti vzťahujúcej sa na projekt v čase účtovnej závierky v roku 2000. Komisia súhlasí s Poľskom, že na dosiahnutie aktualizovanej úrovne vnútornej miery návratnosti očakávanej v čase zmeny zákona bolo vhodné použiť aktuálnu štúdiu o objeme dopravy a príjmoch. Touto aktualizovanou štúdiou je štúdia WSA z roku 2004. Vychádza z praxe týkajúcej sa skutočného rozvoja dopravy a príjmov na počiatočnom úseku diaľnice, ako aj hospodárskeho rozvoja Poľska do daného času. Presnejšie sa v nej teda odzrkadľuje realita na trhu v čase zmeny zákona. Z tohto dôvodu štúdia WSA z roku 2004 podľa Komisie predstavuje presnejšiu prognózu objemu dopravy a príjmov v čase zmeny zákona než prognóza v štúdii WSA z roku 1999.

(137) Na rozdiel od štúdie WSA z roku 1999 sa v štúdii WSA z roku 2004 uvádza nepatrne vyšší objem dopravy vozidiel kategórie 1 a výrazne vyšší objem dopravy vozidiel kategórií 2 a 3. Plánované optimálne sadzby reálneho mýta pre vozidlá kategórií 2, 3 a 4 v štúdii WSA z roku 2004 sú oveľa nižšie než plánované optimálne sadzby reálneho mýta pre vozidlá týchto kategórií v štúdii WSA z roku 1999. Vo výsledku sú optimálne príjmy z ťažkých nákladných vozidiel podľa prognózy v štúdii WSA z roku 2004 výrazne nižšie než optimálne príjmy z ťažkých nákladných vozidiel podľa prognózy v štúdii WSA z roku 1999. Použitie štúdie WSA z roku 1999 ako východiska pre model reálneho mýta teda vedie k vyššej vnútornej miere návratnosti, než aká by sa dosiahla, keby sa namiesto nej ako východisko použila štúdia WSA z roku 2004.

(138) Komisia takisto upozorňuje, že dve štúdie z roku 2005, ktoré uvádza spoločnosť Autostrada Wielkopolska, nebolo možné použiť namiesto štúdie WSA z roku 2004. Prvá štúdia, štúdia SDG z roku 2005 (pozri odôvodnenie 87) bola vypracovaná pre scenár s tieňovým mýtom (diaľničné známky) (t. j. scenár, pri ktorom sa držiteľovi koncesie vypláca tieňové mýto za ťažké nákladné vozidlá), kým na posúdenie finančnej situácie držiteľa koncesie bezprostredne pred nadobudnutím účinnosti novely zákona bolo potrebné použiť štúdiu pre scenár s reálnym mýtom (t. j. scenár, pri ktorom držiteľ koncesie vyberá reálne poplatky od všetkých používateľov diaľnice A2 až do konca obdobia platnosti koncesie). Poľsko okrem toho informovalo Komisiu, že štúdia Faber Maunsell z roku 2005, na ktorú sa vo svojich pripomienkach odvolávala spoločnosť Autostrada Wielkopolska (pozri odôvodnenie 87), bola zameraná iba na prognózy objemu dopravy a nie na prognózy príjmov (t. j. nezohľadnila sa v nej optimalizácia sadzieb s cieľom maximalizovať príjmy). Preto táto štúdia nebola použiteľná na účely výpočtu vnútornej miery návratnosti projektu.

([44]) Štúdie WSA o objeme dopravy a príjmoch obsahujú prognózu objemu dopravy na diaľnici A2 vychádzajúcu z optimálneho režimu sadzieb reálneho mýta platných v čase, keď bola vypracovaná každá z týchto prognóz.

([45]) Štúdia WSA z roku 2004 je založená na predpoklade, že všetky vozidlá platia reálne mýto za používanie diaľnice. Pozri štúdiu WSA z roku 2004, strany 5 až 10, bod 4.

(139) Z týchto dôvodov Komisia zastáva názor, že použitie modelu reálneho mýta, ktorý vychádza zo starej štúdie WSA z roku 1999, viedlo k vyššej vnútornej miere návratnosti, než akú bolo možné primerane očakávať v čase zmeny zákona. To viedlo k nadmernej náhrade v podobe vyšších platieb tieňového mýta.

6.1.3.4. Overenie tieňového mýta v roku 2007 – prijatie overenia

(140) Počas rokovaní o sadzbách tieňového mýta v roku 2005 sa poľské orgány dohodli so spoločnosťou Autostrada Wielkopolska na overení vnútornej miery návratnosti v roku 2007 a na zmene sadzieb tieňového mýta v prípade, ak by nebola dosiahnutá cieľová vnútorná miera návratnosti, ako sa vysvetľuje v bode 2.5. Komisia poukazuje na to, že k dohode o overení došlo z dôvodu neistoty v súvislosti s vývojom dopravy po otvorení diaľnice A2 na bezplatné používanie ťažkými nákladnými vozidlami s platnou diaľničnou známkou.

(141) Komisia vo svojom rozhodnutí o začatí konania vyjadrila pochybnosti v súvislosti s tým, či uplatňovanie mechanizmu náhrad viedlo k tomu, že Poľsko minimálne v období od 1. septembra 2005 do 31. decembra 2006 prevzalo na seba riziká týkajúce sa dopravy a príjmov, ale len pokiaľ ide o ľahké vozidlá. Komisia pripomína, že prostredníctvom overenia Poľsko účinne prevzalo riziká týkajúce sa vývoja dopravy (a príjmov) v období od zavedenia systému tieňového mýta do overenia (obdobie trvajúce približne 16 mesiacov). Komisia poznamenáva, že v dôsledku toho sa o Poľsku možno domnievať, že sa odchýlilo od povahy pôvodnej koncesnej zmluvy, v ktorej sa držiteľovi koncesie nezaručuje nijaká výška príjmov.

(142) Komisia však prijíma overenie sadzieb tieňového mýta, lebo štátu umožnilo znovu nastaviť sadzby tieňového mýta na takú úroveň, ktorá bráni vyplácaniu nadmerných náhrad držiteľovi koncesie za ťažké nákladné vozidlá. Overenie sa navyše uskutočnilo po veľmi krátkom období (približne 16 mesiacov – od septembra 2005 do decembra 2006), počas ktorého zmluvné strany mohli zhromaždiť údaje o skutočnom objeme dopravy ťažkých, ako aj ľahkých vozidiel, na ich základe vypracovať prognózy objemu dopravy a primerane určiť sadzby tieňového mýta. V porovnaní s celým obdobím trvania koncesnej zmluvy, ktoré je 40 rokov, ide o krátky časový úsek, ktorý bol vlastne primeraný v tom zmysle, že zmluvným stranám v podstate umožnil zhromaždiť potrebné údaje o objeme dopravy a na ich základe vypracovať spoľahlivé prognózy o objeme dopravy v budúcnosti.

(143) V tejto súvislosti treba pripomenúť, že pôvodná výška tieňového mýta vychádzala z predpokladov držiteľa koncesie týkajúcich sa vývoja dopravy v budúcnosti (tieto predpoklady sa použili v rámci modelu s použitím diaľničných známok). Komisia pripomína, že na samom začiatku neexistovali nijaké skutočné údaje o objeme dopravy ťažkých nákladných vozidiel používajúcich diaľnicu bezplatne. Z tohto dôvodu nebolo možné presne posúdiť vplyv zmeny zákona na dopravu, a tak posúdiť presnosť predpokladov držiteľa koncesie týkajúcich sa vývoja dopravy v budúcnosti.

(144) Komisia poukazuje na to, že do konca platnosti koncesie či do konca platnosti režimu tieňového mýta nebolo naplánované nijaké ďalšie overenie tieňového mýta. Z tohto dôvodu po určení konečnej výšky sadzieb tieňového mýta na základe overenia v roku 2007 podliehali príjmy držiteľa koncesie opäť rizikám týkajúcim sa vývoja dopravy, a to podobným spôsobom ako v prípade pôvodnej koncesnej zmluvy.

(145) Komisia pripomína, že v prípade diaľnice A2 je podiel dopravy ťažkých nákladných vozidiel väčší než jej podiel na diaľnici A4. Podiel dopravy ťažkých nákladných vozidiel na diaľnici A2 sa odhadoval na […] % ([46]), kým jej podiel na diaľnici A4 predstavoval iba […] %. Komisia takisto berie na vedomie, že z dôvodu vyššieho podielu ťažkých nákladných vozidiel na diaľnici A2 môže byť vzájomná závislosť medzi dvomi typmi dopravy väčšia než v prípade diaľnice A4. Hoci sa zmeny zákona týkali iba ťažkých nákladných vozidiel, Komisia vzhľadom na osobitné okolnosti tohto prípadu súhlasí s tým, že overenie sa netýka iba ťažkých nákladných vozidiel, ale aj dopravy ľahkých vozidiel.

6.1.3.5. Výpočet nadmernej náhrady – správa PwC

(146) V rámci svojej notifikácie poľské orgány predložili správu PwC (pozri odôvodnenie 41). V tejto správe spoločnosť PwC aktualizovala model reálneho mýta spoločnosti Autostrada Wielkopolska s použitím prognóz objemu dopravy a príjmov podľa štúdie WSA z roku 2004. Zaviedla aj určité drobné opravy modelu (aritmetické, logické a fiškálne). V dôsledku týchto zmien klesla vnútorná miera návratnosti, ktorú bolo možné očakávať v čase zmeny zákona, z úrovne […] % na […] % ([47]) (pozri model reálneho mýta podľa PwC v tabuľke 2).

([46]) Podľa odhadu spoločnosti Autostrada Wielkopolska založeného na priemernom objeme dopravy za obdobie rokov 2005 – 2011.
([47]) Najväčší podiel zníženia (324 bázických bodov) je spôsobený aktualizáciou prognózy objemu dopravy a iba 11 bázických bodov predstavuje pokles z dôvodu iných menších opráv.

(147) Komisia sa domnieva, že nahradenie prognózy objemu dopravy a príjmov, ktoré v modeli reálneho mýta uskutočnila PwC, je primerané, keďže riadne predstavuje aktuálne prognózy v čase príslušnej zmeny zákona. Komisia z tohto dôvodu súhlasí, že úroveň vnútornej miery návratnosti […] % možno považovať za vnútornú mieru návratnosti, ktorú držiteľ koncesie mohol očakávať pred zmenou zákona.

(148) Na rozdiel od […] % je vnútorná miera návratnosti vo výške […] %, ktorú si nárokuje spoločnosť Autostrada Wielkopolska a ktorá sa v skutočnosti použila v rámci rokovaní o vyplácaní náhrady, nadmerná. Vnútorná miera návratnosti modelu s použitím diaľničných známok vo výške […] % je takisto vyššia než […] %.

(149) V záujme určenia sumy nadmernej náhrady za obdobie do overenia spoločnosť PwC použila model s použitím diaľničných známok na prepočítanie sadzieb AGRi, ktoré sa mali používať pôvodne už od septembra 2005, s cieľom dosiahnuť nižšiu očakávanú vnútornú mieru návratnosti, ktorá sa rovná […] %, namiesto vnútornej miery návratnosti vo výške […] % v rámci modelu s použitím diaľničných známok, ktorú predložila spoločnosť Autostrada Wielkopolska v roku 2005 (pozri model s použitím diaľničných známok podľa PwC v tabuľke 2). Vo svojej správe PwC nahradila vnútornú mieru návratnosti vo výške […] % podľa modelu s použitím diaľničných známok hodnotou […] % a odhadla sadzby AGRi, ktoré budú dostatočné na dosiahnutie tejto nižšej vnútornej miery návratnosti. Suma náhrad splatných spoločnosti Autostrada Wielkopolska za obdobie od septembra 2005 do októbra 2007 bola na základe prepočítaných sadzieb AGRi stanovená vo výške […] PLN brutto ([48]). Táto suma sa porovnala s uskutočnenými platbami v prospech spoločnosti Autostrada Wielkopolska za uvedené obdobie, ktorých výška bola […] PLN brutto ([49]). Z výpočtov vyplýva, že v období medzi septembrom 2005 a októbrom 2007 dosiahli odhadované nadmerné platby […] PLN brutto ([50]), čo predstavuje približne […] % celkových platieb v prospech spoločnosti Autostrada Wielkopolska v uvedenom období.

(150) Pre obdobie po overení (od novembra 2007 do júna 2011) spoločnosť PwC na odhad nadmernej náhrady, ktorú dostala spoločnosť Autostrada Wielkopolska ([51]), používa model založený na overení. Na tento účel PwC prepočítala sadzby tieňového mýta, takže v rámci modelu založeného na overení dospela k vnútornej miere návratnosti vo výške […] % namiesto hodnoty […] % (pozri model založený na overení podľa PwC ([52]) v tabuľke 2). Výška nadmernej náhrady zodpovedá rozdielu medzi sadzbami tieňového mýta po prepočítaní PwC a sadzbami tieňového mýta, ktoré sa v skutočnosti vyplatili spoločnosti Autostrada Wielkopolska za každé vozidlo v priebehu príslušného obdobia. Výška náhrady splatnej spoločnosti Autostrada Wielkopolska za obdobie od novembra 2007 do júna 2011 na základe prepočítaných sadzieb tieňového mýta bola stanovená na […] PLN brutto ([53]). Táto suma sa porovnala s uskutočnenými platbami v prospech spoločnosti Autostrada Wielkopolska za uvedené obdobie, ktorých výška bola […] PLN brutto ([54]). Z výpočtov vyplýva, že v období medzi novembrom 2007 a júnom 2011 dosiahli odhadované nadmerné platby […] PLN brutto ([55]), čo predstavuje približne […] % platieb.

6.1.3.6. Dodatočné pripomienky k hospodárskej výhode

(151) Spoločnosť Autostrada Wielkopolska tvrdila, že aj keby dotknutá náhrada mala za následok významné zlepšenie jej situácie, rokovania o nej medzi poľským štátom a spoločnosťou prebiehali na komerčnom základe a za bežných trhových podmienok. Na tento prípad by sa teda vzťahovala zásada súkromného subjektu v trhovom hospodárstve, ktorá by bola splnená.

(152) Komisia sa domnieva, že novelou zákona a koncesnou zmluvou bola Poľsku uložená povinnosť nahradiť držiteľovi koncesie sumu iba do výšky odhadovanej straty príjmu spôsobenej príslušnou zmenou zákona. Nemožno tvrdiť, že vyplatenie vyššej sumy, než sa vyžadovalo zo zákona a podľa koncesnej zmluvy, by bolo pre hypotetický, racionálny súkromný subjekt prijateľné. Okrem toho je veľmi otázne, či by racionálny súkromný subjekt súhlasil s výpočtom náhrady podľa štúdie WSA z roku 1999 o objeme dopravy a príjmoch, a nie podľa najnovšej štúdie WSA z roku 2004. Komisia preto nesúhlasí s tým, že v tomto prípade bola dodržaná zásada súkromného subjektu v trhovom hospodárstve.

(153) Spoločnosť Autostrada Wielkopolska sa navyše odvolala na prípad štátnej pomoci vo veci londýnskeho metra z roku 2002, v ktorom Komisia dospela k záveru, že úprava dlhodobej zmluvy nepredstavuje štátnu pomoc, ak: i) pôvodná koncesná zmluva nepredstavuje štátnu pomoc a ii) úprava buď nevedie k významnému zlepšeniu v prospech držiteľa koncesie, alebo ide o zlepšenie na úrovni trhovej sadzby ([56]).

([48]) Táto suma zodpovedá hodnote […] EUR brutto (pri výmennom kurze PLN/EUR = 4).
([49]) Táto suma zodpovedá hodnote […] EUR brutto (pri výmennom kurze PLN/EUR = 4).
([50]) Táto suma zodpovedá hodnote […] EUR brutto (pri výmennom kurze PLN/EUR = 4).
([51]) Tento odhad sa uskutočnil v rámci správy PwC z roku 2010 na obdobie do augusta 2010 a v rámci ďalšej správy PwC z roku 2011 na obdobie od septembra 2010 do júna 2011.
([52]) Názov spisu: […].
([53]) Táto suma zodpovedá hodnote […] EUR brutto (pri výmennom kurze PLN/EUR = 4).
([54]) Táto suma zodpovedá hodnote […] EUR brutto (pri výmennom kurze PLN/EUR = 4).
([55]) Táto suma zodpovedá hodnote […] EUR brutto (pri výmennom kurze PLN/EUR = 4).
([56]) Vec N 264/2002 Verejno-súkromné partnerstvo London Underground, bod 79.

(154) Hoci Komisia nemá k dispozícii nijaké informácie, z ktorých by vyplývalo, že by pôvodná zmluva predstavovala štátnu pomoc, z analýzy finančných modelov prezentovaných vyššie vyplýva, že vyplácanie tieňového mýta viedlo k významnému zlepšeniu situácie držiteľa koncesie, keďže bolo založené na vyššej očakávanej návratnosti, než akú bolo možné očakávať pred zmenou zákona. Komisia sa domnieva, že trhová cena za koncesiu bola stanovená v roku 1997 ako výsledok verejnej súťaže. Držiteľ koncesie podľa ustanovení koncesnej zmluvy nemal zaručenú vnútornú mieru návratnosti projektu. Hoci sa vnútorná miera návratnosti používa v rámci spôsobu poskytovania náhrad, používa sa iba ako referenčné kritérium na výpočet správnej náhrady, t. j. náhrady, ktorou sa obnovuje finančná situácia, v ktorej by sa držiteľ koncesie nachádzal, keby neexistovala novela zákona. Vnútorná miera návratnosti je iba ukazovateľ finančnej situácie držiteľa koncesie pred zmenou zákona, a nie cena, ktorú štát platí spoločnosti Autostrada Wielkopolska za súhlas s prílohou 6, a tak ju nemožno použiť na porovnávanie cien.

(155) Komisia takisto pripomína, že na jej posúdenie toho, či sa držiteľovi koncesie poskytla hospodárska výhoda, nie je dôležité, či členský štát túto výhodu poskytol úmyselne alebo neúmyselne.

(156) Komisia okrem toho pripomína, že rozhodcovský súd a jeho rozsudok sa v rámci prípadu nezaoberali aspektom štátnej pomoci ([57]). Posúdenie, či existuje štátna pomoc a či je zlučiteľná s vnútorným trhom, je v každom prípade povinnosťou Komisie.

6.1.3.7. Záver k hospodárskej výhode

(157) Vzhľadom na uvedené skutočnosti sa Komisia domnieva, že držiteľ koncesie získal hospodársku výhodu vo forme nadmernej náhrady za ťažké nákladné vozidlá za obdobie od septembra 2005 do júna 2011, do dňa, keď sa ukončilo používanie tieňového mýta. Komisia súhlasí so spôsobom odhadu nadmernej náhrady, ktorý použila PwC.

6.1.4. *Selektívnosť*

(158) Komisia pripomína, že náhrada pre každého držiteľa koncesie sa poskytovala na základe individuálnych rokovaní medzi držiteľom koncesie a štátom. To malo za následok v podstate konkrétne opatrenia, ktoré boli prispôsobené pre každého držiteľa koncesie. Tieto opatrenia sú teda v miere, v akej poskytujú držiteľovi koncesie výhodu, selektívne.

(159) Keďže už bolo preukázané, že náhrada udeľovaná Poľskom poskytuje spoločnosti Autostrada Wielkopolska výhodu, toto opatrenie sa musí považovať za selektívne v zmysle článku 107 ods. 1 ZFEÚ.

6.1.5. *Narušenie hospodárskej súťaže a vplyv na obchod*

(160) Ak sa prostredníctvom pomoci poskytnutej zo strany členského štátu posilní postavenie podniku v porovnaní s inými podnikmi, s ktorými súťaží pri obchodovaní v rámci vnútorného trhu, tieto podniky sa musia považovať za podniky ovplyvnené touto pomocou ([58]). Stačí, ak sa príjemca pomoci nachádza v hospodárskej súťaži s ostatnými podnikmi na trhu otvorenom hospodárskej súťaži ([59]).

(161) Hospodárska výhoda vyplývajúca zo súčasného opatrenia pre spoločnosť Autostrada Wielkopolska posilňuje jej hospodárske postavenie, lebo zvyšuje jej príjmy. Okrem toho je trh pre výstavbu a prevádzku diaľnic v Poľsku otvorený pre každý hospodársky subjekt pôsobiaci v EÚ. Výhoda poskytnutá spoločnosti Autostrada Wielkopolska má teda potenciál narúšať hospodársku súťaž a ovplyvňovať obchod medzi členskými štátmi.

6.1.6. *Záver*

(162) Vzhľadom na uvedené skutočnosti sa Komisia domnieva, že náhrada vyplácaná spoločnosti Autostrada Wielkopolska za zmenu zákona, ktorou sa ťažké nákladné vozidlá oslobodili od povinnosti platiť mýto za používanie diaľnice A2 v úseku spájajúcom Nowy Tomyśl a Konin v období od 1. septembra 2005 do 30. júna 2011, predstavuje štátnu pomoc v zmysle článku 107 ods. 1 ZFEÚ, a to v miere, v akej sa tejto spoločnosti vyplácala nadmerná náhrada za stratu príjmu vyplývajúcu z novely zákona.

([57]) V bode 4.25 rozhodcovského rozsudku sa uvádza: […].

([58]) Rozsudok Súdneho dvora zo 17. septembra 1980, Philip Morris/Komisia, C-730/79, ECLI:EU:C:1980:209, bod 11; rozsudok Súdu prvého stupňa z 30. apríla 1998, Het Vlaamse Gewest/Komisia, T-214/95, ECLI:EU:T:1998:77, bod 50.

([59]) Rozsudok Súdneho dvora z 21. marca 1991, Taliansko/Komisia, C-303/88, ECLI:EU:C:1991:136; rozsudok Súdu prvého stupňa z 30. apríla 1998, Het Vlaamse Gewest/Komisia, T-214/95, ECLI:EU:T:1998:77, bod 49.

6.2. **Zákonnosť pomoci**

(163) Keďže náhrada sa poskytla spoločnosti Autostrada Wielkopolska pred notifikáciou, Komisia sa domnieva, že Poľsko nedodržalo zákaz podľa článku 108 ods. 3 ZFEÚ ([60]). Štátna pomoc poskytovaná Poľskom je teda neoprávnená.

6.3. **Zlučiteľnosť pomoci**

(164) Podľa ustálenej judikatúry Súdneho dvora ([61]) je úlohou členských štátov uviesť možné dôvody na zlučiteľnosť pomoci s vnútorným trhom a preukázať, že podmienky tejto zlučiteľnosti sú splnené. Komisia pripomína, že Poľsko nepredložilo nijaké dôvody na zlučiteľnosť predmetnej pomoci. Naopak, Poľsko informovalo Komisiu, že podľa jeho názoru pomoc nebola zlučiteľná s vnútorným trhom.

(165) Komisia však jednako preskúmala, či predmetnú pomoc možno považovať za zlučiteľnú s vnútorným trhom. V článku 107 ods. 3 ZFEÚ sa stanovujú určité výnimky zo všeobecného pravidla stanoveného v článku 107 ods. 1 ZFEÚ, podľa ktorého štátna pomoc nie je zlučiteľná s vnútorným trhom.

(166) Komisia v prvom rade posúdila predmetnú pomoc na základe výnimky stanovenej v článku 107 ods. 3 písm. c) ZFEÚ. V článku 107 ods. 3 písm. c) ZFEÚ sa stanovuje, že „pomoc na rozvoj určitých hospodárskych činností alebo určitých hospodárskych oblastí, za predpokladu, že táto podpora nepriaznivo neovplyvní podmienky obchodu tak, že by to bolo v rozpore so spoločným záujmom“, možno považovať za zlučiteľnú s vnútorným trhom. V tejto súvislosti Komisia takisto pripomína, že na diaľničnú infraštruktúru a jej prevádzku sa priamo nevzťahujú nijaké usmernenia týkajúce sa štátnej pomoci.

(167) Komisia konštatuje, že posúdenie zlučiteľnosti pomoci sa môže odlišovať v závislosti od jej klasifikácie ako investície alebo prevádzkovej pomoci.

(168) Komisia okrem toho pripomína, že v čase poskytnutia predmetnej pomoci bol celý úsek diaľnice A2, ktorý prevádzkuje spoločnosť Autostrada Wielkopolska, otvorený už takmer jeden rok. Na rozdiel od predchádzajúceho rozhodnutia Komisie o výstavbe a prevádzke susedného úseku diaľnice A2 Świecko – Nowy Tomyśl, na ktoré sa odvolávala spoločnosť AW S.A. (prípad N 462/09), nemožno v tomto prípade dospieť k záveru, že išlo o investičnú pomoc na uľahčenie výstavby cestnej infraštruktúry. Štátna pomoc v prípade N 462/09 bola vyplatená príjemcovi pred začiatkom stavebných prác a mala stimulačný účinok na príjemcu, aby vykonal príslušný investičný projekt. Naproti tomu v tomto prípade Komisia nezistila stimulačný účinok, keďže stavebné práce na diaľnici už boli dokončené. Ani Poľsko, ani spoločnosť Autostrada Wielkopolska nepoukázali na iný investičný projekt, pre ktorý by predmetná pomoc mohla byť prínosom.

(169) Komisia okrem toho pripomína, že na rozdiel od investičnej pomoci nebola pomoc v tomto prípade spojená s nákladmi nejakého investičného projektu, ale závisela od počtu vozidiel používajúcich diaľnicu a mala opakujúci sa charakter. Ako taká neprispela k financovaniu investičného projektu, ale k opakujúcim sa prevádzkovým nákladom príjemcu. Komisia sa preto domnieva, že predmetná pomoc predstavuje prevádzkovú pomoc. Podľa judikatúry Súdneho dvora ([62]) je takáto prevádzková pomoc v zásade nezlučiteľná s vnútorným trhom.

(170) Komisia však pripomína, že diaľnica A2, spájajúca Nowy Tomyśl a Konin, prechádza neprivilegovaným regiónom, na ktorý sa vzťahuje výnimka stanovená v článku 107 ods. 3 písm. a) ZFEÚ. Komisia preto posudzovala, či príslušnú prevádzkovú pomoc možno považovať za zlučiteľnú podľa usmernení pre regionálnu pomoc.

(171) Komisia sa domnievala, že by mala posúdiť predmetnú pomoc podľa usmernení platných v čase prijatia rozhodnutia o poskytnutí predmetnej pomoci podpisom prílohy 6 ku koncesnej zmluve, a to v roku 2005. Na pomoc poskytnutú v uvedenom období sa vzťahujú usmernenia pre národnú regionálnu pomoc prijaté Komisiou v roku 1998 (ďalej len „usmernenia pre národnú regionálnu pomoc z roku 1998“) ([63]).

(172) Podľa bodu 4.15 usmernenia o národnej regionálnej pomoci z roku 1998 možno prevádzkovú pomoc, ktorá je bežne zakázaná, výnimočne poskytnúť v regiónoch oprávnených na výnimku podľa článku 92 ods. 3 písm. a) [teraz článok 107 ods. 3 písm. a)], pokiaľ i) je opodstatnená z hľadiska jej podielu na regionálnom rozvoji a svojou podstatou a ii) je výškou primeraná problémom, ktoré sa snaží odstrániť. Je na členskom štáte, aby preukázal existenciu akýchkoľvek problémov a odhadol ich dôležitosť.

([60]) Rozsudok Súdu prvého stupňa zo 14. januára 2004, Fleuren Compost/Komisia, T-109/01, ECLI:EU:T:2004:4.
([61]) Rozsudok Súdneho dvora z 28. apríla 1993, Taliansko/Komisia, C-364/90, ECLI:EU:C:1993:157.
([62]) Rozsudok Súdu prvého stupňa z 8. júna 1995, Siemens SA/Komisia, T-459/93, ECLI:EU:T:1995:100; rozsudok Súdneho dvora z 19. septembra 2000, Nemecko/Komisia, vec C-156/98, ECLI:EU:C:2000:467, bod 30.
([63]) Ú. v. ES C 74, 10.3.1998, s. 9.

(173) V tejto súvislosti Komisia konštatuje, že Poľsko nepreukázalo existenciu nijakých problémov, ktoré by predmetná pomoc mohla odstrániť. Poľsko naproti tomu zastáva stanovisko, že pomoc neprispela k regionálnemu rozvoju.

(174) Komisia sa domnieva, že prevádzková pomoc v tomto prípade viedla výlučne k zvýšeniu vnútornej miery návratnosti projektu pre investorov a ako taká neprispela k rozvoju regiónov, ktorými spoplatnená diaľnica prechádza. Komisia sa tak domnieva, že kritériá stanovené v bode 4.15 usmernenia o národnej regionálnej pomoci neboli splnené.

(175) Okrem toho na účely posúdenia Komisie nie je podstatné, že náhrada vyplácaná spoločnosti AW S.A. sa nepoužila a ani nepoužije na rozdelenie výnosov (dividendy) akcionárom, ale na splatenie úveru z EIB. Splatenie úveru EIB je v skutočnosti povinnosťou držiteľa koncesie vyplývajúcou z finančnej dohody, ktorú držiteľ koncesie musel uzatvoriť, aby splnil koncesnú zmluvu. Ak bola náhrada vyplácaná spoločnosti Autostrada Wielkopolska taká vysoká, že jej umožnila splatiť jej pôžičky skôr, než sa predpokladalo (t. j. v scenári bez zmeny zákona a bez potreby poskytovania náhrad), potom náhrada poskytla spoločnosti výhodu, keďže jej sprístupnila zdroje na iné účely, napríklad na rozdelenie dividend, ktoré by inak nemohla vyplatiť. Rozdelenie dividend však vôbec nie je prínosom pre rozvoj regiónu, ktorým diaľnica prechádza.

(176) Komisia takisto pripomína, že kritériá zlučiteľnosti prevádzkovej pomoci uvedené v bode 76 usmernení pre národnú regionálnu pomoc na roky 2007 – 2011 ([64]) (ďalej len „usmernenia pre národnú regionálnu pomoc po roku 2007“), ktoré sa uplatňujú od 1. januára 2007, sú rovnaké. Posúdenie zlučiteľnosti predmetnej pomoci je tak rovnaké aj v rámci usmernení pre národnú regionálnu pomoc po roku 2007.

6.3.1. *Záver o zlučiteľnosti pomoci*

(177) Komisia nezistila nijaké iné ustanovenie týkajúce sa zlučiteľnosti pomoci s vnútorným trhom, ktoré by sa mohlo použiť ako základ na považovanie predmetnej pomoci za zlučiteľnú so zmluvou. Poľsko takisto neuviedlo nijaké ustanovenie týkajúce sa zlučiteľnosti pomoci s vnútorným trhom ani nepredložilo nijaké argumenty, ktoré by Komisii umožnili považovať predmetnú pomoc za zlučiteľnú. Ani pripomienky predložené treťou stranou Komisii neumožňujú považovať predmetnú pomoc za zlučiteľnú.

(178) Komisia preto dospela k záveru, že štátna pomoc, ktorú Poľsko poskytlo spoločnosti AW S.A., je nezlučiteľná s vnútorným trhom. Poľsko neoprávnene poskytlo predmetnú pomoc v rozpore s článkom 108 ods. 3 ZFEÚ.

7. **VYMÁHANIE POMOCI**

(179) Podľa zmluvy a ustálenej judikatúry Súdneho dvora má Komisia právomoc rozhodnúť o tom, že príslušný členský štát musí zrušiť alebo upraviť pomoc, ak zistí, že je nezlučiteľná s vnútorným trhom ([65]). Súdny dvor takisto dôsledne trvá na tom, že povinnosť členského štátu zrušiť pomoc, ktorú Komisia považuje za nezlučiteľnú s vnútorným trhom, má viesť k obnoveniu predtým existujúcej situácie ([66]).

(180) Súdny dvor v tejto súvislosti stanovil, že daný cieľ sa dosiahne, keď príjemca splatí sumy, ktoré mu boli poskytnuté prostredníctvom neoprávnenej pomoci, a tak stráca výhodu, ktorú mal v porovnaní so svojimi konkurentmi na trhu, a nastolí sa situácia pred vyplatením pomoci ([67]).

(181) V súlade s judikatúrou sa v článku 16 ods. 1 nariadenia Rady (EÚ) 2015/1589 ([68]) stanovilo, že „ak sa prijmú záporné rozhodnutia v prípadoch neoprávnenej pomoci, Komisia rozhodne, že dotknutý členský štát prijme všetky potrebné opatrenia, aby vymohol pomoc od príjemcu […]“.

([64]) Ú. v. EÚ C 54, 4.3.2006, s. 13.
([65]) Rozsudok Súdneho dvora z 12. júla 1973, Komisia/Nemecko, C-70/72, ECLI:EU:C:1973:87, bod 13.
([66]) Rozsudok Súdneho dvora zo 14. septembra 1994, Španielsko/Komisia, spojené veci C-278/92, C-279/92 a C-280/92, ECLI:EU:C:1994:325, bod 75.
([67]) Rozsudok Súdneho dvora (šiesta komora) zo 17. júna 1999, Belgicko/Komisia, C-75/97, ECLI:EU:C:1999:311, body 64 a 65.
([68]) Nariadenie Rady (EÚ) 2015/1589 z 13. júla 2015 stanovujúce podrobné pravidlá na uplatňovanie článku 108 Zmluvy o fungovaní Európskej únie, Ú. v. EÚ L 248, 24.9.2015, s. 9.

(182) Komisia dospela k záveru, že Poľsko poskytovalo spoločnosti AW S.A. nadmernú náhradu v priebehu obdobia od 1. septembra 2005 do 30. júna 2011. Komisia takisto preukázala, že táto nadmerná náhrada predstavuje neoprávnenú pomoc, ktorá nie je zlučiteľná s vnútorným trhom. V dôsledku toho sa pomoc musí spätne vymáhať, aby sa opätovne nastolila situácia, ktorá na trhu bola pred poskytnutím pomoci.

(183) Ako sa uvádza v odôvodneniach 146 až 150 (pozri aj prílohu k tomuto rozhodnutiu), Komisia dospela k záveru, že v období od 1. septembra 2005 do 30. júna 2011 celková výška pomoci dosiahla 894 956 888,88 PLN ([69]) brutto ([70]). Vymáhať by sa mala suma za obdobie, odkedy pre príjemcu začala plynúť výhoda, čiže odo dňa, keď bola pomoc poskytnutá príjemcovi, až do skutočného vymoženia pomoci. Následkom toho sa celková vymáhaná suma pomoci zvyšuje o úroky odo dňa, keď sa uskutočnila každá z mesačných úhrad uvedených v odôvodneniach 146 až 150 a v prílohe k tomuto rozhodnutiu, až do splatenia pomoci.

(184) Poľsko môže v miere, v akej spoločnosť Autostrada Wielkopolska platila dane z poskytnutej pomoci, a v súlade so svojimi vnútroštátnymi daňovými pravidlami zohľadniť skoršie odvody daní, a to tak, že bude vymáhať iba čistú sumu, ktorú prijala spoločnosť Autostrada Wielkopolska ([71]). V takom prípade by však vnútroštátne orgány mali zabezpečiť, že spoločnosť Autostrada Wielkopolska nebude môcť využívať ďalšie zrážky z daní na základe tvrdenia, že uhrádzaním sa znížil jej zdaniteľný príjem, čo by znamenalo, že čistá vymožená suma bude nižšia než čistá suma, ktorá bola pôvodne poskytnutá.

(185) Poľsko má lehotu dva mesiace odo dňa prijatia tohto rozhodnutia, v rámci ktorej by Komisii malo predložiť doklady o zaplatených daniach z prijatej pomoci a dátumy, keď sa uskutočnili platby uvedené v odôvodneniach 146 až 150 a v prílohe k tomuto rozhodnutiu. Komisia sa domnieva, že od týchto dátumov mal príjemca pomoc k dispozícii,

PRIJALA TOTO ROZHODNUTIE:

Článok 1

Nadmerná náhrada za obdobie od 1. septembra 2005 do 30. júna 2011 vo výške 894 956 888,88 PLN, ktorú Poľsko poskytovalo spoločnosti Autostrada Wielkopolska S.A. na základe novely zákona, predstavuje štátnu pomoc v zmysle článku 107 ods. 1 zmluvy.

Článok 2

Štátna pomoc uvedená v článku 1 je neoprávnená, keďže bola poskytovaná v rozpore s notifikačnou povinnosťou a povinnosťou zdržať sa konania vyplývajúcimi z článku 108 ods. 3 zmluvy.

Článok 3

Štátna pomoc uvedená v článku 1 je nezlučiteľná s vnútorným trhom.

Článok 4

1. Poľsko zabezpečí, aby príjemca vrátil pomoc uvedenú v článku 1.

2. Sumy, ktoré sa majú vymáhať, sú úročené odo dňa, keď boli dané k dispozícii príjemcovi, až do ich skutočného vymoženia.

3. Úroky sa vypočítajú ako zložené úroky v súlade s kapitolou V nariadenia Komisie (ES) č. 794/2004 ([72]) naposledy zmeneného nariadením (ES) č. 271/2008 ([73]).

([69]) Táto suma predstavuje súčet sumy uvedenej v odôvodnení 148 ([…] PLN) a sumy v odôvodnení (150) ([…] PLN), ktoré sú vyjadrené v hrubom a spolu predstavujú približne 223,74 milióna EUR (pri výmennom kurze PLN/EUR = 4).

([70]) Pozri poznámku pod čiarou č. 21.

([71]) Rozsudok Súdu prvého stupňa z 8. júna 1995, Siemens/Komisia, T-459/93, ECLI:EU:T:1995:100, bod 83. Pozri aj rozsudok Súdneho dvora z 15. decembra 2005, Unicredito Spa/Agenzia delle Entrate, Ufficio Genova, C-148/04, ECLI:EU:C:2005:774, body 117 až 120.

([72]) Nariadenie Komisie (ES) č. 794/2004 z 21. apríla 2004, ktorým sa vykonáva nariadenie Rady (EÚ) 2015/1589 stanovujúce podrobné pravidlá na uplatňovanie článku 108 Zmluvy o fungovaní Európskej únie (Ú. v. EÚ L 140, 30.4.2004, s. 1).

([73]) Nariadenie Komisie (ES) č. 271/2008 z 30. januára 2008, ktorým sa mení a dopĺňa nariadenie (ES) č. 794/2004, ktorým sa vykonáva nariadenie Rady (ES) č. 659/1999 ustanovujúce podrobné pravidlá na uplatňovanie článku 93 Zmluvy o ES (Ú. v. EÚ L 82, 25.3.2008, s. 1).

Článok 5

1. Vymáhanie pomoci uvedenej v článku 1 sa uskutoční bezodkladne a účinne.

2. Poľsko zabezpečí vykonanie tohto rozhodnutia do štyroch mesiacov odo dňa jeho oznámenia.

Článok 6

1. Poľsko do dvoch mesiacov od oznámenia tohto rozhodnutia poskytne Komisii tieto informácie:

a) celkovú sumu (istinu a úroky z vymáhanej sumy), ktorá sa má vymôcť od príjemcu;

b) podrobný opis prijatých a plánovaných opatrení s cieľom splniť toto rozhodnutie;

c) dokumenty, ktorými sa dokazuje, že príjemcovi bolo nariadené vrátenie pomoci.

2. Poľsko bude Komisiu informovať o pokroku dosiahnutom v súvislosti s vnútroštátnymi opatreniami prijatými s cieľom vykonať toto rozhodnutie až do úplného vymoženia pomoci uvedenej v článku 1. Poľsko na žiadosť Komisie okamžite predloží informácie o prijatých a plánovaných opatreniach s cieľom dosiahnuť súlad s týmto rozhodnutím. Takisto poskytne podrobné informácie o sumách pomoci a úrokoch z vymáhanej sumy, ktoré už od príjemcu vymohlo.

Článok 7

Toto rozhodnutie je určené Poľskej republike.

V Bruseli 25. augusta 2017

Za Komisiu
Margrethe VESTAGER
členka Komisie

PRÍLOHA

NADMERNÁ NÁHRADA V PRÍPADE DIAĽNICE AUTOSTRADA WIELKOPOLSKA

Obdobie vyplácania náhrady	Nadmerná náhrada (brutto) v PLN
september 2005	[…]
október 2005	[…]
november 2005	[…]
december 2005	[…]
január 2006	[…]
február 2006	[…]
marec 2006	[…]
apríl 2006	[…]
máj 2006	[…]
jún 2006	[…]
júl 2006	[…]
august 2006	[…]
september 2006	[…]
október 2006	[…]
november 2006	[…]
december 2006	[…]
január 2007	[…]
február 2007	[…]
marec 2007	[…]
apríl 2007	[…]
máj 2007	[…]
jún 2007	[…]
júl 2007	[…]
august 2007	[…]
september 2007	[…]
október 2007	[…]
november 2007	[…]
december 2007	[…]
január 2008	[…]
február 2008	[…]
marec 2008	[…]
apríl 2008	[…]
máj 2008	[…]
jún 2008	[…]
júl 2008	[…]
august 2008	[…]
september 2008	[…]
október 2008	[…]
november 2008	[…]
december 2008	[…]
január 2009	[…]
február 2009	[…]
marec 2009	[…]
apríl 2009	[…]
máj 2009	[…]
jún 2009	[…]
júl 2009	[…]
august 2009	[…]
september 2009	[…]
október 2009	[…]
november 2009	[…]
december 2009	[…]
január 2010	[…]
február 2010	[…]
marec 2010	[…]
apríl 2010	[…]
máj 2010	[…]
jún 2010	[…]
júl 2010	[…]
august 2010	[…]
september 2010	[…]
október 2010	[…]
november 2010	[…]
december 2010	[…]
január 2011	[…]
február 2011	[…]
marec 2011	[…]
apríl 2011	[…]
máj 2011	[…]
jún 2011	[…]
Spolu	**894 956 888,88**