SKLEPI

SKLEP KOMISIJE (EU) 2018/556

z dne 25. avgusta 2017

o državni pomoči SA.35356 (2013/C) (ex 2013/NN, ex 2012/N) ki jo je Poljska dodelila podjetju Autostrada Wielkopolska S.A.

(notificirano pod dokumentarno številko C(2017) 5818)

(Besedilo v poljskem jeziku je edino verodostojno)

(Besedilo velja za EGP)

EVROPSKA KOMISIJA JE –

ob upoštevanju Pogodbe o delovanju Evropske unije in zlasti prvega pododstavka člena 108(2) Pogodbe,

ob upoštevanju Sporazuma o Evropskem gospodarskem prostoru in zlasti člena 62(1)(a) Sporazuma,

po pozivu zainteresiranim stranem, naj predložijo svoje pripombe v skladu z navedenima določbama ([1]), in ob upoštevanju teh pripomb,

ob upoštevanju naslednjega:

1. POSTOPEK

(1) Poljska je z elektronskim obvestilom z dne 31. avgusta 2012, evidentiranim istega dne, v skladu s členom 108(3) Pogodbe o delovanju Evropske unije (v nadaljnjem besedilu: PDEU) uradno obvestila Komisijo o državni pomoči v obliki finančnega nadomestila podjetju Autostrada Wielkopolska S.A. (v nadaljnjem besedilu: podjetje Autostrada Wielkopolska). Ta ukrep je bil evidentiran kot zadeva v zvezi z državno pomočjo pod številko SA.35356.

(2) Komisija je z dopisom z dne 26. oktobra 2012 zahtevala dodatne informacije o priglašenem ukrepu. Poljska je predložila zahtevane informacije z dopisom z dne 28. novembra 2012.

(3) Komisija je z dopisom z dne 29. januarja 2013 Poljsko obvestila, da bo zadevo prenesla v register nepriglašenih primerov (primer NN), ker je bilo nadomestilo, priglašeno Komisiji, že odobreno. Poleg tega je Komisija je zaprosila za dodatne informacije. Poljska je predložila zahtevane informacije z dopisoma z dne 18. februarja in 16. aprila 2013.

(4) Komisija in Poljska sta se 11. julija 2013 sestali, da bi razpravljali o ukrepu, nato pa je Komisija z dopisom z dne 22. avgusta 2013 zaprosila za dodatne informacije. Poljska je predložila zahtevane informacije z dopisom z dne 20. septembra 2013.

(5) Komisija je z dopisom z dne 25. junija 2014 obvestila Poljsko, da se je v zvezi s priglašenim ukrepom odločila začeti postopek iz člena 108(2) PDEU.

(6) Poljska je z dopisom z dne 5. septembra 2014 predložila pripombe na sklep Komisije o začetku postopka iz člena 108(2) PDEU.

(7) Sklep Komisije o začetku formalnega postopka preiskave je bil 20. septembra 2014 objavljen v *Uradnem listu Evropske unije* ([2]). Komisija je pozvala zainteresirane strani, naj predložijo pripombe v zvezi z ukrepom.

(8) Komisija je pripombe podjetja Autostrada Wielkopolska prejela 7. oktobra 2014. Z dopisom z dne 26. novembra 2014 je te pripombe poslala Poljski in ji dala možnost odgovora.

([1]) UL C 328, 20.9.2014, str. 12.
([2]) Glej opombo 1.

(9) Poljska je z dopisom z dne 5. decembra 2014 od Komisije zahtevala prevod pripomb podjetja Autostrada Wielkopolska v poljščino. Komisija je z dopisom z dne 23. januarja 2015 Poljski predložila zahtevani prevod.

(10) Poljska je predložila svoje pripombe v dopisu z dne 23. februarja 2015.

(11) Komisija je z dopisoma z dne 26. junija 2015 in 20. aprila 2016 zaprosila za dodatne informacije. Poljska je na te zahteve odgovorila z dopisi z dne 10. in 17. julija 2015 ter 18. maja 2016.

(12) 7. decembra 2016 so imeli službe Komisije in poljski organi telefonsko konferenco. Komisija je z dopisom z dne 12. maja 2017 Poljski poslala osnutek zapisnika telefonske konference. Hkrati je Poljsko zaprosila za dodatne informacije.

(13) Poljska je z dopisom z dne 23. maja 2017 potrdila zapisnik telefonske konference in predložila dodatne informacije.

2. **PODROBEN OPIS UKREPA**

2.1 **Uvod**

(14) Ukrep obsega dodelitev finančnega nadomestila podjetju Autostrada Wielkopolska ([3]) s strani Poljske, koncesionarja za odsek avtoceste A2 med krajema Nowy Tomysl in Konin, za zakonodajno spremembo v zvezi z izključitvijo težkih tovornih vozil iz obveznosti plačila cestnine za uporabo avtoceste v obdobju od 1. septembra 2005 do 30. junija 2011.

(15) Koncesija za izgradnjo in upravljanje tega odseka avtoceste A2 je bila podjetju Autostrada Wielkopolska dodeljena 10. marca 1997 na podlagi javnega razpisa. Koncesijski sporazum sta pristojni minister in podjetje Autostrada Wielkopolska podpisala 12. septembra 1997. Koncesija je bila dodeljena za obdobje 40 let, tj. do 10. marca 2037.

(16) Podjetje Autostrada Wielkopolska se je s koncesijskim sporazumom zavezalo, da bo (na lastne stroške in lastno tveganje) pridobilo zunanja finančna sredstva za izgradnjo, upravljanje in vzdrževanje odseka avtoceste A2 med krajema Nowy Tomysl in Konin. V zameno je pridobilo začasno pravico upravljanja zgrajenega odseka avtoceste, vključno s pravico pobiranja in zadržanja vseh cestnin od vseh uporabnikov ([4]).

(17) Za uporabnike avtoceste se je uporabljalo pet različnih cen, odvisno od kategorije vozila, opredeljene v poljski zakonodaji. V skladu s koncesijskim sporazumom je lahko koncesionar cene zvišal, da bi povečal prihodek, vendar cene niso smele preseči najvišjih dovoljenih cen, navedenih v spodnji preglednici 1.

Preglednica 1

Najvišje dovoljene cene cestnin v skladu s Prilogo P h koncesijskem sporazumu (brez DDV ([1]))

	Kategorija vozil 1	**Kategorija vozil 2**	**Kategorija vozil 3**	**Kategorija vozil 4**	**Kategorija vozil 5**
Na vsaki od treh cestninskih postaj	PLN […] (*)	[…]	PLN […]	PLN […]	PLN […]

([1]) Te cene temeljijo na vrednostih iz julija 1999. Nanje je vplivalo zvišanje stopnje inflacije med julijem 1999 in ustreznimi datumi začetka delovanja posameznih cestninskih postaj. Poleg tega se po začetku pobiranja cestnine najvišje dovoljene cene cestnin letno prilagodijo z indeksom inflacije (letni indeks cen življenjskih potrebščin) in indeksom razlike v deviznih tečajih (med EUR in PLN).

(*) Poslovna skrivnost.

([3]) Autostrada Wielkopolska je zasebno podjetje, katerega izključni dejavnosti sta gradnja in upravljanje odseka avtoceste A2 med krajema Nowy Tomysl in Konin. Glavni delničar podjetja je družba AWSA Holland I B.V., ki ima v lasti 98,85 % delniškega kapitala podjetja. Edini delničar družbe AWSA Holland I B.V. je družba AWSA Holland II B.V., katere glavni delničarji so podjetje Kulczyk Holding S.A. (registrirano v Varšavi, 24,10 % delniškega kapitala), podjetje Meridiam Infrastructure S.a.r.l (Luksemburg, 20,12 %), podjetje PGE S.A. (Varšava, 20,00 %), podjetje Strabag AG (Spittal/Drau, 10,12 %), podjetje KWM Investment (Dunaj, 9,32 %), banka Bank Zachodni WBK S.A. (Wroclaw, 5,44 %) in podjetje TUiR „Warta" S.A. (Varšava, 4,81 %).

([4]) V skladu s koncesijskim sporazumom je koncesionar najprej posodobil obstoječi 47,7 km dolg pododsek avtoceste (pododsek I: med krajema Konin in Wrzesnia), nato pa zgradil dva pododseka: med krajema Poznan in Wrzesnia (pododsek II – 37,5 km) ter med krajema Nowy Tomsyl in Komorniki (pododsek III – 50,4 km).

2.2 **Uvedba mehanizma nadomestil**

(18) Poljska je bila po pristopu k Evropski uniji leta 2004 obvezana prenesti Direktivo 1999/62/ES ([5]) v poljsko zakonodajo. Odstavek 3 člena 7 te direktive določa, da: „[z]a uporabo enega cestnega odseka ni dovoljeno hkrati zaračunavati cestnin in uporabnin“.

(19) Zato je poljski parlament leta 2005 sprejel spremembo zakona o cestninskih avtocestah in nacionalnem skladu za ceste (v nadaljnjem besedilu: zakon o spremembi) ([6]), s katero je bilo odpravljeno dvojno zaračunavanje cestnin in uporabnin za težka tovorna vozila ([7]) za uporabo istega cestnega odseka. V skladu s tem so bila težka tovorna vozila, ki kupijo vinjeto (cestninska kartica) za uporabo nacionalnih cest na Poljskem, s 1. septembrom 2005 izvzeta iz plačevanja cestnine na avtocestah, zajetih s koncesijskimi sporazumi.

(20) Zakon o spremembi je določal, da bi bilo treba različnim koncesionarjem izplačati nadomestilo za izgubljeni prihodek iz nacionalnega sklada za ceste.

(21) Metoda nadomestila (katere načela je določil Parlament) je temeljila na uvedbi prikritega cestninjenja, tj. pogodbenega plačila države koncesionarjem za težka tovorna vozila, ki uporabljajo cestninsko avtocesto.

(22) V skladu z zakonom o spremembi so bili koncesionarji upravičeni do povračila 70 % zneska, dobljenega tako, da se je dejansko število potovanj težkih tovornih vozil na cestninski avtocesti pomnožilo s prikritimi cestninami, dogovorjenimi s koncesionarji, za težka tovorna vozila glede na kategorijo, v katero spadajo. Znižanje prikritih cestnin na 70 % je bilo uvedeno za nadomestitev pričakovanega, vendar neznanega povečanja prometa težkih tovornih vozil, potem ko so bila izvzeta iz plačevanja cestnine.

(23) V skladu z zakonom o spremembi je bilo treba metodo nadomestila in roke za povračilo sredstev določiti v vsakem koncesijskem sporazumu.

(24) V primeru podjetja Autostrada Wielkopolska so bile po pogajanjih metoda nadomestila in prikrite cestnine določene v Prilogi 6 h koncesijskemu sporazumu (v nadaljnjem besedilu: Priloga 6), sklenjenim 14. oktobra 2005.

2.3 **Osnovna pravila za izračun nadomestila**

(25) Poljska je pojasnila, da je metoda nadomestila, opisana v Prilogi 6, ki je bila skladna z zakonom o spremembi, temeljila na načelu, da se pričakovani finančni položaj koncesionarja ne bi smel spremeniti. To pomeni, da pričakovani finančni položaj koncesionarja z nadomestilom ne bi smel biti niti boljši niti slabši od finančnega položaja, ki bi ga lahko pričakoval tik pred zakonodajno spremembo (hipotetični scenarij). Po navedbah Poljske je bilo dogovorjeno, da bi se ta cilj dosegel, če bi pričakovana interna stopnja donosnosti ([8]) naložbe podjetja Autostrada Wielkopolska v zadevni odsek avtoceste A2 ostala enaka, kot je bila tik pred zakonodajno spremembo (tj. brez izpadlih prihodkov zaradi zakonodajne spremembe).

(26) Pogodbenici sta se tudi dogovorili, da bo izračun nadomestila koncesionarju rezultat dvostopenjskega postopka, izvedenega na podlagi finančnih modelov, ki jih pripravi neodvisni strokovnjak. Finančni modeli bi kazali dejanski aktualni denarni tok in tudi predvideni denarni tok (tj. stroški, ki jih je ustvaril in jih mora kriti koncesionar, ter dejanski in predvideni prihodki od cestnin) ter omogočali izračun interne stopnje donosnosti naložbe. V prvem koraku postopka je bilo treba izpogajati in določiti cene (prikritih) cestnin za težka tovorna vozila, ki jih je morala država plačevati koncesionarju (**določitev cen prikritih cestnin**). Po začetnem obdobju veljavnosti je bilo treba v drugem koraku te cene preveriti in po potrebi spremeniti (**preverjanja cen prikritih cestnin**). Ta osnovna načela so bila uporabljena za vse koncesije za avtoceste.

(27) V skladu z določbami zakona o spremembi se v Prilogi 6 razlikuje med dvema vrstama cen:

1. **dejanske cene**: cene, veljavne na datum začetka veljavnosti zakona o spremembi (1. september 2005) za vsa vozila, ki uporabljajo avtocesto. Te cene so bile določene v skladu s prvotnimi določbami koncesijskega sporazuma.

([5]) Direktiva 1999/62/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 17. junija 1999 o cestnih pristojbinah za uporabo določene infrastrukture za težka tovorna vozila, UL L 187, 20.7.1999, str. 42.
([6]) Zakon z dne 28. julija 2005 o cestninskih avtocestah in nacionalnem skladu za ceste ter zakon o cestnem prometu (Uradni list št. 155, točka 1297).
([7]) In sicer vozila iz kategorij 1–5 z maso, ki presega 3,5 tone; v praksi je bil delež težkih tovornih vozil v kategoriji 1 zanemarljiv.
([8]) Interna stopnja donosnosti, navedena v besedilu tega sklepa, se nanaša na pričakovani dejanski, letni skupni donos delničarskega kapitala (lastniški kapital in dolg) po obdavčitvi na podlagi denarnih tokov v EUR, razen če je določeno drugače.

2. **cene AGRi** (ali cene prikritih cestnin): cene, dogovorjene za težka tovorna vozila z vinjeto iz Priloge 6, na podlagi katerih se izračuna nadomestilo, ki ga je treba plačati koncesionarju.

(28) V skladu s členom 3 zakona o spremembi cene AGRi za vsako kategorijo vozil niso smele biti višje od dejanskih cen za to kategorijo vozil. V skladu z zakonom o spremembi bi moralo podjetje Autostrada Wielkopolska prejeti 70 % cene AGRi na težko tovorno vozilo z vinjeto, ki vstopi na vzdrževano avtocesto, kot je navedeno že v uvodni izjavi 22. V Prilogi 6 h koncesijskemu sporazumu je v točki c odstavka 4 določeno, da so cene AGRi neto cene in da se bodo zviševale v skladu z veljavnim davkom na dodano vrednost (DDV).

2.4 **Prvi korak – določanje cen AGRi**

(29) V prvem koraku pogajanj o nadomestilu pred dejansko uvedbo prikritega cestninjenja je podjetje Autostrada Wielkopolska predstavilo tri finančne modele, na podlagi katerih je utemeljilo cene AGRi, ki jih je predlagalo. Modele je glede pravilnosti obračunavanja preveril finančni svetovalec poljskih organov, družba Ernst & Young Corporate Finance Sp. z o.o. V vseh treh modelih so bili prikazani finančni parametri koncesije, vključno z interno stopnjo donosnosti v treh različnih scenarijih in obdobjih:

(a) **osnovni model** kaže finančni položaj koncesionarja ob zaključnem finančnem obračunu leta 2000 ([9]). Predvideva pobiranje dejanskih cestnin od začetka do konca koncesije. Ta model temelji na predpostavkah o prometu, prihodkih in stroških, ki so veljavne ob zaključnem finančnem obračunu. Pričakovana interna stopnja donosnosti pri tem modelu je […]-odstotna;

(b) **model dejanskega cestninjenja** opisuje finančni položaj, ki bi obstajal decembra 2004, če težka tovorna vozila ne bi bila izvzeta iz plačevanja cestnine. Predvideva pobiranje dejanskih cestnin za vse kategorije vozil, vključno s težkimi tovornimi vozili, do konca koncesije. Model predstavlja dejanske denarne tokove za obdobje od začetka koncesije do konca leta 2004 (preteklo obdobje) in napoveduje denarne tokove za obdobje od leta 2005 do leta 2037 (obdobje napovedi) ([10]). Pričakovana interna stopnja donosnosti pri tem modelu je […]-odstotna. To je bil najnovejši finančni model, ki je bil na voljo pogajalskima stranema in je predstavljal finančni položaj podjetja Autostrada Wielkopolska pred zakonom o spremembi ter iz katerega je bila razvidna pričakovana donosnost, če težka tovorna vozila ne bi bila izvzeta iz plačevanja cestnine;

(c) **vinjetni model** opisuje finančni položaj, ki bi obstajal junija 2005, če bi bila težka tovorna vozila izvzeta iz plačevanja cestnine. Predvideva, da prihodki koncesionarja vključujejo nadomestilo iz naslova prikritega cestninjenja za težka tovorna vozila (70 % najvišjih dovoljenih cen AGRi) od 1. septembra 2005 do konca koncesijskega sporazuma in pobiranje dejanskih cestnin za vsa druga vozila do konca zadevnega sporazuma. Model predstavlja dejanske denarne tokove za obdobje od junija 2005 (preteklo obdobje) in napoveduje denarne tokove za obdobje od julija 2005 do leta 2037 (obdobje napovedi) ([11]). Cene prikritih cestnin, uporabljene v tem modelu, so določene na najvišji ravni ([12]), dovoljeni s koncesijskim sporazumom. Pričakovana interna stopnja donosnosti pri tem modelu je […]-odstotna ([13]).

(30) Podjetje Autostrada Wielkopolska je s temi modeli dokazalo, da interna stopnja donosnosti v višini […] % iz modela dejanskega cestninjenja ne bi bila dosežena niti z najvišjimi dovoljenimi cenami prikritih cestnin. Zato je koncesionar v koncesijskem sporazumu (glej sprotno opombo 12) določil cene AGRi na najvišjih dovoljenih ravneh ([14]). Te stopnje so bile nato indeksirane pod pogoji iz Priloge 6.

(31) Od 1. septembra 2005 so bila težka tovorna vozila z vinjeto izvzeta iz plačevanja cestnine na avtocesti A2, koncesionar pa je začel vsak mesec prejemati nadomestilo, izračunano na podlagi števila težkih tovornih vozil z vinjeto, ki so vstopila na avtocesto, in dogovorjene cene AGRi.

([9]) To je trenutek, ko so finančni sporazumi, potrebni za izvedbo projekta, že sklenjeni.

([10]) Kot je opisano v poročilu družbe PwC „Estimation of the adjusted AGRi rate and overpaid compensation on the basis of the 2004 WSA Traffic and Revenue Study“ (Ocena prilagojene cene AGRi in preplačanega nadomestila na podlagi študije podjetja WSA iz leta 2004 o prometu in prihodkih), str. 36.

([11]) Kot je opisano v poročilu družbe PwC „Estimation of the adjusted AGRi rate and overpaid compensation on the basis of the 2004 WSA Traffic and Revenue Study“ (Ocena prilagojene cene AGRi in preplačanega nadomestila na podlagi študije podjetja WSA iz leta 2004 o prometu in prihodkih), str. 61.

([12]) Cene cestnin za vozila kategorij II–IV: PLN: […],[…],[…] z 22-odstotnim DDV, od katerih je koncesionar prejel 70 % (tj. […],[…] in […] PLN).

([13]) Podjetje Autostrada Wielkopolska se v svojih pripombah, predloženih Komisiji, sklicuje na interno stopnjo donosnosti v višini […] % iz vinjetnega modela. Vendar pa vinjetni model, ki ga je Poljska predložila Komisiji, kaže interno stopnjo donosnosti v višini […] %. Poljska potrjuje, da se […] % nanaša na izračune svetovalnega podjetja za podjetje Autostrada Wielkopolska, vendar ne ve, kako so bili izračuni opravljeni. Zato je interna stopnja donosnosti pri vinjetnem modelu, uporabljena v nadaljnjem besedilu, […]-odstotna. Ugotovitve iz besedila veljajo ne glede na to, katera od teh internih stopenj donosnosti je uporabljena.

([14]) Ob predvidevanju tega je koncesionar pred začetkom veljavnosti zakona o spremembi zvišal dejanske cene cestnin, ki so jih plačevali vozniki vseh kategorij vozil, na najvišje cene, ki jih je takrat dovoljeval koncesijski sporazum. Vendar so v praksi cene cestnin, ki so jih morali plačevati vozniki, ostale nizke, saj je podjetje Autostrada Wielkopolska hkrati uvedlo popuste za vse kategorije vozil.

2.5 **Drugi korak – preverjanje cen AGRi**

(32) V Prilogi 6 h koncesijskemu sporazumu sta se pogodbenici dogovorili, da je treba preverjanje cen AGRi izvesti do 30. novembra 2007. Cilj je bil preveriti, kako se je promet težkih tovornih vozil razvijal zaradi prenehanja zaračunavanja cestnin, in ustrezno prilagoditi cene AGRi, da bi se preprečilo izplačevanje prenizkih ali previsokih zneskov koncesionarju. Pregled cen AGRi je bil obvezen in bi lahko povzročil znižanje ali zvišanje cen AGRi ter s tem znižanje ali zvišanje celotnega nadomestila, izplačanega koncesionarju.

(33) Koncesionar je moral najpozneje do 1. julija 2007 predložiti posodobljen finančni model („model preverjanja“) generalnemu direktoratu za državne ceste in avtoceste (Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad; v nadaljnjem besedilu: GDDKiA), v katerem je bil opisan vpliv cen AGRi na osnovne finančne kazalnike iz koncesijske pogodbe, vključno z interno stopnjo donosnosti ([15]).

(34) Če bi interna stopnja donosnosti iz modela preverjanja presegla interno stopnjo donosnosti iz modela dejanskega cestninjenja, bi bilo treba cene AGRi znižati za likvidiranje presežne stopnje donosnosti. Podobno bi bilo treba cene AGRi zvišati, če bi bila interna stopnja donosnosti iz modela preverjanja nižja od stopnje, predvidene v modelu dejanskega cestninjenja. Koncesionar je moral pripraviti predlog za GDDKiA za prilagoditev cen AGRi.

(35) GDDKiA je moral najpozneje do 15. oktobra 2007 obvestiti koncesionarja, ali je sprejel predlagane prilagojene cene AGRi. Če predlagane prilagojene cene AGRi ne bi bile sprejete do tega datuma, bi morali pogodbenici sprejeti ukrepe za uskladitev različnih stališč. Če do 30. novembra 2007 ne bi bil sklenjen sporazum, bi bilo treba znesek nadomestila, ki bi ga bilo treba plačati koncesionarju, izračunati na podlagi takrat veljavnih cen AGRi. Vsaka pogodbenica je imela pravico predložiti vprašanje v zvezi s prilagoditvijo cen AGRi v reševanje v skladu s postopkom, predvidenim v členu 24.3 koncesijskega sporazuma (tj. arbitraža).

(36) Zato bi moralo preverjanje cen AGRi temeljiti na primerjavi interne stopnje donosnosti, pričakovane v modelu dejanskega cestninjenja, in interne stopnje donosnosti, pričakovane v modelu preverjanja. Leta 2007 je podjetje Autostrada Wielkopolska preložilo **model preverjanja**. Ta model kaže finančni položaj koncesionarja, ki bi obstajal decembra 2006. Temelji na dejanskih podatkih za lahka vozila in težka tovorna vozila, pa tudi stroških v obdobju od začetka koncesije do decembra 2006 ter napovedih prometa, prihodkov in stroškov za obdobje po tem do konca koncesije leta 2037. Model preverjanja predvideva, da se sistem prikritega cestninjenja uporablja do konca koncesije. V njem je izračunana pričakovana interna stopnja donosnosti junija 2006 […]-odstotna.

(37) V povezanem poročilu o preverjanju ([16]), ki ga je predložilo podjetje Autostrada Wielkopolska, je predlagano zvišanje cen AGRi (in s tem zvišanje zneska nadomestil, ki bi ga bilo treba plačati podjetju Autostrada Wielkopolska). Svetovalci GDDKiA niso izrazili nobenihvečjih pridržkov v zvezi z navedenim poročilom o preverjanju.

(38) Vendar podjetje Autostrada Wielkopolska in GDDKiA do 30. novembra 2007 nista dosegla dogovora o prilagojenih cenah AGRi. GDDKiA je z dopisom z dne 28. novembra 2007 obvestil podjetje Autostrada Wielkopolska, da zaradi pomislekov v zvezi s pravilnostjo predpostavk za namene Priloge 6, ki jih v okviru poročila o preverjanju ni bilo mogoče popraviti, ni sprejel predlaganih prilagojenih cen AGRi.

(39) To je povzročilo nesoglasje med pogodbenicama glede pravilnosti cen AGRi in višine dejanskega zneska nadomestil, ki bi ga bilo treba plačati podjetju Autostrada Wielkopolska. Vendar pa je koncesionar v skladu z določbami Priloge 6 h koncesijskemu sporazumu še vedno vsak mesec prejemal nadomestilo iz naslova prikritega cestninjenja.

2.6 **Spor v zvezi z modelom dejanskega cestninjenja**

(40) Po navedbah Poljske je podjetje Autostrada Wielkopolska z uporabo zastarelih napovedi prometa in prihodkov precenilo pričakovano stopnjo donosnosti iz modela dejanskega cestninjenja. Uporabilo je študijo o prometu in prihodkih za avtocesto A2, ki jo je leta 1999 izvedlo svetovalno podjetje Wilbur Smith Associates (WSA) ([17]) (v nadaljnjem besedilu: študija WSA iz leta 1999), namesto da bi uporabilo posodobljeno študijo podjetja WSA iz junija 2004 ([18]) (v nadaljnjem besedilu: študija WSA iz leta 2004), ki je bila na voljo v času pogajanj o Prilogi 6.

([15]) Poleg interne stopnje donosnosti so bili analizirani tudi koeficient servisiranja dolga, koeficient servisiranja dolga v njegovi življenjski dobi in minimalna stopnja servisiranja dolga, za katero jamči država.

([16]) Poročilo o preverjanju z dne 8. junija 2007, ki ga je za podjetje Autostrada Wielkopolska pripravil […].

([17]) Posodobljena študija o prometu in prihodkih za projekt cestninske avtoceste A2 na Poljskem iz novembra 1999, ki jo je za […] pripravilo podjetje Wilbur Smith Associates.

([18]) Končna študija o prometu in prihodkih za peto fazo projekta cestninske avtoceste A2 iz junija 2004, ki jo je za podjetje Autostrada Wielkopolska S.A. pripravila družba Wilbur Smith Associates.

V študiji WSA iz leta 2004 so bili predvideni precej manjši promet in prihodki kot v študiji iz leta 1999. Zato bi bila interna stopnja donosnosti iz modela dejanskega cestninjenja nižja, če bi se izračunala na podlagi posodobljenih podatkov iz študije iz leta 2004 namesto podatkov iz zastarele študije iz leta 1999. Z drugimi besedami, podjetje Autostrada Wielkopolska je po navedbah Poljske nepošteno predstavilo svoj finančni položaj tik pred začetkom veljavnosti zakona o spremembi, zaradi česar so zneski nadomestila presegali prihodke, ki bi jih podjetje Autostrada Wielkopolska lahko ustvarilo, če bi bila uporabljena študija iz leta 2004.

(41) Glede na poročilo ([19]), ki sta ga naročila GDDKiA in ministrstvo za infrastrukturo ter pripravila družba PricewaterhouseCoopers (v nadaljnjem besedilu: poročilo PwC), bi se z uporabo predpostavk o prometu in prihodkih iz študije WSA iz leta 2004 namesto iz študije WSA iz leta 1999 (z manjšimi metodološkimi in davčnimi popravki) interna stopnja donosnosti iz modela dejanskega cestninjenja znižala s […] % na […] %.

(42) Ministrstvo za infrastrukturo je 13. novembra 2008 v obliki dopisa, naslovljenega na podjetje AW S.A., podalo izjavo o izogibanju ([20]) uporabe Priloge 6, pri čemer je med drugim trdilo, da je minister za infrastrukturo s sklenitvijo zadevnega sporazuma storil napako, ker ni bil seznanjen s tem, da podjetje Autostrada Wielkopolska ni upoštevalo napovedi prometa in prihodkov za odsek avtoceste A2 med krajema Nowy Tomysl in Konin, ki so bile pripravljene leta 2004 in zato sodobnejše od napovedi, pripravljenih v zvezi s tem leta 1999, ki so se uporabile med pogajanji o Prilogi 6. Minister meni, da je zaradi dejstva, da podjetje Autostrada Wielkopolska na dan podpisa Priloge 6 ni uporabilo najnovejših podatkov o prometu in prihodkih, v tej prilogi napačno prikazan finančni položaj podjetja Autostrada Wielkopolska, preden sta bila z zakonom o spremembi uvedena sistem prikritega cestninjenja in z njim povezana obveznost izplačila nadomestila koncesionarju.

(43) Po mnenju ministra za infrastrukturo, ki je bilo pozneje podprto s poročilom PwC, je podjetje Autostrada Wielkopolska prejelo prekomerno nadomestilo. Preplačilo za obdobje od 1. septembra 2005 do 30. junija 2011 je znašalo 894 956 889 PLN bruto ([21]) (približno 224 milijonov EUR) (v nadaljnjem besedilu: prekomerno nadomestilo).

(44) Ker podjetje Autostrada Wielkopolska ni hotelo vrniti prekomernega nadomestila, sta minister in GDDKiA z dopisom z dne 8. novembra 2010 zaprosila glavnega svetovalca zakladnice (Prokuratoria Generalna Skarbu Państwa), naj v imenu državne zakladnice začne sodni postopek ter ju pravno zastopa pri izterjavi zneskov, neupravičeno izplačanih podjetju Autostrada Wielkopolska v obliki nadomestila.

(45) Hkrati je podjetje Autostrada Wielkopolska nasprotovalo zavrnitvi Priloge 6 s predložitvijo zadeve arbitražnemu sodišču.

(46) Arbitražno sodišče je marca 2013 odločilo v prid koncesionarja, pri čemer je navedlo, da je Priloga 6 veljavna in da bi jo morala država spoštovati. Poljski organi so se junija 2013 odločili, da bodo izpodbijali arbitražno odločbo, in pri pristojnem nacionalnem sodišču vložili ničnostno tožbo. Postopek še poteka.

2.7 **Konec mehanizma nadomestil**

(47) Obveznost plačila nadomestila iz naslova prikritega cestninjenja je potekla 30. junija 2011, ko je Poljska uvedla elektronski sistem cestninjenja, imenovan „viaTOLL“, ki je nadomestil vinjete. Sistem „viaTOLL“ je obvezen za vsa težka tovorna vozila ter omogoča uporabnikom elektronsko plačevanje za uporabo omrežij cestninskih cest na podlagi števila prevoženih kilometrov in kategorije ceste.

(48) Sistem „viaTOLL“ vključuje le izbrane ceste in ne celotnega cestnega omrežja na Poljskem (kot je veljalo za vinjete), kar izključuje možnost dvojnega zaračunavanja. Zato bi lahko koncesionarji s 1. julijem 2011 znova začeli zaračunavati cestnino vsem težkim tovornim vozilom, ki vstopijo na cestninske avtoceste, v skladu s pravili, določenimi v koncesijskih sporazumih.

([19]) Ocena prilagojene cene AGRi in preplačanega nadomestila na podlagi študije podjetja WSA iz leta 2004 o prometu in prihodkih, ki jo je pripravila družba PricewaterhouseCoopers, z dne 24. septembra 2010.
([20]) Glej člena 84 in 88 poljskega civilnega zakonika.
([21]) Bruto zneski vključujejo ustrezen veljavni DDV.

2.8 **Razlogi za začetek postopka**

(49) Komisija je v sklepu o začetku postopka izrazila pomisleke glede združljivosti ukrepa z notranjim trgom. Zlasti je izpostavila naslednja vprašanja:

— prvič, ali so plačila nadomestil, metodologija za njihov izračun in/ali način uporabe metodologije pomenili gospodarsko prednost za podjetje Autostrada Wielkopolska, ki je presegala tisto, kar je bilo potrebno za ohranitev gospodarskega ravnotežja iz koncesijskega sporazuma. Komisijo je zlasti zanimalo, ali:

(a) je bila s koncesijskim sporazumom podjetju Autostrada Wielkopolska podeljena pravica do nadomestila v primeru zakonodajnih sprememb;

(b) je morala država zaradi uporabe mehanizma nadomestil, vsaj v obdobju od 1. septembra 2005 do 31. decembra 2006, prevzeti tveganja v zvezi s prometom in prihodki, povezana z lahkimi vozili, ter kakšne finančne koristi je ta prenos prinesel za koncesionarja;

(c) je uporaba študije iz leta 1999 o prometu in prihodkih za izračun nadomestila podjetju AW S.A. zagotovila dodatno gospodarsko prednost, ki ni nujno odpravila negativnih učinkov zakonodajne spremembe za koncesionarja, ter kakšen je bil obseg te prednosti;

— drugič, ali nadomestilo, izplačano podjetju Autostrada Wielkopolska zaradi zakonodajne spremembe, na podlagi katere so bila težka tovorna izvzeta iz plačevanja cestnine za uporabo avtoceste v obdobju od 1. septembra 2005 do 30. junija 2011, v celoti ali delno pomeni nezdružljivo pomoč za poslovanje.

3. **PRIPOMBE POLJSKE**

3.1 **Gospodarska prednost**

3.1.1 *Pravica podjetja Autostrada Wielkopolska do nadomestila*

(50) Poljska meni, da je bilo podjetje Autostrada Wielkopolska upravičeno do nadomestila. Prvič, Poljska poudarja, da je bil zakon o spremembi uveljavljen zato, ker je Komisija od Poljske zahtevala, naj odpravi dvojno plačevanje težkih tovornih vozil, ki uporabljajo cestninske avtoceste. Za pravilno izvajanje veljavne Direktive 1999/62/ES je moral zakon o spremembi vključevati mehanizem nadomestil za povrnitev izgubljenega prihodka zaradi spremembe zakonodaje upravljavcem avtocest.

(51) Poleg zakona o spremembi je podjetju Autostrada Wielkopolska pravico do nadomestila zagotavljal tudi člen 12.6 koncesijskega sporazuma. V tem členu je določeno, da: ima koncesionar pravico do nadomestila iz državne zakladnice za izgubo prihodkov iz poslovanja, ki jo je utrpel, če mu je zaradi kakršne koli spremembe zahtev ali kako drugače z ukrepi javnega organa onemogočeno spreminjanje in prilagajanje cen cestnin, kot je določeno v členu 12.6. Kar zadeva spreminjanje in prilagajanje cen cestnin, je s členom 12.6 koncesionarju zagotovljena pravica do zviševanja in zniževanja cen cestnin po lastni presoji v okviru predpisov iz navedenega člena ([22]).Poljska trdi, da zakon o spremembi, ki ob podpisu koncesijskega sporazuma ni bil predviden, vpliva na koncesionarja in kot tak pomeni spremembo zahtev.

(52) Poljska trdi, da pravica podjetja Autostrada Wielkopolska do nadomestila temelji tudi na rezervacijah za tveganja iz koncesijskega sporazuma, s katerimi je tveganje v zvezi s prometom in prihodki iz cestnin, dodeljeno koncesionarju. V zameno je koncesionarju podeljena pravica do pobiranja cestnin. Ker je bila z zakonom o spremembi podjetju Autostrada Wielkopolska odvzeta pravica do pobiranja cestnin za težka tovorna vozila, je bil potreben mehanizem nadomestil za ponovno vzpostavitev gospodarskega ravnotežja iz koncesijskega sporazuma.

(53) Na koncu je Poljska želela poudariti, da je Komisija v sklepu iz decembra 2013 v zvezi z zadevo SA.29584 domnevala, da je bil koncesionar za avtocesto A4 upravičen do podobnega nadomestila, ki je bilo rezultat istega zakona o spremembi in izračunano v skladu z njim.

([22]) Pravica do nadomestila, kot je opisana v tem dokumentu, je navedena v Prilogi 2 h koncesijskemu sporazumu.

3.1.2 *Promet lahkih vozil*

(54) V zvezi s prenosom tveganja, povezanega s prometom lahkih vozil, med letom 2005 in preverjanjem leta 2007, predstavljenim v uvodnih izjavah 65 do 75 sklepa o začetku formalnega postopka preiskave, Poljska navaja, da je bil mehanizem, uporabljen za izračun in preverjanje prikrite cestnine za koncesionarja za avtocesto A2 drugačen od tistega, ki ga je Komisija sprejela v zadevi SA.29584 za koncesionarja za avtocesto A4.

(55) Medtem ko so bili za avtocesto A4 po obdobju preverjanja višine prikrite cestnine v veljavnem finančnem modelu posodobljeni le podatki v zvezi s težkimi tovornimi vozili, vsi drugi podatki pa so ostali nespremenjeni (vključno s podatki o lahkih vozilih), so bili za avtocesto A2 po obdobju preverjanja prikrite cestnine posodobljeni vsi podatki (vključno s podatki, povezanimi z lahkimi vozili).

(56) Poljska meni, da bi se v primeru avtoceste A2 uporaba mehanizma nadomestil lahko štela za prevzem tveganja v zvezi s prometom in prihodki od lahkih vozil v obdobju od septembra 2005 do 31. decembra 2006, vendar je bil po mnenju Poljske ta mehanizem potreben, ker je sprejeta metodologija, s katero naj bi se ohranil finančni položaj podjetja Autostrada Wielkopolska, zahtevala, da finančni model vključuje celotni projekt (tj. tudi lahka vozila). Po mnenju Poljske interne stopnje donosnosti za projekt ni bilo mogoče izračunati le ob upoštevanju podatkov za težka tovorna vozila.

3.1.3 *Študije o prometu – interna stopnja donosnosti*

(57) V zvezi z uvodnimi izjavami 76 do 81 sklepa o začetku formalnega postopka preiskave Poljska navaja, da je mehanizem za izračun nadomestila, ki je določen v zakonu o spremembi in je bil vzpostavljen na Poljskem, pravilen. Vendar je koncesionar zaradi uporabe nepravilnih vhodnih podatkov prejel prekomerno nadomestilo.

(58) Poljska pojasnjuje, da je bila za izračun interne stopnje donosnosti uporabljena študija o prometu in prihodkih iz leta 1999, čeprav je od 31. decembra 2004 obstajala novejša različica navedene študije. Z uporabo študije iz leta 2004 je izračunana interna stopnja donosnosti precej nižja, in sicer […]-odstotna namesto […]-odstotna, kot bi bila izračunana z uporabo študije iz leta 1999. Poljska trdi, da je bil s tem „ponovno vzpostavljen finančni položaj koncesionarja iz leta 2000, namesto položaja, ki je obstajal pred datumom začetka veljavnosti zakona o spremembi in datumom začetka uporabe Priloge 6 (2005)“, s čimer je bilo poslovno tveganje, povezano s posli med letoma 2000 in 2005, preneseno na državo. Vendar pa Poljska ob sklenitvi koncesijskega sporazuma ni zagotovila, da bo dosežena določena interna stopnja donosnosti.

(59) Poljska trdi, da je navedena vprašanja podrobno proučila družba Scott Wilson Sp. z o.o. v nadaljnjem besedilu: družba Scott Wilson), ki je pri analizi vseh napovedi prometa in prihodkov, ki jih je podjetje Autostrada Wielkopolska predstavilo v obdobju 1998–2004, ugotovila, da uporaba študije iz leta 1999 ni bila primerna glede na to, da je obstajala novejša študija iz leta 2004, saj je bila izračunana interna stopnja donosnosti precej višja, kot bi bila, če bi se uporabila študija iz leta 2004.

(60) Ker je podjetje Autostrada Wielkopolska prejelo nadomestilo za doseganje interne stopnje donosnosti, pričakovane leta 2000, in ne interne stopnje donosnosti, ki bi jo podjetje dejansko lahko doseglo tik pred začetkom veljavnosti zakona o spremembi, je bilo podjetje Autostrada Wielkopolska v boljšem položaju, kot bi bilo brez spremembe zakonodaje, kar pomeni gospodarsko prednost.

(61) Poleg tega Poljska poudarja, da člen 25.9 koncesijskega sporazuma omejuje nadomestilo podjetju Autostrada Wielkopolska na tisto, kar bi podjetje doseglo brez zakonodajne spremembe.

3.2 **Ocena združljivosti**

(62) Po mnenju Poljske ni razlogov, da bi se zadevna pomoč štela za združljivo z notranjim trgom.

4. **PRIPOMBE ZAINTERESIRANIH STRANI**

(63) Komisija je prejela pripombe podjetja Autostrada Wielkopolska kot zainteresirane strani.

(64) V uvodu podjetje Autostrada Wielkopolska navaja, da je obvestilo Poljske, da nadomestilo pomeni nezdružljivo državno pomoč, le še en korak v gospodarskem sporu, potem ko je Poljska izgubila postopek pred arbitražnim sodiščem in še vedno poskuša doseči razveljavitev dodelitve nadomestila. […]. Podjetje Autostrada Wielkopolska dojema obvestilo Komisiji kot izbiranje najugodnejšega sodišča s strani Poljske, ki se ne bi smelo podpreti, saj je to v nasprotju z duhom in namenom politike EU o državni pomoči. Poleg tega meni, da bi bilo v nasprotju z javnim interesom, če bi bilo državam članicam dovoljeno zlorabljati pravila o državni pomoči, da bi dosegle ničnost sporazumov, ki so jih sklenile v komercialnih okoljih po običajnih tržnih pogojih.

4.1 **Gospodarska prednost**

4.1.1 *Pravica podjetja Autostrada Wielkopolska do nadomestila*

(65) Podjetje Autostrada Wielkopolska meni, da je bilo na podlagi koncesijskega sporazuma upravičeno do nadomestila, potem ko mu je bila odvzeta pravica pobiranja cestnin za težka tovorna vozila, zaradi česar je bilo prikrajšano za navedeni vir prihodkov.

(66) Poleg tega poudarja, da njegova pravica do nadomestila in nadomestilo v obliki prikritega cestninjenja nista bila nikoli sporna.

4.1.2 *Promet lahkih vozil*

(67) Po mnenju podjetja Autostrada Wielkopolska je bila vključitev prometa lahkih vozil v metodo preverjanja prikritih cestnin potrebna za pravilno oceno zneska nadomestila, zato ne pomeni prednosti za zadevno podjetje.

(68) Prvič, podjetje je pojasnilo, da je treba njegov položaj primerjati s položajem koncesionarja za avtocesto A4. Avtocesti A4 in A2 se razlikujeta po tem, da se avtocesta A4 večinoma uporablja za dnevne migracije, pri čemer le 20 % prometa predstavljajo težka tovorna vozila (kar po ocenah podjetja Autostrada Wielkopolska pomeni približno 30 % prihodkov). Na avtocesti A2, ki je izvozni koridor, so težka tovorna vozila predstavljala večji delež, in sicer […]-odstotni (kar pomeni […] % vseh prihodkov). Vsem vključenim stranem je bilo jasno, da bi se z odpravo plačila dejanske cestnine močno povečal promet težkih tovornih vozil. Posledično bi se privlačnost avtoceste v scenariju prikritega cestninjenja zmanjšala (več prometnih zastojev, večje potrebe po vzdrževanju, ki prinašajo več dela in manjšo hitrost prometa), kar bi pripeljalo do različnih možnosti poti in precejšnjega zmanjšanja pretoka lahkih vozil na avtocestah. Ti dejavniki precej bolj vplivajo na avtocesto v izvoznem koridorju kot na cesto, ki se uporablja za dnevne migracije. Zato je bilo treba število lahkih vozil v primeru avtoceste A2 posodobiti.

(69) Drugič, podjetje Autostrada Wielkopolska pojasnjuje, da je zanj veljala obveznost izvedbe gradbenih del, ker so bili nekateri pragovi prometa preseženi (npr. tretji pas poznanske obvoznice), kar je povzročilo precejšnje kapitalske izdatke. Pri preverjanju zgolj težkih tovornih vozil se ne bi upoštevali posledice uvedbe prikritih cestnin za drug promet in mejniki za dodatna gradbena dela v skladu s koncesijskim sporazumom.

4.1.3 *Študije o prometu – interna stopnja donosnosti*

(70) Prvič, podjetje Autostrada Wielkopolska poudarja, da je bil ob začetku pogajanj o koncesijskem sporazumu leta 2005 njegov cilj določiti višino nadomestila, ki bi omogočala oceno interne stopnje donosnosti, ki bi bila podobna interni stopnji donosnosti ob zaključnem finančnem obračunu leta 2000, ki je bila po navedbah podjetja AW S.A. […]-odstotna.

(71) Čeprav sta se pogodbenici dogovorili, da bo cena AGRi po preverjanju leta 2007 določena za doseganje […]-odstotne interne stopnje donosnosti, je po mnenju podjetja Autostrada Wielkopolska ključnega pomena, da za ceno AGRi velja tudi absolutna zgornja meja cen cestnin.

(72) Podjetje Autostrada Wielkopolska je leta 2005 vnaprej ocenilo, da bo v okviru mehanizma prikritega carinjenja zaradi absolutne zgornje meje cen cestnin iz Priloge 6 pričakovana interna stopnja donosnosti podjetja omejena na […] % (tj. precej manj kot […] %). Leta 2007 je bila v poročilu o preverjanju cena AGRi, ki se je zaračunavala v vmesnem obdobju, zvišana do zgornje meje. Zato je bila po preverjanju leta 2007 pričakovana interna stopnja donosnosti podjetja Autostrada Wielkopolska […]-odstotna.

4.1.3.1 Zadeva London Underground

(73) Podjetje Autostrada Wielkopolska navaja, da je koncesijski sporazum dolgoročen in zelo zapleten sporazum, saj vključuje izgradnjo in upravljanje avtoceste. Za ugotovitev, ali sprememba takega zapletenega sporazuma med državo in zasebno stranko pomeni državno pomoč, bi bilo treba uporabiti načela, ki jih je Komisija določila v zadevi London Underground ([23]). V skladu s temi načeli sprememba ne pomeni državne pomoči, če:

(a) prvotni koncesijski sporazum ne pomeni državne pomoči;

(b) sprememba ne vodi do bistvenega izboljšanja položaja koncesionarja ali izboljšanja tržne stopnje.

(74) Podjetje Autostrada Wielkopolska pojasnjuje, da ker je bila koncesija podeljena na podlagi odprtega, preglednega in nediskriminatornega razpisnega postopka, se za koncesijski sporazum domneva, da je bil sklenjen po tržnih pogojih in zato ne pomeni državne pomoči. Po navedbah podjetja AW S.A. je bila v obravnavanem primeru pričakovana dejanska interna stopnja donosnosti delničarskega kapitala (lastniški kapital in podrejeni dolg) po obdavčitvi na podlagi prvotnega koncesijskega sporazuma ob zaključnem finančnem obračunu […]-odstotna. Ker je bila to pričakovana stopnja donosnosti, določena v prvotnem sporazumu, bi jo bilo treba šteti za skladno s tržnimi pravili.

(75) Podjetje Autostrada Wielkopolska je […]-odstotno interno stopnjo donosnosti, pričakovano po sprejetju Priloge 6, primerjalo s […]-odstotno interno stopnjo donosnosti iz prvotne ponudbe. Podjetje pojasnjuje, da je bilo […]-odstotno zvišanje rezultat zunanjih finančnih dejavnikov, in sicer nadomestitve proračunskih napovedi z dejanskimi finančnimi rezultati ter posodobitve napovedi glede inflacije in menjalnega tečaja. Po podatkih podjetja AW S.A. je bilo zato zvišanje popolnoma upravičeno. Poleg tega se položaj podjetja Autostrada Wielkopolska ni bistveno izboljšal zgolj zaradi prehoda z dejanskega na prikrito cestninjenje (ne glede na kakršno koli spremembo interne stopnje donosnosti). Zlasti se s prehodom ni zmanjšala izpostavljenost podjetja Autostrada Wielkopolska tveganjem, povezanim s prometom.

(76) Poleg tega podjetje Autostrada Wielkopolska trdi, da čeprav bi se sprememba, ki jo je zahtevalo, štela za „bistveno“ v smislu zadeve London Underground (ki je podjetje Autostrada Wielkopolska ne priznava), pričakovana stopnja donosnosti podjetja še vedno nikakor ne bi presegala tržnih stopenj. Podjetje AW S.A. ugotavlja, da je Poljska v zadevi N 462/2009 navedla, Komisija pa potrdila, da je bila tržna donosnost avtocestnih projektov na Poljskem približno […]-odstotna ([24]).

(77) Poleg tega podjetje Autostrada Wielkopolska trdi, da […]-odstotna interna stopnja donosnosti, ki bi se po mnenju Poljske morala uporabiti kot referenčna vrednost za izračun prikrite cestnine, ni tržna stopnja, saj noben razumen zasebni vlagatelj leta 2005 ne bi privolil v koncesijski sporazum, če bi bila pričakovana stopnja donosnosti le […]-odstotna.

(78) Po mnenju podjetja Autostrada Wielkopolska Poljska zavzema stališče, da mora nadomestilo, da bi bilo, z vidika zakonodaje, skladno s pravili o državni pomoči, izražati gospodarski položaj tik pred dogodkom, ki je bil povod za nadomestilo. Po njegovem mnenju bi tak pristop zasebni stranki onemogočil doseganje dolgoročnih ciljev in bi lahko spodbudil države članice k ponovnemu pogajanju o javno-zasebnih partnerstvih, če bi poslovne napovedi kazale negativna gibanja.

(79) Poleg tega podjetje Autostrada Wielkopolska poudarja, da je Komisija v preteklosti ocenila, ali je sporazum med državo in zasebno stranko potreben in sorazmeren. Podjetje navaja, da so bili ukrepi, o katerih se je dogovorilo s Poljsko, sorazmerni, zlasti ker je koncesijski sporazum vseboval zaščitne mehanizme, da podjetju ne bi bilo izplačano prekomerno nadomestilo. Ti ukrepi so bili določeni v Prilogi 6 in prvotnem koncesijskem sporazumu. V Prilogi 6 sta se pogodbenici dogovorili, da bo, če bo model preverjanja pokazal, da je predvidena interna stopnja donosnosti višja od stopnje, izračunane v modelu dejanskega cestninjenja, cena AGRi prilagojena navzdol. V Prilogi 6 je bila določena tudi absolutna zgornja meja cen prikritih cestnin.

(80) Druge določbe koncesijskega sporazuma, ki niso bile spremenjene s Prilogo 6, določajo, da […].

([23]) Sklep Komisije v zadevi N 264/2002: London Underground Public Private Partnership.

([24]) Sklep Komisije z dne 29. julija 2009 v zadevi N 462/2009: Aid for transport infrastructure - the construction and operation of the A2 motorway section Swiecko - New Tomysl (Pomoč za prometno infrastrukturo – izgradnja in upravljanje odseka avtoceste A2 med krajema Swiecko in New Tomysl) sprotna opomba 6.

4.1.3.2 Načelo udeleženca v tržnem gospodarstvu

(81) Podjetje Autostrada Wielkopolska nadalje trdi, da tudi če bi Priloga 6 pomenila bistveno izboljšanje, še vedno ne bi pomenila državne pomoči, saj se je podjetje o njej dogovorilo s Poljsko na komercialni podlagi in po običajnih tržnih pogojih. Poleg tega se je Poljska strinjala s pogoji, ki bi bili sprejemljivi za zasebnega vlagatelja v podobnem položaju.

(82) Podjetje Autostrada Wielkopolska trdi, da se zaradi pripomb, ki jih je država predložila Komisiji, prvotni položaj podjetja pri pogajanjih leta 2005 (pričakovana […]-odstotna stopnja donosnosti) neprestano zamenjuje z dejanskim rezultatom podjetja (pričakovana […]-odstotna stopnja donosnosti).

(83) Po mnenju podjetja Autostrada Wielkopolska država, ki je bila do tega upravičena v okviru poslovnih pogajanj, ni sprejela predlaganih pogojev podjetja, ampak je vztrajala pri dveh zelo pomembnih elementih mehanizma financiranja: (a) preverjanju prikritih cestnin po dveh letih in (b) absolutni zgornji meji cen prikritih cestnin brez kakršne koli prilagoditve zaradi inflacije ali nihanj menjalnih tečajev do konca koncesijskega obdobja. Z drugimi besedami, pogodbenici sta se dogovorili o metodi izračunavanja, ki bi lahko vodila do najvišje […]-odstotne pričakovane interne stopnje donosnosti med izvajanjem preverjanja leta 2007. Vendar glede na predhodno oceno absolutna zgornja meja cene prikrite cestnine zgolj teoretično izraža navedeni cilj. Dejansko je bila interna stopnja donosnosti leta 2005 […]-odstotna, leta 2007 pa […]-odstotna. Zato je bil dejanski rezultat pogajanj bliže zahtevi Poljske kot zahtevi podjetja Autostrada Wielkopolska.

(84) Poleg tega podjetje Autostrada Wielkopolska poudarja, da „je rezultat pogajanj med dvema strankama z različnima izhodiščema po navadi nekje vmes med obema izhodiščema“. Zato bi bilo treba oceniti, ali je bil rezultat pogajanj v „razponu“ razumnega ravnanja, združljivega z ravnanjem hipotetičnega zasebnega vlagatelja. Podjetje Autostrada Wielkopolska navaja, da če ravnanje države ni očitno zunaj navedenega razpona, se lahko v skladu s sodbo Sodišča v zadevi C-256/97 ([25]) pričakuje, da bi hipotetični zasebni vlagatelj ravnal enako.

(85) Podjetje Autostrada Wielkopolska navaja, da dopis družbe Ernst & Young za GDDKiA z dne 14. oktobra 2005, predložen arbitražnemu sodišču, kaže, da je morala država med pogajanji upoštevati tveganje, če se podjetje Autostrada Wielkopolska ne bi strinjalo s Prilogo 6, kar bi pripeljalo do prekinitve sporazuma in tožbe za izplačilo odškodnine. To je zlasti veljalo, ker […]-odstotna interna stopnja donosnosti ni zadostovala za poplačilo posojila EIB, zapadlega leta 2018. Podjetje Autostrada Wielkopolska trdi, da bi razumen zasebni upravljavec ovrednotil nevarnost, da bi moral najti novega vlagatelja po precej višji tržni ceni. Ob upoštevanju vsega navedenega sta strinjanje z dogovorjeno Prilogo 6 in interna stopnja donosnosti v razponu razumnega ravnanja hipotetičnega zasebnega vlagatelja.

4.1.3.3 Študija WSA iz leta 2004

(86) Podjetje Autostrada Wielkopolska kritizira pristop Poljske k uporabi študije iz leta 2004 kot podlage za izračune iz Priloge 6. Podjetje navaja, da so imeli finančni svetovalci države nedvomno dostop do študije iz leta 2004 (in vseh drugih ustreznih podatkov) ter da so se dobro zavedali, da je finančna napoved, na podlagi katere je bila predvidena […]-odstotna interna stopnja donosnosti, temeljila na študiji iz leta 1999. To je potrdilo tudi arbitražno sodišče.

(87) Poleg tega podjetje Autostrada Wielkopolska trdi, da je imela država na voljo številne študije o prometu, tj. študiji svetovalnega podjetja za promet podjetja Autostrada Wielkopolska WSA iz let 1999 in 2004, študijo svetovalnega podjetja za promet bank SDG iz leta 2005 ter študijo lastnega svetovalnega podjetja za promet Faber Munsell iz leta 2005. Poleg tega je imela država na voljo dejanske podatke o številu prometa iz leta 2005. Po mnenju podjetja Autostrada Wielkopolska je treba upoštevati dejstvo, da so obstajale novejše študije in podatki o številu prometa, če argument države temelji predvsem na trditvi, da je študija iz WSA iz leta 2004 najnovejša študija, ki je na voljo.

(88) Podjetje Autostrada Wielkopolska tudi trdi, da je bila študija WSA iz leta 2004 pripravljena večinoma v okviru pripravljalnih del za drugi odsek avtoceste A2 (med krajema Swiecko in Nowy Tomysl) in zaradi izvedbe zaključnega finančnega obračuna za navedeni odsek. Pri pripravi študije od decembra 2003 do predhodne različice aprila 2004 je podjetje WSA lahko izračunalo dejanske številke za prometni tok le za dva odseka avtoceste, ki sta bila zgrajena in sta se takrat upravljala, tj. odsek med krajema Krzesiny in Wrzesnia ter odsek med krajema Wrzesnia in Konin, pa tudi za poznansko obvoznico. Odsek med krajema Nowy Tomysl in Komorniki je bil šele oktobra 2004 odprt za promet. To je nedvomno vplivalo na dojemanje koristnosti študije s strani pogodbenic in posojilodajalcev konec leta 2005. Podjetje Autostrada Wielkopolska tudi poudarja, da se napovedi prometa navadno pripravijo za petletno obdobje in ne za 30 let kot v študiji WSA iz leta 2004.

([25]) Zadeva C-256/97 – DM Transport, Recueil 1999, str. I-3913.

4.2 **Ocena združljivosti**

(89) Podjetje Autostrada Wielkopolska navaja, da če bi Komisija, v nasprotju z njegovimi trditvami, ugotovila, da nadomestilo pomeni državno pomoč, bi bila ta pomoč združljiva na podlagi člena 107(3)(c) PDEU.

(90) Poleg tega poudarja, da je Komisija v zadevi N 462/2009 ([26]) ugotovila, da je državna pomoč, dodeljena podjetju Autostrada Wielkopolska za izgradnjo in upravljanje odseka avtoceste A2 med krajema Swiecko in Nowy Tomysl (tj. sosednji odsek avtoceste A2), združljiva z notranjim trgom. Po navedbah podjetja bi morala biti državna pomoč, dodeljena na podlagi Priloge 6, prav tako združljiva iz podobnih razlogov.

(91) Podjetje Autostrada Wielkopolska tudi navaja, da ker je avtocesta A2 v regiji, zajeti v odstopanju iz člena 107(3)(a) PDEU, bi se pomoč lahko štela za združljivo z notranjim trgom tudi na podlagi tega člena. Smernice Komisije o regionalni pomoči dovoljujejo dodelitev pomoči za poslovanje v regiji, zajeti v odstopanju iz člena 107(3)(a) PDEU, če sta izpolnjeni naslednji dve merili: (i) pomoč je upravičena zaradi svojega prispevka k regionalnemu razvoju in zaradi svoje narave ter (ii) je sorazmerna. Podjetje Autostrada Wielkopolska trdi, da so prispevki avtoceste k regionalnemu razvoju raznovrstni (npr. razvoj logističnih podjetij v okolici Poznana in Konina, višja stopnja zaposlenosti itd.).

(92) V zvezi z merilom sorazmernosti podjetje AW S.A. pojasnjuje, da […].

(93) Podjetje Autostrada Wielkopolska opisuje, da v primeru negativne odločbe posojila EIB ne bi bilo mogoče refinancirati in EIB bi uveljavljala državno jamstvo. Ker bi država nato terjala znesek od podjetja Autostrada Wielkopolska, ki tega zneska ne bi moglo izplačati, bi bilo podjetje Autostrada Wielkopolska prisiljeno razglasiti stečaj, njegovi vlagatelji pa ne bi imeli nikakršnega dobička. Zato Komisija po mnenju podjetja Autostrada Wielkopolska ni pravilno predvidevala, da so imeli vlagatelji koristi od plačil nadomestil, saj je bil ves denar porabljen za avtocesto.

5. **PRIPOMBE POLJSKE NA PRIPOMBE ZAINTERESIRANIH STANI**

(94) Poljska sporoča, da se ne strinja s pripombami podjetja Autostrada Wielkopolska ter da je to nestrinjanje povezano z dejstvi in pravno oceno.

5.1 **O pomembnosti arbitražne odločbe**

(95) Poljska je pripomnila, da arbitražna odločba ni pomembna za postopek Evropske komisije za odobritev državne pomoči, ker: (i) se je nanašala le na veljavnost Priloge 6 in (ii) je samo Evropska komisija pooblaščena za oceno, ali ukrep pomeni državno pomoč ali ne.

5.2 **O gospodarski prednosti**

5.2.1 *O pravici podjetja Autostrada Wielkopolska do nadomestila*

(96) Poljska ponavlja, da je imelo podjetje Autostrada Wielkopolska pravico zahtevati nadomestilo za izgubo, nastalo zaradi zakonodajne spremembe v zvezi z oprostitvijo težkih tovornih vozil plačevanja cestnine. Vendar nadomestilo koncesionarju ni moglo zagotoviti boljšega položaja, kot bi ga imel brez zakona o spremembi.

5.2.2 *O prometu lahkih vozil*

(97) V odgovoru na trditev podjetja Autostrada Wielkopolska, da je bilo treba podatke o prometu lahkih tovornih vozil posodobiti, ker je ta promet odvisen od prometa težkih tovornih vozil, katerega povečanja je bilo ob uvedbi prikritega cestninjenja leta 2005 težko predvideti, Poljska trdi, da dejanski podatki niso potrdili, da je ta odvisnost dejansko obstajala (tj. medtem ko se je promet težkih tovornih vozil močno povečal, je bil promet lahkih vozil v istem obdobju stabilen).

(98) Vendar Poljska zagovarja svoje stališče, da je bila vključitev prometa lahkih vozil potrebna, ker „je sprejeta metodologija zahtevala, da finančni model zajema celoten projekt“. Po mnenju Poljske interne stopnje donosnosti za projekt ni bilo mogoče izračunati le ob upoštevanju podatkov o prometu težkih tovornih vozil.

([26]) Sklep Komisije z dne 2. decembra 2009 v zadevi N 462/2009 – Aid for transport infrastructure - the construction and operation of the A4 motorway section Swiecko - Nowy Tomysl (Pomoč za prometno infrastrukturo – izgradnja in upravljanje odseka avtoceste A4 med krajema Swiecko in New Tomysl). Opozoriti je treba, da je bila v sklepu Komisije dejansko ugotovljena odsotnost državne pomoči v zadevnem primeru.

(99) V odgovoru na trditev podjetja Autostrada Wielkopolska, da je bilo treba podatke o prometu za druga vozila razen težkih tovornih vozil posodobiti, ker je moral koncesionar izvesti dela zaradi preseganja nekaterih pragov prometa (npr. tretji pas poznanske obvoznice), Poljska trdi, da to ni pomembno, saj so bili ob podpisu Priloge 6 pričakovani višji stroški že upoštevani v predpostavkah iz vinjetnega finančnega modela in ne vplivajo na število lahkih vozil.

5.2.3 *O študijah o prometu – interna stopnja donosnosti*

(100) Poljska se ne strinja z mnenjem podjetja Autostrada Wielkopolska, da bi bilo treba znesek nadomestila, dogovorjen septembra 2005, določiti tako, da bi podjetju Autostrada Wielkopolska omogočil doseči interno stopnjo donosnosti, predvideno za leto 2000. Poleg tega poudarja, da je, prvič, interna stopnja donosnosti, ki je bila pričakovana ob zaključnem finančnem obračunu, kot jo je določilo podjetje Autostrada Wielkopolska, temeljila na ocenah koncesionarja, in, drugič, da Poljska v skladu s koncesijskim sporazumom ni zagotovila, da bo zasebna stranka dosegla kakršno koli stopnjo donosnosti. Drugič, med pogajanji pred sprejetjem Priloge 6 podjetje Autostrada Wielkopolska ni izrazilo nikakršnih pričakovanj v zvezi z doseganjem stopnje donosnosti, ki se je pričakovala na datum zaključnega finančnega obračuna leta 2000.

(101) Poljska meni, da bi bilo treba gospodarski položaj podjetja Autostrada Wielkopolska, ki je obstajal tik pred začetkom veljavnosti zakona o spremembi, uporabiti kot referenčno vrednost za določitev zneska odškodnine za podjetje Autostrada Wielkopolska.

(102) Po mnenju Poljske so trditve podjetja Autostrada Wielkopolska nedosledne, saj podjetje po eni strani trdi, da je bilo upravičeno zahtevati nadomestilo za zagotovitev interne stopnje donosnosti ob zaključnem finančnem obračunu ([…] %), po drugi strani pa je prostovoljno pristalo na nadomestilo, ki mu je (leta 2005) zagotovilo „zgolj“ […]-odstotno interno stopnjo donosnosti, na koncu (glede na poročilo o preverjanju iz leta 2007) pa […]-odstotno interno stopnjo donosnosti. Poljski se zdi zanimivo, da: podjetje Autostrada Wielkopolska nikoli ni vložilo kakršnega koli zahtevka za nadomestilo za izgubo prihodkov iz poslovanja v zvezi z razliko med interno stopnjo donosnosti, za katero je prejelo nadomestilo ([…] %), in domnevno zajamčeno interno stopnjo donosnosti v višini […] %. Po mnenju Poljske: „bi bilo treba to pojasniti z dejstvom, da je bila leta 2005 pričakovana stopnja donosnosti, izračunana na podlagi podatkov, ki so bili takrat na voljo, […]-odstotna, kar je precej manj od […]-odstotne interne stopnje donosnosti, ki izhaja iz izplačil nadomestil“.

5.2.3.1 Zadeva London Underground

(103) V odgovoru na utemeljitev v zadevi London Undreground se Poljska strinja, da prvotni koncesijski sporazum ne pomeni državne pomoči. Vendar Poljska nasprotuje trditvi podjetja Autostrada Wielkopolska, da se izboljšanje njegovega poslovnega položaja zaradi nadomestila kaže le v […] % (tj. razlika med […]-odstotno interno stopnjo donosnosti, pričakovano ob zaključnem finančnem obračunu leta 2000, in […]-odstotno interno stopnjo donosnosti iz Priloge 6), saj je po mnenju Poljske izboljšanje mogoče pripisati razliki med dejanskim položajem podjetja ([…]-odstotna interna stopnja donosnosti leta) leta 2004 in dogovorjeno ([…]-odstotno) interno stopnjo donosnostjo iz Priloge 6. Po mnenju Poljske to povišanje ni zanemarljivo. Prav tako se Poljska ne strinja, da je […]-odstotna interna stopnja donosnosti tržna stopnja za avtocestne projekte na Poljskem, saj je Komisija pred časom kot tržno stopnjo odobrila stopnjo v višini […] %. Poljska trdi, da je tržna stopnja tisto, „kar se dejansko zgodi“, in da bi jo bilo treba določiti za „vsak primer posebej“. Zato bi morala biti tržna stopnja za podjetje Autostrada Wielkopolska […] %.

(104) Poljska za utemeljitev svojih trditev navaja, da se je finančni položaj podjetja Autostrada Wielkopolska bistveno izboljšal v primerjavi z njegovim finančnim položajem pred obdobjem uporabe prikritega cestninjenja in po njem, pri čemer je predložila tri grafe. Ti grafi kažejo, da je uporaba prikritega cestninjenja podjetju Autostrada Wielkopolska zagotovila precej višje prihodke, kot so bili prvotno predvideni, in da so se prihodki podjetja po koncu prikritega cestninjenja vrnili na prvotno predvideno raven.

5.2.3.2 Načelo udeleženca v tržnem gospodarstvu

(105) Poljska trdi, da bi zasebni vlagatelj plačal le odškodnino, ki jo je pravno obvezan plačati. Odškodnina je v tem scenariju enaka manjkajočemu znesku, ki bi ga podjetje Autostrada Wielkopolska potrebovalo, da bi doseglo interno stopnjo donosnosti, ki bi jo doseglo brez zakona o spremembi. Po mnenju Poljske bi zasebni vlagatelj vedel, da bi podjetje Autostrada Wielkopolska lahko zahtevalo odškodnino le v znesku, potrebnem za povrnitev izgube (kar bi v tem primeru pomenilo nadomestilo za doseganje […]-odstotne interne stopnje donosnosti), in ne bi sklenil dogovora o dodelitvi višje odškodnine nasprotni stranki.

(106) Poljska odločno nasprotuje trditvi podjetja Autostrada Wielkopolska, da je bila Poljska med pogajanji pod pritiskom zaradi tveganja, da bi morala država podjetju Autostrada Wielkopolska nadomestiti izgubo. Po mnenju Poljske bi lahko državna zakladnica ob prekinitvi pogodbe s podjetjem Autostrada Wielkopolska sama upravljala avtocesto ali poiskala zamenjavo, vendar po veliko nižjih stroških.

5.2.3.3 Študija WSA o prometu in prihodkih iz leta 2004

(107) Poljska poudarja, da v nasprotju s trditvijo podjetja Autostrada Wielkopolska ni samovoljno izbrala ene od razpoložljivih študij o prometu in prihodkih ter da tega, da ni obvestila Komisije o drugih, domnevno alternativnih študijah, ni storila namerno. Poleg tega želi spomniti, da je predložila mnenje svetovalca za promet, tj. družbe Scott Wilson, v katerem so bile upoštevane vse razpoložljive študije o prometu in prihodkih ter navedeno, da bi bilo treba uporabiti študijo WSA iz leta 2004.

(108) Po navedbah Poljske bi bilo treba leta 2005 uporabiti študijo WSA iz leta 2004, saj je bila to najnovejša študija. Študija je bila pripravljena na zahtevo podjetja Autostrada Wielkopolska in je bila posodobljena različica študije iz leta 1999, uporabljene kot osnova za oceno interne stopnje donosnosti projekta na datum zaključnega finančnega obračuna.

(109) Poljska se ne strinja s trditvijo podjetja Autostrada Wielkopolska, da se študija WSA iz leta 2004 ne bi smela uporabiti, ker so napovedi po navadi oblikovane za petletno obdobje in ne za obdobje 30 let. Poleg tega ugotavlja, da medtem ko študija WSA iz leta 2004 zajema 30-letno obdobje, študija iz leta 1999, ki jo je podjetje Autostrada Wielkopolska uporabilo kot osnovo za izračun interne stopnje donosnosti, zajema 35-letno obdobje.

(110) Poljska tudi poudarja, da medtem ko so bili ob pripravi študije iz leta 2004 podatki o dejanskih prometnih tokovih na voljo le za del avtoceste, se ob pripravi študije iz leta 1999 ni uporabljal noben odsek avtoceste. Zato bi bilo po navedbah Poljske ustrezneje uporabiti študijo iz leta 2004 kot študijo iz leta 1999.

5.3 **Ocena združljivosti**

(111) Poljska v odgovoru na trditve podjetja AW S.A., da bi bila v obravnavanem primeru ocena združljivosti na splošno enaka kot v zadevi N 462/09 (pozitivno ocenjena s strani Komisije v preteklosti), ugotavlja, da je bila pomoč v navedenem primeru dodeljena za olajšanje izgradnje cestne infrastrukture, medtem ko je bila v obravnavanem primeru avtocesta že zgrajena in odprta leta 2004, tj. pred sprejetjem zakona o spremembi leta 2005. Zato Poljska trdi, da manjka spodbujevalni učinek.

(112) Poleg tega je državna pomoč, ki jo je pridobilo podjetje Autostrada Wielkopolska, vplivala le na dobičkonosnost projekta, ni pa imela vpliva na spodbujanje kakršnih koli gospodarskih dejavnosti ali gospodarskih območij. Zato se člen 107(3)(c) PDEU za ta primer ne uporablja. Po mnenju Poljske pomoči ni mogoče razglasiti za združljivo državno pomoč v skladu s smernicami o regionalni pomoči, saj ni prispevala k regionalnemu razvoju.

6. **OCENA UKREPA**

(113) Ocena Komisije je v obravnavanem primeru omejena na nadomestilo, ki ga je Poljska dodelila podjetju Autostrada Wielkopolska v skladu s Prilogo 6 h koncesijskemu sporazumu za izključitev težkih tovornih vozil iz obveznosti plačevanja cestnine za uporabo avtoceste A2 med krajema Nowy Tomysl in Konin od 1. septembra 2005 do 30. junija 2011.

6.1 **Obstoj državne pomoči**

(114) Člen 107(1) PDEU določa, da je „vsaka pomoč, ki jo dodeli država članica, ali kakršna koli vrsta pomoči iz državnih sredstev, ki izkrivlja ali bi lahko izkrivljala konkurenco z dajanjem prednosti posameznim podjetjem ali proizvodnji posameznega blaga, nezdružljiva z notranjim trgom, kolikor prizadene trgovino med državami članicami“.

(115) Merila iz člena 107(1) PDEU so kumulativna. Za določitev, ali zadevni ukrep pomeni državno pomoč v smislu člena 107(1) PDEU, morajo biti torej izpolnjeni vsi naslednji pogoji. In sicer za finančno podporo velja, da:

(a) mora biti dodeljena podjetju (njegovi gospodarski dejavnosti);

(b) mora biti financirana iz državnih sredstev in jo je mogoče pripisati državi;

(c) mora dajati gospodarsko prednost;

(d) mora biti selektivna;

(e) mora izkrivljati ali bi lahko izkrivljala konkurenco in mora vplivati na trgovino med državami članicami.

6.1.1 *Gospodarska dejavnost in pojem podjetje*

(116) V skladu z ustaljeno sodno prakso mora Komisija najprej ugotoviti, ali je podjetje Autostrada Wielkopolska podjetje v smislu člena 107(1) PDEU. Pojem podjetje zajema vse subjekte, ki opravljajo gospodarsko dejavnost, ne glede na njihov pravni status in način financiranja ([27]). Ponujanje blaga ali storitev na določenem trgu je gospodarska dejavnost ([28]).

(117) V zvezi s tem Komisija ugotavlja, da se avtocesta A2 med krajema Nowy Tomysl in Konin upravlja na komercialni podlagi, saj lahko katero koli vozilo, ki se lahko vozi po avtocestah, avtocesto A2 uporablja na podlagi plačila v obliki cestnine, ki je prihodek koncesionarja. Iz tega sledi, da podjetje Autostrada Wielkopolska ponuja storitve na trgu in pomeni podjetje v smislu člena 107(1) PDEU ([29]).

6.1.2 *Državna sredstva in pripisljivost državi*

(118) Pojem državne pomoči se uporablja za vsako prednost, ki jo iz državnih sredstev dodeli država sama ali posrednik, ki deluje na podlagi dodeljenih pooblastil ([30]).

(119) V obravnavanem primeru je bilo nadomestilo podjetju Autostrada Wielkopolska izplačano iz nacionalnega sklada za ceste. Nacionalni sklad za ceste je državni sklad, ustanovljen v okviru Bank Gospodarstwa Krajowego (v nadaljnjem besedilu: banka BGK) – poljske državne razvojne banke. Glavni vir financiranja nacionalnega sklada za ceste so prihodki iz dajatve na gorivo (davkom podobna dajatev ([31])), uvedene za motorna goriva in plin, dane na poljski trg (ki so jo plačevali proizvajalci in uvozniki motornih goriv), in cestnine, ki jo je neposredno pobiral GDDKiA – osrednji upravni organ, pristojen za nacionalni cestni sistem. Zato Komisija meni, da so bila nadomestila podjetju Autostrada Wielkopolska financirana iz državnih sredstev.

(120) Poljski parlament je v zakonu o spremembi določil nacionalni sklad za ceste kot vir izplačila nadomestil. Poleg tega je bilo v zakonu o spremembi določeno, da je treba nadomestila iz nacionalnega sklada za ceste podjetju Autostrada Wielkopolska izplačati na zahtevo generalnega direktorata za državne ceste in avtoceste ([32]). Zato Komisija meni, da je mogoče nadomestila podjetju Autostrada Wielkopolska pripisati državi.

6.1.3 *Gospodarska prednost*

(121) V tem oddelku je Komisija najprej proučila in priznala pravico koncesionarja do nadomestila zaradi zakonodajne spremembe. Komisija priznava, da samo prekomerno nadomestilo daje koncesionarju neupravičeno prednost. Drugič, Komisija je obravnavala modele, ki sta jih pogodbenici predstavili med pogajanji. Tretjič, Komisija je ugotovila, da je uporaba zastarele študije o prometu pripeljala do prekomernega nadomestila. Četrtič, Komisija je proučila in potrdila postopek preverjanja cen AGRi, izveden leta 2007. Petič, znesek prekomernega nadomestila je bil določen na podlagi poročila PwC. Poleg tega so bile obravnavane nekatere pripombe koncesionarja. Na koncu je bil ugotovljen obstoj gospodarske prednosti.

([27]) Sodba Sodišča z dne 18. junija 1998 v zadevi Komisija proti Italiji, C-35/96, ECLI:EU:C:1998:303. Sodba Sodišča z dne 23. aprila 1991 v zadevi Höfner in Elser proti Macrotron, C-41/90, ECLI:EU:C:1991:161; Sodba Sodišča z dne 16. novembra 1995 v zadevi FFSA in drugi proti Ministère de l'Agriculture and de la Pêche, C-244/94, ECLI:EU:C:1995:392; Sodba Sodišča z dne 11. decembra 1997 v zadevi Job Centre, C-55/96, ECLI:EU:C:1997:603.

([28]) Sodba Sodišča z dne 16. junija 1987 v zadevi Komisija proti Italiji, C-118/85, ECLI:EU:C:1987:283. Sodba Sodišča z dne 18. junija 1998 v zadevi Komisija proti Italiji, C-35/96, ECLI:EU:C:1998:303.

([29]) Kar zadeva koncesionarje za avtoceste, je Komisija podala enako ugotovitev, npr. v sklepu z dne 27. oktobra 2014 v zadevi SA.39224 – Greece – Reset of Greek Motorway concession projects – Moreas Motorway (Grčija – ponovna opredelitev koncesijskih projektov za grško avtocesto – avtocesta Moreas) (UL C 460, 19.12.2014, str. 1).

([30]) Sodba Sodišča z dne 16. maja 2002 v zadevi Francija proti Komisiji (v nadaljnjem besedilu: sodba Stardust Marine), C-482/99, ECLI:EU:C:2002:294.

([31]) Dajatev na gorivo je poljski parlament uvedel z zakonom z dne 27. avgusta 2004 o spremembi zakona o cestninskih avtocestah in nacionalnem skladu za ceste.

([32]) Generalni direktorat za državne ceste in avtoceste je osrednji upravni organ za vprašanja, povezana z nacionalnim cestnim sistemom. Generalni direktorat opravlja svoje naloge s pomočjo GDDKiA.

6.1.3.1 Pravica do nadomestila

(122) Komisija najprej ugotavlja, da so bile cestnine glavni vir prihodkov koncesionarja. Koncesionar je lahko po lastni presoji določal cene cestnin v okviru omejitev, določenih s koncesijskim sporazumom.

(123) Poljska in podjetje Autostrada Wielkopolska navajata, da je bila s koncesijskim sporazumom koncesionarju podeljena pravica do nadomestila izgub, nastalih zaradi zadevne zakonodajne spremembe. V koncesijskem sporazumu je jasno navedeno, da mora država koncesionarju plačati nadomestilo, če mu ukrepi države onemogočajo spremembo ali prilagoditev cen cestnin (glej člen 12.6 koncesijskega sporazuma, citiran v uvodni izjavi 51). Zakon o spremembi je koncesionarja prikrajšal ne le za možnost prilagajanja cen cestnin za težka tovorna vozila (v okviru določenih omejitev), temveč tudi za pravico zaračunavanja cestnin težkim tovornim vozilom za uporabo avtoceste.

(124) Glede na navedeno Komisija meni, da je bil koncesionar v posebnih okoliščinah obravnavanega primera (med drugim, dejstvo, da je bila koncesija predmet razpisa) upravičen do nadomestila zaradi spremembe zakonodaje, ki ga je močno prikrajšala za pravico zaračunavanja cestnin.

(125) Komisija tudi priznava, da nadomestilo, ki zgolj izniči učinke zakonodajne spremembe, kot tako ne pomeni državne pomoči. Vendar Komisija meni, da nadomestilo, ki presega tisto, kar je po navadi potrebno za izničenje učinkov zakonodajne spremembe, zagotavlja selektivno prednost podjetju.

(126) V zadevnem primeru pravica do nadomestila zaradi učinkov zakonodajne spremembe pomeni pravico koncesionarja, da od države prejme nadomestilo za ponovno vzpostavitev njegovega pričakovanega finančnega položaja tik pred zakonodajno spremembo. Vendar če je predvideno nadomestilo izboljšalo pričakovani finančni položaj koncesionarja, ker je presegalo nadomestilo, povezano z neposrednimi učinki zakonodajne spremembe, je koncesionar pridobil neupravičeno prednost, ki vključuje državno pomoč v smislu člena 107(1) PDEU ([33]).

6.1.3.2 Modeli, uporabljeni za določitev nadomestila

(127) Da bi Komisija ocenila, ali je višina nadomestila, izplačanega podjetju Autostrada Wielkopolska, pomenila neupravičeno prednost, ker je izboljšala njegov finančni položaj v primerjavi s položajem, ki bi obstajal brez zadevne zakonodajne spremembe, je podrobno proučila postopek, s katerim so bila določena plačila nadomestil, pa tudi finančne modele, uporabljene v ta namen. Ta analiza je predstavljena v nadaljevanju.

(128) Možen kazalnik finančnega položaja koncesionarja je interna stopnja donosnosti denarnih tokov, ki jo je koncesionar pričakoval tik pred zakonodajno spremembo. Poljska in podjetje Autostrada Wielkopolska sta se v Prilogi 6 h koncesijskemu sporazumu dogovorila, da izmed uresničljivih kazalnikov interne stopnje donosnosti uporabita dejanski letni skupni donos lastniškega kapitala delničarjev in podrejeni dolg, izražen v EUR ([34]). Za izračun interne stopnje donosnosti se uporablja splošno sprejeta standardna metodologija za določanje donosnosti naložb ([35]). Zato Komisija meni, da je uporaba tega kazalnika razumna in ji zato ne nasprotuje.

(129) Podjetje Autostrada Wielkopolska je med pogajanji o cenah prikritih cestnin med koncesionarjem in poljskimi organi predstavilo tri finančne modele ([36]). To so osnovni model, model dejanskega cestninjenja in vinjetni model, predstavljen v uvodni izjavi 29.

(130) **Osnovni model** predstavlja finančni položaj koncesionarja z […]-odstotno interno stopnjo donosnosti ob zaključnem finančnem obračunu leta 2000, kot je opisano v uvodni izjavi 29(a). Vendar Komisija meni, da interna stopnja donosnosti, ki bi jo koncesionar lahko pričakoval na začetku koncesije, v obravnavanem primeru ni pomembna, saj koncesijski sporazum ne jamči kakršne koli interne stopnje donosnosti v obdobju koncesije, temveč prenaša tržna in finančna tveganja, pa tudi priložnosti na koncesionarja. Zato je lahko pričakovana interna stopnja donosnosti v vsakem trenutku obdobja koncesije drugačna, odvisno od uresničitve tveganj in

([33]) Podobno je Komisija v sklepu z dne 4. decembra 2013 v zadevi SA.29584 – Shadow toll compensation to Stalexport Autostrada Małopolska S.A. (SAM S.A.) - A4 motorway (Katowice - Krakow) (Nadomestilo iz naslova prikritega cestninjenja podjetju Stalexport Autostrada Małopolska S.A. (SAM S.A.) – avtocesta A4 (med krajema Katovice in Krakov)) sklenila, da nadomestilo koncesionarju ni pomenilo državne pomoči, saj je v skladu s koncesijskim sporazumom za zadevni odsek avtoceste A4 odgovornost za tveganje, povezano s spremembo zakonodaje, ki je neposredno ali posredno vplivala na koncesionarja, nosila država, nadomestilo pa je bilo omejeno na izgubo, ki jo je utrpel koncesionar (UL C 172, 6.6.2014, str. 2).

([34]) Glej Prilogo 6, stran 9.

([35]) Glej obvestilo Komisije o pojmu državne pomoči (UL C 262, 19.7.2016, str. 1), odstavek 102.

([36]) Te tri finančne modele je predstavila in preverila družba Ernst & Young v poročilu z dne 19. septembra 2005.

priložnosti. Zaradi tega Komisija meni, da je lahko zadevna interna stopnja donosnosti v tem primeru samo taka, kot bi jo koncesionar lahko pričakoval tik pred zakonodajno spremembo in z njo povezano uvedbo mehanizma prikritega cestninjenja leta 2005. Ta donosnost bi lahko bila višja ali nižja od donosnosti, ki bi se lahko pričakovala na začetku koncesije.

(131) V **modelu dejanskega cestninjenja** ([37]), kot je opisan v uvodni izjavi 29(b) (za več podrobnosti glej model 1 v preglednici 2), so uporabljene napovedi prometa in prihodkov iz študije WSA iz leta 1999 ([38]) za obdobje napovedi (od leta 2005 do konca koncesije leta 2037). Model predstavlja finančni položaj koncesionarja na dan 31. decembra 2004 v hipotetičnih razmerah brez zakonodajne spremembe, tj. scenarij, v katerem bi koncesionar pobiral cestnine od vseh vozil, ki uporabljajo avtocesto A2, do konca koncesije. Po tem modelu je bila pričakovana interna stopnja donosnosti […]-odstotna.

(132) **Vinjetni model** ([39]), opisan v uvodni izjavi 29(c) (za več podrobnosti glej model 2 v preglednici 2), predstavlja finančni položaj koncesionarja z zakonodajno spremembo, tj. scenarij, v katerem bi težka tovorna vozila brezplačno uporabljala avtocesto A2, država pa bi plačevala nadomestilo iz naslova prikritega cestninjenja v višini 70 % najvišjih dovoljenih cen cestnin. V tem modelu je podjetje Autostrada Wielkopolska uporabilo lastne predpostavke o prometu, da težka tovorna vozila z vinjeto brezplačno uporabljajo avtocesto A2. Poljski organi trdijo, da se pogodbenici takrat nista dogovorili glede teh predpostavkah o prometu ([40]). Po tem modelu je bila pričakovana interna stopnja donosnosti […]-odstotna. Podjetje Autostrada Wielkopolska je s tem modelom dokazalo, da tudi z najvišjimi dovoljenimi cenami prikritih cestnin ne bi doseglo […]-odstotne interne stopnje donosnosti, ki bi jo po pričakovanjih doseglo tik pred zakonodajno spremembo.

(133) **Model preverjanja** ([41]), predstavljen v uvodni izjavi 36 (glej tudi model 5 v preglednici 2), je podjetje Autostrada Wielkopolska predstavilo leta 2007. Uporabljal se je za preverjanje prikritih cestnin leta 2007. V tem modelu je podjetje Autostrada Wielkopolska za obdobje napovedi ([42]) uporabilo študijo WSA iz leta 2006 ([43]). Model preverjanja je predvideval, da se sistem prikritega cestninjenja uporablja do konca koncesije. V njem je bila izračunana pričakovana interna stopnja donosnosti leta 2007 […]-odstotna. Zato je model preverjanja po navedbah podjetja Autostrada Wielkopolska pokazal, da […]-odstotna interna stopnja donosnosti pred zakonodajno spremembo (glej model dejanskega cestninjenja) ni bila dosežena.

(134) V preglednici 2 so prikazani vsi finančni modeli, ki sta jih pogodbenici uporabljali med pogajanji, skupaj z njihovimi značilnostmi, ter različice modelov, ki jih je družba PwC prilagodila in uporabila v svojem poročilu, da bi ocenila prekomerno nadomestilo (glej točko 6.1.3.5).

Preglednica 2

Finančni modeli, ki sta jih uporabljali pogodbenici

	Model dejanskega cestninjenja (1)	Vinjetni model (2)	Model dejanskega cestninjenja družbe PwC (3)	Vinjetni model družbe PwC (4)	Model preverjanja (5)	Model preverjanja družbe PwC (6)
Model uporabljen za	pogajanje o cenah AGRi	pogajanje o cenah AGRi	preračun interne stopnje donosnosti	preračun cen AGRi	preverjanje cen AGRi	preračun (prilagojenih) cen AGRi
Referenčno leto	31.12.2004	30.06.2005	31.12.2004	30.06.2005	31.12.2006	31.12.2006
Uporabljena napoved prometa	študija WSA iz leta 1999	„nove predpostavke podjetja AW S.A. o prometu“	študija WSA iz leta 2004	„nove predpostavke podjetja AW S.A. o prometu“	študija WSA iz leta 2006	študija WSA iz leta 2006

([37]) Ime spisa: 050518 A2-CB-2004-12 V1.51.123.
([38]) Študija WSA iz leta 1999 temelji na predpostavki, da vsa vozila plačujejo dejanske cestnine za uporabo avtoceste. Glej študijo WSA iz leta 1999, stran 17, točki 3 in 4.
([39]) Ime spisa: 050915 A2-COMPENSATION V.3.71 (awsa)_EY.123.
([40]) Komisija tudi ugotavlja, da te predpostavke o prometu niso temeljile na dejanskih podatkih o prometu za primer brezplačne avtoceste ter na ustrezni študiji o prometu in prihodkih.
([41]) Ime spisa: Ref 071023-Combined Faza I & II - Poljska A2.xls.
([42]) Študija WSA iz leta 2006 temelji na prvotnih dejanskih podatkih o prometu in predpostavlja uporabo sistema prikritega cestninjenja v celotnem obdobju (brezplačna uporaba avtoceste A2 za težka tovorna vozila).
([43]) Posodobljena študija o prometu in prihodkih za cestninsko avtocesto A2, november 2006.

	Model dejanskega cestninjenja (1)	Vinjetni model (2)	Model dejanskega cestninjenja družbe PwC (3)	Vinjetni model družbe PwC (4)	Model preverjanja (5)	Model preverjanja družbe PwC (6)
Sistem cestninjenja (do konca koncesije)	dejansko cestninjenje (cene iz študije WSA iz leta 1999)	prikrito cestninjenje (70 % najvišjih dovoljenih cen cestnin za težka tovorna vozila)	dejansko cestninjenje (cene iz študije WSA iz leta 2004)	prikrito cestninjenje (preračunane cene)	prikrito cestninjenje (70 % najvišjih dovoljenih cen cestnin za težka tovorna vozila)	prikrito cestninjenje (preračunane cene)
Interna stopnja donosnosti	[…] %	[…] %	[…] %	[…] %	[…] %	[…] %

6.1.3.3 Uporaba napačne študije o prometu in ugotovitev obstoja prekomernega nadomestila

(135) Komisija ugotavlja, da je, kot je navedeno zgoraj, v modelu dejanskega cestninjenja uporabljena napoved prometa in prihodkov iz študije WSA iz leta 1999, ki se nanaša na obdobje 2005–2037 ([44]). Vendar ker se je predpostavljalo, da ta model predstavlja finančni položaj koncesionarja tik pred zakonodajno spremembo leta 2005 in kot tak referenčno vrednost za določitev prikrite cestnine, bi bilo treba uporabiti novejšo napoved prometa in prihodkov. Zato Komisija meni, da bi moralo podjetje Autostrada Wielkopolska namesto navedene napovedi uporabiti razpoložljivo posodobljeno napoved prometa in prihodkov iz študije WSA iz leta 2004 ([45]).

(136) Študija WSA iz leta 2004 je posodobljena različica študije iz leta 1999. Študija WSA iz leta 1999 je bila podlaga za pripravo finančnega modela za oceno interne stopnje donosnosti projekta ob zaključnem finančnem obračunu leta 2000. Komisija se strinja s Poljsko, da je za doseganje posodobljene ravni pričakovane interne stopnje donosnosti v času zakonodajne spremembe ustrezno uporabiti posodobljeno študijo o prometu in prihodkih. Študija WSA iz leta 2004 zagotavlja take posodobljene podatke. Temelji na izkušnjah na področju dejanskega razvoja prometa in prihodkov na prvotnem odseku avtoceste, pa tudi gospodarskem razvoju Poljske do zadevnega obdobja. Zato natančneje izraža dejansko stanje na trgu v času zakonodajne spremembe. Zato po navedbah Komisije študija WSA iz leta 2004 predstavlja natančnejšo napoved prometa in prihodkov za čas zakonodajne spremembe kot napoved iz študije WSA iz leta 1999.

(137) V primerjavi s študijo WSA iz leta 1999 študija WSA iz leta 2004 kaže nekoliko večji promet vozil kategorije 1 in precej manjši promet vozil kategorij 2 in 3. Napovedane optimalne cene dejanskih cestnin za kategorije 2, 3 in 4 iz študije WSA iz leta 2004 so precej nižje od napovedanih optimalnih cen dejanskih cestnin za te kategorije iz študije WSA iz leta 1999. Dejansko so optimalni prihodki od težkih tovornih vozil, napovedani v študiji WSA iz leta 2004, precej nižji od optimalnih prihodkov od težkih tovornih vozil, napovedanih v študiji WSA iz leta 1999. Zato je zaradi uporabe študije WSA iz leta 1999 kot podlage za model dejanskega cestninjenja interna stopnja donosnosti višja od interne stopnje donosnosti, ki bi bila dosežena, če bi bila uporabljena študija WSA iz leta 2004.

(138) Komisija tudi ugotavlja, da študij iz leta 2005, ki ju navaja podjetje Autostrada Wielkopolska, ne bi bilo mogoče uporabiti namesto študije WSA iz leta 2004. Prvič, študija svetovalnega podjetja SDG iz leta 2005 (glej uvodno izjavo 87) je bila pripravljena za (vinjetni) scenarij prikritega cestninjenja (tj. scenarij, v katerem koncesionar prejema plačila prikritih cestnin za težka tovorna vozila), medtem ko je bilo treba za oceno finančnega položaja koncesionarja tik pred začetkom veljavnosti zakona o spremembi uporabiti študijo za scenarij dejanskega cestninjenja (tj. scenarij, v katerem koncesionar pobira dejanske pristojbine od vseh uporabnikov avtoceste A2 do konca obdobja koncesije). Poleg tega je Poljska obvestila Komisijo, da se je študija svetovalnega podjetja Faber Maunsell iz leta 2005, ki jo je v svojih pripombah omenilo podjetje Autostrada Wielkopolska (glej uvodno izjavo 87), osredotočala le na napovedi prometa in ne na napovedi prihodkov (kar pomeni, da se v njej ni upoštevala optimizacija cen za povečanje prihodkov). Zato je bila neuporabna za izračun interne stopnje donosnosti projekta.

([44]) Študiji WSA o prometu in prihodkih vključujeta napoved za promet na avtocesti A2 na podlagi optimalnega načrta dejanskega cestninjenja ob vsaki pripravi napovedi.

([45]) Študija WSA iz leta 2004 temelji na predpostavki, da vsa vozila plačujejo dejanske cestnine za uporabo avtoceste. Glej študijo WSA iz leta 2004, strani 5–10, točka 4.

(139) Iz teh razlogov Komisija meni, da je bila zaradi uporabe modela dejanskega cestninjenja, ki temelji na stari študiji WSA iz leta 1999, interna stopnja donosnosti višja, kot bi jo bilo mogoče razumno pričakovati v času zakonodajne spremembe. Rezultat tega je bilo prekomerno nadomestilo v obliki višjih plačil prikritih cestnin.

6.1.3.4 Preverjanje prikritih cestnin leta 2007 – priznanje preverjanja

(140) Med pogajanji o cenah prikritih cestnin leta 2005 so se poljski organi dogovorili s podjetjem Autostrada Wielkopolska o preverjanju interne stopnje donosnosti leta 2007 in spremembi cen prikritih cestnin, če ciljna interna stopnja donosnosti ne bi bila dosežena, kot je pojasnjeno v točki 2.5 zgoraj. Komisija ugotavlja, da je bil dogovor o preverjanju sprejet zaradi negotovosti glede razvoja prometa po odprtju avtoceste A2, ki naj bi bila za težka tovorna vozila z veljavno vinjeto brezplačna.

(141) Komisija je v sklepu o začetku postopka izrazila dvome glede tega, ali je morala Poljska zaradi uporabe mehanizma nadomestil, vsaj v obdobju od 1. septembra 2005 do 31. decembra 2006, prevzeti tveganja v zvezi s prometom in prihodki, vendar le kar zadeva lahka vozila. Komisija ugotavlja, da je Poljska s preverjanjem dejansko prevzela tveganje v zvezi z razvojem prometa (in prihodkov) za obdobje od uvedbe sistema prikritega cestninjenja do preverjanja (obdobje približno 16 mesecev). Poleg tega ugotavlja, da bi se lahko štelo, da se je Poljska s tem oddaljila od narave prvotnega koncesijskega sporazuma, ki koncesionarju ni zagotavljal nikakršne stopnje donosa.

(142) Vendar pa Komisija sprejema preverjanje cen prikritih cestnin, saj je državi omogočilo ponovno določitev cen prikritih cestnin na raven, ki preprečuje preplačilo koncesionarju za težka tovorna vozila. Poleg tega je bilo preverjanje izvedeno po zelo kratkem obdobju (približno 16 mesecev – od septembra 2005 do decembra 2006), kar je pogodbenicama omogočalo, da sta zbrali dejanske podatke o prometu za težka in lahka vozila, na podlagi zbranih podatkov pripravili napovedi prometa ter v skladu s temi napovedmi določili cene prikritih cestnin. V primerjavi s celotnim trajanjem koncesijskega sporazuma, tj. 40 let, je to kratko obdobje, ki je bilo dejansko razumno v smislu, da je pogodbenicama ravno še omogočalo, da sta zbrali potrebne podatke o prometu in na podlagi zbranih podatkov pripravili zanesljive napovedi prometa za prihodnost.

(143) V zvezi s tem je treba opozoriti, da je bila prvotna raven prikritih cestnin določena na podlagi predpostavk koncesionarja v zvezi s prihodnjim razvojem prometa (uporabljenih v vinjetnem modelu). Komisija ugotavlja, da takrat ni bilo aktualnih podatkov o prometu za težka tovorna vozila, ki so brezplačno uporabljala avtocesto. Zato ni bilo mogoče natančno oceniti vpliva zakonodajne spremembe na promet in s tem pravilnosti predpostavk koncesionarja o prihodnjem razvoju prometa.

(144) Komisija ugotavlja, da do konca koncesije ali sistema prikritega cestninjenja ni bilo predvideno nadaljnje preverjanje. Zato je bil donos koncesionarja potem, ko je bilo treba po preverjanju leta 2007 določiti končno raven cen prikritih cestnin, znova izpostavljen tveganjem v zvezi z razvojem prometa, podobno kot v prvotnem koncesijskem sporazumu.

(145) Komisija ugotavlja, da je v primeru avtoceste A2 delež prometa težkih tovornih vozil večji od deleža prometa težkih tovornih vozil na avtocesti A4. Delež težkih tovornih vozil na avtocesti A2 je bil ocenjen na […] % ([46]), medtem ko je delež težkih tovornih vozil na avtocesti A2 znašal le […] %. Komisija tudi ugotavlja, da je zaradi večjega deleža težkih tovornih vozil na avtocesti A2 medsebojna odvisnost obeh vrst prometa morda večja kot v primeru avtoceste A4. Čeprav se je zakonodajna sprememba nanašala le na težka tovorna vozila, se Komisija glede na posebne okoliščine tega primera strinja, da preverjanje ne bi smelo zajemati le prometa težkih tovornih vozil, ampak tudi promet lahkih vozil.

6.1.3.5 Izračun prekomernega nadomestila – poročilo PwC

(146) Poljski organi so v okviru svojega obvestila predstavili poročilo PwC (glej uvodno izjavo 41). V tem poročilu je družba PwC posodobila model dejanskega cestninjenja podjetja Autostrada Wielkopolska z napovedmi prometa in prihodkov iz študije WSA iz leta 2004. Uvedla je tudi nekaj manjših (aritmetičnih, logičnih in fiskalnih) popravkov modela. Zaradi teh sprememb se je interna stopnja donosnosti, ki bi se lahko pričakovala v času zakonodajne spremembe, znižala s […] % na […] % ([47]) (glej model dejanskega cestninjenja družbe PwC v preglednici 2).

([46]) Glede na ocene podjetja Autostrada Wielkopolska na podlagi povprečij za obdobje 2005–2011.
([47]) Največji del znižanja (324 bazičnih točk) je mogoče pripisati posodobitvi napovedi prometa in le 11 bazičnih točk drugim manjšim popravkom.

(147) Komisija meni, da je nadomestitev napovedi prometa in prihodkov, uvedena z modelom dejanskega cestninjenja družbe PwC, razumna, saj ustrezno predstavlja posodobljene napovedi v času zadevne zakonodajne spremembe. Zato se Komisija strinja, da se lahko interna stopnja donosnosti v višini […] % šteje za interno stopnjo donosnosti, ki bi jo koncesionar lahko pričakoval tik pred zakonodajno spremembo.

(148) V primerjavi z […]-odstotno interno stopnjo donosnosti je interna stopnja donosnosti v višini […] %, ki jo je navedlo podjetje Autostrada Wielkopolska in je bila dejansko uporabljena med pogajanji o plačilih nadomestil, pretirana. Interna stopnja donosnosti iz vinjetnega modela v višini […] % prav tako presega […] %.

(149) Družba PwC je za določitev zneska prekomernega nadomestila za obdobje do preverjanja uporabila vinjetni model za preračun cen AGRi, ki bi jih bilo treba prvotno uporabiti septembra 2005, da bi se dosegla nižja interna stopnja donosnosti v višini […] % namesto […]-odstotne interne stopnje donosnosti iz vinjetnega modela, ki ga je podjetje Autostrada Wielkopolska predstavilo leta 2005 (glej vinjetni model družbe PwC v preglednici 2). Družba PwC je v svojem poročilu nadomestila interno stopnjo donosnosti v višini […] % iz vinjetnega modela s stopnjo v višini […] % in ocenila cene AGRi, ki bi zadostovale za doseganje te nižje interne stopnje donosnosti. Znesek nadomestila za podjetje Autostrada Wielkopolska za obdobje od septembra 2005 do oktobra 2007, ki je temeljil na preračunanih cenah AGRi, je bil določen na […] PLN bruto ([48]). Ta znesek se je primerjal z dejanskimi plačili podjetju Autostrada Wielkopolska za to obdobje, ki so znašala […] PLN bruto ([49]). Izračuni kažejo, da so v obdobju od septembra 2005 do oktobra 2007 ocenjena preplačila znašala […] PLN bruto ([50]), kar je približno […] % vseh plačil podjetju Autostrada Wielkopolska v tem obdobju.

(150) Za obdobje po preverjanju (od novembra 2007 do junija 2011) je družba PwC uporabila model preverjanja za oceno prekomernega nadomestila, ki ga je prejelo podjetje Autostrada Wielkopolska ([51]). V ta namen je družba PwC preračunala cene prikritih cestnin tako, da je bila v modelu preverjanja namesto […]-odstotne dosežena […]-odstotna interna stopnja donosnosti (glej model preverjanja družbe PwC ([52]) v preglednici 2). Znesek prekomernega nadomestila je enak razliki med cenami prikritih cestnin, ki jih je družba PwC preračunala, in cenami prikritih cestnin, ki so bile podjetju Autostrada Wielkopolska dejansko plačane na vozilo v zadevnem obdobju. Znesek nadomestila podjetju Autostrada Wielkopolska za obdobje od novembra 2007 do junija 2011, ki je temeljil na preračunanih cenah prikritih cestnin, je bil določen na […] PLN bruto ([53]). Ta znesek se je primerjal z dejanskimi plačili podjetju Autostrada Wielkopolska za to obdobje, ki so znašala […] PLN bruto ([54]). Izračuni kažejo, da so v obdobju od novembra 2007 do junija 2011 ocenjena preplačila znašala […] PLN bruto ([55]), kar predstavlja približno […] % plačil.

6.1.3.6 Dodatne pripombe o gospodarski prednosti

(151) Podjetje Autostrada Wielkopolska je trdilo, da tudi če bi zadevno nadomestilo pomenilo bistveno izboljšanje, sta se Poljska in podjetje Autostrada Wielkopolska o njem dogovorili na komercialni podlagi in po običajnih tržnih pogojih. Zato je bilo v tem primeru uporabljeno in upoštevano načelo udeleženca v tržnem gospodarstvu.

(152) Komisija meni, da je bila z zakonom o spremembi in koncesijskim sporazumom Poljski naložena obveznost izplačila nadomestila koncesionarju le do zneska ocenjene izgube prihodka zaradi zadevne zakonodajne spremembe. Ni mogoče trditi, da bi bila izplačilo višjega zneska, kot je bilo zakonsko določeno, in koncesijski sporazum sprejemljiva za hipotetičnega razumnega zasebnega upravljavca. Poleg tega je zelo vprašljivo, ali bi se razumen zasebni upravljavec strinjal z izračunom nadomestila z uporabo študije WSA iz leta 1999 o prometu in prihodkih ter ne najnovejše študije WSA iz leta 2004. Komisija se zato ne strinja, da je v zadevnem primeru upoštevano načelo udeleženca v tržnem gospodarstvu.

(153) Poleg tega se je podjetje Autostrada Wielkopolska sklicevalo na zadevo o državni pomoči London Underground iz leta 2002, v kateri je Komisija sklenila, da sprememba dolgoročne pogodbe ne pomeni državne pomoči, če: (i) prvotna pogodba ni vključevala državne pomoči in (ii) sprememba ne vodi do bistvenega izboljšanja položaja koncesionarja ali izboljšanja tržne stopnje ([56]).

([48]) Ta znesek znaša […] EUR bruto (po menjalnem tečaju PLN/EUR = 4).
([49]) Ta znesek znaša […] EUR bruto (po menjalnem tečaju PLN/EUR = 4).
([50]) Ta znesek znaša […] EUR bruto (po menjalnem tečaju PLN/EUR = 4).
([51]) Ta model je bil uporabljen v poročilu PwC iz leta 2010 za obdobje do avgusta 2010 in v dodatnem poročilu PwC iz leta 2011 za obdobje od septembra 2010 do junija 2011.
([52]) Ime spisa: […].
([53]) Ta znesek znaša […] EUR bruto (po menjalnem tečaju PLN/EUR = 4).
([54]) Ta znesek znaša […] EUR bruto (po menjalnem tečaju PLN/EUR = 4).
([55]) Ta znesek znaša […] EUR bruto (po menjalnem tečaju PLN/EUR = 4).
([56]) Zadeva N 264/2002 London Underground Public Private Partnership. točka 79.

(154) Čeprav Komisija nima informacij, na podlagi katerih bi bilo mogoče sklepati, da je prvotna pogodba vključevala državno pomoč, zgoraj predstavljena analiza finančnih modelov kaže, da so plačila prikritih cestnin pripeljala do bistvenega izboljšanja položaja koncesionarja, saj so temeljila na višjem pričakovanem donosu, kot bi ga bilo mogoče pričakovati pred zakonodajno spremembo. Komisija meni, da je bila tržna cena za koncesijo podjetja Autostrada Wielkopolska določena leta 1997 na podlagi odprtega razpisnega postopka. V skladu z določbami koncesijskega sporazuma koncesionarju ni bila zajamčena interna stopnja donosnosti projekta. Interna stopnja donosnosti je v metodi nadomestila uporabljena le kot referenčna vrednost, ki omogoča izračun ustreznega nadomestila, tj. nadomestila za ponovno vzpostavitev finančnega položaja, v kakršnem bi bil koncesionar brez zakona o spremembi. Interna stopnja donosnosti je le kazalnik finančnega položaja koncesionarja tik pred zakonodajno spremembo in ne cena, ki jo je država plačala podjetju Autostrada Wielkopolska za sprejetje Priloge 6, zato je ni mogoče uporabiti za primerjavo cen.

(155) Komisija tudi ugotavlja, da za njeno oceno obstoja gospodarske prednosti za koncesionarja ni pomembno, ali je država članica to prednost dodelila namerno ali nenamerno.

(156) Poleg tega ugotavlja, da v postopku in odločbi arbitražnega sodišča za zadevni primer ni obravnavan vidik državne pomoči ([57]). V vsakem primeru mora Komisija oceniti obstoj državne pomoči in njeno združljivost z notranjim trgom.

6.1.3.7 Sklepne ugotovitve v zvezi z gospodarsko prednostjo

(157) Glede na navedeno Komisija meni, da je koncesionar pridobil gospodarsko prednost v obliki prekomernega nadomestila za težka tovorna vozila za obdobje od septembra 2005 do junija 2011, tj. datuma konca prikritega cestninjenja. Komisija se strinja z metodo za oceno prekomernega nadomestila, ki jo je uporabila družba PwC.

6.1.4 *Selektivnost*

(158) Komisija ugotavlja, da je bilo nadomestilo za posameznega koncesionarja dodeljeno po individualnih pogajanjih med koncesionarjem in državo. Rezultat tega so bili tako resnično posebni ukrepi, prilagojeni posameznemu koncesionarju. Če tako ti ukrepi dajejo prednost koncesionarju, so selektivni.

(159) Kot je bilo prikazano zgoraj, nadomestilo, ki ga je dodelila Poljska, daje prednost podjetju Autostrada Wielkopolska, zato je treba ukrep šteti za selektiven v smislu člena 107(1) PDEU.

6.1.5 *Izkrivljanje konkurence in vpliv na trgovino*

(160) Če pomoč, ki jo dodeli država članica, okrepi položaj podjetja v primerjavi z drugimi konkurenčnimi podjetji na notranjem trgu, se šteje, da zadevna pomoč vpliva na podjetje ([58]). Zadostuje, da prejemnik pomoči konkurira drugim podjetjem na trgih, odprtih za konkurenco ([59]).

(161) Gospodarska prednost, ki je bila s tem ukrepom dodeljena podjetju Autostrada Wielkopolska, krepi njegov gospodarski položaj, saj povečuje njegove prihodke. Poleg tega je trg gradnje in upravljanja avtocest na Poljskem odprt za vse gospodarske subjekte, dejavne v EU. Zato lahko prednost za podjetje Autostrada Wielkopolska izkrivlja konkurenco in vpliva na trgovino med državami članicami.

6.1.6 *Sklepna ugotovitev*

(162) Glede na navedeno Komisija meni, da nadomestilo, plačano podjetju Autostrada Wielkopolska zaradi zakonodajne spremembe, na podlagi katere so bila težka tovorna vozila izključena iz obveznosti plačevanja cestnine za uporabo avtoceste A2 med krajema Nowy Tomysl in Konin v obdobju od 1. septembra 2005 do 30. junija 2011, pomeni državno pomoč v smislu člena 107(1) PDEU, saj je bilo nadomestilo zadevnemu podjetju za izgubo prihodka zaradi zakona o spremembi prekomerno.

([57]) V točki 4.25 arbitražne odločbe je navedeno: […].

([58]) Sodba Sodišča z dne 17. septembra 1980 v zadevi Philip Morris proti Komisiji, C-730/79, ECLI:EU:C:1980:209, točka 11; sodba Sodišča prve stopnje z dne 30. aprila 1998 v zadevi Het Vlaamse Gewest proti Komisiji, T-214/95, ECLI:EU:T:1998:77, točka 50.

([59]) Sodba Sodišča z dne 21. marca 1991 v zadevi Italija proti Komisiji, C-303/88, ECLI:EU:C:1991:136; sodba Sodišča prve stopnje z dne 30. aprila 1998 v zadevi Het Vlaamse Gewest proti Komisiji, T-214/95, ECLI:EU:T:1998:77, točka 49.

6.2 **Zakonitost pomoči**

(163) Ker je bilo nadomestilo podjetju Autostrada Wielkopolska dano na voljo pred priglasitvijo, Komisija meni, da Poljska ni upoštevala prepovedi iz člena 108(3) PDEU ([60]). Državna pomoč, ki jo je dodelila Poljska, je zato nezakonita.

6.3 **Združljivost pomoči**

(164) V skladu z uveljavljeno sodno prakso Sodišča ([61]) so države članice tiste, ki morajo uveljavljati morebitne razloge za združljivost pomoči in dokazati, da so pogoji za tako združljivost izpolnjeni. Komisija ugotavlja, da Poljska ni navedla nobenih razlogov za združljivost zadevne pomoči. Nasprotno je Poljska obvestila Komisijo, da pomoč po njenem mnenju ni združljiva z notranjim trgom.

(165) Komisija je kljub temu proučila, ali se zadevna pomoč lahko šteje za združljivo z notranjim trgom. Člen 107(3) PDEU določa nekatere izjeme k splošnemu pravilu iz člena 107(1) PDEU o nezdružljivosti državne pomoči z notranjim trgom.

(166) Prvič, Komisija je ocenila zadevno pomoč glede na izjemo iz člena 107(3)(c) PDEU. Člen 107(3)(c) PDEU določa, da se „pomoč za pospeševanje razvoja določenih gospodarskih dejavnosti ali določenih gospodarskih območij, kadar takšna pomoč ne spreminja trgovinskih pogojev v obsegu, ki bi bil v nasprotju s skupnimi interesi," lahko šteje za združljivo z notranjim trgom. V zvezi s tem Komisija tudi ugotavlja, da se nobena od smernic o državni pomoči ne nanaša neposredno na avtocestno infrastrukturo in njeno upravljanje.

(167) Komisija ugotavlja, da se ocena združljivosti pomoči lahko razlikuje glede na to, ali je pomoč opredeljena kot pomoč za naložbe ali pomoč za poslovanje.

(168) Poleg tega ugotavlja, da je bil ob dodelitvi zadevne pomoči celoten odsek avtoceste A2, ki ga je upravljalo podjetje Autostrada Wielkopolska, odprt že skoraj eno leto. Zato v zadevnem primeru, v nasprotju s sklicevanjem podjetja AW S.A. na prejšnji sklep Komisije o izgradnji in upravljanju sosednjega odseka avtoceste A2 med krajema Swiecko in Nowy Tomysl (zadeva N 462/09), ni mogoče skleniti, da je šlo za pomoč za naložbe za olajšanje izgradnje cestne infrastrukture. Državna pomoč v zadevi N 462/09 je bila upravičencu izplačana pred začetkom gradbenih del in je pomenila spodbudo za upravičenca za izvedbo zadevnega naložbenega projekta. Nasprotno Komisija v zadevnem primeru ni ugotovila spodbujevalnega učinka, saj je bila gradnja avtoceste že zaključena. Niti Poljska niti podjetje Autostrada Wielkopolska nista navedla nobenega drugega naložbenega projekta, h kateremu bi zadevna pomoč lahko prispevala.

(169) Poleg tega Komisija ugotavlja, da pomoč v tem primeru, v nasprotju s pomočjo za naložbe, ni bila povezana s stroški katerega koli naložbenega projekta, ampak je bila odvisna od števila vozil, ki so uporabljala avtocesto, in je bila ponavljajoče se narave. Kot taka ni prispevala k financiranju naložbenega projekta, ampak k ponavljajočim se operativnim stroškom. Zato Komisija meni, da zadevna pomoč pomeni pomoč za poslovanje. V skladu s sodno prakso Sodišča ([62]) je taka pomoč za poslovanje načeloma nezdružljiva z notranjim trgom.

(170) Vendar Komisija ugotavlja, da je avtocesta A2 med krajema Nowy Tomysl in Konin v prikrajšani regiji, zajeti v odstopanju iz člena 107(3)(a) PDEU. Zato je Komisija ocenila, ali se zadevna pomoč za poslovanje lahko šteje za združljivo v skladu s smernicami o regionalni pomoči.

(171) Menila je, da bi morala zadevno pomoč oceniti v skladu s smernicami, veljavnimi v času, ko je bil s podpisom Priloge 6 h koncesijskemu sporazumu sprejet sklep o dodelitvi zadevne pomoči, tj. leta 2005. Za takrat dodeljeno pomoč se uporabljajo smernice o nacionalni regionalni pomoči, ki jih je Komisija sprejela leta 1998 (v nadaljnjem besedilu: smernice o državni pomoči iz leta 1998) ([63]).

(172) V skladu z odstavkom 4.15 smernic o državni pomoči iz leta 1998 se lahko pomoč za poslovanje izjemoma dodeli v regijah, ki izpolnjujejo pogoje za odstopanje iz člena 92(3)(a) (zdaj člen 107(3)(a)), če (i) je upravičena zaradi njenega prispevka k regionalnemu razvoju ter če sta njena narava in (ii) višina sorazmerni pomanjkljivostim, ki jih skuša zmanjšati. Država članica mora dokazati obstoj morebitnih ovir in oceniti njihovo pomembnost.

([60]) Sodba Sodišča prve stopnje z dne 14. januarja 2004 v zadevi Fleuren Compost proti Komisiji, T-109/01, ECLI:EU:T:2004:4.
([61]) Sodba Sodišča z dne 28. aprila 1993 v zadevi Italija proti Komisiji, C-364/90, ECLI:EU:C:1993:157.
([62]) Sodba Sodišča prve stopnje z dne 8. junija 1995 v zadevi Siemens SA proti Komisiji, T-459/93, ECLI:EU:T:1995:100, sodba Sodišča z dne 19. septembra 2000 v zadevi Nemčija proti Komisiji, C-156/98, ECLI:ECLI:EU:C:2000:467, točka 30.
([63]) UL C 74, 10.3.1998, str. 9.

(173) V zvezi s tem Komisija ugotavlja, da Poljska ni dokazala obstoja morebitnih ovir, ki bi jih zadevna pomoč lahko ublažila. Nasprotno pa Poljska meni, da pomoč ni prispevala k regionalnemu razvoju.

(174) Komisija meni, da je pomoč za poslovanje v tem primeru povzročila le zvišanje interne stopnje donosnosti projekta za vlagatelje in da kot taka ne prispeva k regionalnemu razvoju regij, v katerih je cestninska avtocesta. Zato Komisija meni, da merila iz odstavka 4.15 smernic o regionalni pomoči niso izpolnjena.

(175) Poleg tega za oceno Komisije ni pomembno, da se nadomestilo podjetju AW S.A. ne uporablja in se ne bo uporabljalo kot razdelitev dobička (dividend) delničarjem, ampak za poplačilo posojila EIB. Dejansko je poplačilo posojila EIB obveznost koncesionarja, ki izhaja iz finančnih dogovorov, ki jih je moral koncesionar skleniti, da bi izpolnil zahteve iz koncesijskega sporazuma. Če je bilo nadomestilo, izplačano podjetju Autostrada Wielkopolska, tako, da je podjetju omogočilo poplačilo njegovih posojil prej, kot je bilo predvideno (tj. v primeru brez spremembe zakonodaje in potrebe po nadomestilu), je nadomestilo podjetju zagotovilo prednost, saj je imelo na voljo sredstva za druge namene, na primer za razdelitev dividend, ki jih sicer ne bi moglo izplačati. Vendar taka razdelitev dividend ni prispevala k razvoju regije, v kateri je avtocesta.

(176) Komisija tudi ugotavlja, da so merila združljivosti za pomoč za poslovanje iz odstavka 76 smernic o državni pomoči za obdobje 2007–2011 ([64]) (v nadaljnjem besedilu: smernice o regionalni pomoči iz leta 2007), ki se uporabljajo od 1. januarja 2007, enake. Tako je ocena združljivosti zadevne pomoči v skladu s smernicami o regionalni pomoči iz leta 2007 enaka.

6.3.1 *Sklepna ugotovitev o združljivosti*

(177) Komisija ni opredelila nobene druge določbe o združljivosti pomoči z notranjim trgom, ki bi lahko pomenila podlago, da bi se zadevna pomoč lahko obravnavala kot združljiva s Pogodbo. Poljska tudi ni navedla nobenega sklicevanja na določbo, ki zadeva združljivost z notranjim trgom, ali zagotovila argumentov, ki bi Komisiji omogočili, da zadevno pomoč obravnava kot združljivo. Podobno pripombe tretje osebe Komisiji ne omogočajo, da bi zadevno pomoč lahko štela za združljivo.

(178) Zato Komisija ugotavlja, da je državna pomoč, ki jo je Poljska dodelila podjetju AW S.A., nezdružljiva z notranjim trgom. Poljska je nezakonito uporabila zadevno pomoč in prekršila člen 108(3) PDEU.

7. **VRAČILO POMOČI**

(179) Komisija je v skladu s Pogodbo in ustaljeno sodno prakso Sodišča pristojna za odločanje, ali mora zadevna država članica ukiniti ali spremeniti pomoč, za katero je ugotovila, da ni združljiva z notranjim trgom ([65]). Sodišče je dosledno trdilo tudi, da je obveznost države članice, da ukine pomoč, za katero Komisija meni, da je nezdružljiva z notranjim trgom, namenjena ponovni vzpostavitvi predhodnega stanja ([66]).

(180) V tem okviru je Sodišče odločilo, da je ta cilj dosežen, če prejemnik vrne zneske, ki so bili dodeljeni z nezakonito pomočjo, in se tako odpove ugodnostim, ki jih je užival v primerjavi s konkurenti na trgu, ter če se ponovno vzpostavi stanje pred plačilom pomoči ([67]).

(181) V skladu s sodno prakso člen 16(1) Uredbe Sveta (EU) 2015/1589 ([68]) določa, da „če se v primerih nezakonite pomoči sprejmejo negativni sklepi, Komisija odloči, da mora zadevna država članica sprejeti vse potrebne ukrepe, da upravičenec vrne pomoč […]“.

([64]) UL C 54, 4.3.2006, str. 13.
([65]) Sodba Sodišča z dne 12. julija 1973 v zadevi Komisija proti Nemčiji, C-70/72, ECLI:EU:C:1973:87, točka 13.
([66]) Sodba Sodišča z dne 14. septembra 1994 v združenih zadevah Španija proti Komisiji, C-278/92, C-279/92 in C-280/92, ECLI:EU:C:1994:325, točka 75.
([67]) Sodba Sodišča (šesti senat) z dne 17. junija 1999 v zadevi Belgija proti Komisiji, C-75/97, ECLI:EU:C:1999:311, točki 64 in 65.
([68]) Uredba Sveta (EU) 2015/1589 z dne 13. julija 2015 o določitvi podrobnih pravil za uporabo člena 108 Pogodbe o delovanju Evropske unije (UL L 248, 24.9.2015, str. 9).

(182) Komisija je ugotovila, da je Poljska podjetju AW S.A. izplačala prekomerno nadomestilo za obdobje od 1. septembra 2005 do 30. junija 2011. Ugotovila je tudi, da to prekomerno nadomestilo pomeni nezakonito pomoč, ki je nezdružljiva z notranjim trgom. Zato je treba pomoč izterjati, da se ponovno vzpostavi stanje na trgu pred njeno dodelitvijo.

(183) Kot je navedeno v uvodnih izjavah 146 do 150 (glej tudi Prilogo k temu sklepu), je Komisija ugotovila, da je za obdobje od 1. septembra 2005 do 30. junija 2011 skupni znesek pomoči znašal 894 956 888,88 PLN ([69]) bruto ([70]). Vračilo pomoči bi moralo zajeti obdobje od datuma, ko je bila upravičencu dodeljena prednost, tj. ko mu je bila pomoč dana na voljo, do datuma njenega dejanskega vračila. Zato bi moral skupni znesek pomoči, ki jo je treba izterjati, vključevati obresti od trenutka posameznih mesečnih izplačil iz uvodnih izjav 146 do 150 in Priloge k sklepu do trenutka povračila.

(184) Če je podjetje Autostrada Wielkopolska plačalo davek na prejeto pomoč, lahko Poljska v skladu s svojimi nacionalnimi davčnimi predpisi upošteva začetno plačilo davka tako, da zahteva vračilo zgolj neto zneska, ki ga je podjetje prejelo ([71]). Vendar bi morali nacionalni organi v takem primeru zagotoviti, da podjetje Autostrada Wielkopolska ne bo upravičeno do dodatne davčne olajšave na podlagi trditve, da so se njegovi obdavčljivi prihodki zaradi povračila zmanjšali, saj bi to pomenilo, da je bil neto znesek vračila nižji od prvotno prejetega neto zneska.

(185) Poljska mora v dveh mesecih od datuma sprejetja tega sklepa in datuma, na katerega so bila izvedena plačila iz uvodnih izjav 146 do 150 in Priloge k sklepu, Komisiji predložiti dokaze o plačanem davku na prejeto pomoč. Komisija meni, da je bila od navedenih datumov pomoč na voljo upravičencu –

SPREJELA NASLEDNJI SKLEP:

Člen 1

Prekomerno nadomestilo za obdobje od 1. septembra 2005 do 30. junija 2011 v višini 894 956 888,88 PLN, ki ga je Poljska dodelila podjetju Autostrada Wielkopolska S.A. na podlagi zakona o spremembi, pomeni državno pomoč v smislu člena 107(1) Pogodbe.

Člen 2

Državna pomoč iz člena 1 je nezakonita, ker so bile pri njeni dodelitvi kršene obveznosti glede priglasitve in mirovanja iz člena 108(3) Pogodbe.

Člen 3

Državna pomoč iz člena 1 ni združljiva z notranjim trgom.

Člen 4

1. Poljska od upravičenca izterja pomoč iz člena 1.

2. Zneski, ki jih je treba izterjati, vključujejo obresti od datuma, ko so bili dani na voljo upravičencu, do datuma njihove dejanske izterjave.

3. Obresti se izračunajo z obrestnoobrestnim računom v skladu s poglavjem V Uredbe Komisije (ES) št. 794/2004 ([72]), kakor je bila nazadnje spremenjena z Uredbo (ES) št. 271/2008 ([73]).

([69]) Ta znesek je enak vsoti zneska iz uvodne izjave 148, tj. […] PLN, in zneska iz uvodne izjave 150, tj. […] PLN, ki sta bruto zneska in skupaj znašata približno 223,74 milijona EUR (po menjalnem tečaju PLN/EUR = 4).

([70]) Glej sprotno opombo 21.

([71]) Sodba Sodišča prve stopnje z dne 8. junija 1995 v zadevi Siemens proti Komisiji, T-459/93, ECLI:EU:T:1995:100, točka 83. Glej tudi sodbo Sodišča z dne 15. decembra 2005 v zadevi Unicredito Spa proti Agenzia delle Entrate, Ufficio Genova, C-148/04, ECLI:EU:C:2005:774, točke 117–120.

([72]) Uredba Komisije (ES) št. 794/2004 z dne 21. aprila 2004 o izvajanju Uredbe Sveta (EU) 2015/1589 o določitvi podrobnih pravil za uporabo člena 108 Pogodbe o delovanju Evropske unije (UL L 140, 30.4.2004, str. 1).

([73]) Uredba Komisije (ES) št. 271/2008 z dne 30. januarja 2008 o spremembi Uredbe (ES) št. 794/2004 o izvajanju Uredbe Sveta (ES) št. 659/1999 o določitvi podrobnih pravil za uporabo člena 93 Pogodbe ES (UL L 82, 25.3.2008, str. 1).

Člen 5

1. Vračilo pomoči iz člena 1 se izvede takoj in učinkovito.

2. Poljska zagotovi, da se ta sklep izvede v štirih mesecih od datuma uradnega obvestila o njem.

Člen 6

1. Poljska v dveh mesecih po uradnem obvestilu o tem sklepu Komisiji predloži naslednje informacije:

(a) skupni znesek (glavnica in obresti), ki ga je treba izterjati od upravičenca;

(b) podroben opis že sprejetih in načrtovanih ukrepov za uskladitev s tem sklepom;

(c) dokumente, ki dokazujejo, da se je od upravičenca zahtevalo vračilo pomoči.

2. Poljska obvešča Komisijo o napredku glede nacionalnih ukrepov, sprejetih za izvajanje tega sklepa, dokler pomoč iz člena 1 ni v celoti izterjana. Na zahtevo Komisije takoj predloži informacije o že sprejetih in načrtovanih ukrepih za uskladitev s tem sklepom. Prav tako predloži podrobne informacije o zneskih pomoči in obrestih pri vračilu, ki jih je upravičenec že vrnil.

Člen 7

Ta sklep je naslovljen na Republiko Poljsko.

V Bruslju, 25. avgusta 2017

Za Komisijo
Margrethe VESTAGER
Članica Komisije

PRILOGA

PREKOMERNO NADOMESTILO, PLAČANO PODJETJU AUTOSTRADA WIELKOPOLSKA

Obdobje nadomestila	Prekomerno nadomestilo (bruto) v PLN
September 2005	[…]
Oktober 2005	[…]
November 2005	[…]
December 2005	[…]
Januar 2006	[…]
Februar 2006	[…]
Marec 2006	[…]
April 2006	[…]
Maj 2006	[…]
Junij 2006	[…]
Julij 2006	[…]
Avgust 2006	[…]
September 2006	[…]
Oktober 2006	[…]
November 2006	[…]
December 2006	[…]
Januar 2007	[…]
Februar 2007	[…]
Marec 2007	[…]
April 2007	[…]
Maj 2007	[…]
Junij 2007	[…]
Julij 2007	[…]
Avgust 2007	[…]
September 2007	[…]
Oktober 2007	[…]
November 2007	[…]
December 2007	[…]
Januar 2008	[…]
Februar 2008	[…]
Marec 2008	[…]
April 2008	[…]
Maj 2008	[…]
Junij 2008	[…]
Julij 2008	[…]
Avgust 2008	[…]
September 2008	[…]
Oktober 2008	[…]
November 2008	[…]
December 2008	[…]
Januar 2009	[…]
Februar 2009	[…]
Marec 2009	[…]
April 2009	[…]
Maj 2009	[…]
Junij 2009	[…]
Julij 2009	[…]
Avgust 2009	[…]
September 2009	[…]
Oktober 2009	[…]
November 2009	[…]
December 2009	[…]
Januar 2010	[…]
Februar 2010	[…]
Marec 2010	[…]
April 2010	[…]
Maj 2010	[…]
Junij 2010	[…]
Julij 2010	[…]
Avgust 2010	[…]
September 2010	[…]
Oktober 2010	[…]
November 2010	[…]
December 2010	[…]
Januar 2011	[…]
Februar 2011	[…]
Marec 2011	[…]
April 2011	[…]
Maj 2011	[…]
Junij 2011	[…]
Skupaj	**894 956 888,88**