



#### Περιεχόμενα

#### II Ανακοινώσεις

ΑΝΑΚΟΙΝΩΣΕΙΣ ΤΩΝ ΘΕΣΜΙΚΩΝ ΚΑΙ ΛΟΙΠΩΝ ΟΡΓΑΝΩΝ ΚΑΙ ΤΩΝ ΟΡΓΑΝΙΣΜΩΝ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ

##### Ευρωπαϊκή Επιτροπή

2014/C 328/01	Μη διατύπωση αντιρρήσεων σε κοινοποιηθείσα συγκέντρωση (Υπόθεση M.7303 — RTTGC / Vencorex) <sup>(1)</sup> .....	1
---------------	---	---

#### IV Πληροφορίες

ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ ΠΡΟΕΡΧΟΜΕΝΕΣ ΑΠΟ ΤΑ ΘΕΣΜΙΚΑ ΚΑΙ ΛΟΙΠΑ ΟΡΓΑΝΑ ΚΑΙ ΤΟΥΣ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΥΣ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ

##### Ευρωπαϊκή Επιτροπή

2014/C 328/02	Ισοτιμίες του ευρώ .....	2
---------------	--------------------------	---

##### Ευρωπαϊός Επόπτης Προστασίας Δεδομένων

2014/C 328/03	Περίληψη της γνωμοδότησης του Ευρωπαϊού Επόπτη Προστασίας Δεδομένων επί της πρότασης κανονισμού του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου σχετικά με διαρθρωτικά μέτρα για τη βελτίωση της ανθεκτικότητας των πιστωτικών ιδρυμάτων της ΕΕ, καθώς και επί της πρότασης κανονισμού του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου σχετικά με την υποβολή εκθέσεων και τη διαφάνεια σε σχέση με τις συναλλαγές χρηματοδότησης τίτλων .....	3
---------------	--	---

ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ ΠΡΟΕΡΧΟΜΕΝΕΣ ΑΠΟ ΤΑ ΚΡΑΤΗ ΜΕΛΗ

2014/C 328/04	Πληροφορίες που διαβιβάζουν τα κράτη μέλη όσον αφορά την απαγόρευση αλιείας .....	5
2014/C 328/05	Κατάλογος των κρατών μελών και των αρμόδιων αρχών τους όσον αφορά το άρθρο 15 παράγραφος 2, το άρθρο 17 παράγραφος 8 και το άρθρο 21 παράγραφος 3 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1005/2008 του Συμβουλίου .....	6

---

V Γνωστοποιήσεις

ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΕΣ ΠΟΥ ΑΦΟΡΟΥΝ ΤΗΝ ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΗΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜΟΥ

**Ευρωπαϊκή Επιτροπή**

2014/C 328/06	Κρατική ενίσχυση — Πολωνία — Κρατική ενίσχυση SA.35356 (2014/C) (πρώην 2013/NN και πρώην 2012/N) — Αντιστάθμιση πλασματικών διοδίων προς την Autostrada Wielkopolska SA — αυτοκινητόδρομος A2 — Πρόσκληση για υποβολή παρατηρήσεων σύμφωνα με το άρθρο 108 παράγραφος 2 της ΣΛΕΕ <sup>(1)</sup> .....	12
2014/C 328/07	Προηγούμενη γνωστοποίηση συγκέντρωσης (Υπόθεση M.7342 — Alcoa/Firth Rixson) <sup>(1)</sup> .....	27
2014/C 328/08	Προηγούμενη γνωστοποίηση συγκέντρωσης (Υπόθεση M.7380 — EQT Infrastructure / Inmomutua / Acvil JV) — Υπόθεση υπομήφια για απλοποιημένη διαδικασία <sup>(1)</sup> .....	28

<sup>(1)</sup> Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ

## II

(Ανακοινώσεις)

ΑΝΑΚΟΙΝΩΣΕΙΣ ΤΩΝ ΘΕΣΜΙΚΩΝ ΚΑΙ ΛΟΙΠΩΝ ΟΡΓΑΝΩΝ ΚΑΙ ΤΩΝ  
ΟΡΓΑΝΙΣΜΩΝ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ

## ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ

**Μη διατύπωση αντιρρήσεων σε κοινοποιηθείσα συγκέντρωση****(Υπόθεση M.7303 — RTTGC / Vencorex)****(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)**

(2014/C 328/01)

Στις 29 Ιουλίου 2014 η Επιτροπή αποφάσισε να μη διατυπώσει αντιρρήσεις σχετικά με την ανωτέρω κοινοποιηθείσα συγκέντρωση και να τη χαρακτηρίσει συμβιβάσιμη με την εσωτερική αγορά. Η απόφαση αυτή βασίζεται στο άρθρο 6 παράγραφος 1 στοιχείο β) του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 139/2004 του Συμβουλίου<sup>(1)</sup>. Το πλήρες κείμενο της απόφασης διατίθεται μόνο στα αγγλικά και θα δημοσιοποιηθεί χωρίς τα επιχειρηματικά απόρρητα στοιχεία τα οποία ενδέχεται να περιέχει. Θα διατίθεται:

- από τη σχετική με τις συγκεντρώσεις ενότητα του δικτυακού τόπου της Επιτροπής για τον ανταγωνισμό (<http://ec.europa.eu/competition/mergers/cases/>). Ο δικτυακός αυτός τόπος παρέχει διάφορα μέσα που βοηθούν στον εντοπισμό μεμονωμένων αποφάσεων για συγκεντρώσεις, όπως ευρετήρια επιχειρήσεων, αριθμών υποθέσεων και ημερομηνιών καθώς και τομεακά ευρετήρια,
- σε ηλεκτρονική μορφή στον δικτυακό τόπο EUR-Lex (<http://eur-lex.europa.eu/homepage.html?locale=el>) με αριθμό εγγράφου 32014M7303. Ο δικτυακός τόπος EUR-Lex αποτελεί την επιγραμμική πρόσβαση στην ευρωπαϊκή νομοθεσία.

---

<sup>(1)</sup> ΕΕ L 24 της 29.1.2004, σ. 1.

## IV

(Πληροφορίες)

ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ ΠΡΟΕΡΧΟΜΕΝΕΣ ΑΠΟ ΤΑ ΘΕΣΜΙΚΑ ΚΑΙ ΛΟΙΠΑ ΟΡΓΑΝΑ ΚΑΙ  
ΤΟΥΣ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΥΣ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ

## ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ

Ισοτιμίες του ευρώ <sup>(1)</sup>

19 Σεπτεμβρίου 2014

(2014/C 328/02)

1 ευρώ =

Νομισματική μονάδα	Ισοτιμία	Νομισματική μονάδα	Ισοτιμία
USD	δολάριο ΗΠΑ	CAD	δολάριο Καναδά
JPY	ιαπωνικό γιεν	HKD	δολάριο Χονγκ Κονγκ
DKK	δανική κορόνα	NZD	δολάριο Νέας Ζηλανδίας
GBP	λίρα στερλίνα	SGD	δολάριο Σιγκαπούρης
SEK	σουηδική κορόνα	KRW	ουόν Νότιας Κορέας
CHF	ελβετικό φράγκο	ZAR	νοτιοαφρικανικό ραντ
ISK	ισλανδική κορόνα	CNY	κινεζικό ρενμινπί γιουάν
NOK	νορβηγική κορόνα	HRK	κροατική κούνα
BGN	βουλγαρικό λεβ	IDR	ρουπία Ινδονησίας
CZK	τσεχική κορόνα	MYR	μαλαισιανό ρινγκίτ
HUF	ουγγρικό φιορίνι	PHP	πέσο Φιλιππινών
LTL	λιθουανικό λίτας	RUB	ρωσικό ρούβλι
PLN	πολωνικό ζλότι	THB	ταϊλανδικό μπατ
RON	ρουμανικό λέου	BRL	ρεάλ Βραζιλίας
TRY	τουρκική λίρα	MXN	πέσο Μεξικού
AUD	δολάριο Αυστραλίας	INR	ινδική ρουπία

(<sup>1</sup>) Πηγή: Ισοτιμίες αναφοράς που δημοσιεύονται από την Ευρωπαϊκή Κεντρική Τράπεζα.

## ΕΥΡΩΠΑΙΟΣ ΕΠΟΠΤΗΣ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ ΔΕΔΟΜΕΝΩΝ

**Περίληψη της γνωμοδότησης του Ευρωπαϊκού Επόπτη Προστασίας Δεδομένων επί της πρότασης κανονισμού του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου σχετικά με διαρθρωτικά μέτρα για τη βελτίωση της ανθεκτικότητας των πιστωτικών ιδρυμάτων της ΕΕ, καθώς και επί της πρότασης κανονισμού του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου σχετικά με την υποβολή εκθέσεων και τη διαφάνεια σε σχέση με τις συναλλαγές χρηματοδότησης τίτλων**

(Το πλήρες κείμενο της παρούσας γνωμοδότησης διατίθεται στα αγγλικά, στα γαλλικά και στα γερμανικά μέσω του δικτυακού τόπου του ΕΕΠΔ στη διεύθυνση ([www.edps.europa.eu](http://www.edps.europa.eu)))

(2014/C 328/03)

### 1. Εισαγωγή

1. Στις 29 Ιανουαρίου 2014 η Επιτροπή ενέκρινε δύο προτάσεις σχετικά με τη ρύθμιση του ευρωπαϊκού τραπεζικού συστήματος: αφενός την πρόταση κανονισμού του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου σχετικά με διαρθρωτικά μέτρα για τη βελτίωση της ανθεκτικότητας των πιστωτικών ιδρυμάτων της ΕΕ (στο εξής «η πρόταση για τη βελτίωση της ανθεκτικότητας των πιστωτικών ιδρυμάτων») <sup>(1)</sup> και, αφετέρου, την πρόταση κανονισμού του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου σχετικά με την υποβολή εκθέσεων και τη διαφάνεια σε σχέση με τις συναλλαγές χρηματοδότησης τίτλων (στο εξής «η πρόταση για τις ΣΧΤ») <sup>(2)</sup>. Οι προτάσεις εντάσσονται στο πλαίσιο της ριζικής αναμόρφωσης του κανονιστικού και εποπτικού πλαισίου του χρηματοπιστωτικού τομέα, η οποία αποτελεί προτεραιότητα της ΕΕ από την έναρξη της χρηματοπιστωτικής κρίσης. Αμφότερες οι προτάσεις θέτουν κανόνες οι οποίοι εμποδίζουν τις υπερβολικά μεγάλες και περίπλοκες τράπεζες να επιδίδονται σε δραστηριότητες διαπραγμάτευσης για ίδιο λογαριασμό, παρέχουν στις εποπτικές αρχές την εξουσία να απαιτούν από τις εν λόγω τράπεζες να διαχωρίζουν ορισμένες δυνητικώς επικίνδυνες δραστηριότητες διαπραγμάτευσης από τις δραστηριότητες αποδοχής καταθέσεων και ενισχύουν τη διαφάνεια ορισμένων συναλλαγών που λαμβάνουν χώρα στο πλαίσιο του σκιώδους τραπεζικού τομέα. Αμφότερες οι προτάσεις συνοδεύονται από ενιαία εκτίμηση αντικτύπου και εγκρίθηκαν ως δέσμη μέτρων.
2. Αμφότερες οι προτάσεις προβλέπουν την επεξεργασία δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα, περιλαμβανομένης της δημοσίευσης των προσωπικών στοιχείων ατόμων επί των οποίων έχουν επιβληθεί κυρώσεις για παραβάσεις των προτεινόμενων κανόνων. Ως εκ τούτου, ο ΕΕΠΔ εκφράζει τη λύπη του για το γεγονός ότι δεν ζητήθηκε η γνώμη του σε χρόνο προγενέστερο της έγκρισης των εν λόγω προτάσεων, όπως άλλωστε απαιτεί το άρθρο 28 παράγραφος 2 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 45/2001 <sup>(3)</sup>. Ο ΕΕΠΔ αναγνωρίζει ότι αμφότερες οι προτάσεις υπηρετούν έναν θεμιτό στόχο πολιτικής, εκφράζει δε την ικανοποίησή του για το γεγονός ότι διαλαμβάνουν περί της κατοχύρωσης ορισμένων εγγυήσεων προστασίας δεδομένων. Ωστόσο, αρκετές ρυθμίσεις θα έπρεπε να αποδίδουν μεγαλύτερη σημασία στην κατοχύρωση των ατομικών δικαιωμάτων.

### 4. Συμπερασμα

19. Ο ΕΕΠΔ εκφράζει την ικανοποίησή του για το γεγονός ότι οι προτάσεις έλαβαν σε κάποιο βαθμό υπόψη τις πτυχές που άπτονται της προστασίας των δεδομένων, συνιστά δε την πληρέστερη κατοχύρωση των δικαιωμάτων στην ιδιωτική ζωή και στην προστασία των δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα μέσω των ακόλουθων αλλαγών:
  - α) να συμπεριληφθεί γενική διάταξη η οποία να προβλέπει ότι η διενέργεια κάθε είδους επεξεργασίας δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα βάσει των προτεινόμενων κανονισμών υπάγεται στους κανόνες τους οποίους θέσπισαν η οδηγία 95/46/ΕΚ και ο κανονισμός 45/2001·
  - β) να οριστεί στην πρόταση περί διαφάνειας στις ΣΧΤ εύλογη μέγιστη περίοδος διατήρησης των προσωπικών πληροφοριών από τους αντισυμβαλλόμενους στην εκάστοτε ΣΧΤ·
  - γ) όσον αφορά τις διατάξεις της πρότασης περί διαφάνειας στις ΣΧΤ οι οποίες θεσπίζουν παρέκκλιση από την υποχρέωση τήρησης της εμπιστευτικότητας και του επαγγελματικού απορρήτου, i) να διευκρινισθεί κατά πόσον τα δεδομένα προσωπικού χαρακτήρα εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής της εν λόγω παρέκκλισης και, εάν ναι, να περιληφθεί διάταξη η οποία να ορίζει ότι η επεξεργασία αυτών των δεδομένων είναι δυνατή μόνο για συμβατούς σκοπούς και δυνάμει των ισχυόντων κανόνων περί προστασίας δεδομένων, ii) να διευκρινισθεί το επιτρεπτό της διαβίβασης δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα σε τρίτες χώρες και, εφόσον αυτή επιτρέπεται, να προστεθεί διάταξη η οποία να ορίζει ότι η εν λόγω διαβίβαση είναι δυνατή μόνον εφόσον συνάδει με τις εθνικές διατάξεις εφαρμογής των άρθρων 25 και 26 της οδηγίας 95/46/ΕΚ·

<sup>(1)</sup> COM(2014) 43 final.

<sup>(2)</sup> COM(2014) 40 final.

<sup>(3)</sup> Βλ. το έγγραφο πολιτικής του ΕΕΠΔ: «The EDPS as an advisor to EU institutions on policy and legislation: building on ten years of experience» (Ο ΕΕΠΔ ως σύμβουλος των θεσμικών οργάνων της ΕΕ επί πολιτικών και νομοθετικών θεμάτων: η εμπειρία μιας δεκαετίας), το οποίο δημοσιεύθηκε στις 4 Ιουνίου 2014 και διατίθεται στον δικτυακό τόπο του ΕΕΠΔ, στη διεύθυνση: [www.edps.europa.eu](http://www.edps.europa.eu)

- δ) να διευκρινισθεί ότι η αρμοδιότητα έκδοσης δημόσιας προειδοποίησης για συγκεκριμένα πρόσωπα δεν πρέπει να ασκείται αυτόματα αλλά μόνο κατά περίπτωση και εφόσον η άσκησή της συνάδει με τις αρχές της προσφορότητας και της αναλογικότητας·
- ε) όσον αφορά τις διατάξεις περί δημοσίευσης των κυρώσεων, i) να περιληφθεί σε αμφότερους τους κανονισμούς η απαίτηση ότι, πριν από τη λήψη οποιασδήποτε απόφασης δημοσιοποίησης της ταυτότητας προσώπου στο οποίο επιβάλλονται κυρώσεις, κάθε υπόθεση πρέπει να εξετάζεται χωριστά, με βάση τις ιδιαίτερες περιστάσεις της και τις αρχές της αναγκαιότητας και της αναλογικότητας και ii) να καθοριστεί μέγιστη περίοδος διατήρησης των δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα που δημοσιεύονται στους δικτυακούς τόπους των αρμόδιων αρχών ως μέρος των πληροφοριών οι οποίες αφορούν αποφάσεις επιβολής κυρώσεων.

Βρυξέλλες, 11 Ιουλίου 2014.

Giovanni BUTTARELLI

Αναπληρωτής Ευρωπαίος Επόπτης Προστασίας Δεδομένων

---

## ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ ΠΡΟΕΡΧΟΜΕΝΕΣ ΑΠΟ ΤΑ ΚΡΑΤΗ ΜΕΛΗ

## Πληροφορίες που διαβιβάζουν τα κράτη μέλη όσον αφορά την απαγόρευση αλιείας

(2014/C 328/04)

Σύμφωνα με το άρθρο 35 παράγραφος 3 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1224/2009 του Συμβουλίου, της 20ής Νοεμβρίου 2009, περί θέσπισης κοινοτικού συστήματος ελέγχου της τήρησης των κανόνων της κοινής αλιευτικής πολιτικής<sup>(1)</sup>, αποφασίστηκε η απαγόρευση της αλιείας όπως εμφανίζεται στον ακόλουθο πίνακα:

Ημερομηνία και ώρα απαγόρευσης	28.8.2014
Διάρκεια	28.8.2014 - 31.12.2014
Κράτος μέλος	Ιρλανδία
Απόθεμα ή ομάδα αποθεμάτων	NEP/*07U16
Είδος	Καραβίδα ( <i>Nephrops norvegicus</i> )
Ζώνη	Λειτουργική μονάδα 16 της υποπεριοχής ICES VII
Τύπος(-οι) αλιευτικών σκαφών	—
Αριθμός αναφοράς	28/TQ43

<sup>(1)</sup> ΕΕ L 343 της 22.12.2009, σ. 1.

**Κατάλογος των κρατών μελών και των αρμόδιων αρχών τους όσον αφορά το άρθρο 15 παράγραφος 2, το άρθρο 17 παράγραφος 8 και το άρθρο 21 παράγραφος 3 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1005/2008 του Συμβουλίου**

(2014/C 328/05)

Η δημοσίευση του παρόντος καταλόγου είναι σύμφωνη με το άρθρο 22 παράγραφος 2 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1005/2008 του Συμβουλίου <sup>(1)</sup>. Οι αρμόδιες αρχές έχουν ενημερωθεί, σύμφωνα με τα ακόλουθα άρθρα του εν λόγω κανονισμού:

α) Άρθρο 15 παράγραφος 1: Για την εξαγωγή αλιευμάτων τα οποία αλιεύθηκαν από αλιευτικά σκάφη που φέρουν τη σημαία κράτους μέλους χρειάζεται επικύρωση του πιστοποιητικού αλιευμάτων από τις αρμόδιες αρχές του κράτους μέλους σημαίας, όπως αναφέρεται στο άρθρο 12 παράγραφος 4, αν αυτό απαιτείται στο πλαίσιο της συνεργασίας του άρθρου 20 παράγραφος 4.

Άρθρο 15 παράγραφος 2: Τα κράτη μέλη σημαίας κοινοποιούν στην Επιτροπή τις αρχές που είναι αρμόδιες για την επικύρωση των πιστοποιητικών αλιευμάτων της παραγράφου 1.

β) Άρθρο 17 παράγραφος 8: Τα κράτη μέλη κοινοποιούν στην Επιτροπή τις αρχές τους που είναι αρμόδιες για τις επαληθεύσεις και τους ελέγχους των πιστοποιητικών αλιευμάτων που αναφέρονται στο άρθρο 16 και στις παραγράφους 1 έως 6 του εν λόγω άρθρου.

γ) Άρθρο 21 παράγραφος 3: Τα κράτη μέλη κοινοποιούν στην Επιτροπή τις αρχές που είναι αρμόδιες για την επικύρωση και την επαλήθευση του τμήματος «Επανεξαγωγή» των πιστοποιητικών αλιευμάτων σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 15.

Κράτος μέλος	Αρμόδιες αρχές
Βέλγιο	α), β), γ): — Vlaamse Overheid· Dienst Zeevisserij (φλαμανδική κυβέρνηση· Υπηρεσία Θαλάσσιας Αλιείας)
Βουλγαρία	α), β), γ): — Изпълнителна агенция по рибарство и аквакултури (Εθνικός Οργανισμός Αλιείας και Υδατοκαλλιέργειας)
Τσεχική Δημοκρατία	α): — άνευ αντικειμένου β), γ): — Celní úřad pro Středočeský kraj (Τελωνειακή Περιφέρεια Κεντρικής Βοημίας) — Celní úřad pro hlavní město Prahu (Τελωνειακή Περιφέρεια Πράγας) — Celní úřad Praha Ruzyně (Τελωνείο Πράγας Ruzyně) — Celní úřad pro Jihočeský kraj (Τελωνειακή Περιφέρεια Νότιας Βοημίας) — Celní úřad pro Plzeňský kraj (Τελωνειακή Περιφέρεια Plzeň) — Celní úřad pro Karlovarský kraj (Τελωνειακή Περιφέρεια Karlovy Vary) — Celní úřad pro Ústecký kraj (Τελωνειακή Περιφέρεια Ústí nad Labem) — Celní úřad pro Liberecký kraj (Τελωνειακή Περιφέρεια Liberec) — Celní úřad pro Královéhradecký kraj (Τελωνειακή Περιφέρεια Hradec Králové) — Celní úřad pro Pardubický kraj (Τελωνειακή Περιφέρεια Pardubice) — Celní úřad pro Kraj Vysočina (Τελωνειακή Περιφέρεια Vysočina)

<sup>(1)</sup> EE L 286 της 29.10.2008, σ. 1.



Κράτος μέλος	Αρμόδιες αρχές
	<ul style="list-style-type: none"> <li>— Celní úřad pro Jihomoravský kraj (Τελωνειακή Περιφέρεια Νότιας Μοραβίας)</li> <li>— Celní úřad pro Olomoucký kraj (Τελωνειακή Περιφέρεια Ολομούς)</li> <li>— Celní úřad pro Moravskoslezský kraj (Τελωνειακή Περιφέρεια Μοραβίας-Σιλεσίας)</li> <li>— Celní úřad pro Zlínský kraj (Τελωνειακή Περιφέρεια Ζλίν)</li> </ul>
Δανία	<p>α):</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— NaturErhvervstyrelsen (Δανικός Οργανισμός Γεωργίας και Αλιείας)</li> </ul> <p>β):</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— NaturErhvervstyrelsen — kun direkte landinger (Δανικός Οργανισμός Γεωργίας και Αλιείας — μόνο άμεσες εκφορτώσεις)</li> <li>— Fødevarestyrelsen — anden import (Δανική Υπηρεσία Κτηνιατρικών Θεμάτων και Τροφίμων — άλλες εισαγωγές)</li> </ul> <p>γ):</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— Fødevarestyrelsen (Δανική Υπηρεσία Κτηνιατρικών Θεμάτων και Τροφίμων)</li> </ul>
Γερμανία	<p>α), β), γ):</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— Bundesanstalt für Landwirtschaft und Ernährung (Ομοσπονδιακή Υπηρεσία Γεωργίας και Τροφίμων)</li> </ul>
Εσθονία	<p>α):</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— Põllumajandusministeerium· Kalamajandusosakond (Υπουργείο Γεωργίας· Οικονομικό Τμήμα Αλιείας)</li> </ul> <p>β):</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— Maksu- ja Tolliamet· Põllumajandusministeerium· Keskkonnaministeerium (Εσθονικό Φορολογικό και Τελωνειακό Συμβούλιο· Υπουργείο Γεωργίας· Υπουργείο Περιβάλλοντος)</li> </ul> <p>γ):</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— Maksu- ja Tolliamet (Εσθονικό Φορολογικό και Τελωνειακό Συμβούλιο)</li> </ul>
Ιρλανδία	<p>α), β), γ):</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— The Sea Fisheries Protection Authority (Αρχή Προστασίας της Θαλάσσιας Αλιείας)</li> </ul>
Ελλάδα	<p>α):</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— Υπουργείο Αγροτικής Ανάπτυξης και Τροφίμων, Διεύθυνση Θαλάσσιας Αλιείας</li> </ul> <p>β), γ):</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— Υπουργείο Αγροτικής Ανάπτυξης και Τροφίμων, Διεύθυνση Αλιευτικών Εφαρμογών και Εισροών Αλιευτικής Παραγωγής</li> </ul>
Ισπανία	<p>α), β), γ):</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente; Secretaria General de PESCA· Dirección General de Ordenación Pesquera· Subdirección General de Control e Inspección (Υπουργείο Γεωργίας, Τροφίμων και Περιβάλλοντος· Γενική Γραμματεία Αλιείας· Γενική Διεύθυνση Διαχείρισης της Αλιείας· Γενική Υποδιεύθυνση Ελέγχου και Επιθεώρησης)</li> </ul>

Κράτος μέλος	Αρμόδιες αρχές
Γαλλία	<p>α):</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— Les directions départementales des territoires et de la mer — délégations à la mer et au littoral· direction de la mer Guadeloupe· direction de la mer Martinique· direction de la mer Guyane· direction de la mer Sud Océan Indien (περιφερειακές διευθύνσεις Επικρατείας και Θαλάσσης — αντιπροσωπείες για τη Θάλασσα και την Ακτογραμμή· Διεύθυνση Θαλάσσης Γουαδελούπης· Διεύθυνση Θαλάσσης Μαρτινίκας· Διεύθυνση Θαλάσσης Γουιάνας· Διεύθυνση Θαλάσσης Νότιου Ινδικού Ωκεανού)</li> <li>— Le Centre national de surveillance des pêches (Εθνικό Κέντρο Επιτήρησης της Αλιείας)</li> </ul> <p>β):</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— Les bureaux de douane des directions régionales (τελωνεία των περιφερειακών διευθύνσεων)</li> <li>— Le Centre national de surveillance des pêches (Εθνικό Κέντρο Επιτήρησης της Αλιείας)</li> </ul> <p>γ):</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— Les bureaux de douane des directions régionales (τελωνεία των περιφερειακών διευθύνσεων)</li> </ul>
Κροατία	<p>α):</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— Ministarstvo poljoprivrede· Uprava ribarstva (Υπουργείο Γεωργίας· Διεύθυνση Αλιείας)</li> </ul> <p>β), γ):</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— Ministarstvo financija· Carinska uprava (Υπουργείο Οικονομικών· Τελωνειακή Υπηρεσία)</li> </ul>
Ιταλία	<p>α), γ):</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— Autorità Marittime (Guardia Costiera) [Ναυτιλιακή Αρχή (ακτοφυλακή)]</li> </ul> <p>β):</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— Agenzia delle Dogane (Τελωνειακή Υπηρεσία)</li> <li>— Ministero della Salute (Υπουργείο Υγείας)</li> </ul>
Κύπρος	<p>α), β), γ):</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— Υπουργείο Γεωργίας, Φυσικών Πόρων και Περιβάλλοντος· Τμήμα Αλιείας και Θαλασσιών Ερευνών</li> </ul>
Λετονία	<p>α):</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— Zemkopības ministrija· Zivsaimniecības departamentā (Υπουργείο Γεωργίας· Τμήμα Αλιείας)</li> </ul> <p>β), γ):</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— Valsts vides dienests departamenta Zivsaimniecības kontroles (Κρατική Περιβαλλοντική Υπηρεσία· Τμήμα Ελέγχου Αλιείας)</li> </ul>
Λιθουανία	<p>α):</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— Žuvininkystės tarnyba prie Žemės ūkio ministerijos (Τμήμα Αλιείας του Υπουργείου Γεωργίας)</li> </ul> <p>β), γ):</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— Muitinės departamentas prie Finansų ministerijos (Τμήμα Τελωνείων του Υπουργείου Οικονομικών)</li> </ul>

Κράτος μέλος	Αρμόδιες αρχές
Λουξεμβούργο	α): — άνευ αντικειμένου β), γ): — Administration des services vétérinaires (Διεύθυνση Κτηνιατρικών Υπηρεσιών)
Ουγγαρία	α): — άνευ αντικειμένου β), γ): — Nemzeti Élelmiszerlánc-biztonsági Hivatal (Εθνική Υπηρεσία Ασφάλειας της Τροφικής Αλυσίδας)
Μάλτα	α), β), γ): — Dipartiment tas-Sajd u l-Akwakultura; Ministeru għall-Iżvilupp Sostenibbli, l-Ambjent u l-bidla fil-klima (Τμήμα Αλιείας και Υδατοκαλλιέργειας· Υπουργείο Αειφόρου Ανάπτυξης, Περιβάλλοντος και Κλιματικής Αλλαγής)
Κάτω Χώρες	α), γ): — Nederlandse Voedsel en Waren Autoriteit (Ολλανδική Αρχή για την Ασφάλεια των Τροφίμων και των Καταναλωτικών Προϊόντων) β): — Douane (Τελωνειακή Υπηρεσία) — Nederlandse Voedsel en Waren Autoriteit (Ολλανδική Αρχή για την Ασφάλεια των Τροφίμων και των Καταναλωτικών Προϊόντων)
Αυστρία	α): — άνευ αντικειμένου β), γ): — Österreichische Agentur für Gesundheit und Ernährungssicherheit· Bundesamt für Ernährungssicherheit (Αυστριακός Οργανισμός για την Υγεία και την Ασφάλεια των Τροφίμων· Ομοσπονδιακή Υπηρεσία Ασφάλειας των Τροφίμων)
Πολωνία	α): — Ministerstwo Rolnictwa i Rozwoju Wsi· Departament Rybołówstwa (Υπουργείο Γεωργίας και Αγροτικής Ανάπτυξης· Τμήμα Αλιείας) β), γ): — Ministerstwo Rolnictwa i Rozwoju Wsi; Departament Rybołówstwa (Υπουργείο Γεωργίας και Αγροτικής Ανάπτυξης· Τμήμα Αλιείας) — Okręgowy Inspektorat Rybołówstwa Morza w Gdyni (Περιφερειακή Επιθεώρηση Θαλάσσιας Αλιείας Gdynia) — Okręgowy Inspektorat Rybołówstwa Morza w Szczecinie (Περιφερειακή Επιθεώρηση Θαλάσσιας Αλιείας Szczecin)
Πορτογαλία	α), γ): — Continente: Direção-Geral de Recursos Naturais, Segurança e Serviços Marítimos· Autoridade Nacional de PESCA (ηπειρωτική χώρα: Γενική Διεύθυνση Φυσικών Πόρων, Ασφάλειας και Ναυτιλιακών Υπηρεσιών· Εθνική Αρχή Αλιείας) — Açores: Secretaria Regional do Ambiente e do Mar· Gabinete do Subsecretário Regional das Pescas (Αζόρες: Περιφερειακή Γραμματεία για το Περιβάλλον και τη Θάλασσα· Περιφερειακό Γραφείο Υφυπουργού Αλιείας) — Açores: Inspeção Regional das Pescas (Αζόρες: Περιφερειακή επιθεώρηση αλιείας) — Madeira: Direção Regional de Pescas (Μαδέρα: Περιφερειακή Διεύθυνση Αλιείας)

Κράτος μέλος	Αρμόδιες αρχές
	<p>β):</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— Continente: Direção-Geral de Recursos Naturais, Segurança e Serviços Marítimos· Autoridade Nacional de PESCA· Direção de Serviços de Inspeção (ηπειρωτική χώρα: Γενική Διεύθυνση Φυσικών Πόρων, Ασφάλειας και Ναυτιλιακών Υπηρεσιών· Εθνική Αρχή Αλιείας· Διεύθυνση Υπηρεσιών Ελέγχου)</li> <li>— Açores: Inspeção Regional das Pescas (Αζόρες: Περιφερειακή Επιθεώρηση Αλιείας)</li> <li>— Madeira: Direção Regional de Pescas (Μαδέρα: Περιφερειακή Διεύθυνση Αλιείας)</li> <li>— Alfândega de Viana do Castelo (Τελωνείο Viana do Castelo)</li> <li>— Alfândega de Leixões (Τελωνείο Leixões)</li> <li>— Alfândega do Aeroporto do Porto (Τελωνείο Αερολιμένα Πόρτο)</li> <li>— Alfândega de Aveiro (Τελωνείο Aveiro)</li> <li>— Alfândega de Peniche (Τελωνείο Peniche)</li> <li>— Alfândega Marítima de Lisboa (Τελωνείο Λιμένα Λισαβόνας)</li> <li>— Alfândega do Aeroporto de Lisboa (Τελωνείο Αερολιμένα Λισαβόνας)</li> <li>— Alfândega de Setúbal (Τελωνείο Setúbal)</li> <li>— Delegação Aduaneira de Sines· Alfândega de Setúbal (Τελωνειακή Αντιπροσωπεία Sines· Τελωνείο Setúbal)</li> <li>— Delegação Aduaneira do Aeroporto de Faro (Τελωνειακή Αντιπροσωπεία Αερολιμένα Faro)</li> <li>— Alfândega de Ponta Delgada (Τελωνείο Ponta Delgada)</li> <li>— Delegação Aduaneira da Horta (Τελωνειακή Αντιπροσωπεία Horta)</li> <li>— Alfândega do Funchal (Τελωνείο Funchal)</li> <li>— Delegação Aduaneira do Aeroporto da Madeira (Τελωνειακή Αντιπροσωπεία Αερολιμένα Μαδέρας)</li> </ul>
Ρουμανία	<p>α), β), γ):</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— Agenția Națională pentru Pescuit și Acvacultură (Εθνικός Οργανισμός Αλιείας και Υδατοκαλλιέργειας)</li> </ul>
Σλοβενία	<p>α):</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— Carinski urad Koper· Izpostava Koper (Διεύθυνση Τελωνείων Koper· Τελωνείο Koper)</li> </ul> <p>β):</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— Carinski urad Koper· Izpostava Luka Koper (Διεύθυνση Τελωνείων Koper· Τελωνείο Luka Koper)</li> <li>— Carinski urad Koper; Izpostava Koper (Διεύθυνση Τελωνείων Koper, Τελωνείο Koper)</li> <li>— Carinski urad Ljubljana· Izpostava Terminal Ljubljana (Διεύθυνση Τελωνείων Λιουμπλιάνας· Τελωνείο Τερματικού Σταθμού Λιουμπλιάνας)</li> <li>— Carinski urad Ljubljana· Izpostava Letališče Brnik (Διεύθυνση Τελωνείων Λιουμπλιάνας· Τελωνείο Letališče Brnik)</li> <li>— Carinski urad Maribor· Izpostava Maribor (Διεύθυνση Τελωνείων Maribor· Τελωνείο Maribor)</li> <li>— Carinski urad Celje· Izpostava Celje (Διεύθυνση Τελωνείων Celje· Τελωνείο Celje)</li> <li>— Carinski urad Sežana· Izpostava Terminal Sežana (Διεύθυνση Τελωνείων Sežana· Τελωνείο Τερματικού Σταθμού Sežana)</li> <li>— Carinski urad Brežice· Izpostava Obrežje (Διεύθυνση Τελωνείων Brežice· Τελωνείο Obrežje)</li> </ul>

Κράτος μέλος	Αρμόδιες αρχές
	<p>γ):</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— Carinski urad Koper· Izpostava Koper (Διεύθυνση Τελωνείων Koper· Τελωνείο Koper)</li> <li>— Carinski urad Ljubljana· Izpostava Terminal Ljubljana (Διεύθυνση Τελωνείων Λιουμπλιάνας· Τελωνείο Τερματικού Σταθμού Λιουμπλιάνας)</li> <li>— Carinski urad Ljubljana· Izpostava Letališče Brnik (Διεύθυνση Τελωνείων Λιουμπλιάνας· Τελωνείο Letališče Brnik)</li> <li>— Carinski urad Maribor· Izpostava Maribor (Διεύθυνση Τελωνείων Maribor· Τελωνείο Maribor)</li> <li>— Carinski urad Celje· Izpostava Celje (Διεύθυνση Τελωνείων Celje· Τελωνείο Celje)</li> <li>— Carinski urad Sežana· Izpostava Terminal Sežana (Διεύθυνση Τελωνείων Sežana· Τελωνείο Τερματικού Σταθμού Sežana)</li> <li>— Carinski urad Brežice· Izpostava Obrežje (Διεύθυνση Τελωνείων Brežice· Τελωνείο Obrežje)</li> </ul>
Σλοβακία	<p>α):</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— άνευ αντικειμένου</li> </ul> <p>β), γ):</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— Štátna veterinárna a potravinová správa Slovenskej republiky (Κρατική Υπηρεσία Κτηνιατρικών Θεμάτων και Τροφίμων της Σλοβακικής Δημοκρατίας)</li> </ul>
Φινλανδία	<p>α), β), γ):</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— Uudenmaan elinkeino-, liikenne-, ja ympäristökeskus (Κέντρο Οικονομικής Ανάπτυξης, Μεταφορών και Περιβάλλοντος Uusimaa)</li> </ul>
Σουηδία	<p>α), β), γ):</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— Havs- och vattenmyndigheten (Οργανισμός Διαχείρισης Θαλάσσιου Περιβάλλοντος και Υδάτων)</li> </ul>
Ηνωμένο Βασίλειο	<p>α):</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— Marine Management Organisation (Οργανισμός Διαχείρισης Θαλάσσιου Περιβάλλοντος)</li> <li>— Marine Scotland (Διεύθυνση Θαλασσών Σκωτίας)</li> </ul> <p>β):</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— Marine Management Organisation (Οργανισμός Διαχείρισης Θαλάσσιου Περιβάλλοντος)</li> <li>— UK Port Health Authorities (Λιμενικές Υγειονομικές Αρχές του ΗΒ)</li> </ul> <p>γ):</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— Marine Management Organisation (Οργανισμός Διαχείρισης Θαλάσσιου Περιβάλλοντος)</li> </ul>

## V

(Γνωστοποιήσεις)

ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΕΣ ΠΟΥ ΑΦΟΡΟΥΝ ΤΗΝ ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΗΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ  
ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜΟΥ

## ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ

## ΚΡΑΤΙΚΗ ΕΝΙΣΧΥΣΗ — ΠΟΛΩΝΙΑ

**Κρατική ενίσχυση SA.35356 (2014/C) (πρώην 2013/NN και πρώην 2012/N) — Αντιστάθμιση  
πλασματικών διοδίων προς την Autostrada Wielkopolska SA — αυτοκινητόδρομος A2****Πρόσκληση για υποβολή παρατηρήσεων σύμφωνα με το άρθρο 108 παράγραφος 2 της ΣΛΕΕ**

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

(2014/C 328/06)

Με επιστολή της 25ης Ιουνίου 2014, η οποία αναδημοσιεύεται στην αυθεντική γλώσσα του κειμένου της επιστολής στις σελίδες που ακολουθούν την παρούσα περίληψη, η Επιτροπή κοινοποίησε στην Πολωνία την απόφασή της να κινήσει τη διαδικασία του άρθρου 108 παράγραφος 2 της ΣΛΕΕ σχετικά με το προαναφερθέν μέτρο.

Τα ενδιαφερόμενα μέρη μπορούν να υποβάλουν τις παρατηρήσεις τους επί του μέτρου για το οποίο η Επιτροπή κινεί τη διαδικασία μέσα σε έναν μήνα από την ημερομηνία δημοσίευσης της παρούσας περίληψης και της επιστολής που ακολουθεί, στην ακόλουθη διεύθυνση:

European Commission  
Directorate-General for Competition  
State aid Greffe  
Office: MAD0 12/059  
1049 Bruxelles/Brussel  
BELGIQUE/BELGIË  
Φαξ +32 22961242

Οι παρατηρήσεις αυτές θα κοινοποιηθούν στην Πολωνία. Το απόρρητο της ταυτότητας του ενδιαφερόμενου μέρους που υποβάλλει τις παρατηρήσεις μπορεί να ζητηθεί γραπτώς, με μνεία των σχετικών λόγων.

## ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΤΟΥ ΜΕΤΡΟΥ

1. Το μέτρο συνίσταται σε χρηματική αντιστάθμιση προς την Autostrada Wielkopolska SA (στο εξής: «AW SA»), τον παραχωρησιούχο του πολωνικού αυτοκινητοδρόμου A2 μεταξύ Nowy Tomysl και Konin, για την απαλλαγή των βαρέων φορτηγών οχημάτων<sup>(1)</sup> από την υποχρέωση καταβολής διοδίων για τη χρήση του αυτοκινητοδρόμου κατά την περίοδο από την 1η Σεπτεμβρίου 2005 έως τις 30 Ιουνίου 2011.
2. Το 2005 η πολωνική νομοθεσία σχετικά με τους αυτοκινητοδρόμους με διόδια τροποποιήθηκε, προκειμένου να εξαλειφθεί η διπλή πληρωμή από βαρέα φορτηγά οχήματα, με έγκυρη βινιέτα (αυτοκόλλητο σήμα) για τη χρήση των πολωνικών οδών, για χρήση του ίδιου οδικού τμήματος<sup>(2)</sup> (στο εξής: «η τροποποίηση»). Η αλλαγή αυτή οφειλόταν στη μεταφορά της οδηγίας 1999/62/ΕΚ<sup>(3)</sup>. Η τροποποίηση προέβλεπε ότι η απώλεια εισοδήματος, λόγω της αλλαγής της νομοθεσίας, θα επιστρέφεται στους διαχειριστές των αυτοκινητοδρόμων από το Εθνικό Ταμείο Οδοποιίας (στο εξής: «ΕΤΟ»).

<sup>(1)</sup> Ως «βαρέα φορτηγά οχήματα» νοούνται τα οχήματα βάρους άνω των 3,5 τόνων.

<sup>(2)</sup> Νόμος της 28ης Ιουλίου 2005 για την τροποποίηση του νόμου περί αυτοκινητοδρόμων με διόδια και του Εθνικού Ταμείου Οδοποιίας, και νόμος περί οδικών μεταφορών (Επίσημη Εφημερίδα της Νομοθεσίας, αριθ. 155, θέση 1297).

<sup>(3)</sup> Οδηγία 1999/62/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 17ης Ιουνίου 1999, περί επιβολής τελών στα βαρέα φορτηγά οχήματα που χρησιμοποιούν ορισμένα έργα υποδομής (ΕΕ L 187 της 20.7.1999, σ. 42), όπως έχει τροποποιηθεί.

3. Οι λεπτομέρειες του μηχανισμού αντιστάθμισης καθορίζονταν στο παράρτημα αριθ. 6 των συμβάσεων παραχώρησης, που υπεγράφησαν στις 14 Οκτωβρίου 2005. Ως αποτέλεσμα για τα βαρέα φορτηγά οχήματα, δηλαδή οχήματα βάρους άνω των 3,5 τόνων, χορηγήθηκε απαλλαγή από τα διόδια στον αυτοκινητόδρομο A2. Σε αντάλλαγμα, η AW SA άρχισε να εισπράττει κάθε μήνα την αντιστάθμιση για διαφυγόντα έσοδα, υπολογιζόμενα βάσει πλασματικών διοδίων.
4. Η μέθοδος αντιστάθμισης προσδιορίστηκε με τη βασική παραδοχή ότι η οικονομική κατάσταση του παραχωρησιούχου δεν έπρεπε να αλλάξει. Αυτό σημαίνει ότι η οικονομική του κατάσταση δεν θα πρέπει να είναι ούτε καλύτερη ούτε χειρότερη σε σύγκριση με την κατάσταση πριν από την αλλαγή της νομοθεσίας. Έγινε αποδεκτό ότι ο στόχος αυτός επιτυγχάνεται εάν ο συντελεστής εσωτερικής απόδοσης <sup>(1)</sup> [στο εξής: «IRR» (Internal Rate of Return)] για την επένδυση της AW SA στον αυτοκινητόδρομο A2 παραμένει στο ίδιο επίπεδο, όπως θα ήταν χωρίς την αλλαγή της νομοθεσίας.
5. Ο υπολογισμός της αντιστάθμισης ήταν το αποτέλεσμα της εφαρμογής μιας διαδικασίας σε δύο στάδια, με βάση οικονομικά μοντέλα (τραπεζικά μοντέλα, στο εξής: «TM») τα οποία εκπονήθηκαν από ανεξάρτητο εμπειρογνώμονα. Στα TM απεικονίζονταν η προβλεπόμενη ταμειακή ροή (δηλαδή οι δαπάνες που έχουν προβλεφθεί να καλύπτονται από τον παραχωρησιούχο και τα προβλεπόμενα έσοδα από διόδια) και γινόταν δυνατός ο υπολογισμός του IRR για την επένδυση, καθώς και του κατάλληλου επιπέδου για τα πλασματικά διόδια.
6. Οστόσο, σύμφωνα με τις πολωνικές αρχές, η AW SA υπερίσχυσε τον συντελεστή απόδοσης στο τραπεζικό μοντέλο, χρησιμοποιώντας τη μελέτη για την κυκλοφορία και τα έσοδα από το 1999, αντί για την πιο επικαιροποιημένη μελέτη του Ιουνίου 2004. Αυτό οδήγησε, σύμφωνα με την Πολωνία, στην καταβολή αντισταθμίσεων με ποσά υπεράνω των εσόδων τα οποία θα ήταν δυνατόν να έχει εισπράξει η AW SA σε περίπτωση που δεν είχε τεθεί σε ισχύ η τροποποίηση. Η εικαζόμενη υπέρμετρη πληρωμή για την περίοδο από την 1η Σεπτεμβρίου 2005 έως τις 30 Ιουνίου 2011 ανήλθε σε ακαθάριστο ποσό 894 956 889 PLN (περίπου 224 εκατ. ευρώ <sup>(2)</sup>).

#### ΕΚΤΙΜΗΣΗ ΤΟΥ ΜΕΤΡΟΥ

##### Υπαρξη ενίσχυσης

7. Η Επιτροπή θεωρεί ότι η AW SA είναι επιχείρηση, το μέτρο χρηματοδοτήθηκε από τους κρατικούς πόρους, καταλογίζεται στο κράτος και είναι επιλεκτικό. Επιπλέον, περιέχει τη δυνατότητα να νοθεύσει τον ανταγωνισμό και να επηρεάσει τις συναλλαγές μεταξύ των κρατών μελών. Όσον αφορά το οικονομικό πλεονέκτημα, η Επιτροπή επισημαίνει ότι η κατάργηση των διοδίων για βαρέα φορτηγά οχήματα είχε ως επακόλουθο την απώλεια εσόδων για τους παραχωρησιούχους.
8. Η Επιτροπή, ωστόσο, διατηρεί αμφιβολίες ως προς το αν η σύμβαση παραχώρησης έδωσε στην AW SA δικαίωμα αντιστάθμισης για τις ζημιές που οφείλονται στις αλλαγές της νομοθεσίας. Σύμφωνα με τη σύμβαση παραχώρησης, οι κίνδυνοι όσον αφορά την κυκλοφορία και το επίπεδο των εσόδων από διόδια βαρύνουν τον παραχωρησιούχο.
9. Επιπλέον, ακόμη και αν γίνει δεκτό ότι ο παραχωρησιούχος είχε δικαίωμα να λάβει αντιστάθμιση για την απώλεια εισοδήματος εξαιτίας των νομοθετικών αλλαγών, η Επιτροπή θεωρεί ότι ο τρόπος με τον οποίο εφαρμόστηκε η μέθοδος αντιστάθμισης είχε ως αποτέλεσμα να επωμισθεί το κράτος τους κινδύνους που συνδέονται με τα επίπεδα κυκλοφορίας και το κόστος για όλα τα οχήματα που χρησιμοποιούν τον αυτοκινητόδρομο (βαρέα και ελαφρά), κατά την περίοδο για την οποία βεβαιώθηκαν τα πλασματικά διόδια. Κατά την άποψη της Επιτροπής, αυτό οδήγησε σε πλεονέκτημα για τον παραχωρησιούχο σε σύγκριση με τις διατάξεις της αρχικής σύμβασης παραχώρησης.
10. Περαιτέρω, η Επιτροπή παρατηρεί ότι το βασικό ζήτημα στην εφαρμοζόμενη μεθοδολογία είναι ο χαρακτηριστικός IRR για το έργο ακριβώς πριν από την καθιέρωση των πλασματικών διοδίων. Αν ο IRR στο TM δεν αντικατόπτριζε τον IRR του έργου (δηλαδή, στην προκειμένη περίπτωση, ήταν υψηλότερος), η μέθοδος αντιστάθμισης είχε ως αποτέλεσμα την καταβολή υψηλότερων αντισταθμίσεων στην AW SA από τις ορθές. Η εικαζόμενη υπεραντιστάθμιση θα αποτελούσε πλεονέκτημα για την AW SA σε σύγκριση με τις διατάξεις της σύμβασης παραχώρησης. Στο πλαίσιο αυτό, η Επιτροπή αμφιβάλλει αν η χρήση παρωχημένων προβλέψεων κυκλοφορίας κατά τον υπολογισμό του IRR παρέχει στον παραχωρησιούχο πλεονέκτημα το οποίο περιοριζόταν στον βαθμό που ήταν αναγκαίος για να αποκατασταθεί η οικονομική ισορροπία της σύμβασης παραχώρησης. Λαμβανομένων υπόψη των ανωτέρω, η Επιτροπή θεωρεί, στο παρόν στάδιο, ότι η καταβολή αντισταθμίσεων στην AW SA συνιστά εν όλω ή εν μέρει κρατική ενίσχυση.

##### Συμβιβασμο της ενίσχυσης

11. Η Επιτροπή θεωρεί εκ προοιμίου ότι οι πληρωμές αντισταθμίσεων στην AW SA συνιστούν εν όλω ή εν μέρει ενισχύσεις λειτουργίας, οι οποίες μειώνουν τις τρέχουσες δαπάνες του διαχειριστή του αυτοκινητόδρομου. Σύμφωνα με τη νομολογία του Δικαστηρίου <sup>(3)</sup>, οι ενισχύσεις λειτουργίας αυτού του τύπου είναι καταρχήν ασυμβίβαστες με την εσωτερική αγορά.

<sup>(1)</sup> Ο συντελεστής εσωτερικής απόδοσης (IRR) ή συντελεστής οικονομικής απόδοσης (ERR – economic rate of return) είναι ένα ποσοστό απόδοσης που χρησιμοποιείται στην κατάρτιση προϋπολογισμού κεφαλαιακών δαπανών για τη μέτρηση και τη σύγκριση της αποδοτικότητας των επενδύσεων. Όσο υψηλότερος είναι ο IRR του έργου τόσο πιο επιθυμητή είναι η εκτέλεσή του.

<sup>(2)</sup> Χρησιμοποιούμενη συναλλαγματική ισοτιμία: 1 ευρώ = 4 PLN.

<sup>(3)</sup> Υπόθεση T-459/93, Siemens SA κατά Επιτροπής, Συλλογή 1995, σελίδα II-01675.

12. Η Επιτροπή σημειώνει, ωστόσο, ότι ο αυτοκινητόδρομος Α2 βρίσκεται σε μειονεκτούσες περιοχές, οι οποίες καλύπτονται από την παρέκκλιση που προβλέπεται στο άρθρο 107 παράγραφος 3 στοιχείο α) της ΣΛΕΕ και, συνεπώς, η Επιτροπή εξέτασε αν η επίμαχη ενίσχυση λειτουργίας μπορεί να θεωρηθεί συμβατή, σύμφωνα με τις κατευθυντήριες γραμμές σχετικά με τις κρατικές ενισχύσεις περιφερειακού χαρακτήρα 2007-2013 <sup>(1)</sup>. Σύμφωνα με το σημείο 76 των κατευθυντήριων γραμμών, οι ενισχύσεις λειτουργίας είναι δυνατόν να χορηγούνται, υπό τον όρο ότι i) δικαιολογούνται από τη συμβολή τους στην περιφερειακή ανάπτυξη και από τον χαρακτήρα τους, και ii) το ύψος τους να είναι ανάλογο προς τα προβλήματα που καλούνται να αντιμετωπίσουν.
13. Η Επιτροπή θεωρεί ότι οι ενισχύσεις λειτουργίας που έχουν ως αποκλειστικό αποτέλεσμα την αύξηση του IRR του έργου δεν συμβάλλουν ουδώς στην περιφερειακή ανάπτυξη. Ως εκ τούτου, η Επιτροπή κρίνει επί του παρόντος ότι οι αντισταθμίσεις που καταβλήθηκαν στην AW SA συνιστούν, εν όλω ή εν μέρει, ασυμβίβαστες λειτουργικές ενισχύσεις.

<sup>(1)</sup> ΕΕ C 54 της 4.3.2006, σ. 13.



## KEIMENO THS EPISTOLHS

«Komisja pragnie poinformować Polskę, że po dokładnym zapoznaniu się z informacjami dotyczącymi wskazanego powyżej środka, które zostały przedłożone przez polskie władze, podjęła decyzję o wszczęciu postępowania przewidzianego w art. 108 ust. 2 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej (zwanego dalej „TFUE”).

## 1. PROCEDURA

- (1) Zgłoszeniem elektronicznym z dnia 31 sierpnia 2012 r., zarejestrowanym w tym samym dniu, Polska zgłosiła Komisji wspomniany wyżej środek. Środek ten zarejestrowano jako sprawę dotyczącą pomocy państwa nr SA.35356.
- (2) W pismach z dnia 26 października 2012 r. Komisja wystąpiła o przekazanie dodatkowych informacji na temat zgłoszonego środka. Polska przekazała wymagane informacje w piśmie z dnia 28 listopada 2012 r.
- (3) Pismem z dnia 29 stycznia 2013 r. Komisja poinformowała Polskę, że przenosi sprawę do rejestru spraw niezgłoszonych (sprawa NN), ponieważ notyfikowane Komisji finansowanie zostało już przyznane. Ponadto Komisja zwróciła się o przekazanie dalszych informacji. Polska przedstawiła wymagane informacje w pismach z dnia 18 lutego 2013 r. i 16 kwietnia 2013 r.
- (4) W dniu 11 lipca 2013 r. odbyło się posiedzenie, na którym Komisja i Polska omówiły przedmiotowy środek, a następnie pismem z dnia 22 sierpnia 2013 r. Komisja zwróciła się o przekazanie dalszych informacji. Polska przekazała wymagane informacje w piśmie z dnia 20 września 2013 r.

## 2. OPIS PROJEKTU I ŚRODKA

- (5) Środek polega na rekompensacie finansowej na rzecz spółki Autostrada Wielkopolska S.A. (zwanej dalej „AW S.A.”), posiadającej koncesję obejmującą odcinek polskiej autostrady A2 między Nowym Tomysłem i Koninem. Rekompensata finansowa wynika ze zwolnienia pojazdów ciężarowych<sup>(1)</sup> z obowiązku uiszczania opłat za przejazd autostradą w okresie od 1 września 2005 r. do 30 czerwca 2011 r.
- (6) Działalność AW S.A. ogranicza się wyłącznie do budowy i eksploatacji odcinka autostrady A2 między Nowym Tomysłem i Koninem. Głównym akcjonariuszem spółki jest AWSA Holland I B.V., posiadająca akcje reprezentujące 98,85 % kapitału zakładowego AW S.A. Z kolei jedynym akcjonariuszem spółki AWSA Holland I B.V. jest spółka AWSA Holland II B.V., której akcjonariuszami są podmioty przedstawione w poniższej tabeli 1.

Tabela nr 1

## Akcjonariusze spółki AWSA II B.V.

Nazwa	Siedziba	% kapitału zakładowego
Kulczyk Holding S.A.	w Warszawie	24,10 %
Meridiam Infrastructure S.a.r.l	w Luksemburgu	20,12 %
PGE S.A	w Warszawie	20,00 %
Strabag AG	w Spittal/Drau	10,12 %
KWM Investment	w Wiedniu	9,32 %
Bank Zachodni WBK S.A.	we Wrocławiu	5,44 %
TUiR „Warta” S.A.	w Warszawie	4,81 %
Egis Projects GmbH	w Warszawie	3,03 %
Mesa Polska Holding B.V.	brak danych	2,46 %
IMEX BiS Sp. z o.o.	w Poznaniu	0,43 %
Maxer S.A.	w Poznaniu	0,108 %
Wielkopolska Izba Przemysłowo-Handlowa	w Poznaniu	< 0,001 %
<b>RAZEM</b>		<b>~100,00 %</b>

<sup>(1)</sup> „Pojazd ciężarowy” oznacza pojazd o masie powyżej 3,5 tony.

- (7) Spółka AW S.A. uzyskała koncesję na budowę i eksploatację przedmiotowego odcinka autostrady A2 w dniu 10 marca 1997 r. w wyniku procedury przetargowej<sup>(2)</sup>. Koncesji udzielono na okres 40 lat, tj. do dnia 10 marca 2037 r.<sup>(3)</sup>.
- (8) Podpisując umowę koncesyjną, AW S.A. zobowiązała się do pozyskania (we własnym zakresie, na swój koszt i ryzyko) zewnętrznego finansowania na budowę, eksploatację i utrzymanie odcinka autostrady A2 między Nowym Tomysłem i Koninem, w zamian za uzyskanie koncesji na czasowe prawo do eksploatacji wybudowanego odcinka autostrady, w tym prawo do poboru i zatrzymywania wszystkich opłat należnych z tytułu przejazdu odcinkiem autostrady A2 będącym przedmiotem umowy od wszystkich jego użytkowników.
- (9) Do obowiązków koncesjonariusza należy w szczególności:
- zrealizowanie robót budowlanych określonych umową koncesyjną na własny koszt i ryzyko;
  - zorganizowanie i pozyskanie na własny koszt i ryzyko finansowania koniecznego dla realizacji projektu;
  - ustalenie opłat za przejazd danym odcinkiem autostrady A2 z uwzględnieniem ograniczeń wynikających z umowy koncesyjnej i rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 29 kwietnia 2004 r. w sprawie opłat za przejazd autostradą<sup>(4)</sup>;
  - wykorzystywanie uzyskiwanych przychodów wyłącznie na cele określone w umowie koncesyjnej<sup>(5)</sup>;
  - zapewnienie nieprzerwanej eksploatacji odcinka autostrady A2 będącego przedmiotem umowy koncesyjnej;
  - utrzymanie odcinka autostrady A2 będącego przedmiotem umowy koncesyjnej w dobrym stanie technicznym i przestrzeganie zasad bezpieczeństwa, w tym wykonywanie remontów i prac związanych z utrzymaniem;
  - zapewnienie standardów obsługi klienta określonych w umowie koncesyjnej, w tym współpraca z wyspecjalizowanymi służbami.
- (10) Państwo, reprezentowane przez Generalną Dyрекcję Dróg Krajowych i Autostrad (zwaną dalej „GDDKiA”), jest uprawnione do monitorowania eksploatacji i utrzymania odcinka autostrady A2 będącego przedmiotem umowy koncesyjnej. Koncesjonariusz zobowiązany jest przekazywać GDDKiA sprawozdania i okresowe informacje dotyczące wykonywanych obowiązków.
- (11) W pierwszej fazie koncesjonariusz zmodernizował istniejący odcinek autostrady o długości 47,7 km (sekcja I: między Koninem i Wrześnią), po czym wybudował dwa odcinki: między Poznaniem i Wrześnią (sekcja II o długości 37,5 km) oraz między Nowym Tomysłem i Komornikami (sekcja III o długości 50,4 km).
- (12) Zgodnie z umową koncesyjną z chwilą otwarcia każdej sekcji AW S.A. realizuje zadania związane z utrzymaniem i eksploatacją na swój własny koszt i pobiera od użytkowników autostrady opłaty, które stanowią przychód koncesjonariusza<sup>(6)</sup>.

<sup>(2)</sup> Początkowo AW S.A. otrzymała trzy koncesje na budowę i eksploatację płatnej autostrady A2:

(a) koncesja nr TR-0201-02/97 dla odcinka Świecko – Poznań;

(b) koncesja nr TR-0201-03/97 dla odcinka Poznań – Konin;

(c) koncesja nr TR-0201-04/97 dla odcinka Konin – Stryków.

Dnia 5 maja 1999 r. uchylono koncesję nr TR-0201-04/97 dla odcinka Konin – Stryków. Dnia 11 stycznia 2000 r. decyzja nr TR-0201-T-06/00 zmieniła:

— decyzję nr TR-0201-02/97 (pkt 5a) w ten sposób, że koncesja obejmuje odcinek Świecko – Nowy Tomysł;

— decyzję nr TR-0201-03/97 w ten sposób, że koncesja obejmuje odcinek Nowy Tomysł – Konin.

Ostatecznie AW S.A. posiada jedną koncesję na budowę i eksploatację autostrady A2 na odcinku między Nowym Tomysłem i Koninem (149 km), natomiast koncesję dla odcinka między Świeckiem i Nowym Tomysłem posiada Autostrada Wielkopolska II S.A.

<sup>(3)</sup> W dniu 12 września 1997 r. Minister i koncesjonariusz zawarli umowę koncesyjną (tzw. „umowę pierwotną”), a następnie dotyczącą tej umowy aneks nr 1 z dnia 7 lipca 1998 r. W dniu 29 października 1999 r. został zawarty aneks nr 2, który stanowi również wersję ujednoliconą umowy koncesyjnej.

<sup>(4)</sup> Dz.U. nr 102, poz. 1075.

<sup>(5)</sup> Zgodnie z zasadami uzgodnionymi w załączniku J do umowy koncesyjnej, określającymi wykorzystanie środków finansowych przed budową i w jej trakcie oraz pierwszeństwo w dostępie do środków finansowych z przepływów pieniężnych po zakończeniu budowy. Ogólna zasada jest taka, że pierwszeństwo w spłacie mają zaciągnięte kredyty.

<sup>(6)</sup> Sekcję I otwarto jako odcinek autostrady płatnej w dniu 22 grudnia 2002 r., sekcję II – 27 listopada 2003 r., a sekcję III – 27 października 2004 r.

- (13) Od początku pobierania opłat stosowano 5 stawek opłat dla użytkowników autostrady. Stawka zależała od kategorii pojazdu (5 kategorii) określonej w polskim prawie (<sup>7)</sup>).
- (14) Zgodnie z postanowieniami umowy koncesyjnej w dniu rozpoczęcia poboru opłat wysokość stawek opłat pobieranych od użytkowników nie mogła być wyższa niż wysokość ustalona dla poszczególnych kategorii pojazdów w poniższej tabeli nr 2.

Tabela nr 2

**Początkowe stawki opłat wg umowy koncesyjnej (netto)**

	Kategoria pojazdu 1	Kategoria pojazdu 2	Kategoria pojazdu 3	Kategoria pojazdu 4	Kategoria pojazdu 5
W każdym z 3 punktów poboru opłat	[...] (*) PLN	[...] PLN	[...] PLN	[...] PLN	[...] PLN

(\*) Informacje poufne

- (15) Później koncesjonariusz mógł podwyższać stawki, aby zmaksymalizować przychód. Stawki opłat nie mogły jednak, zgodnie z postanowieniami umowy koncesyjnej, przekroczyć maksymalnego pułapu określonego w tabeli nr 3 poniżej.

Tabela nr 3

**Maksymalne stawki poboru opłat wg załącznika P do umowy koncesyjnej (netto)**

	Kategoria pojazdu 1	Kategoria pojazdu 2	Kategoria pojazdu 3	Kategoria pojazdu 4	Kategoria pojazdu 5
W każdym z 3 punktów poboru opłat	[...] PLN	[...] PLN	[...] PLN	[...] PLN	[...] PLN

- (16) Do rozpoczęcia pobierania opłat (nabycia prawa poboru opłat) stawki określone w tabeli nr 1 oraz od rozpoczęcia pobierania opłat stawki określone w tabeli nr 2 były indeksowane według następującego wzoru:

$$T_p = T_o \times I_p \times Ca_p$$

gdzie:

$T_p$  – jest skorygowaną opłatą w dniu „n”,

$T_o$  – jest maksymalną opłatą w dniu poprzedniej korekty „o”,

$I_p$  – jest współczynnikiem inflacji,

$Ca_p$  – jest współczynnikiem różnicy kursów wymiany, równym lub wyższym od 1.

*Przyczyny wprowadzenia mechanizmu kompensacyjnego*

- (17) W 2005 r. do polskiej ustawy o autostradach płatnych wprowadzono zmianę mającą na celu wyeliminowanie podwójnej opłaty uiszczanej przez pojazdy ciężarowe za korzystanie z tego samego odcinka drogi (<sup>8)</sup> (zwaną dalej „nowelizacją”). Zmiana ta stanowiła transpozycję dyrektywy 1999/62/WE (<sup>9)</sup> do prawa krajowego. Zgodnie z art. 7 ust. 3 dyrektywy: „W tym samym czasie nie można na ten sam odcinek drogi nałożyć opłat za przejazd

(<sup>7</sup>) Kategorie pojazdów zostały określone w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 29 kwietnia 2004 r. w sprawie opłat za przejazd autostradą:

- kategoria 1: motocykle i pojazdy samochodowe o dwóch osiach;
- kategoria 2: pojazdy samochodowe o dwóch osiach, z których co najmniej jedna wyposażona jest w koło bliźniacze, i pojazdy samochodowe o dwóch osiach z przyczepami;
- kategoria 3: pojazdy samochodowe o trzech osiach i pojazdy samochodowe o dwóch osiach, z których co najmniej jedna wyposażona jest w koło bliźniacze z przyczepami;
- kategoria 4: pojazdy samochodowe o więcej niż trzech osiach, pojazdy samochodowe o trzech osiach z przyczepami i pojazdy samochodowe o więcej niż trzech osiach z przyczepami;
- kategoria 5: pojazdy niemieszczące się w kategoriach od 1 do 4 i pojazdy, których wymiary, nacisk na oś lub ciężar przekraczają normy określone w przepisach o ruchu drogowym.

(<sup>8</sup>) Ustawa z dnia 28 lipca 2005 r. o zmianie ustawy o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym oraz ustawy o transporcie drogowym (Dz.U. nr 155, poz. 1297).

(<sup>9</sup>) Dyrektywa 1999/62/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 17 czerwca 1999 r. w sprawie pobierania opłat za użytkowanie niektórych typów infrastruktury przez pojazdy ciężarowe, Dz.U. L 187 z 20.7.1999, s. 42, ze zmianami.

i opłat za korzystanie z infrastruktury”. W rezultacie od dnia 1 września 2005 r. pojazdy ciężarowe wykupujące winietę (kartę opłaty drogowej) w celu korzystania z dróg krajowych w Polsce zostały zwolnione z uiszczania opłat na autostradach objętych umowami koncesyjnymi.

- (18) Zgodnie z nowelizacją dochód utracony na skutek zmiany prawa miał być zwracany na rzecz podmiotów zarządzających autostradami z Krajowego Funduszu Drogowego (zwanego dalej „KFD”). Podstawę rekompensaty miał stanowić mechanizm myta wirtualnego<sup>(10)</sup>.
- (19) Zgodnie z nowelizacją sposób oraz terminy zwrotu środków finansowych określać miały umowy koncesyjne. Nowelizacja przewidywała, że koncesjonariuszom przysługiwał zwrot środków finansowych w wysokości 70 % kwoty stanowiącej iloczyn faktycznej liczby przejazdów autostradą płatną oraz wynegocjowanej ze spółką eksploatującą (koncesjonariuszem) stawki opłaty za przejazd autostradą pojazdów ciężarowych, które wniosły już opłatę winietową. Ponadto wynegocjowana z koncesjonariuszami stawka opłaty za przejazd autostradą nie mogła być wyższa niż stawka opłaty dla pojazdów ciężarowych stosowana w dniu wejścia w życie nowelizacji.
- (20) W konsekwencji zmieniono umowę koncesyjną dla odcinka autostrady A2 między Nowym Tomysłem i Koninem przez podpisanie w dniu 14 października 2005 r. aneksu nr 6, na którego podstawie z opłat za przejazd autostradą A2 na odcinku Nowy Tomyśl – Konin zwolniono pojazdy ciężarowe, tj. pojazdy należące do kategorii 1–5 o masie przekraczającej 3,5 tony, które wniosły opłatę winietową. W zamian spółka AW S.A. zaczęła otrzymywać co miesiąc rekompensatę z tytułu utraty dochodu, obliczaną na podstawie myta wirtualnego<sup>(11)</sup>.

#### Podstawowe zasady obliczania myta wirtualnego

- (21) Stosownie do przepisów nowelizacji rozróżnia się następujące rodzaje stawek:
1. stawka stosowana<sup>(12)</sup> – tj. stawka liczona i indeksowana na podstawie umowy koncesyjnej, tzn. stawka mająca zastosowanie bezpośrednio przed 1 września 2005 r. (w dniu wejścia w życie nowelizacji) dla pojazdów korzystających z autostrady;
  2. stawka wynegocjowana<sup>(13)</sup> (dalej zwana „stawką AGRI”), tj. za podstawę obliczenia rekompensaty dla koncesjonariusza przyjmuje się myto wirtualne.
- (22) Stawka stosowana miała zgodnie z intencjami ustawodawcy pełnić funkcję limitu dla ustalenia poziomu stawki AGRI, ponieważ zgodnie z art. 3 nowelizacji stawka AGRI nie może być wyższa niż stawka stosowana.
- (23) Antycypując skutki nowelizacji, w lipcu 2005 r. AW S.A. sporządziła symulację sytuacji finansowej spółki, w jakiej znajdzie się ona po wprowadzeniu mechanizmu kompensacyjnego bazującego na stawce AGRI w oparciu o limit wynikający ze stawki stosowanej.
- (24) Z symulacji wynikało, że ustalenie stawki AGRI nawet na poziomie stawki stosowanej obowiązującej w dniu uchwalenia nowelizacji (bezpośrednio przed 1 września 2005 r.) nie zagwarantuje utrzymania wskaźników finansowych projektu na poziomie sprzed wejścia w życie nowelizacji (wyplacana rekompensata pogorszyłaby sytuację finansową AW S.A., warunek neutralności nowelizacji dla koncesjonariusza nie zostałby spełniony).
- (25) Dlatego też przed wejściem w życie nowelizacji AW S.A. podwyższyła stawkę opłat pobieranych od kierowców pojazdów kategorii 2, 3 i 4 do poziomu maksymalnej stawki, jaką dopuszczała wówczas umowa koncesyjna, formalnie do poziomu [...], [...] i [...] PLN brutto<sup>(14)</sup>. W praktyce jednak wysokość stawki stosowanej była na poziomie niższym, ponieważ równoległe z dokonaną podwyżką został wprowadzony system rabatów, stosowanych przez spółkę wobec wszystkich kierowców pojazdów ciężarowych<sup>(15)</sup>.

#### Krok pierwszy – stawka opłaty wynegocjowana

- (26) Jak wspomniano wyżej, nowelizacja nie przewidywała automatycznej płatności bez przeprowadzenia negocjacji z koncesjonariuszami. W przypadku AW S.A. negocjacje zaowocowały zawarciem aneksu nr 6 określającego wysokość stawki AGRI, tj. stawki opłaty za przejazd pojazdów ciężarowych posiadających ważną winietę.

<sup>(10)</sup> Myto wirtualne to wykonywana według umowy płatność za każdy pojazd korzystający z drogi, uiszczana przez rząd na rzecz prywatnego przedsiębiorstwa eksploatującego drogę wybudowaną lub utrzymywaną z wykorzystaniem finansowania z prywatnej inicjatywy finansowej. Płatności są przynajmniej częściowo uzależnione od liczby pojazdów korzystających z odcinka drogi. Myto wirtualne lub opłaty naliczane od pojazdu wyplacane są bezpośrednio przedsiębiorstwu bez interwencji ze strony użytkowników ani dokonywania przez nich bezpośredniej płatności.

<sup>(11)</sup> W praktyce zwrot środków finansowych za przejazd autostradą dotyczył w przeważającej mierze pojazdów kategorii 2–4.

<sup>(12)</sup> Zgodnie z art. 3 nowelizacji.

<sup>(13)</sup> Zgodnie z art. 37a ust. 7 ustawy o autostradach w brzmieniu nadanym w art. 1 nowelizacji.

<sup>(14)</sup> Stawki dla pojazdów kategorii 1 i 5 wynosiły odpowiednio [...] PLN i [...] PLN.

<sup>(15)</sup> Uwzględniając stosowany przez AW S.A. system rabatowy, stawki faktycznie pobierane na autostradzie kształtowały się na poziomie 11, 27, 41, 63 i 110 PLN brutto, odpowiednio dla kategorii pojazdów 1–5.

- (27) Polska poinformowała, że metodę kompensacji, opisaną w aneksie nr 6 do umowy koncesyjnej, oparto na podstawowym założeniu, że sytuacja finansowa koncesjonariusza nie powinna ulec zmianie. Oznacza to, że jego sytuacja finansowa nie powinna ani poprawić się, ani pogorszyć w porównaniu z sytuacją sprzed zmiany przepisów. Uzgodniono, że cel ten zostanie osiągnięty, jeżeli wewnętrzna stopa zwrotu <sup>(16)</sup> (zwana dalej „IRR”) z inwestycji AW S.A. w przedmiotowy odcinek autostrady A2 pozostanie na tym samym poziomie, na jakim znajdowałyby się, gdyby nie zmieniono przepisów (tj. gdyby zmiana przepisów nie skutkowałą utratą dochodu).
- (28) Koncesjonariusz i GDDKiA uzgodnili, że obliczenie rekompensaty dla koncesjonariusza odbędzie się w drodze dwuetapowej procedury opartej na modelach finansowych (modelach bankowych, zwanych dalej „MB”) opracowanych przez niezależnego eksperta.
- (29) MB wykazały przewidywany przepływ pieniężny (tj. przewidywane koszty, które ma pokryć koncesjonariusz, oraz przewidywane przychody z opłat za przejazd) i umożliwiły obliczenie IRR z inwestycji oraz odpowiedniego poziomu myta wirtualnego, czyli stawki AGRI.
- (30) Modele finansowe (tj. MB) przedstawione przez AW S.A. celem uzasadnienia proponowanej wysokości stawki AGRI zostały zweryfikowane pod względem poprawności rachunkowej przez doradcę finansowego GDDKiA, firmę Ernst & Young Corporate Finance Sp. z o.o. <sup>(17)</sup>. Podczas analizy porównano podstawowe parametry ekonomiczne na podstawie modeli finansowych opracowanych przez AW S.A. w następujących wariantach (w nawiasie zakładana przez koncesjonariusza IRR):
- a) bazowy model finansowy z zamknięcia finansowego z 2000 r., zakładający istnienie rzeczywistego poboru opłat do końca koncesji ([...] %);
  - b) bazowy model finansowy zaktualizowany na dzień 31 grudnia 2004 r., zakładający istnienie rzeczywistego poboru opłat do końca koncesji ([...] %) (dalej: „model bazowy”) – najaktualniejszy model finansowy, jakim dysponowały strony negocjacji, przedstawiający sytuację finansową AW S.A. przed nowelizacją;
  - c) model finansowy z 2005 r., zakładający istnienie winiet od 1 września 2005 r. do końca obowiązywania umowy koncesyjnej ([...] %).
- (31) Każdy z modeli był analizowany pod kątem wskaźników pokrycia obsługi zadłużenia (DSCR, LLCR) oraz wewnętrznej stopy zwrotu (IRR). W rezultacie tej analizy określono bazowy poziom stawki AGRI na [...], [...], [...], [...] i [...] PLN brutto. Poziom ten podlegał następnie indeksacji na warunkach przewidzianych w aneksie nr 6 <sup>(18)</sup>.
- (32) Począwszy od 1 września 2005 r. koncesjonariusz zaczął otrzymywać miesięczne rekompensaty obliczane na podstawie stawki AGRI.

#### *Etap drugi – przegląd wysokości stawki AGRI*

- (33) Zawierając aneks nr 6 do umowy koncesyjnej, strony wprowadziły obowiązek dokonania przeglądu wysokości stawki AGRI do dnia 30 listopada 2007 r. Przegląd mógł prowadzić do zmniejszenia lub zwiększenia stawki AGRI, a co za tym idzie do zmniejszenia lub zwiększenia łącznej kwoty zwrotu środków finansowych na rzecz koncesjonariusza.
- (34) Najpóźniej do dnia 1 lipca 2007 r. koncesjonariusz miał obowiązek przekazania GDDKiA raportu weryfikacyjnego, wykazującego wpływ stawki AGRI na podstawowe wskaźniki finansowe projektu. Gdyby wskaźniki te znajdowały się na innym poziomie niż ten ustalony przy podpisywaniu aneksu nr 6 (tj. na poziomie, który miał odzwierciedlać sytuację finansową AW S.A. w chwili wejścia w życie nowelizacji), stawka AGRI miała zostać zmieniona w taki sposób, aby przywrócić pierwotnie założony poziom wskaźników.
- (35) Najpóźniej do 15 października 2007 r. GDDKiA powinna była powiadomić koncesjonariusza o tym, czy akceptuje rekomendowaną skorygowaną stawkę AGRI. W przypadku braku akceptacji skorygowanej stawki AGRI w tym terminie strony mogły podjąć działania mające na celu pogodzenie odmiennych stanowisk co do wysokości proponowanej skorygowanej stawki. W razie braku uzgodnienia stanowisk do dnia 30 listopada 2007 r., do obliczania kwot należnych koncesjonariuszowi z tytułu refundacji miała być stosowana dotychczas obowiązująca stawka AGRI (począwszy od 1 grudnia 2007 r.). Każda ze stron miała prawo poddać sprawę ustalenia korekty stawki AGRI rozstrzygnięciu w trybie przewidzianym w art. 24.3 umowy koncesyjnej (tj. arbitrażu).

<sup>(16)</sup> Wewnętrzna stopa zwrotu (IRR) lub ekonomiczna stopa zwrotu (ERR) jest stopą zwrotu stosowaną w procesie tworzenia budżetu kapitałowego w celu pomiaru i porównywania rentowności inwestycji. Im wyższa wewnętrzna stopa zwrotu projektu, tym bardziej pożądane jest podjęcie się jego realizacji.

<sup>(17)</sup> Polska utrzymuje, że z uwagi na ograniczenia czasowe doradca finansowy nie był jednak w stanie zweryfikować poprawności samych danych stanowiących podstawę analizy AW S.A.

<sup>(18)</sup> Według aneksu nr 6 stawka stosowana nie miała podlegać indeksacji.

- (36) Punktem odniesienia dla obliczenia i uzgodnienia nowej (zweryfikowanej) wysokości stawki AGRI była:
- wysokość realnej łącznej stopy zwrotu faktycznie osiągniętej na inwestycji podporządkowanej<sup>(19)</sup> (IRR), zgodnie z modelem finansowym z czerwca 2007 r.<sup>(20)</sup>, wskutek stosowania zwrotu środków finansowych na podstawie nowelizacji z uwzględnieniem stawki AGRI w wysokości określonej aneksem nr 6, w powiązaniu z
  - łączną stopą zwrotu z inwestycji podporządkowanej (IRR), przewidzianą w modelu bazowym, tj. modelu finansowym zaktualizowanym w dniu 31 grudnia 2004 r. [zob. pkt 28 lit. b) powyżej] – przed dokonaniem konwersji uprawnień.
- (37) Jeśli z powyższego porównania wynikałoby, że faktyczna stopa zwrotu jest wyższa od stopy zwrotu przewidzianej w modelu bazowym (IRR = [...] %), wtedy stawka AGRI powinna zostać obniżona w celu zlikwidowania nadmiernej stopy zwrotu, jaką osiągnęliby akcjonariusze AW S.A.
- (38) Tak więc weryfikacja stawki AGRI miała opierać się na porównaniu wyników wskazanych w modelu bazowym z wynikami z modelu finansowego z czerwca 2007 r., uwzględniającego faktycznie osiągnięte przychody i poniesione koszty w okresie wrzesień 2005–grudzień 2006 r. oraz zawierającego prognozę przychodów i kosztów zaktualizowaną w oparciu o rzeczywiste wyniki z okresu 2005–2006.
- (39) Wyniki raportu weryfikacyjnego przedstawionego przez AW S.A. wskazywały na konieczność zwiększenia stawki AGRI (zwiększenia kwoty rekompensat wypłacanych AW S.A.). Doradcy GDDKiA nie przedstawili żadnych merytorycznych zastrzeżeń do raportu weryfikacyjnego.
- (40) Z powodu przedłużających się rozmów i procesu weryfikacji strony (tj. AW S.A. i GDDKiA) nie doszły do porozumienia w kwestii poddanej przeglądowi stawki AGRI do dnia 30 listopada 2007 r. Pismem z dnia 28 listopada 2007 r. GDDKiA poinformowała AW S.A., że wobec wątpliwości co do poprawności założeń przyjętych na potrzeby aneksu nr 6 – które nie mogły zostać skorygowane w ramach raportu weryfikacyjnego – GDDKiA nie zaakceptowała skorygowanej stawki AGRI (proponowanej przez AW S.A. i wynikającej z raportu weryfikacyjnego) i poinformowała AW S.A., iż nie uznaje skorygowanej wysokości stawki AGRI.
- (41) Wątpliwości GDDKiA zainicjowały spór między stronami co do poprawności określenia skorygowanej stawki AGRI, a co za tym idzie – co do faktycznej wysokości kwot zwracanych na rzecz AW S.A.
- (42) Niezależnie jednak od istnienia powyższego sporu, od 1 listopada 2007 r. była stosowana skorygowana stawka AGRI<sup>(21)</sup>, określona przez AW S.A. w ramach mechanizmu weryfikacji (tj. stawka w wysokości kwestionowanej przez GDDKiA), zgodna z postanowieniami aneksu nr 6 do umowy koncesyjnej.

#### Spór o model bazowy

- (43) Polska zarzuca AW S.A., iż wykorzystując studium ruchu i przychodów WSA (Wilbur Smith Associates) z 1999 r., zamiast bardziej aktualnego studium WSA z czerwca 2004 r., które wykazywało niższe przychody, jakie w konsekwencji generowałyby niższą IRR w modelu bazowym, spółka zawiżyła prognozowaną stopę zwrotu w modelu bazowym (który zdeterminował stawkę AGRI w ramach mechanizmu weryfikacji w 2007 r.). Innymi słowy, zdaniem Polski AW S.A. w sposób nierzetelny przedstawiła swoją sytuację finansową bezpośrednio przed wejścia w życie nowelizacji, co doprowadziło do wypłat rekompensat w wysokości przewyższającej przychody, jakie AW S.A. byłaby w stanie realizować, gdyby wykorzystano studium WSA z czerwca 2004 r.
- (44) Według raportu zamówionego przez GDDKiA i Ministerstwo Infrastruktury, przygotowanego przez PricewaterhouseCoopers (PwC), zastosowanie w modelu bankowym studium ruchu i przychodów WSA z czerwca 2004 r. zamiast studium z 1999 r. (w połączeniu z drobnymi korektami metodycznymi i podatkowymi) zmniejszyłoby IRR projektu z [...] % do [...] %<sup>(22)</sup>.

<sup>(19)</sup> Inwestycja podporządkowana oznacza kwoty, z wyłączeniem przychodów, które mają być wniesione lub pożyczone koncesjonariuszowi (przez akcjonariuszy koncesjonariusza lub inne podmioty) i które mają być przeznaczone na pokrycie wydatków. Obliczanie stopy zwrotu z inwestycji podporządkowanej oznacza zatem stopę zwrotu (zysk), jaki osiągną inwestorzy AW S.A. ze środków przeznaczonych na realizację inwestycji.

<sup>(20)</sup> Ostateczna wersja tego modelu finansowego została dostarczona GDDKiA w dniu 24 października 2007 r. i opierała się na sytuacji z czerwca 2007 r.

<sup>(21)</sup> Skorygowana stawka AGRI wynosi: [...] PLN (kat. 2), [...] PLN (kat. 3) i [...] PLN (kat. 4), wszystkie kwoty brutto.

<sup>(22)</sup> W rzeczywistości wskazany spadek o [...] % podyktowany jest dwoma czynnikami: zastosowaniem bardziej aktualnego studium ruchu i przychodów z 2004 r. (-[...] %) oraz korektami metodycznymi i podatkowymi naniesionymi w modelu bazowym przez PwC (-[...] %).

- (45) W dniu 13 listopada 2008 r. Minister złożył oświadczenie o uchyleniu się od skutków prawnych oświadczenia woli zawartego w aneksie nr 6, twierdząc między innymi, że aneks nr 6 został zawarty przez ówczesnego Ministra Infrastruktury w wyniku błędu, gdyż nie był on świadomy, iż spółka nie uwzględniła prognoz dotyczących ruchu i przychodów na odcinku autostrady A2 między Nowym Tomysłem i Koninem przygotowanych w 2004 r., a więc bardziej aktualnych od prognoz opracowanych w roku 1999, wykorzystanych podczas negocjacji aneksu nr 6. W ocenie Ministra fakt niezastosowania przez AW S.A. najaktualniejszych w dniu podpisywania aneksu nr 6 danych dotyczących poziomu ruchu oraz przychodów spowodował, iż błędnie odzwierciedlono w nim sytuację finansową spółki przed wprowadzeniem w ramach nowelizacji tzw. „systemu winietowego” i związanego z nim obowiązku zwrotu środków finansowych na rzecz koncesjonariuszy.
- (46) W opinii Ministra Infrastruktury, popartej raportem PwC, zwrot środków finansowych na rzecz AW S.A. był nadmierny, a kwota nadpłaty za okres od 1 września 2005 r. do 30 czerwca 2011 r. wyniosła 894 956 889 PLN brutto (około 224 mln EUR <sup>(23)</sup>) (zwana dalej „nadpłatą”) <sup>(24)</sup>.
- (47) Minister w piśmie z dnia 30 września 2010 r. zaproponował AW S.A. projekt porozumienia w sprawie zwrotu państwu nadpłaconych kwot. Spółka AW S.A. odrzuciła projekt porozumienia, zatem w dniu 14 października 2010 r. Minister Infrastruktury <sup>(25)</sup> przekazał do AW S.A. wezwanie do spłaty nienależnego świadczenia.
- (48) Ze względu na fakt, że AW S.A. nie dokonała zapłaty kwoty określonej w wezwaniu, Minister oraz GDDKiA pismem z dnia 8 listopada 2010 r. zwrócili się do Prokuraturii Generalnej Skarbu Państwa z wnioskiem o wszczęcie w imieniu Skarbu Państwa postępowania sądowego oraz wykonywanie zastępstwa procesowego w sprawie dotyczącej odzyskania kwot z tytułu rekompensat nienależnie wypłaconych na rzecz spółki AW S.A.
- (49) Równocześnie, korzystając z prawa ustanowionego umową koncesyjną, AW S.A. zakwestionowała uchylenie się od skutków prawnych aneksu nr 6 do umowy koncesyjnej i skierowała sprawę do sądu arbitrażowego.
- (50) Sąd arbitrażowy orzekł w sprawie na korzyść koncesjonariusza, stwierdzając, że aneks nr 6 jest ważny i państwo powinno przestrzegać jego postanowień <sup>(26)</sup>. W czerwcu 2013 r. władze polskie postanowiły zakwestionować orzeczenie sądu arbitrażowego i skierowały skargę o jego unieważnienie do sądu krajowego. Sprawa jest w toku.

#### Zakończenie stosowania mechanizmu kompensacyjnego

- (51) Potrzeba stosowania rekompensaty z tytułu myta wirtualnego wygasła w dniu 30 czerwca 2011 r. ze względu na wprowadzenie przez Polskę w dniu 1 lipca 2011 r. elektronicznego systemu poboru opłat „viaTOLL”, który zastąpił winiety. System „viaTOLL” jest obowiązkowy dla wszystkich pojazdów ciężarowych i umożliwia jego użytkownikom rozliczanie płatności elektronicznych w związku z korzystaniem z sieci płatnych dróg na podstawie przejechanych kilometrów i kategorii drogi.
- (52) Ponieważ systemem tym są objęte tylko wybrane drogi, a nie cała sieć dróg w Polsce (jak w przypadku winiet), wyeliminowana została możliwość naliczenia podwójnej opłaty. W związku z tym koncesjonariusze mogli znów nakładać opłaty na wszystkie pojazdy ciężarowe wjeżdżające na płatne autostrady zgodnie z zasadami określonymi w umowach koncesyjnych.

### 3. OCENA

- (53) W przedmiotowym przypadku przeprowadzona przez Komisję ocena ogranicza się do zmiany umowy koncesyjnej ze spółką AW S.A. dotyczącej rekompensaty z tytułu zwolnienia pojazdów ciężarowych z obowiązku uiszczenia opłaty za korzystanie z autostrady w okresie od 1 września 2005 r. do 30 czerwca 2011 r.

#### 3.1. Istnienie pomocy państwa

- (54) Zgodnie z art. 107 ust. 1 TFUE „wszelka pomoc przyznawana przez państwo członkowskie lub przy użyciu zasobów państwowych w jakiegokolwiek formie, która zakłóca lub grozi zakłóceniem konkurencji poprzez sprzyjanie niektórym przedsiębiorstwom lub produkcji niektórych towarów, jest niezgodna z rynkiem wewnętrznym w zakresie, w jakim wpływa na wymianę handlową między państwami członkowskimi”.

<sup>(23)</sup> Zastosowany kurs wymiany: 1 EUR = 4 PLN.

<sup>(24)</sup> Plus odsetki, które w czasie zgłoszenia sprawy do Komisji, czyli w sierpniu 2012 r., wyniosły co najmniej 324 mln PLN (około 81 mln EUR).

<sup>(25)</sup> Którego kompetencje w przedmiotowym zakresie przejął następnie Minister Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej.

<sup>(26)</sup> Orzeczenie sądu arbitrażowego w całości opierało się na przepisach krajowego prawa cywilnego, bez żadnych odniesień do przepisów w sprawie pomocy państwa.

(55) Kryteria ustanowione w art. 107 ust. 1 TFUE mają charakter łączny. Aby zatem stwierdzić, że notyfikowane środki stanowią pomoc państwa w rozumieniu art. 107 ust. 1 TFUE, spełnione muszą zostać wszystkie wskazane poniżej warunki. Mianowicie wsparcie finansowe:

- zostało przyznane przez państwo lub przy użyciu zasobów państwowych,
- sprzyja niektórym przedsiębiorstwom lub produkcji niektórych towarów,
- zakłóca lub grozi zakłóceniem konkurencji, oraz
- wpływa na wymianę handlową między państwami członkowskimi.

### 3.1.1. Działalność gospodarcza i pojęcie przedsiębiorstwa

(56) Zgodnie z utrwalonym orzecznictwem Komisja musi w pierwszej kolejności ustalić, czy AW S.A. jest przedsiębiorstwem w rozumieniu art. 107 ust. 1 TFUE. Pojęcie przedsiębiorstwa obejmuje każdy podmiot prowadzący działalność gospodarczą, niezależnie od jego statusu prawnego i sposobu jego finansowania<sup>(27)</sup>. Za działalność gospodarczą uznaje się każdą działalność polegającą na oferowaniu towarów lub usług na danym rynku<sup>(28)</sup>.

(57) W tym kontekście Komisja zauważa, że autostrada A2 między Nowym Tomysłem i Koninem jest eksploatowana przez spółkę AW S.A. na zasadach komercyjnych, ponieważ każdy pojazd dopuszczony do jazdy po autostradach może korzystać z autostrady A2 po uiszczeniu opłaty za przejazd. Z powyższego wynika, że podmiot eksploatujący przedmiotową infrastrukturę jest przedsiębiorstwem w rozumieniu art. 107 ust. 1 TFUE.

### 3.1.2. Zasoby państwowe i możliwość przypisania środka państwu

(58) Pojęcie pomocy państwa obejmuje każdą korzyść przyznaną z zasobów państwowych przez samo państwo lub przez organ pośredniczący na podstawie udzielonych mu uprawnień<sup>(29)</sup>.

(59) W przedmiotowej sprawie rekompensata z tytułu zwolnienia pojazdów ciężarowych z obowiązku uiszczenia opłaty za korzystanie z autostrady w okresie od 1 września 2005 r. do 30 czerwca 2011 r. była wypłacana spółce AW S.A. z Krajowego Funduszu Drogowego (zwanego dalej „KFD”). KFD został utworzony w Banku Gospodarstwa Krajowego (zwanym dalej „BGK”), polskim banku będącym własnością państwa. Podstawowym źródłem pochodzenia środków finansowych KFD są dochody z opłat paliwowych nałożonych na wprowadzane do obrotu w Polsce paliwa i gaz do pojazdów silnikowych (uiszczanych przez producentów i importerów paliw silnikowych) oraz z opłat za przejazd autostradą pobieranych przez GDDKiA. Podstawę do wykorzystania środków finansowych KFD stanowi roczny plan finansowy, opracowywany przez BGK i zatwierdzany przez ministra właściwego do spraw transportu oraz ministra właściwego do spraw finansów publicznych, z uwzględnieniem zaleceń ministra właściwego do spraw rozwoju regionalnego dotyczących funduszy przydzielonych na realizację inwestycji w ramach programów operacyjnych współfinansowanych przez Unię Europejską. W związku z tym Komisja uważa, że rekompensata wypłacana spółce AW S.A. była finansowana z zasobów państwowych i można ją przypisać państwu.

### 3.1.3. Selektywna korzyść gospodarcza

(60) Komisja zauważa, że zwolnienie pojazdów ciężarowych z opłat na skutek zmiany prawa dotyczącego płatnych autostrad<sup>(30)</sup> doprowadziło do utraty dochodów przez koncesjonariuszy.

(61) Komisja ma jednak wątpliwości, czy umowa koncesyjna dotycząca odcinka autostrady A2 między Nowym Tomysłem i Koninem dawała koncesjonariuszowi prawo do rekompensaty z tytułu strat poniesionych wskutek zmiany przepisów. Umowa koncesyjna nie określa jednoznacznie, że państwo zobowiązane jest do wypłaty rekompensaty na rzecz koncesjonariusza w przypadku zmian przepisów powodujących utratę dochodów przez koncesjonariusza. Ponadto Komisja zauważa, że zgodnie z umową koncesyjną to koncesjonariusz ponosi ryzyko związane z natężeniem ruchu i poziomem dochodów z opłat za przejazd.

(62) W związku z powyższym, na tym etapie Komisja uważa, że rekompensata z tytułu zmiany przepisów stanowiła nową korzyść dla koncesjonariusza, która nie była przewidziana w umowie koncesyjnej, a tym samym nie była konieczna do przywrócenia równowagi ekonomicznej przedmiotowej umowie.

<sup>(27)</sup> Sprawa C-35/96 Komisja przeciwko Włochom, Rec. 1998, s. I-3851; sprawa C-41/90 Höfner i Elser, Rec. 1991, s. I-1979; sprawa C-244/94 Fédération Française des Sociétés d'Assurances przeciwko Ministère de l'Agriculture et de la Pêche, Rec. 1995, s. I-4013; sprawa C-55/96 Job Centre, Rec. 1997, s. I-7119.

<sup>(28)</sup> Sprawa 118/85 Komisja przeciwko Włochom, Rec. 1987, s. 2599; sprawa 35/96 Komisja przeciwko Włochom, Rec. 1998, s. I-3851.

<sup>(29)</sup> Sprawa C-482/99 Francja przeciwko Komisji (dalej: „Stardust Marine”), Rec. 2002, s. I-4397.

<sup>(30)</sup> Zob. przypis 8.



- (63) Komisja zwraca się do Polski i stron trzecich o przedstawienie uwag i dalszych informacji koniecznych do oceny, czy umowa koncesyjna dawała spółce AW S.A. prawo do otrzymania rekompensaty na wypadek zmiany przepisów.
- (64) Zakładając, że koncesjonariusz miał prawo do otrzymania rekompensaty z tytułu zwolnienia pojazdów ciężarowych z obowiązku uiszczania opłaty, Komisja zauważa, że taka rekompensata z tytułu utraty dochodów nie stanowiłaby korzyści gospodarczej w rozumieniu art. 107 ust. 1 TFUE, gdyby ograniczała się do rozsądnie przewidywanych strat koncesjonariusza (zgodnie z najlepszymi dostępnymi prognozami). Natomiast nadmierna rekompensata stanowiłaby korzyść w rozumieniu art. 107 ust. 1 TFUE.
- (65) Strony uzgodniły, że rekompensata (wypłacana z zastosowaniem mechanizmu myta wirtualnego) powinna zostać ustanowiona na poziomie niepowodującym pogorszenia ani poprawy sytuacji koncesjonariuszy w porównaniu z sytuacją, która miałyby miejsce, gdyby nadal mogli oni pobierać opłaty za przejazd od pojazdów ciężarowych. Ponadto strony uzgodniły, że cel ten zostanie osiągnięty, jeżeli rekompensata nie wpłynie na wewnętrzną stopę zwrotu projektu (tj. rekompensata nie spowoduje zwiększenia ani zmniejszenia wewnętrznej stopy zwrotu projektu).
- (66) Mając na uwadze, że IRR jest powszechnie stosowanym wskaźnikiem służącym do pomiaru i porównywania rentowności inwestycji, na podstawie którego inwestor podejmuje decyzję o realizacji inwestycji, Komisja jest zdania, iż wybór IRR do obliczenia poziomu rekompensaty stanowi odpowiednią metodykę
- (67) Komisja uważa również, że określenie poziomu myta wirtualnego w drodze dwuetapowej procedury z zastosowaniem modelu finansowego jest dopuszczalne. Komisja zauważa, że na etapie drugim możliwe było zweryfikowanie poziomu myta wirtualnego w zależności od zmiany rzeczywistego natężenia ruchu na skutek zmiany przepisów.
- (68) W związku z tym, zakładając że koncesjonariusz miał prawo zgodnie z umową koncesyjną do rekompensaty za utratę dochodów na skutek zmiany przepisów, metodyka zastosowana przez władze polskie, o ile została zastosowana poprawnie, jest dopuszczalna i nie powinna skutkować żadną nadmierną korzyścią dla koncesjonariusza.
- (69) Komisja zwraca również uwagę na fakt, że w grudniu 2013 r. przyjęła decyzję dotyczącą rekompensaty wypłaconej spółce SAM S.A., koncesjonariuszowi autostrady A4 łączącej Katowice z Krakowem<sup>(31)</sup>. Podstawą mechanizmu kompensacyjnego na rzecz koncesjonariusza autostrady A4 była ta sama nowelizacja polskiego prawa dotyczącego płatnych autostrad<sup>(32)</sup> oraz takie same założenia metodyczne, według których rekompensata nie powinna wpływać na sytuację finansową koncesjonariusza (tj. nie powinna wpływać na IRR projektu).
- (70) Jeśli chodzi o faktyczne zastosowanie metodyki w sprawie AW S.A., Komisja zauważa, że weryfikacji poziomu myta wirtualnego (tj. na etapie drugim, kiedy weryfikowano poziom myta wirtualnego na podstawie danych dotyczących rzeczywistego natężenia ruchu) dokonano w inny sposób niż w przypadku autostrady A4.
- (71) Przy weryfikacji poziomu myta wirtualnego w przypadku autostrady A4 rzeczywistymi danymi w modelu finansowym zastąpiono wyłącznie prognozy dotyczące natężenia ruchu pojazdów ciężarowych, natomiast innych danych (tj. danych dotyczących pojazdów lekkich) nie uaktualniono.
- (72) W sprawie AW S.A. model bazowy zastąpiono od czerwca 2007 r. nowym modelem finansowym, który obejmował dane dotyczące rzeczywistego natężenia ruchu oraz kosztów z okresu próbnego w odniesieniu do pojazdów ciężarowych i lekkich oraz uaktualnione prognozy dotyczące natężenia ruchu i kosztów również w odniesieniu do pojazdów ciężarowych i lekkich. Oznacza to, że w okresie próbnym – kiedy weryfikowano poziom myta wirtualnego, władze polskie przejęły od koncesjonariusza całe ryzyko związane z natężeniem ruchu i kosztami w odniesieniu do wszystkich pojazdów korzystających z autostrady (ciężarowych i lekkich). W konsekwencji państwo zagwarantowało całkowicie poziom IRR w okresie próbnym<sup>(33)</sup>, również dla pojazdów lekkich, których nie dotyczyła zmiana przepisów.
- (73) Zdaniem Komisji przyniosło to koncesjonariuszowi nową korzyść gospodarczą w porównaniu z postanowieniami początkowej umowy koncesyjnej, zgodnie z którą koncesjonariusz ponosił całe ryzyko związane z natężeniem ruchu i kosztami. Ponadto korzyść ta nie wydawała się uzasadniona potrzebą rekompensaty dla koncesjonariusza za możliwe negatywne skutki zmiany przepisów.

<sup>(31)</sup> N 541/2010 – Myto wirtualne jako rekompensata na rzecz spółki Stalexport Autostrada Małopolska S.A. (SAM S.A.) – autostrada A4 (Katowice – Kraków).

<sup>(32)</sup> Zob. przypis 8.

<sup>(33)</sup> Ujmując inaczej, w przypadku np. spadku natężenia ruchu pojazdów lekkich lub wzrostu kosztów operacyjnych podyktowanego innymi czynnikami niż wzrost natężenia ruchu pojazdów ciężarowych, płatności na rzecz koncesjonariusza mogłyby rekompensować również takie uszczerplenie dochodów lub wzrost kosztów.

- (74) Komisja zwraca się do Polski i stron trzecich o przedstawienie uwag i dalszych informacji koniecznych do oceny, czy stosowanie mechanizmu kompensacyjnego, przynajmniej w okresie od września 2005 r. do 31 grudnia 2006 r., spowodowało przejście przez państwo od koncesjonariusza ryzyka związanego z natężeniem ruchu pojazdów lekkich i dochodami.
- (75) Komisja zwraca się również do Polski i stron trzecich o przedstawienie informacji koniecznych do oceny domniemanej korzyści finansowej koncesjonariusza, wynikającej z przejścia przez państwo całego ryzyka związanego z natężeniem ruchu i dochodami w okresie od września 2005 r. do 31 grudnia 2006 r.
- (76) Kolejne wątpliwości Komisji dotyczą wewnętrznej stopy zwrotu (IRR) przewidzianej w modelu bazowym, tj. modelu finansowym stanowiącym podstawę dla ustalenia początkowego myta wirtualnego. Polska poinformowała, że na etapie weryfikowania myta wirtualnego (tj. jesienią 2007 r.) zorientowała się, że w celu obliczenia początkowej IRR (tj. wewnętrznej stopy zwrotu przed zmianą ustawy) spółka AW S.A. skorzystała ze studium prognoz dotyczących ruchu i przychodów z 1999 r. zamiast z bardziej aktualnego studium z 2004 r.
- (77) Z tego powodu model bazowy wykazał wyższą IRR ([...]%) niż w przypadku, gdyby wykorzystano aktualniejsze prognozowane dane w oparciu o studium z 2004 r. (IRR = [...]%). W konsekwencji Polska stoi na stanowisku, że wypłaciła spółce AW S.A. nadmierną rekompensatę. Zdaniem władz polskich nadwyżka rekompensaty wynosi 894 mln PLN (223,5 mln EUR) plus odsetki od tej kwoty, które w sierpniu 2012 r. wynosiły 324 mln PLN (81 mln EUR).
- (78) Komisja zauważa, że podstawowym problemem w zastosowanej metodyce jest początkowa IRR, tj. wewnętrzna stopa zwrotu charakteryzująca projekt bezpośrednio przed wprowadzeniem myta wirtualnego. Jeżeli IRR w modelu bazowym była wyższa niż IRR projektu przed wprowadzeniem mechanizmu myta wirtualnego (jak twierdzi Polska), metoda kompensacji spowodowałaby, że płatności rekompensat na rzecz AW S.A. byłyby wyższe od prawidłowych. Komisja nie rozumie, dlaczego do określenia wysokości IRR nie skorzystano z najnowszych dostępnych prognoz dotyczących ruchu.
- (79) W konsekwencji Komisja ma wątpliwości, czy wykorzystanie studium dotyczącego ruchu i przychodów z 1999 r. nie spowodowało przyznania nowej korzyści gospodarczej na rzecz AW S.A., która nie była konieczna do zniwelowania negatywnych skutków zmiany przepisów dla koncesjonariusza i zapewniania równowagi ekonomicznej przedmiotowej umowy.
- (80) Komisja zwraca się do Polski i stron trzecich o przedstawienie uwag i dalszych informacji koniecznych do oceny, czy metodyka kompensacji i/lub sposób stosowania tej metodyki przyniosły spółce AW S.A. nadmierną korzyść gospodarczą, która nie była konieczna do zachowania równowagi ekonomicznej umowy koncesyjnej, i jaka była skala tej korzyści.
- (81) W związku z powyższym Komisja uważa, na obecnym etapie, iż oceniane płatności rekompensat przyniosły spółce AW S.A. korzyść gospodarczą.

#### 3.1.4. Selektyność

- (82) Artykuł 107 ust. 1 TFUE zawiera wymóg, zgodnie z którym aby dany środek został określony jako pomoc państwa, musi on sprzyjać „niektórym przedsiębiorstwom lub produkcji niektórych towarów”. W przedmiotowej sprawie Komisja zauważa, że ustawa z dnia 28 lipca 2005 r.<sup>(34)</sup> określająca zasady rekompensaty z tytułu utraconych dochodów wynikających ze zniesienia podwójnych opłat za przejazd na autostradach płatnych dotyczyła wyłącznie podmiotów eksploatujących płatne autostrady. Środek ten jest zatem selektywny w rozumieniu art. 107 ust. 1 TFUE. Ponadto, rekompensata dla każdego koncesjonariusza została przyznana w następstwie indywidualnych negocjacji pomiędzy koncesjonariuszem a państwem. Stanowiła zatem szczególnie środek dostosowany do potrzeb każdego koncesjonariusza.

#### 3.1.5. Zakłócenie konkurencji oraz wpływ na wymianę handlową

- (83) Gdy pomoc przyznana przez państwo członkowskie wzmacnia pozycję przedsiębiorstwa w stosunku do innych przedsiębiorstw konkurujących na rynku wewnętrznym, należy uznać, że ma ona wpływ na te przedsiębiorstwa<sup>(35)</sup>. Wystarczy, że beneficjent pomocy konkuruje z innymi przedsiębiorstwami na rynkach otwartych na konkurencję<sup>(35)</sup>.

<sup>(34)</sup> Ustawa z dnia 28 lipca 2005 r. o zmianie ustawy o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym oraz ustawy o transporcie drogowym.

<sup>(35)</sup> Sprawa T-214/95 Het Vlaamse Gewest przeciwko Komisji, Rec. 1998, s. II-717.

- (84) Domniemana korzyść gospodarcza, jaką dany środek przyniósł AW S.A., umacnia pozycję gospodarczą, ponieważ zwiększa dochody spółki. Ponadto rynek budowy i eksploatacji autostrad w Polsce jest otwarty dla każdego podmiotu gospodarczego działającego w UE. Domniemana korzyść spółki AW S.A. może zatem zakłócać konkurencję i wpływać na wymianę handlową między państwami członkowskimi.

### 3.1.6. Wniosek

- (85) W związku z powyższym Komisja wstępnie stwierdza, że rekompensata z tytułu zwolnienia pojazdów ciężarowych z obowiązku uiszczania opłaty za korzystanie z autostrady w okresie od 1 września 2005 r. do 30 czerwca 2011 r. stanowi w całości lub częściowo pomoc państwa w rozumieniu art. 107 ust. 1 TFUE. Z uwagi na fakt, że rekompensata została już przekazana do dyspozycji AW S.A., Komisja również wstępnie stwierdza, że Polska nie przestrzegала zakazu przewidzianego w art. 108 ust. 3 TFUE <sup>(36)</sup>.

### 3.2. Zgodność pomocy

- (86) Komisja analizowała, czy określoną wyżej potencjalną pomoc w formie płatności rekompensaty z tytułu zwolnienia pojazdów ciężarowych z obowiązku uiszczania opłaty za korzystanie z autostrady w okresie od 1 września 2005 r. do 30 czerwca 2011 r. można uznać za zgodną z rynkiem wewnętrznym.
- (87) Artykuł 107 ust. 3 TFUE przewiduje pewne odstępstwa od ogólnej zasady określonej w art. 107 ust. 1 TFUE, według której pomoc państwa jest niezgodna z rynkiem wewnętrznym. Przedmiotową pomoc można ocenić wyłącznie na podstawie art. 107 ust. 3 lit. c) TFUE, który stanowi, że: „pomoc przeznaczona na ułatwienie rozwoju niektórych działań gospodarczych lub niektórych regionów gospodarczych, o ile nie zmienia warunków wymiany handlowej w zakresie sprzecznym ze wspólnym interesem”, może zostać uznana za zgodną z rynkiem wewnętrznym. W tym względzie Komisja zauważa, że żadne wytyczne dotyczące pomocy państwa nie mają bezpośrednio zastosowania do infrastruktury autostrad i ich eksploatacji.
- (88) Komisja zwraca uwagę, że chociaż Polska uważa możliwą nadmierną rekompensatę na rzecz spółki AW S.A. za pomoc państwa, nie przedstawiono żadnych argumentów, które przemawiałyby za zgodnością tej pomocy z rynkiem wewnętrznym.
- (89) Zgodnie z orzecznictwem Trybunału zadaniem państwa członkowskiego jest przedstawienie możliwych powodów zgodności z rynkiem wewnętrznym i wykazanie, że spełnione są przesłanki do uznania takiej zgodności <sup>(37)</sup>.
- (90) Na tym etapie Komisja wstępnie stwierdza, że przedmiotowa rekompensata stanowi w całości lub częściowo pomoc operacyjną, zmniejszającą bieżące wydatki podmiotu eksploatującego autostradę. W świetle orzecznictwa Trybunału Sprawiedliwości <sup>(38)</sup> taka pomoc operacyjna jest co do zasady niezgodna z rynkiem wewnętrznym.
- (91) Komisja zauważa jednak, że autostrada A2 między Nowym Tomysłem i Koninem przebiega w regionie znajdującym się w niekorzystnej sytuacji, objętym odstępstwem określonym w art. 107 ust. 3 lit. a) TFUE, a zatem Komisja zbadała, czy daną pomoc operacyjną można uznać za zgodną na podstawie wytycznych w sprawie krajowej pomocy regionalnej na lata 2007–2013 <sup>(39)</sup> (zwanym dalej „wytycznymi”).
- (92) Zgodnie z pkt 76 wytycznych pomoc operacyjna w regionach kwalifikujących się w ramach odstępstwa na podstawie art. 107 ust. 3 lit. a) TFUE może zostać przyznana pod warunkiem, że (i) jest ona uzasadniona z uwagi na jej wkład w rozwój regionalny i jej charakter oraz (ii) jej poziom jest proporcjonalny do ograniczeń, które ma złagodzić.
- (93) Komisja uważa, że pomoc operacyjna skutkująca w tej sprawie wyłącznie wzrostem wewnętrznej stopy zwrotu projektu dla inwestorów nie wnosi żadnego wkładu w rozwój regionalny regionów, przez które przebiega dana płatna autostrada. Na obecnym etapie Komisja uważa zatem, że kryteria określone w pkt 76 wytycznych nie są spełnione. Komisja nie dysponuje informacjami, które pozwoliłyby jej uznać pomoc za zgodną z pkt 76 wytycznych ani żadnym innym przepisem dotyczącym pomocy państwa.

#### 3.2.1. Wniosek dotyczący zgodności pomocy z rynkiem wewnętrznym

- (94) W związku z powyższym Komisja na chwilę obecną stwierdza, że rekompensata wypłacona spółce AW S.A. z tytułu zwolnienia pojazdów ciężarowych z obowiązku uiszczania opłaty za korzystanie z autostrady w okresie od 1 września 2005 r. do 30 czerwca 2011 r. stanowi w całości lub częściowo pomoc operacyjną niezgodną z rynkiem wewnętrznym.
- (95) Komisja zwraca się do Polski i stron trzecich o przedstawienie uwag w tej sprawie.

<sup>(36)</sup> Sprawa T 109/01 Fleuren Compost przeciwko Komisji, Rec. 2004, s. II-127.

<sup>(37)</sup> Sprawa C-364/90 Włochy przeciwko Komisji.

<sup>(38)</sup> Sprawa T-459/93 Siemens SA przeciwko Komisji, Rec. 1995, s. II-01675.

<sup>(39)</sup> Dz.U. C 54 z 4.3.2006, s. 13.

#### 4. ZAPROSZENIE DO PRZEDSTAWIENIA UWAG

W świetle powyższych ustaleń Komisja, stanowiąc zgodnie z procedurą ustanowioną w art. 108 ust. 2 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, zobowiązuje Polskę do przedstawienia uwag oraz wszystkich informacji, które mogą pomóc w ocenie przedmiotowej pomocy/środka, w terminie jednego miesiąca od dnia otrzymania niniejszego pisma. W szczególności Komisja zobowiązuje Polskę do przedstawienia informacji, które mogą pomóc w ustaleniu, czy:

- AW S.A. miała tytuł prawny do rekompensaty za utratę dochodów wskutek zmiany prawa,
- metodyka kompensacji i/lub sposób stosowania tej metodyki przyniosły spółce AW S.A. korzyść gospodarczą i jaka była skala tej korzyści,
- objętą postępowaniem pomoc państwa na rzecz AW S.A. można uznać za zgodną z rynkiem wewnętrznym.

Komisja zwraca się do władz polskich o niezwłoczne przekazanie kopii niniejszego pisma potencjalnemu beneficjentowi pomocy.

Komisja pragnie przypomnieć Polsce, że art. 108 ust. 3 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej ma skutek zawieszający, jak również chciałaby zwrócić uwagę na art. 14 rozporządzenia Rady (WE) nr 659/1999, który stanowi, że cała bezprawnie przyznana pomoc może zostać odzyskana od beneficjenta.

Komisja ostrzega Polskę, że poinformuje zainteresowane strony, publikując niniejsze pismo i jego streszczenie w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*. Poinformuje również zainteresowane strony z państw należących do EFTA będących sygnatariuszami Porozumienia EOG, publikując ogłoszenie w Suplemencie EOG do *Dziennika Urzędowego Unii Europejskiej*, jak również powiadomi Urząd Nadzoru EFTA, przesyłając mu kopię niniejszego pisma. Wszystkie takie zainteresowane strony zostaną poproszone o przedstawienie uwag w terminie jednego miesiąca od dnia ukazania się takiej publikacji.»

---

**Προηγούμενη γνωστοποίηση συγκέντρωσης**  
**(Υπόθεση M.7342 — Alcoa/Firth Rixson)**  
**(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)**  
(2014/C 328/07)

1. Στις 11 Σεπτεμβρίου 2014 η Ευρωπαϊκή Επιτροπή έλαβε γνωστοποίηση σχεδιαζόμενης συγκέντρωσης, σύμφωνα με το άρθρο 4 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 139/2004 του Συμβουλίου <sup>(1)</sup>, με την οποία η επιχείρηση Alcoa Inc. («Alcoa», ΗΠΑ) αποκτά, κατά την έννοια του άρθρου 3 παράγραφος 1 στοιχείο β) του κανονισμού συγκεντρώσεων, έλεγχο του συνόλου της επιχείρησης Firth Rixson (Ηνωμένο Βασίλειο), με αγορά μετοχών.
2. Οι επιχειρηματικές δραστηριότητες των εν λόγω επιχειρήσεων είναι:
  - για την Alcoa: τεχνική μελέτη και παραγωγή ελαφρών μετάλλων, συμπεριλαμβανομένων προϊόντων αλουμινίου, τιτανίου, νικελίου και κοβαλτίου, για εφαρμογές στους τομείς της αεροδιαστημικής, της αυτοκινητοβιομηχανίας, της παραγωγής ηλεκτρικής ενέργειας κ.ά.
  - για τη Firth Rixson: παραγωγή προϊόντων κατόπιν τεχνικής μελέτης, ειδικότερα μετάλλων για ειδικές εφαρμογές, εξηλασμένων άνευ ραφής και συγκολλημένων δακτυλίων, δίσκων, σφυρήλατων προϊόντων σε ανοικτή και κλειστή μήτρα και εξωθημένων σφυρήλατων προϊόντων για εφαρμογές στους τομείς της αεροδιαστημικής, της παραγωγής ηλεκτρικής ενέργειας, του πετρελαίου και φυσικού αερίου κ.ά.
3. Κατόπιν προκαταρκτικής εξέτασης, η Επιτροπή διαπιστώνει ότι η γνωστοποιηθείσα πράξη θα μπορούσε να εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής του κανονισμού συγκεντρώσεων. Εντούτοις, επιφυλάσσεται να λάβει τελική απόφαση επί του σημείου αυτού.
4. Η Επιτροπή καλεί τους ενδιαφερόμενους τρίτους να της υποβάλουν τυχόν παρατηρήσεις για τη σχεδιαζόμενη συγκέντρωση.

Οι παρατηρήσεις πρέπει να φθάσουν στην Επιτροπή το αργότερο εντός 10 ημερών από την ημερομηνία της παρούσας δημοσίευσης, με την αναφορά M.7342 — Alcoa/Firth Rixson. Οι παρατηρήσεις μπορούν να σταλούν στην Επιτροπή με φαξ (+32 22964301), ηλεκτρονικά στην COMP-MERGER-REGISTRY@ec.europa.eu ή ταχυδρομικά στην ακόλουθη διεύθυνση:

European Commission  
Directorate-General for Competition  
Merger Registry  
1049 Bruxelles/Brussel  
BELGIQUE/BELGIË

---

<sup>(1)</sup> EE L 24 της 29.1.2004, σ. 1 («κανονισμός συγκεντρώσεων»).

**Προηγούμενη γνωστοποίηση συγκέντρωσης**  
**(Υπόθεση M.7380 — EQT Infrastructure / Inmomatua / Acvil JV)**  
**Υπόθεση υποψήφια για απλοποιημένη διαδικασία**  
**(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)**  
(2014/C 328/08)

1. Στις 12 Σεπτεμβρίου 2014, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή έλαβε γνωστοποίηση σχεδιαζόμενης συγκέντρωσης, σύμφωνα με το άρθρο 4 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 139/2004 του Συμβουλίου <sup>(1)</sup>, με την οποία οι επιχειρήσεις EQT Infrastructure Limited («EQT Infrastructure», Αγγλονορμανδικές Νήσοι) και Inmomatua Madrileña, SLU («Inmomatua», Ισπανία) αποκτούν, κατά την έννοια του άρθρου 3 παράγραφος 1 στοιχείο β) του κανονισμού συγκεντρώσεων, κοινό έλεγχο της επιχείρησης Acvil Aparcamientos, SLU («Acvil», Ισπανία), με αγορά μετοχών.
2. Οι επιχειρηματικές δραστηριότητες των εν λόγω επιχειρήσεων είναι:
  - για την EQT Infrastructure: εταιρεία επενδύσεων· μέρος των αμοιβαίων κεφαλαίων της EQT,
  - για την Inmomatua: διαχείριση και εκμετάλλευση ακινήτων· ανήκει στον όμιλο που ελέγχεται από τη Mutua Madrileña, η οποία δραστηριοποιείται στον τομέα των ασφαλίσεων,
  - για την Acvil: εκμετάλλευση υπηρεσιών στάθμευσης αυτοκινήτων.
3. Κατόπιν προκαταρκτικής εξέτασης, η Επιτροπή διαπιστώνει ότι η γνωστοποιηθείσα πράξη θα μπορούσε να εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής του κανονισμού συγκεντρώσεων. Εντούτοις, επιφυλάσσεται να λάβει τελική απόφαση επί του σημείου αυτού. Σύμφωνα με την ανακοίνωση της Επιτροπής σχετικά με μια απλοποιημένη διαδικασία αντιμετώπισης ορισμένων συγκεντρώσεων βάσει του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 139/2004 του Συμβουλίου <sup>(2)</sup>, σημειώνεται ότι η παρούσα υπόθεση είναι υποψήφια για να αντιμετωπιστεί βάσει της διαδικασίας που προβλέπεται στην ανακοίνωση.
4. Η Επιτροπή καλεί τους ενδιαφερόμενους τρίτους να της υποβάλουν τυχόν παρατηρήσεις για τη σχεδιαζόμενη συγκέντρωση.

Οι παρατηρήσεις πρέπει να φθάσουν στην Επιτροπή το αργότερο εντός 10 ημερών από την ημερομηνία της παρούσας δημοσίευσης, με την αναφορά M.7380 — EQT Infrastructure / Inmomatua / Acvil JV. Οι παρατηρήσεις μπορούν να σταλούν στην Επιτροπή με φαξ (+32 22964301), ηλεκτρονικά στην COMP-MERGER-REGISTRY@ec.europa.eu ή ταχυδρομικά στην ακόλουθη διεύθυνση:

European Commission  
Directorate-General for Competition  
Merger Registry  
1049 Bruxelles/Brussel  
BELGIQUE/BELGIË

<sup>(1)</sup> ΕΕ L 24 της 29.1.2004, σ. 1 («κανονισμός συγκεντρώσεων»).

<sup>(2)</sup> ΕΕ C 366 της 14.12.2013, σ. 5.



ISSN 1977-0901 (ηλεκτρονική έκδοση)  
ISSN 1725-2415 (έντυπη έκδοση)



**Υπηρεσία Εκδόσεων της Ευρωπαϊκής Ένωσης**  
2985 Λουξεμβούργο  
ΛΟΥΞΕΜΒΟΥΡΓΟ

**EL**