

# SPRENDIMAI

## KOMISIJOS SPRENDIMAS (ES) 2018/556

2017 m. rugpjūčio 25 d.

dėl valstybės pagalbos SA.35356 (2013/C) (ex 2013/NN, ex 2012/N), kurią Lenkija suteikė bendrovei „Autostrada Wielkopolska S.A.“

(pranešta dokumentu Nr. C(2017) 5818)

(Tekstas autentiškas tik lenkų kalba)

(Tekstas svarbus EEE)

EUROPOS KOMISIJA,

atsižvelgdama į Sutartį dėl Europos Sąjungos veikimo, ypač į jos 108 straipsnio 2 dalies pirmą pastraipą,

atsižvelgdama į Europos ekonominės erdvės susitarimą, ypač į jo 62 straipsnio 1 dalies a punktą,

pagal pirmiau nurodytą (-as) nuostatą (-as) paprašiusi suinteresuotąsias šalis pateikti pastabų <sup>(1)</sup> ir atsižvelgdama į jų pastabas,

kadangi:

### 1. PROCEDŪRA

- (1) 2012 m. rugpjūčio 31 d. elektroniniu pranešimu (jis užregistruotas tą pačią dieną) Lenkija Komisijai pagal Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo (SESV) 108 straipsnio 3 dalį pranešė apie valstybės pagalbą, kurios forma – finansinė kompensacija bendrovei „Autostrada Wielkopolska S.A.“ (toliau – „Autostrada Wielkopolska“). Priemonė buvo užregistruota kaip valstybės pagalbos byla SA.35356.
- (2) 2012 m. spalio 26 d. raštu Komisija paprašė papildomos informacijos apie priemonę, apie kurią pranešta. Lenkija 2012 m. lapkričio 28 d. raštu pateikė prašomą informaciją.
- (3) 2013 m. sausio 29 d. raštu Komisija Lenkijai pranešė, kad bylą perkels į pagalbos, apie kurią nepranešta, bylų registrą (kaip bylą NN), nes kompensacija, apie kurią Komisijai pranešta, jau buvo suteikta. Be to, Komisija paprašė papildomos informacijos. Lenkija 2013 m. vasario 18 d. ir balandžio 16 d. raštais pateikė prašomą informaciją.
- (4) 2013 m. liepos 11 d. Komisija ir Lenkija surengė posėdį priemonei aptarti, o po posėdžio Komisija 2013 m. rugpjūčio 22 d. raštu paprašė papildomos informacijos. Lenkija 2013 m. rugsėjo 20 d. raštu pateikė prašomą informaciją.
- (5) 2014 m. birželio 25 d. raštu Komisija Lenkijai pranešė nusprendusi dėl priemonės, apie kurią pranešta, pradėti SESV 108 straipsnio 2 dalyje nustatytą procedūrą.
- (6) 2014 m. rugsėjo 5 d. raštu Lenkija pateikė savo pastabas dėl sprendimo pradėti SESV 108 straipsnio 2 dalyje nustatytą procedūrą.
- (7) Komisijos sprendimas pradėti oficialią tyrimo procedūrą 2014 m. rugsėjo 20 d. buvo paskelbtas *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje* <sup>(2)</sup>. Komisija pakvietė suinteresuotąsias šalis teikti pastabų dėl priemonės.
- (8) 2014 m. spalio 7 d. Komisija gavo pastabas iš bendrovės „Autostrada Wielkopolska“. 2014 m. lapkričio 26 d. raštu Komisija tas pastabas persiuntė Lenkijai ir suteikė jai galimybę pateikti savo pastabų.

<sup>(1)</sup> OL C 328, 2014 9 20, p. 12.

<sup>(2)</sup> Žr. 1 išnašą.

- (9) 2014 m. gruodžio 5 d. raštu Lenkija Komisijos paprašė bendrovės „Autostrada Wielkopolska“ pastabas išversti į lenkų kalbą. Komisija 2015 m. sausio 23 d. raštu Lenkijai pateikė prašytą vertimą.
- (10) Lenkija 2015 m. vasario 23 d. raštu pateikė savo pastabas.
- (11) 2015 m. birželio 26 d. ir 2016 m. balandžio 20 d. raštais Komisija paprašė pateikti papildomos informacijos. Lenkija į tuos prašymus atsakė 2015 m. liepos 10 bei 17 d. ir 2016 m. gegužės 18 d. raštais.
- (12) 2016 m. gruodžio 7 d. Komisijos tarnybos ir Lenkijos institucijos surengė telefoninę konferenciją. 2017 m. gegužės 12 d. raštu Komisija Lenkijai nusiuntė telefoninės konferencijos protokolo projektą. Tuo pat metu Komisija Lenkijos paprašė papildomos informacijos.
- (13) Lenkija 2017 m. gegužės 23 d. raštu patvirtino telefoninės konferencijos protokolą ir pateikė papildomą informaciją.

## 2. IŠSAMUS PRIEMONĖS APRAŠYMAS

### 2.1. Įvadas

- (14) Priemonę sudaro tai, kad Lenkija bendrovei „Autostrada Wielkopolska“<sup>(3)</sup>, kuri yra Lenkijos greitkelio A2 dalies nuo Naujojo Tomyslio iki Konino koncesijos turėtoja, teikia finansinę kompensaciją dėl teisės akto pakeitimo, kuriuo buvo nustatyta, kad nuo 2005 m. rugsėjo 1 d. iki 2011 m. birželio 30 d. sunkiasvorėms krovininėms transporto priemonėms netaikoma prievolė mokėti kelių mokestį už naudojimąsi greitkeliais.
- (15) 1997 m. kovo 10 d., įvykus viešajam konkursui, bendrovei „Autostrada Wielkopolska“ suteikta šios greitkelio A2 dalies tiesimo ir eksploatavimo koncesija. 1997 m. rugsėjo 12 d. atitinkamas ministras ir bendrovė „Autostrada Wielkopolska“ pasirašė koncesijos susitarimą (toliau – Koncesijos susitarimas). Koncesija buvo suteikta 40 metų, t. y. iki 2037 m. kovo 10 d.
- (16) Koncesijos susitarimu bendrovė „Autostrada Wielkopolska“ įsipareigojo (savo sąskaita ir rizika) gauti išorės finansavimą greitkeliui A2 atkarpos Naujasis Tomyslis–Koninas tiesti, eksploatuoti ir prižiūrėti. Mainais bendrovė „Autostrada Wielkopolska“ gavo laikiną teisę eksploatuoti nutiestą greitkelio atkarpą, įskaitant teisę iš visų tos atkarpos naudotojų rinkti visus kelių mokestius ir juos pasilikti<sup>(4)</sup>.
- (17) Greitkelio naudotojams buvo taikomi penki mokesčio tarifai, priklausę nuo Lenkijos įstatymuose apibrėžtos transporto priemonės kategorijos. Pagal Koncesijos susitarimą koncesijos turėtojas galėjo didinti tarifus, kad kuo labiau padidintų savo pajamas, bet tarifai negalėjo būti didesni nei 1 lentelėje pateikti didžiausi tarifai.

#### 1 lentelė

#### Didžiausi kelių mokesčio tarifai pagal Koncesijos susitarimo P priedą (be PVM<sup>(1)</sup>)

	1 kat. transporto priemonė	2 kat. transporto priemonė	3 kat. transporto priemonė	4 kat. transporto priemonė	5 kat. transporto priemonė
<b>Kiekvienoje iš trijų kelių mokesčio rinkimo vietų</b>	PLN [...] (*)	[...]	PLN [...]	PLN [...]	PLN [...]

(1) Šie tarifai yra pagrįsti 1999 m. liepos mėn. dydžiais. Nuo 1999 m. liepos mėn. iki atitinkamų datų, nuo kurių pradėjo veikti pavieniai kelių mokesčio rinkimo punktai, tarifai turi būti didinami pagal infliacijos lygį. Be to, pradėjus rinkti kelių mokestį, didžiausi kelių mokesčio tarifai kasmet koreguojami taikant infliacijos indeksą (metinį vartotojų kainų indeksą) ir valiutos kurso (EUR ir Lenkijos zlotą (PLN)) skirtumo indeksą.

(\*) Taikomas įpareigojimas išlaikyti profesinę paslaptį.

(3) Bendrovė „Autostrada Wielkopolska“ yra privati bendrovė; jos išskirtinė veikla yra greitkelio A2 atkarpos Naujasis Tomyslis–Koninas tiesimas ir eksploatavimas. Bendrovės pagrindinė akcininkė yra bendrovė „AWSA Holland I B.V.“; šiai priklauso 98,85 % bendrovės „Autostrada Wielkopolska“ akcinio kapitalo. Vienintelė bendrovės „AWSA Holland I B.V.“ akcininkė yra bendrovė „AWSA Holland II B.V.“, o šios pagrindinės akcininkės yra bendrovės „Kulczyk Holding S.A.“ (įregistruota Varšuvoje, turi 24,10 % akcinio kapitalo), „Meridiam Infrastructure S.a.r.l“ (Liuksemburgas, 20,12 %), „PGE S.A.“ (Varšuva, 20,00 %), „Strabag AG“ (Špitalis prie Dravos, 10,12 %), „KWM Investment“ (Viena, 9,32 %), „Bank Zachodni WBK S.A.“ (Vroclavas, 5,44 %) ir „TUiR Warta S.A.“ (Varšuva, 4,81 %).

(4) Pagal Koncesijos susitarimą koncesijos turėtojas pirmiausia modernizavo esamą greitkelio 47,7 km ilgio atkarpą (I atkarpa Koninas–Vžesnia), o tada nutiesė dar dvi atkarpas nuo Poznanės iki Vžesnios (II atkarpa, 37,5 km) ir nuo Naujojo Tomyslio iki Komornikų (III atkarpa, 50,4 km).

## 2.2. Kompensavimo mechanizmo nustatymas

- (18) 2004 m. įstojusi į Europos Sąjungą Lenkija įsipareigojo į nacionalinę teisę perkelti Europos Parlamento ir Tarybos direktyvą 1999/62/EB<sup>(5)</sup>. Šios direktyvos 7 straipsnio 3 dalyje nustatyta, kad „[...] už naudojimąsi ta pačia kelio atkarpa [negali būti] taiko[mos] kartu ir rinkliav[os], ir naudotojo mokesči[ai] taikomi kartu“.
- (19) Todėl 2005 m. Lenkijos parlamentas patvirtino Greitkelių mokesčio ir Nacionalinio kelių fondo įstatymo pakeitimą (toliau – Pakeitimo įstatymas)<sup>(6)</sup> ir juo panaikino dvigubą sunkiasvorių krovinių transporto priemonių<sup>(7)</sup> apmokestinimą už naudojimąsi viena kelio atkarpa. Todėl sunkiasvorėms krovinėms transporto priemonėms, mokančioms vinjetę (kelių mokesčio kortelę) už naudojimąsi Lenkijos nacionaliniais keliais, nuo 2005 m. rugsėjo 1 d. nebetaikomas kelių mokesčio mokamas už koncesijos susitarimuose nustatytus greitkelius.
- (20) Pakeitimo įstatyme buvo nustatyta, kad Nacionalinis kelių fondas (NKF) įvairiems koncesijos turėtojams turėtų kompensuoti prarastas pajamas.
- (21) Kompensavimo metodas (jo principus nustatė Parlamentas) buvo pagrįstas tuo, kad buvo nustatytas netiesioginis kelių mokesčio, t. y. sutartinis mokesčio, kurį koncesijos turėtojams valstybė mokėjo už kiekvieną apmokestintais greitkeliais besinaudojančią sunkiasvorę krovinę transporto priemonę.
- (22) Pagal Pakeitimo įstatymą koncesijos turėtojai turėjo teisę į kompensaciją, lygią 70 % sumos, gaunamos faktinių sunkiasvorių krovinių transporto priemonių kelionių apmokestintais greitkeliais skaičių padauginus iš sunkiasvorėms krovinėms transporto priemonėms pagal jų kategorijas taikomų netiesioginių kelių mokesčių, dėl kurių su koncesijos turėtojais susitarta derybomis. Netiesioginiai kelių mokesčiai sumažinti iki 70 %, nes siekta kompensuoti tikėtiną, bet nežinomą sunkiasvorių krovinių transporto priemonių eismo srautų padidėjimą, nulemtą to, kad toms transporto priemonėms nebetaikomas kelių mokesčio mokėjimas.
- (23) Remiantis Pakeitimo įstatymu, kiekviename koncesijos susitarime turėjo būti nurodyti kompensavimo metodas ir lėšų grąžinimo terminai.
- (24) Kalbant apie bendrovę „Autostrada Wielkopolska“, po derybų kompensavimo metodas ir netiesioginiai kelių mokesčiai buvo nustatyti 2005 m. spalio 14 d. sudaryto Koncesijos susitarimo 6 priede (toliau – 6 priedas).

## 2.3. Pagrindinės kompensacijos apskaičiavimo taisyklės

- (25) Lenkija paaiškino, kad 6 priede aprašytas kompensavimo metodas pagal Pakeitimo įstatymą buvo pagrįstas principu, kad tikėtina finansinė koncesijos turėtojo padėtis neturėtų keistis. Tai reiškia, kad tikėtina finansinė koncesijos turėtojo padėtis dėl kompensacijos neturėtų nei gerėti, nei blogėti, palyginti su finansine padėtimi, kurios koncesijos turėtojas galėjo tikėtis iki teisės akto pakeitimo (priešingos padėties scenarijus). Pasak Lenkijos, buvo susitarta, kad šis tikslas bus pasiektas, jeigu bendrovės „Autostrada Wielkopolska“ investicijų į atitinkamą greitkelio A2 atkarpą tikėtina vidinė grąžos norma (toliau – VGN<sup>(8)</sup>) bus tokio pat dydžio, kokio būtų buvusi prieš pat teisės akto pakeitimą (t. y. nepraradus pajamų, kurių netekta dėl teisės akto pakeitimo).
- (26) Šalys taip pat susitarė, kad kompensacijos koncesijos turėtoji skaičiavimas bus atliekamas taikant dviejų etapų procedūrą, vykdomą pagal nepriklausomo eksperto parengtus finansinius modelius. Taikant finansinius modelius būtų matyti naujausi grynųjų pinigų srautai, taip pat numatyti grynųjų pinigų srautai (t. y. koncesijos turėtojo padengtinios patiriamos sąnaudos ir faktinės bei numatomos pajamos iš kelių mokesčio), ir būtų galima apskaičiuoti investicijų VGN. Per pirmą procedūros etapą reikėjo susitarti dėl (netiesioginio) kelių mokesčio, valstybės mokėtino koncesijos turėtoji už sunkiasvorių krovinių transporto priemonių, tarifų, ir juos nustatyti (**netiesioginio kelių mokesčio tarifų nustatymas**). Po pradinio laikotarpio, kurį tarifai galiojo, antrame etape tuos tarifus reikėjo patikrinti ir prireikus pakeisti (**netiesioginių kelių mokesčio tarifų patikrinimas**). Šie pagrindiniai principai buvo taikyti visoms greitkelių koncesijoms.
- (27) Pagal Pakeitimo įstatymo nuostatas 6 priede buvo atskirai nustatyti dviejų rūšių tarifai:
1. **taikomieji tarifai** – tarifai, visoms greitkeliais besinaudojančioms transporto priemonėms taikytini Pakeitimo įstatymo įsigaliojimo dieną (2005 m. rugsėjo 1 d.). Šie tarifai buvo nustatyti pagal pirmines Koncesijos susitarimo nuostatas;

<sup>(5)</sup> 1999 m. birželio 17 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 1999/62/EB dėl sunkiasvorių krovinių transporto priemonių apmokestinimo už naudojimąsi tam tikra infrastruktūra (OL L 187, 1999 7 20, p. 42).

<sup>(6)</sup> 2005 m. liepos 28 d. Įstatymas, kuriuo iš dalies keičiamas Greitkelių mokesčio ir Nacionalinio kelių fondo įstatymas ir Kelių transporto įstatymas (Oficialusis leidinys Nr. 155, 1297 punktas).

<sup>(7)</sup> Būtent 1–5 kategorijų transporto priemonių, sunkesnių nei 3,5 t; praktiškai sunkiasvorių krovinių transporto priemonių dalis I kategorijoje buvo nedidelė.

<sup>(8)</sup> Jei nenurodyta kitaip, šio sprendimo tekste minima VGN susijusi su bendra tikrąja metine akcininkų (nuosavo ir skolos) kapitalo grąža eurais (atskaičius mokesčius), apskaičiuota pagal grynųjų pinigų srautus.

2. **AGRI tarifai** (arba netiesioginio kelių mokesčio tarifai) – 6 priede nustatyti sunkiasvorėms krovininėms transporto priemonėms taikytini tarifai – dėl jų buvo susitarta nustatant vinjetę ir pagal juos buvo apskaičiuota kompensacija, mokėtina koncesijos turėtojui.

- (28) Pagal Pakeitimų įstatymo 3 straipsnį kiekvienos kategorijos transporto priemonėms taikomi AGRi tarifai negali būti didesni nei tos kategorijos transporto priemonei taikomi taikomieji tarifai. Pagal Pakeitimų įstatymą bendrovė „Autostrada Wielkopolska“ turėjo gauti 70 % AGRi tarifo už kiekvieną vinjetę turinčią sunkiasvorę krovininę transporto priemonę, įvažiuojančią į valdomą greitkelį, kaip jau nurodyta 22 konstatuojamojoje dalyje. Koncesijos susitarimo 6 priedo 4 dalies c punkte nustatyta, kad AGRi tarifai yra grynieji tarifai, padidėsiantys pridėdant taikytiną pridėtinės vertės mokestį (PVM).

#### 2.4. Pirmas etapas – AGRi tarifų nustatymas

- (29) Per pirmą derybų dėl kompensacijos etapą, dar iki faktiškai nustatant netiesioginį kelių mokestį, bendrovė „Autostrada Wielkopolska“ pateikė tris finansinius modelius ir jais pagrindė savo siūlomus AGRi tarifus. Lenkijos institucijų finansinė patarėja bendrovė „Ernst & Young Corporate Finance Sp. z o.o.“ patikrino, ar modeliai teisingi apskaitos požiūriu. Visuose trijuose modeliuose koncesijos finansiniai parametrai, įskaitant VGN, buvo pateikti pagal tris skirtingus scenarijus ir pagal skirtingą laiką:
- baziniame modelyje** pateikiama koncesijos turėtojo finansinė padėtis tuo metu, kai 2000 m. buvo įvykdyti visi finansiniai reikalavimai<sup>(9)</sup>. Jame numatomas tikrojo kelių mokesčio rinkimas nuo koncesijos pradžios iki pabaigos. Šis modelis paremtas esmo srauto, pajamų ir sąnaudų prielaidomis, galiojusiomis tuo metu, kai buvo įvykdyti visi finansiniai reikalavimai. Tikėtina šio modelio VGN – [...] proc.;
  - tikrojo kelių mokesčio modelyje** apibūdinama finansinė padėtis, kuri vyrautų nuo 2004 m. gruodžio mėn., jeigu sunkiasvorėms krovininėms transporto priemonėms nebūtų netaikomas kelių mokestis. Jame numatomas tikrojo kelių mokesčio, taikomo visų kategorijų transporto priemonėms, įskaitant sunkiasvores krovinines transporto priemones, rinkimas iki koncesijos pabaigos. Modelyje rodomi faktiniai gryųjų pinigų srautai laikotarpiu nuo koncesijos pradžios iki 2004 m. pabaigos (tai – buvęs laikotarpis) ir prognozuojami gryųjų pinigų srautai 2005–2037 m. (tai – numatomas laikotarpis)<sup>(10)</sup>. Tikėtina šio modelio VGN – [...] proc. Tai buvo naujusias derybų šalių turėtas finansinis modelis, jame pateikta bendrovės „Autostrada Wielkopolska“ finansinė padėtis iki Pakeitimo įstatymo ir tikėtina grąža, jeigu sunkiasvorėms krovininėms transporto priemonėms nebūtų netaikomas kelių mokestis;
  - vinjetės modelyje** apibūdinama finansinė padėtis, kuri vyrautų nuo 2005 m. birželio mėn., jeigu sunkiasvorėms krovininėms transporto priemonėms būtų netaikomas kelių mokestis. Jame numatoma, kad koncesininko pajamas sudaro netiesioginio kelių mokesčio kompensacija, mokama už sunkiasvores krovinines transporto priemones (70 % didžiausių leistinų AGRi tarifų) nuo 2005 m. rugsėjo 1 d. iki koncesijos susitarimo pabaigos, ir tikrasis kelių mokestis, renkamas už visas kitas transporto priemones iki to susitarimo pabaigos. Modelyje rodomi faktiniai gryųjų pinigų srautai laikotarpiu iki 2005 m. birželio mėn. (tai – buvęs laikotarpis) ir prognozuojami gryųjų pinigų srautai nuo 2005 m. liepos mėn. iki 2037 m. (tai – numatomas laikotarpis)<sup>(11)</sup>. Šiame modelyje naudojami netiesioginio kelių mokesčio tarifai nustatyti kaip didžiausi<sup>(12)</sup> Koncesijos susitarime leistini tarifai. Tikėtina šio modelio VGN – [...] proc.<sup>(13)</sup>
- (30) Šiais modeliais bendrovė „Autostrada Wielkopolska“ parodė, kad net pasirinkus didžiausius leistinus netiesioginio kelių mokesčio tarifus, tikrojo kelių mokesčio modelio [...] proc. VGN nebūtų gauta. Dėl šios priežasties koncesijos turėtojas nustatė didžiausius Koncesijos susitarime leistinus AGRi tarifus (žr. 12 išnašą)<sup>(14)</sup>. Šie dydžiai vėliau turėjo būti indeksuojami 6 priede nurodytomis sąlygomis.
- (31) Nuo 2005 m. rugsėjo 1 d. sunkiasvorėms krovininėms transporto priemonėms, už kurias buvo sumokėtas vinjetės mokestis, kelių mokestis greittelyje A2 nebetaikomas, o koncesijos turėtojas kas mėnesį ėmė gauti kompensaciją, skaičiuojamą pagal vinjetes turinčių sunkiasvorių krovininių transporto priemonių, įvažiuojančių į greitkelį, skaičių ir sutartinį AGRi tarifą.

<sup>(9)</sup> Tai laikas, kada jau yra visi finansiniai susitarimai, kurių reikia projektui įgyvendinti.

<sup>(10)</sup> Kaip rašoma bendrovės „PwC“ ataskaitoje „Pakoreguoto AGRi tarifo ir permokėtos kompensacijos įvertinimas pagal 2004 m. bendrovės „Wilbur Smith Associates, Inc.“ (WSA) esmo srautų ir pajamų tyrimą“ (angl. *Estimation of the adjusted AGRi rate and overpaid compensation on the basis of the 2004 WSA Traffic and Revenue Study*), p. 36.

<sup>(11)</sup> Kaip rašoma bendrovės „PwC“ ataskaitoje „Pakoreguoto AGRi tarifo ir permokėtos kompensacijos įvertinimas pagal 2004 m. bendrovės „Wilbur Smith Associates, Inc.“ (WSA) esmo srautų ir pajamų tyrimą“ (angl. *Estimation of the adjusted AGRi rate and overpaid compensation on the basis of the 2004 WSA Traffic and Revenue Study*), p. 61.

<sup>(12)</sup> II–IV kategorijų transporto priemonėms taikomo kelių mokesčio tarifai: [...], [...], [...] PLN ir 22 % PVM, koncesijos turėtojas gavo 70 % šio tarifo (t. y. [...], [...] ir [...] PLN).

<sup>(13)</sup> Savo medžiagoje, pateiktoje Komisijai, bendrovė „Autostrada Wielkopolska“ nurodo vinjetės modelio [...] proc. VGN. Tačiau vinjetės modelyje, kurį Komisijai pateikė Lenkija, matyti [...] proc. VGN. Lenkija patvirtina, kad [...] proc. – tai dydis, susijęs su bendrovės „Autostrada Wielkopolska“ pasamdytos konsultacinės įmonės atliktais skaičiavimais, bet nežino, kaip tai buvo apskaičiuota. Todėl toliau tekste vinjetės modelio VGN yra [...] proc. Tekste padarytos išvados toliau galioja ir visai nepriklausoma nuo to, kuris VGN skaičius naudojamas.

<sup>(14)</sup> Tai numatydamas koncesijos turėtojas dar iki Pakeitimo įstatymo įsigaliojimo dienos padidino iš visų kategorijų transporto priemonių vairuotojų renkamus taikomuosius mokesčius tiek, kiek tuo metu buvo leista Koncesijos susitarimu. Tačiau praktiškai mokėtini kelių mokesčio tarifai tebebuvo mažesni, nes bendrovė „Autostrada Wielkopolska“ kartu nustatė visų kategorijų transporto priemonėms taikomas nuolaidas.

## 2.5. Antras etapas – AGRi tarifų patikrinimas

- (32) Koncesijos susitarimo 6 priede šalys susitarė AGRi tarifus patikrinti iki 2007 m. lapkričio 30 d. Tikslas buvo patikrinti, kaip plėtojosi sunkiasvorių krovinių transporto priemonių srautas dėl to, kad nebereikėjo mokėti kelių mokesčio, ir atitinkamai pakoreguoti AGRi tarifus, kad koncesijos mokėtojai nebūtų mokama per didelė arba per maža kompensacija. AGRi tarifų peržiūra buvo privaloma, ją atlikus AGRi tarifai galėjo būti sumažinti arba padidinti, taigi dėl to galėjo sumažėti arba padidėti koncesijos turėtojai mokama bendra kompensacija.
- (33) Vėliausiai iki 2007 m. liepos 1 d. koncesijos turėtojas Nacionalinių kelių ir greitkelių generaliniam direktoratui (lenk. Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad, toliau – GDDKiA) turėjo pateikti naujausią finansinį modelį (patikrinimo modelį); tuo modeliu turėjo būti nurodytas AGRi tarifų poveikis pagrindiniams finansiniams Koncesijos susitarimo rodikliams, įskaitant VGN <sup>(15)</sup>.
- (34) Kai patikrinimo modelio VGN viršydavo tikrojo kelių mokesčio modelio VGN, AGRi tarifai turėdavo būti mažinami, kad neliktų perteklinės gražos normos. O kai patikrinimo modelio VGN nesiekdavo numatytos tikrojo kelių mokesčio modelio VGN, AGRi tarifai turėdavo būti didinami. Koncesijos turėtojas Nacionalinių kelių ir greitkelių generaliniam direktoratui (GDDKiA) turėjo pateikti AGRi tarifų koregavimo pasiūlymą.
- (35) Vėliausiai iki 2007 m. spalio 15 d. GDDKiA koncesijos turėtojai turėjo pranešti, ar sutinka su siūlomais pakoreguotais AGRi tarifais. Jeigu siūlomi pakoreguoti AGRi tarifai iki tos dienos nebūtų patvirtinti, šalys būtų turėjusios imtis veiksmų ir suderinti besiskiriančias pozicijas. Nepavykus susitarti iki 2007 m. lapkričio 30 d., koncesijos turėtojai mokėtinos kompensacijos suma turėjo būti apskaičiuota pagal iki tol taikytinus AGRi tarifus. Kiekviena šalis turėjo teisę AGRi tarifų koregavimo klausimą perduoti spręsti pagal Koncesijos susitarimo 24.3 straipsnyje nustatytą procedūrą (t. y. perduoti arbitražui).
- (36) Taigi, AGRi tarifų patikrinimas turėjo būti grindžiamas VGN, tikėtinos taikant tikrojo kelių mokesčio modelį, ir VGN, tikėtinos taikant patikrinimo modelį, lyginimu. 2007 m. bendrovė „Autostrada Wielkopolska“ pateikė **patikrinimo modelį**. Iš šio modelio matyti finansinė koncesijos turėtojo padėtis, vyravusi 2006 m. gruodžio mėn. Modeliu naudojami faktiniai ir lengvųjų transporto priemonių, ir sunkiasvorių krovinių transporto priemonių duomenys, taip pat duomenys apie išlaidas nuo koncesijos pradžios iki 2006 m. gruodžio mėn. ir laikotarpio po to, kai 2037 m. pasibaigs koncesija, eismo srautų, pajamų ir išlaidų prognozės. Patikrinimo modelyje numatoma, kad netiesioginio kelių mokesčio sistema galios iki koncesijos pabaigos. Modelyje apskaičiuota 2006 m. liepos mėn. VGN yra [...] proc.
- (37) Bendrovės „Autostrada Wielkopolska“ pateiktoje atitinkamoje patikrinimo ataskaitoje <sup>(16)</sup> nurodyta, kad AGRi tarifas reikėtų didinti (taigi turėtų būti didinama ir bendrovei „Autostrada Wielkopolska“ mokėtinų kompensacijų suma). GDDKiA konsultantai nepareišė jokių esminių išlygų dėl patikrinimo ataskaitos.
- (38) Tačiau bendrovei „Autostrada Wielkopolska“ ir GDDKiA nepavyko iki 2007 m. lapkričio 30 d. susitarti dėl pakoreguotų AGRi tarifų. 2007 m. lapkričio 28 d. raštu GDDKiA bendrovei „Autostrada Wielkopolska“ pranešė, kad, kilus abejonių dėl 6 priedo tikslais padarytų priedų teisingumo – jų nebuvo galima ištaisyti rengiant patikrinimo ataskaitą, – GDDKiA nesutinka su siūlomais pakoreguotais AGRi tarifais.
- (39) Dėl to tarp šalių kilo nesutarimas dėl AGRi tarifų teisingumo ir bendrovei „Autostrada Wielkopolska“ mokėtinų kompensacijų sumos. Tačiau, laikantis Koncesijos susitarimo 6 priedo nuostatų, koncesijos turėtojas ir toliau kas mėnesį gavo netiesioginiu kelių mokesčiu pagrįstas kompensacijos išmokas.

## 2.6. Ginčas dėl tikrojo kelių mokesčio modelio

- (40) Pasak Lenkijos, bendrovė „Autostrada Wielkopolska“ tikrojo kelių mokesčio modelyje taikė per didelę tikėtiną gražos normą, nes naudojo pasenusias eismo srautų ir pajamų prognozes. Bendrovė „Autostrada Wielkopolska“ naudojo konsultacinės įmonės „Wilbur Smith Associates“ (WSA) 1999 m. parengtą greitkelio A2 eismo srautų ir pajamų tyrimą <sup>(17)</sup> (toliau – 1999 m. WSA tyrimas), o ne 2004 m. birželio mėn. WSA atnaujintą tyrimą <sup>(18)</sup> (toliau – 2004 m. WSA tyrimas), jau buvusį tuo metu, kai vyko derybos dėl 6 priedo. 2004 m. WSA tyrime

<sup>(15)</sup> Be VGN, buvo analizuojamas skolos tvarkymo padengimo rodiklis, paskolos dengimo visą jos laikotarpį rodiklis, minimali valstybės suteiktų paskolos garantijų padengimo norma.

<sup>(16)</sup> Bendrovės „Autostrada Wielkopolska“ užsakymu [...] parengta 2007 m. birželio 8 d. patikrinimo ataskaita.

<sup>(17)</sup> [...] užsakymu konsultacinės įmonės „Wilbur Smith Associates“ parengtas tyrimas „Lenkijos apmokestinto greitkelio A2 projekto eismo srautų ir pajamų atnaujinimo tyrimas“ (angl. *Poland A2 Toll Motorway Project Traffic and Revenue Update Study*), 1999 m. lapkričio mėn.

<sup>(18)</sup> Bendrovės „Autostrada Wielkopolska S.A.“ užsakymu įmonės „Wilbur Smith Associates“ parengtas tyrimas „Apmokestinto greitkelio A2 projekto VI etapo galutinis eismo srautų ir pajamų tyrimas“, 2004 m. birželio mėn.

prognuozuoti gerokai mažesni eismo srautai ir pajamos nei 1999 m. WSA tyrime. Vadinasi, tikrojo kelių mokesčio modelio VGN būtų buvusi mažesnė, jeigu būtų apskaičiuota pagal naujausius 2004 m., o ne pasenusius 1999 m. tyrimo duomenis. Kitaip sakant, bendrovė „Autostrada Wielkopolska“, pasak Lenkijos, savo finansinę padėtį, buvusią prieš pat įsigaliojant Pakeitimo įstatymui, pateikė nesąžiningai, dėl to kompensacijos sumos viršijo pajamas, kurias bendrovė „Autostrada Wielkopolska“ būtų galėjusi gauti, jeigu būtų remtasi 2004 m. tyrimu.

- (41) Remiantis ataskaita <sup>(19)</sup>, kurią GDDKiA ir Infrastruktūros ministerijos užsakymu parengė bendrovė „PricewaterhouseCoopers“ (toliau – „PwC“ ataskaita), naudojant 2004 m., o ne 1999 m., WSA tyrimo eismo srautų ir pajamų prielaidas (kartu atlikus nedideles metodines ir mokesčių pataisas), tikrojo kelių mokesčio modelio VGN sumažėja nuo [...] iki [...] proc.
- (42) 2008 m. lapkričio 13 d. infrastruktūros ministras bendrovei AWSA skirtu raštu pranešė apie tai, kad stengiamasi anuliuoti 6 priedą <sup>(20)</sup>, ir nurodė, *inter alia*, kad infrastruktūros ministras padarė klaidą sudarydamas tą susitarimą, nes nežinojo, kad bendrovė „Autostrada Wielkopolska“ neatsižvelgė į greitkelio A2 atkarpos Naujasis Tomyslis–Koninas eismų srautų ir pajamų prognozes, parengtas 2004 m., taigi naujesnes nei su tuo susijusios 1999 m. parengtos prognozės – šiomis remtasi vykstant deryboms dėl 6 priedo. Ministro nuomone, bendrovei „Autostrada Wielkopolska“ 6 priedo pasirašymo dieną nesirėmus naujausiais kelių eismo srautų ir pajamų duomenimis, šiame priede buvo klaidingai nurodyta bendrovės „Autostrada Wielkopolska“ finansinė padėtis iki Pakeitimo įstatymu nustatant netiesioginio kelių mokesčio sistemą ir su tuo susijusią prievolę koncesijos turėtojui mokėti kompensaciją.
- (43) Infrastruktūros ministro nuomone – vėliau jai buvo pritarta ir „PwC“ ataskaitoje – bendrovė „Autostrada Wielkopolska“ gavo per didelę kompensaciją. Nuo 2005 m. rugsėjo 1 d. iki 2011 m. birželio 30 d. permokėta bendroji suma buvo 894 956 889 PLN <sup>(21)</sup> (apie 224 mln. EUR) (toliau – kompensacijos permoka).
- (44) Kadangi bendrovė „Autostrada Wielkopolska“ atsisakė grąžinti kompensacijos permoką, ministras ir GDDKiA 2010 m. lapkričio 8 d. raštu kreipėsi į Generalinę išdo prokuratūrą (lenk. *Prokuratoria Generalna Skarbu Państwa*) dėl teismo proceso pradėjimo valstybės išdo vardu ir dėl teisinio atstovavimo siekiant susigrąžinti bendrovei „Autostrada Wielkopolska“ kaip kompensacija išmokėtas lėšas.
- (45) Kartu bendrovė „Autostrada Wielkopolska“ užginčijo atsisakymą taikyti 6 priedą ir perdavė klausimą spręsti arbitražo kolegijai.
- (46) 2013 m. kovo mėn. arbitražo kolegija priėmė koncesijos turėtojui palankų sprendimą ir nurodė, kad 6 priedas galioja ir valstybė turi jo laikytis. 2013 m. birželio mėn. Lenkijos institucijos nusprendė apskūsti arbitražo sprendimą ir kompetentingam nacionaliniam teismui pateikė ieškinį dėl sprendimo panaikinimo. Byla dar neišnagrūnėta.

## 2.7. Kompensavimo mechanizmo taikymo pabaiga

- (47) Reikalavimas mokėti netiesioginio kelių mokesčio kompensaciją baigė galioti 2011 m. birželio 30 d., ir tada Lenkija įdiegė elektroninę kelių mokesčio rinkimo sistemą, pavadintą „via TOLL“ ir pakeitusią vinjetes. Sistema „via TOLL“ privaloma visoms sunkiasvorėms krovininėms transporto priemonėms, o sistemos naudotojai už naudojimąsi apmokestintų kelių tinklu gali mokėti elektroniniu būdu pagal kilometrus ir pagal kelio kategoriją.
- (48) Sistema „via TOLL“ apima tik pasirinktus kelius, o ne visą Lenkijos kelių tinklą (kaip buvo galiojat vinjetėms), todėl nebėra dvigubo apmokestinimo galimybės. Todėl nuo 2011 m. liepos 1 d. koncesijų turėtojai pagal koncesijos susitarimuose nustatytas taisykles gali vėl apmokestinti visas į apmokestintus greitkelius įvažiuojančias sunkiasvores krovines transporto priemones.

<sup>(19)</sup> Bendrovės „PricewaterhouseCoopers“ ataskaita „Pakoreguoto AGRi tarifo ir permokėtos kompensacijos įvertinimas pagal 2004 m. bendrovės „Wilbur Smith Associates, Inc.“ (WSA) eismo srautų ir pajamų tyrimą“, 2010 m. rugsėjo 24 d.

<sup>(20)</sup> Žr. Lenkijos civilinio kodekso 84 ir 88 straipsnius.

<sup>(21)</sup> Į bendrąsias sumas įtrauktas ir taikytinas PVM.

## 2.8. Pagrindas pradėti procedūrą

- (49) Sprendime pradėti tyrimą Komisijai kilo abejonių dėl priemonės suderinamumo su vidaus rinka. Komisija pabrėžė šiuos klausimus:
- pirma, ar kompensacijos išmokomis, tuo, kaip jos buvo apskaičiuotos, ir (arba) tuo, kaip buvo taikytas metodas, bendrovei „Autostrada Wielkopolska“ suteiktas ekonominis pranašumas, didesnis nei tai, kas buvo būtina ekonominei Koncesijos susitarimo pusiausvyrai išlaikyti. Visų pirma Komisija klausė, ar:
    - a) Koncesijos susitarimu bendrovei „Autostrada Wielkopolska“ suteikta teisė gauti kompensaciją, jeigu būtų teisės aktų pakeitimų;
    - b) taikydama kompensacijos mechanizmą valstybė bent laikotarpiu nuo 2005 m. rugsėjo 1 d. iki 2006 m. gruodžio 31 d. perėmė eismo srautų ir pajamų riziką, susijusią su lengvosiomis transporto priemonėmis, ir kokios naudos iš šio perėmimo gavo koncesijos turėtojas;
    - c) kompensacijai apskaičiuoti naudojant 1999 m. eismo srautų ir pajamų tyrimą bendrovei „AW S.A.“ suteiktas papildomas ekonominis pranašumas, kuris nebuvo būtinas siekiant panaikinti neigiamą teisės akto pakeitimo poveikį koncesijos turėtojui, ir kokio dydžio buvo šis pranašumas.
  - antra, ar bendrovei „Autostrada Wielkopolska“ dėl teisės akto pakeitimo, pagal kurį sunkiasvorėms krovininėms transporto priemonėms nuo 2005 m. rugsėjo 1 d. iki 2011 m. birželio 30 d. netaikyta prievolė mokėti kelių mokesčio už naudojimąsi greitkeliais, mokėta visa kompensacija arba jos dalis yra nesuderinama veiklos pagalba.

## 3. LENKIJOS PASTABOS

### 3.1. Ekonominis pranašumas

#### 3.1.1. Bendrovės „Autostrada Wielkopolska“ teisė į kompensaciją

- (50) Lenkija laikosi nuomonės, kad bendrovė „Autostrada Wielkopolska“ turėjo teisę į kompensaciją. Visų pirma, Lenkija nurodo, jog Pakeitimo įstatymas turėjo būti priimtas Komisijai pareikalavus, kad Lenkija pašalintų dvigubą mokesčių, kurių tenka mokėti apmokestintais greitkeliais besinaudojančioms sunkiasvorėms krovininėms transporto priemonėms. Siekiant teisingai įgyvendinti taikytiną Direktyvą 1999/62/EB, Pakeitimo įstatyme turėjo būti nustatytas kompensavimo mechanizmas, kad greitkelių valdytojams būtų kompensuotos pajamos, kurių jie neteko pakeitus įstatymą.
- (51) Teisė į kompensaciją bendrovei „Autostrada Wielkopolska“ suteikta ne tik Pakeitimų įstatymu, bet ir Koncesijos susitarimo 12.6 straipsniu. Tame straipsnyje nustatyta, kad: „[k]oncesijos turėtojas turi teisę į iš valstybės išdo mokamą kompensaciją už bet kokias koncesijos turėtojo prarastas veiklos pajamas, jeigu tai nutinka pasikeitus reikalavimams arba jeigu koncesijos turėtojui dėl kitų priežasčių viešojo sektoriaus institucijos veiksmais neleidžiama keisti ir koreguoti kelių mokesčio tarifų, kaip nustatyta 12.6 straipsnyje“. Kalbant apie kelių mokesčio tarifų keitimą ir koregavimą, 12.6 straipsnyje koncesijos turėtojui suteikiama teisė savo nuožiūra didinti arba mažinti kelių mokesčio tarifus neviršijant tame straipsnyje nurodytuose teisės aktuose nustatytų ribų<sup>(22)</sup>. Lenkija tvirtina, kad Pakeitimo įstatymu – pasirašant Koncesijos susitarimą nebuvo galima numatyti, kad jis bus priimtas, – daromas poveikis koncesijos turėtojui, taigi tai iš esmės yra reikalavimų pasikeitimas.
- (52) Lenkija tvirtina, kad bendrovės „Autostrada Wielkopolska“ teisė į kompensaciją patvirtinama ir Koncesijos susitarimo rizikos nuostatomis – jomis eismo srautų ir pajamų iš kelių mokesčio rizika priskiriama koncesijos turėtojui. Mainais koncesijos turėtojui suteikiama teisė rinkti kelių mokesčių. Kadangi dėl Pakeitimo įstatymo bendrovė „Autostrada Wielkopolska“ neteko savo teisės rinkti kelių mokesčių už sunkiasvorių krovinių transporto priemonių, buvo būtinas kompensavimo mechanizmas, kad būtų galima atkurti ekonominę Koncesijos susitarimo pusiausvyrą.
- (53) Lenkija savo pastabas baigia nurodydama, kad 2013 m. gruodžio mėn. sprendime dėl bylos SA. 29584 Komisija laikėsi nuomonės, kad greitkelio A4 koncesijos turėtojas turėjo teisę į panašią kompensaciją, kuri buvo mokama ir apskaičiuota pagal tą patį Pakeitimo įstatymą.

<sup>(22)</sup> Šiame dokumente minima teisė į kompensaciją nustatyta Koncesijos susitarimo 2 priede.

### 3.1.2. Lengvųjų transporto priemonių eismas

- (54) Dėl lengvųjų transporto priemonių eismo srautų rizikos perdavimo nuo 2005 m. iki 2007 m. atlikto patikrinimo – apie jį rašoma sprendimo pradėti oficialią tyrimo procedūrą 65–75 konstatuojamosiose dalyse – Lenkija teigia, kad mechanizmas, taikytas greitkelio A2 koncesijos turėtojui taikytinam netiesioginiams kelių mokesčiui apskaičiuoti ir patikrinti, buvo kitoks nei taikytasis greitkelio A4 koncesijos turėtojui, Komisijos patvirtintas byloje SA.29584.
- (55) Kalbant apie greitkelių A4, praėjus laikotarpiui, per kurį buvo tikrinamas netiesioginio kelių mokesčio dydis, taikytame finansiniame modelyje buvo atnaujinti tik su sunkiasvorėmis krovinių transporto priemonėmis susiję duomenys, visi kiti duomenys (taip pat ir susijusieji su lengvosiomis transporto priemonėmis) liko nepakeisti, o kalbant apie greitkelių A2, pasibaigus netiesioginio kelių mokesčio bandomajam laikotarpiui buvo atnaujinti visi duomenys (taip pat ir susijusieji su lengvosiomis transporto priemonėmis).
- (56) Lenkija mano, kad, kalbant apie greitkelių A2, kompensavimo mechanizmo taikymą būtų galima laikyti lengvųjų transporto priemonių eismo srautų ir iš jų gaunamų pajamų rizikos perėmimu laikotarpiu nuo 2005 m. rugsėjo mėn. iki 2006 m. gruodžio 31 d., bet Lenkija laikosi nuomonės, kad tai buvo būtina, nes dėl patvirtintos metodikos, kuria siekta išsaugoti bendrovės „Autostrada Wielkopolska“ finansinę padėtį, reikėjo, kad finansinis modelis būtų taikomas visam projektui (t. y. ir lengvosioms transporto priemonėms). Lenkijos nuomone, buvo neįmanoma projekto VGN apskaičiuoti tik pagal sunkiasvorių krovinių transporto priemonių duomenis.

### 3.1.3. Eismo srautų tyrimai. Vidinė gražos norma

- (57) Kalbant apie sprendimo pradėti oficialią tyrimo procedūrą 76–81 konstatuojamąsias dalis, Lenkija teigia, kad Pakeitimo įstatyme nustatytas ir Lenkijos įdiegtas kompensacijos apskaičiavimo mechanizmas yra teisingas. Tačiau koncesijos turėtojui buvo mokama per didelė kompensacija, nes naudoti neteisingi įvesties duomenys.
- (58) Lenkija aiškina, kad VGN apskaičiuoti buvo remiamasi 1999 m. eismo srautų ir pajamų tyrimu, nors buvo ir naujesnė, 2004 m. gruodžio 31 d., to tyrimo versija. Remiantis 2004 m. tyrimu apskaičiuota VGN yra gerokai mažesnė – [...] proc., o ne [...] proc., kaip buvo apskaičiuota pagal 1999 m. tyrimą. Lenkija tvirtina, kad tuo „buvo atkurta koncesijos turėtojo finansinė padėtis, buvusi 2000 m., o ne padėtis, buvusi iki Pakeitimo įstatymo įsigaliojimo dienos ir 6 priedo pasirašymo dienos (2005 m.)“, ir 2000–2005 m. veiklos verslo rizika buvo perduota valstybei. Tačiau Lenkija negarantavo, kad sudarius koncesijos susitarimą bus gauta kokio nors konkreti VGN.
- (59) Lenkija tvirtina, kad pirmiau minėtas klausimas buvo išsamiai analizuotas bendrovės „Scott Wilson Sp. z o.o.“ (toliau – „Scott Wilson“), ir ši, analizuodama visas bendrovės „Autostrada Wielkopolska“ 1998–2004 m. pateiktas eismo srautų ir pajamų prognozes, padarė išvadą, kad nederėjo remtis 1999 m. tyrimu, nes buvo naujesnis, 2004 m., tyrimas, o VGN buvo nustatyta daug didesnė, nei būtų buvusi nustatyta pagal 2004 m. tyrimą.
- (60) Kadangi bendrovei „Autostrada Wielkopolska“ mokėta kompensacija, kad būtų gauta VGN, kurios tikėtasi 2000 m., o ne VGN, kurios bendrovė „Autostrada Wielkopolska“ galėjo tikroviškai tikėtis prieš pat įsigaliojant Pakeitimo įstatymui, bendrovės „Autostrada Wielkopolska“ padėtis tapo geresnė, nei būtų buvusi nepakeitus įstatymo, taigi tai – ekonominis pranašumas.
- (61) Be to, Lenkija nurodo, kad Koncesijos susitarimo 25.9 straipsnyje nustatyta, kad bendrovei „Autostrada Wielkopolska“ mokama kompensacija negali būti didesnė nei tai, ką ši bendrovė būtų turėjusi nesant teisės akto pakeitimo.

### 3.2. Suderinamumo vertinimas

- (62) Lenkijos nuomone, nėra pagrindo laikyti, kad nagrinėjamoji pagalba yra suderinama su vidaus rinka.

## 4. SUINTERESUOTŲJŲ ŠALIŲ PASTABOS

- (63) Komisija gavo bendrovės „Autostrada Wielkopolska“, kaip suinteresuotosios šalies, pastabas.



- (64) Įžangoje bendrovė „Autostrada Wielkopolska“ teigia, kad Lenkijos pranešimas apie kompensaciją, kaip nesuderinamą valstybės pagalbą, yra tiesiog veiksmas, susijęs su komerciniu ginču, kilusiu po to, kai Lenkija pralaimėjo bylą arbitražo kolegijoje ir dabar stengiasi atmesti priimtą sprendimą. [...] Bendrovė „Autostrada Wielkopolska“ pranešimą Komisijai suvokia kaip Lenkijos palankesnio teisinio reglamentavimo paiešką, ir tam nereikėtų pritarti, nes tai prieštarauja ES valstybės pagalbos politikos esmei ir tikslui. Bendrovė „Autostrada Wielkopolska“ mano, kad, jeigu valstybėms narėms būtų leista piktnaudžiauti valstybės pagalbos taisyklėmis siekiant išvengti susitarimų, kuriuos jos sudarė įprastomis rinkos sąlygomis komercinėje aplinkoje, tai prieštarautų viešajam interesui.

#### 4.1. Ekonominis pranašumas

##### 4.1.1. Bendrovės „Autostrada Wielkopolska“ teisė į kompensaciją

- (65) Bendrovė „Autostrada Wielkopolska“ laikosi nuomonės, kad, netekusi teisės rinkti kelių mokestį už sunkiasvores krovines transporto priemones, taigi netekusi to pajamų šaltinio, pagal Koncesijos susitarimą ji turi teisę siekti gauti kompensaciją.
- (66) Bendrovė „Autostrada Wielkopolska“ taip pat nurodo, kad niekada nebuvo ginčyta, kad ji turi teisę į kompensaciją, taip pat nebuvo ginčyta, kad kompensacijos forma yra netiesioginis kelių mokestis.

##### 4.1.2. Lengvųjų transporto priemonių eismas

- (67) Pasak bendrovės „Autostrada Wielkopolska“, lengvųjų transporto priemonių eismo srautą įtraukti į netiesioginio kelių mokesčio tikrinimo metodą buvo būtina siekiant teisingai įvertinti kompensacijos sumą, todėl tuo pranašumo bendrovei „Autostrada Wielkopolska“ nesuteikta.
- (68) Pirma, bendrovė aiškina, kad jos padėtis turi būti laikoma kitokia nei greitkelio A4 koncesijos turėtojo padėtis. Greitkeliai A4 ir A2 skiriasi tuo, kad greitkelis A4 yra kelias, kuriuo daugiausia važinėjama į darbą, ir sunkiasvorės krovinės transporto priemonės sudaro tik 20 % jo eismo srautų (bendrovės „Autostrada Wielkopolska“ skaičiavimais, tai sudaro apie 30 % jos pajamų). O greitkelis A2 yra eksporto koridorius, ir jame sunkiasvorės krovinėms transporto priemonėms tenka didesnė dalis, būtent [...] proc. (tai sudaro [...] proc. visų pajamų). Visoms su tuo susijusioms šalims buvo aišku, kad, nebereikalaujant mokėti tikrojo kelių mokesčio, sunkiasvorių krovinių transporto priemonių eismo srautas gerokai padidės. Dėl to greitkelio patrauklumas mažėtų pagal netiesioginio kelių mokesčio scenarijų (padidėtų spūstys, padidėtų priežiūros poreikiai, taigi reikėtų daugiau kelio darbų, o dėl jų reikėtų mažinti eismo greitį), taigi būtų renkamasi kitus maršrutus ir greitkelyje gerokai sumažėtų lengvųjų transporto priemonių srautas. Šių veiksmų poveikis eksporto koridoriaus greitkeliui yra gerokai didesnis nei keliui, kuriuo paprastai važinėjama į darbą. Todėl lengvųjų transporto priemonių skaičius greitkelyje A2 turėjo būti atnaujintas.
- (69) Antra, bendrovė „Autostrada Wielkopolska“ teigia turėjusi prievolę imtis kelio tiesimo darbų, jeigu būtų viršytos tam tikros eismo srautų ribinės vertės (pvz., Poznanės aplinkkelyje nutiesti trečią juostą), o dėl to būtų patirta didžiulių kapitalo išlaidų. Jeigu būtų tikrintas tik sunkiasvorių krovinių transporto priemonių srautas, būtų nepaisyta poveikio, kuris, nustačius netiesioginius kelių mokesčius, pasireiškė kitiems eismo srautams, ir papildomų kelio tiesimo orientyrų, nustatytų Koncesijos susitarime.

##### 4.1.3. Eismo srautų tyrimai. Vidinė grąžos norma

- (70) Pirmiausia, bendrovė „Autostrada Wielkopolska“ pabrėžia, kad 2005 m. pradėdama pakartotines derybas dėl Koncesijos susitarimo ji siekė kompensacijos dydžio, kuriam esant būtų galima apskaičiuotoji VGN, panaši į buvusiąją 2000 m. įvykdžius visus finansinius reikalavimus, o ji, pasak bendrovės „Autostrada Wielkopolska“, buvo [...] proc.
- (71) Nors šalys susitarė, kad 2007 m. atlikus patikrinimą AGRi tarifas bus nustatytas toks, kad būtų galima [...] proc. VGN, bendrovės „Autostrada Wielkopolska“ nuomone, labai svarbu tai, kad AGRi tarifui taip pat taikytą absoliuti viršutinė visų kelių mokesčio tarifų riba.
- (72) Bendrovė „Autostrada Wielkopolska“ 2005 m. *ex ante* apskaičiavo, kad, taikant netiesioginio kelių mokesčio mechanizmą, dėl absoliučios viršutinės visų kelių mokesčio tarifų ribos, nustatytos 6 priede, bendrovės „Autostrada Wielkopolska“ tikėtina VGN galėjo būti tik [...] proc. (t. y. gerokai mažesnė nei [...] proc.). 2007 m. patikrinimo ataskaitoje AGRi tarifas, taikomas tarpiniu laikotarpiu, buvo padidintas iki viršutinės ribos. Dėl to, 2007 m. atlikus patikrinimą, bendrovės „Autostrada Wielkopolska“ tikėtina VGN buvo [...] proc.

## 4.1.3.1. Londono metro

- (73) Bendrovė „Autostrada Wielkopolska“ teigia, kad Koncesijos susitarimas, susijęs su greitkelio tiesimu ir eksploatavimu, yra ilgalaikė ir labai sudėtinga sutartis. Siekiant nustatyti, ar tokio sudėtingo susitarimo, sudaryto valstybės ir privačios šalies, pakeitimas yra valstybės pagalba, reikėtų taikyti principus, Komisijos nustatytus Londono metro byloje <sup>(23)</sup>. Taikant šiuos principus, pakeitimas nėra valstybės pagalba, jeigu:
- a) pirminis Koncesijos susitarimas nėra valstybės pagalba;
  - b) pakeitus susitarimą, koncesijos turėtojo padėtis iš esmės nepagerėjo arba pagerėjimas atitinka rinkos normą.
- (74) Bendrovė „Autostrada Wielkopolska“ aiškina, kad, kadangi koncesija suteikta įvykus atviram, skaidriam ir nediskriminaciniam konkursui, Koncesijos susitarimui taikoma prielaida, kad jis buvo sudarytas rinkos sąlygomis, ir dėl to tai nėra valstybės pagalba. Pasak bendrovės „AW S.A“, šioje byloje tikėtina tikroji pomokestinė akcininkų kapitalo (nuosavo kapitalo ir subordinuotosios skolos) VGN visų finansinių reikalavimų įvykdymo metu buvo [...] proc. Kadangi tai buvo tikėtina grąžos norma, aiškiai nustatyta pirminiame susitarime, reikia laikyti, kad tokia grąža atitinka rinkos sąlygas.
- (75) Bendrovė „Autostrada Wielkopolska“ lygina [...] proc. VGN, tikėtiną parengus 6 priedą, su [...] proc. VGN, gaunama po pirminio konkurso. Bendrovė „Autostrada Wielkopolska“ aiškina, kad [...] proc. padidėjimą nulėmė išoriniai finansiniai aspektai, būtent tai, kad biudžeto prognozės buvo pakeistos faktiniais finansiniais rezultatais ir buvo atnaujintos infliacijos ir valiutos kurso prognozės. Pasak „AW S.A“, dėl to padidėjimas buvo visiškai pateisinamas. Be to, bendrovės „Autostrada Wielkopolska“ pozicija iš esmės nepagerėjo vien dėl to, kad buvo pereita nuo tikrųjų kelių mokesčių prie netiesioginių (neatsižvelgiant į kokį nors VGN pokytį). Visų pirma, bendrovei „Autostrada Wielkopolska“ kylanti eismo srautų rizika dėl pakeitimo nesumažėjo.
- (76) Bendrovė „Autostrada Wielkopolska“ taip pat tvirtina, kad, net jeigu pakeitimas, kurio bendrovė „Autostrada Wielkopolska“ siekė, galėtų būti laikomas „esminiu“ pagal Londono metro bylą (tačiau bendrovė „Autostrada Wielkopolska“ su tuo nesutinka), net jį padarius bendrovės „Autostrada Wielkopolska“ tikėtina grąžos norma jokiais būdais nebūtų viršijusi rinkos normų. Bendrovė „AW S.A“ atkreipia dėmesį, jog byloje N 462/2009 Lenkija nurodė, o Komisija sutiko, kad Lenkijos greitkelių projektų rinkos grąžos norma yra apie [...] proc. <sup>(24)</sup>
- (77) Be to, bendrovė „Autostrada Wielkopolska“ tvirtina, kad [...] proc. VGN, kuri, Lenkijos teigimu, turėjo būti lyginamasis rodiklis apskaičiuojant netiesioginių kelių mokesčių, nėra rinkos norma, nes joks racionalus privatus investuotojas 2005 m. nebūtų sutikęs pasirašyti Koncesijos susitarimo, jeigu tikėtina grąžos norma būtų tokia maža, t. y. [...] proc.
- (78) Bendrovės „Autostrada Wielkopolska“ nuomone, Lenkija, atrodo, laikosi pozicijos, kad, laikantis valstybės pagalbos taisyklių, bet kokia kompensacija teisiniu požiūriu privalo atspindėti ekonominę padėtį prieš pat įvykį, dėl kurio prireikia kompensacijos. Bendrovės „Autostrada Wielkopolska“ nuomone, laikantis tokio požiūrio, privati šalis negalėtų pasiekti ilgalaikių tikslų, be to, tai skatintų valstybes nares rengti naujas derybas dėl viešojo ir privačiojo sektorių partnerystės, kai verslo prognozės rodytų neigiamas tendencijas.
- (79) Be to, bendrovė „Autostrada Wielkopolska“ nurodo, kad anksčiau Komisija yra vertinusi, ar valstybės ir privačios šalies susitarimas buvo būtinas ir proporcingas. Bendrovė „Autostrada Wielkopolska“ teigia, kad priemonės, dėl kurių susitarė Lenkija ir bendrovė „Autostrada Wielkopolska“, buvo proporcingos, visų pirma dėl to, kad Koncesijos susitarime buvo nustatyti apsauginiai mechanizmai, siekiant užtikrinti, kad bendrovei „Autostrada Wielkopolska“ nebūtų mokama per didelė kompensacija. Šios priemonės buvo nustatytos 6 priede ir pirminiame Koncesijos susitarime. 6 priede šalys susitarė, kad, jeigu taikant patikrinimo modelį paaiškėtų, kad projekto VGN yra didesnė nei apskaičiuotoji taikant tikrojo mokesčio modelį, AGRi tarifas būtų pakoreguotas – sumažintas. 6 priede taip pat nustatyta absoliuti viršutinė netiesioginio kelių mokesčio tarifų riba.
- (80) Remiantis kitomis Koncesijos susitarimo nuostatomis, nepakeistomis 6 priedu, [...].

<sup>(23)</sup> Komisijos sprendimas byloje N 264/2002 – *Su Londono metro susijusi viešojo ir privačiojo sektorių partnerystė*.

<sup>(24)</sup> 2009 m. liepos 29 d. Komisijos sprendimas byloje N 462/2009 – *Pagalba transporto infrastruktūrai. Greitkelio A2 atkarpos Švieckas–Naujasis Tomyslis tiesimas ir eksploatavimas*, 6 išnaša.

## 4.1.3.2. Rinkos ekonomikos veiklos vykdytojo principas

- (81) Bendrovė „Autostrada Wielkopolska“ taip pat tvirtina, kad, net jeigu dėl 6 priedo padėtis iš esmės pagerėjo, tai vis tiek nebūtų valstybės pagalba, nes Lenkijos valstybė ir bendrovė „Autostrada Wielkopolska“ dėl to derybomis susitarė komercinėmis ir rinkos sąlygomis. Be to, Lenkija sutiko su sąlygomis, kurios būtų priimtinos privačiam investuotojui, kurio padėtis panaši.
- (82) Bendrovė „Autostrada Wielkopolska“ tvirtina, kad Komisijai pateiktoje valstybės medžiagoje sistemingai painiojama bendrovės „Autostrada Wielkopolska“ pradinė pozicija 2005 m. derybose (tikėtina [...] proc. grąža) ir faktinis rezultatas (tikėtina [...] proc. grąža).
- (83) Bendrovės „Autostrada Wielkopolska“ nuomone, valstybė nesutiko su bendrovės „Autostrada Wielkopolska“ pasiūlytomis sąlygomis, nes vykstant komercinėms deryboms ji turėjo tokią teisę, ir primygtinai reikalavo dviejų svarbių finansavimo mechanizmo elementų: a) netiesioginių kelių mokesčių patikrinimo po dvejų metų ir b) absoliučios viršutinės netiesioginių kelių mokesčių ribos, neatliekant jokie koregavimo dėl infliacijos arba valiutų kurso svyravimų iki koncesijos laikotarpio pabaigos. Kitaip sakant, šalis susitarė dėl skaičiavimo metodikos, kurios rezultatas galėjo būti ne didesnė nei [...] proc. tikėtina VGN 2007 m. atliekant patikrinimą. Tačiau, vertinant *ex ante*, absoliuti viršutinė netiesioginio mokesčio riba reiške, kad tikslinis rodiklis buvo tik teorinis. Iš tikrųjų, VGN 2005 m. buvo [...] proc., o 2007 m. – [...] proc. Todėl faktiniai derybų rezultatai buvo artimesni Lenkijos, o ne bendrovės „Autostrada Wielkopolska“ reikalavimams.
- (84) Be to, bendrovė „Autostrada Wielkopolska“ pabrėžia, kad „dvejų šalių, kurių pradinė pozicija skiriasi, derybų rezultatas paprastai būna maždaug per vidurį tarp atitinkamų pradinių pozicijų“. Todėl reikėtų vertinti, ar derybų rezultatu nebuvo viršyta tai, kas laikoma pagrįstu elgesiu, suderinamu su hipotetinio privataus investuotojo elgesiu. Bendrovė „Autostrada Wielkopolska“ teigia, kad, jeigu valstybės elgesys akivaizdžiai neviršija to, kas laikoma pagrįstu elgesiu, pagal Teisingumo Teismo sprendimą byloje C-256/97<sup>(25)</sup> gali būti tikėtina, kad hipotetinis privatus investuotojas būtų veikęs taip pat.
- (85) Bendrovė „Autostrada Wielkopolska“ teigia, kad iš bendrovės „Ernst & Young“ 2005 m. spalio 14 d. rašto GDDKiA, pateikto arbitražo kolegijai, matyti, kad vykstant deryboms valstybė turėjo atsižvelgti į riziką, kad bendrovė „Autostrada Wielkopolska“ nesutiks su 6 priedu, o tokiu atveju susitarimas būtų nutrauktas ir būtų teikiamas ieškinys dėl žalos. Taip buvo visų pirma dėl to, kad [...] proc. dydžio VGN nebuvo pakankama paskolai EIB grąžinti – paskola turėjo būti grąžinta 2018 m. Bendrovė „Autostrada Wielkopolska“ tvirtina, kad apdairus privatus veiklos vykdytojas būtų įvertinęs pavojų, kad prireiks ieškoti naujo investuotojo už daug didesnę rinkos kainą. Atsižvelgiant į visa tai, sutikus su 6 priedu ir VGN, dėl kurių susitarta derybomis, nebuvo viršyta to, ką darytų hipotetinis privatus investuotojas.

## 4.1.3.3. 2004 m. WSA tyrimas

- (86) Bendrovė „Autostrada Wielkopolska“ kritikuoja Lenkijos požiūrį, kad atliekant 6 priedo skaičiavimus reikėtų remtis 2004 m. tyrimu. Bendrovė „Autostrada Wielkopolska“ teigia, kad negali būti abejonių, jog valstybės finansiniai patarėjai turėjo galimybę susipažinti su 2004 m. tyrimu (ir kitais aktualiais duomenimis) ir gerai žinojo, kad finansinės prognozės, dėl kurių nustatyta [...] proc. VGN, buvo pagrįstos 1999 m. tyrimu. Tai patvirtino arbitražo kolegija.
- (87) Be to, bendrovė „Autostrada Wielkopolska“ tvirtina, kad valstybė turėjo keletą eismo srautų tyrimų, t. y. bendrovės „Autostrada Wielkopolska“ eismo srautų konsultantės bendrovės WSA 1999 ir 2004 m. tyrimus, bankų eismo srautų konsultantės bendrovės SDG 2005 m. tyrimą ir pačios valstybės eismo srautų konsultantės bendrovės „Faber Maunsell“ 2005 m. tyrimą. Be to, valstybė turėjo faktinius 2005 m. eismo srautų skaičiavimus. Pasak bendrovės „Autostrada Wielkopolska“, tai, kad buvo naujesnių tyrimų ir eismo srautų skaičiavimų, turi būti aktualu tada, kai valstybės argumentas pirmiausia grindžiamas teiginiu, kad 2004 m. WSA tyrimas yra naujusias turimas tyrimas.
- (88) Bendrovė „Autostrada Wielkopolska“ taip pat tvirtina, kad 2004 m. WSA tyrimas buvo iš esmės parengtas rengiantis tiesti antrąją greitkelio A2 dalį (Švieckas–Naujasis Tomyslis) ir jo tikslas buvo pasiekti, kad būtų įvykdyti visi su ta atkarpa susiję finansiniai reikalavimai. Rengdama tyrimą nuo 2003 m. gruodžio mėn. iki 2004 m. balandžio mėn., kai buvo parengta preliminarinė versija, bendrovė WSA faktinius eismo srauto skaičius galėjo apskaičiuoti tik dviejose tuo metu jau nutiestose ir valdomose greitkelio atkarpose, t. y. atkarpose Kšesinai–Vžesnia, Vžesnia–Koninas ir Poznanės aplinkkelyje. Atkarpa Naujasis Tomyslis–Komornikai eismui atidaryta tik 2004 m. spalio mėn. Tai turėjo akivaizdų poveikį tam, kaip šalis ir skolintojai 2005 m. pabaigoje suvokė tyrimo naudingumą. Taip pat bendrovė „Autostrada Wielkopolska“ nurodo, kad eismo srautų prognozės paprastai rengiamos penkerių, o ne 30 metų, kaip 2004 m. WSA tyrime, laikotarpiui.

(25) 1999 m. birželio 29 d. Sprendimas *DM Transport*, C 256/97, Rink. p. I-3913.

#### 4.2. Suderinamumo vertinimas

- (89) Bendrovė „Autostrada Wielkopolska“ teigia, kad, jeigu Komisija, priešingai nei tvirtina bendrovė „Autostrada Wielkopolska“, nustatytų, kad kompensacija yra valstybės pagalba, ta pagalba būtų suderinama pagal SESV 107 straipsnio 3 dalies c punktą.
- (90) Bendrovė „Autostrada Wielkopolska“ nurodo, jog byloje N 462/2009 <sup>(26)</sup> Komisija nustatė, kad valstybės pagalba, bendrovei „Autostrada Wielkopolska“ suteikta greitkelio A2 atkarpai Švieckas–Naujasis Tomyslis (t. y. gretimai greitkelio A2 daliai) tiesti ir eksploatuoti, yra suderinama su vidaus rinka. Todėl, pasak bendrovės „Autostrada Wielkopolska“, pagal 6 priedą suteikta valstybės pagalba dėl panašių priežasčių turi būti irgi suderinama.
- (91) Be to, bendrovė „Autostrada Wielkopolska“ teigia, kad, kadangi greitkelis A2 yra regione, kuriam taikoma SESV 107 straipsnio 3 dalies a punkte nustatyta nukrypti leidžianti nuostata, pagalba galėtų būti laikoma suderinama su vidaus rinka ir pagal šį straipsnį. Komisijos regioninės pagalbos gairėse leidžiama veiklos pagalbą teikti regione, kuriam taikoma SESV 107 straipsnio 3 dalies a punkte nustatyta nukrypti leidžianti nuostata, jeigu pagalba atitinka du kriterijus: i) pagalba pagrįsta savo pobūdžiu ir tuo, kad ja padedama skatinti regioninę plėtrą, taip pat ii) pagalba yra proporcinga. Bendrovė „Autostrada Wielkopolska“ teigia, kad greitkelio padedama skatinti regioninę plėtrą daugeliu būdų (pvz., aplink Poznanę ir Koniną plėtojamos logistikos bendrovės, didėja užimtumas ir pan.).
- (92) Dėl proporcingumo kriterijaus bendrovė „AW S.A“ aiškina, kad [...].
- (93) Bendrovė „Autostrada Wielkopolska“ teigia, kad, priėmus neigiamą sprendimą, EIB paskola negalės būti refinansuota ir EIB pasinaudos valstybės garantija. Kadangi valstybė vėliau tos sumos reikalautų iš bendrovės „Autostrada Wielkopolska“, bet ši negalėtų tos sumos sumokėti, bendrovė „Autostrada Wielkopolska“ būtų priversta bankrutuoti, o jos investuotojai negautų jokio pelno. Todėl Komisija, bendrovės „Autostrada Wielkopolska“ nuomone, buvo neteisi manydama, kad investuotojams naudingos kompensacinės išmokos, – veikiausiai visi pinigai buvo išleisti greitkeliui tiesti.

#### 5. LENKIJOS PASTABOS DĖL SUINTERESUOTOSIOS ŠALIES PASTABŲ

- (94) Lenkija praneša nesutinkanti su bendrovės „Autostrada Wielkopolska“ pastabomis ir teigia, kad šis nesutarimas yra susijęs ir su faktais, ir su teisiniu vertinimu.

##### 5.1. Arbitražo sprendimo aktualumas

- (95) Lenkija pažymi, kad arbitražo sprendimas neaktualus Europos Komisijai vykdant valstybės pagalbos procedūrą, nes: i) jis susijęs tik su 6 priedo galiojimu ir ii) tik Europos Komisija yra įgaliota vertinti, ar priemonė yra valstybės pagalba.

##### 5.2. Ekonominis pranašumas

###### 5.2.1. Bendrovės „Autostrada Wielkopolska“ teisė į kompensaciją

- (96) Lenkija pakartoja, kad bendrovė „Autostrada Wielkopolska“ turėjo teisę į nuostolių, patirtų dėl teisės akto pakeitimo, kuriuo nustatyta, kad už sunkiasvores krovines transporto priemones nebereikia mokėti kelių mokesčio, kompensaciją. Tačiau dėl kompensacijos negalėjo būti pagerinta koncesijos turėtojo padėtis, palyginti su padėtimi, kuri būtų buvusi, jeigu Pakeitimo įstatymas nebūtų buvęs priimtas.

###### 5.2.2. Lengvųjų transporto priemonių eismas

- (97) Atsakydama į bendrovės „Autostrada Wielkopolska“ argumentą, kad lengvųjų transporto priemonių eismo srautų duomenys turėjo būti atnaujinti, nes jie priklauso nuo sunkiasvorių krovinių transporto priemonių eismo srautų, o šių didėjimą buvo sunku prognozuoti 2005 m. nustatant netiesioginį kelių mokesčių, Lenkija tvirtina, jog tikrieji duomenys nepatvirtino, kad iš tikrųjų esama tokio priklausomybės ryšio (t. y. nors sunkiasvorių krovinių transporto priemonių eismo srautai labai padidėjo, lengvųjų transporto priemonių eismo srautas tuo pačiu laikotarpiu buvo stabilus).
- (98) Vis dėlto Lenkija laikosi pozicijos, kad įtraukti lengvųjų transporto priemonių eismo srautus buvo būtina, nes „dėl patvirtintos metodikos reikėjo, kad finansinis modelis būtų taikomas visam projektui“. Lenkijos nuomone, buvo neįmanoma projekto VGN apskaičiuoti tik pagal sunkiasvorių krovinių transporto priemonių eismo srautų duomenis.

<sup>(26)</sup> 2009 m. gruodžio 2 d. Komisijos sprendimas byloje N 462/2009 – *Pagalba transporto infrastruktūrai. Greitkelio A4 atkarpos Švieckas–Naujasis Tomyslis tiesimas ir eksploatavimas*. Reikėtų atkreipti dėmesį, kad Komisijos sprendime faktiškai padaryta išvada, kad toje byloje valstybės pagalba nenustatyta.

- (99) Atsakydama į bendrovės „Autostrada Wielkopolska“ argumentą, kad kitų transporto priemonių, ne sunkiasvorių krovinių, eismo srautų duomenų atnaujinimas buvo būtinas dėl to, kad koncesijos turėtojas privalėjo imtis darbų, jeigu būtų buvusios viršytos tam tikros eismo srautų ribinės vertės (pvz., Poznanės aplinkkelyje nutiesti trečią juosta), Lenkija tvirtina, kad tai nėra svarbu, nes į tikėtiną išlaidų padidėjimą jau buvo atsižvelgta vinječių finansinio modelio prielaidose tuo metu, kai buvo pasirašomas 6 priedas, ir tos išlaidos nedaro jokio poveikio lengvųjų transporto priemonių eismo srautų skaičiams.

### 5.2.3. Eismo srautų tyrimai. Vidinė grąžos norma

- (100) Lenkija nesutinka su bendrovės „Autostrada Wielkopolska“ nuomone, kad kompensacijos suma, dėl kurios derybomis susitarta 2005 m. rugsėjo mėn., turėjo būti nustatyta taip, kad bendrovė „Autostrada Wielkopolska“ būtų galėjusi gauti 2000 m. numatytą VGN. Lenkija nurodo, kad, pirma, VGN, tikėtina tuo metu, kai buvo įvykdyti visi finansiniai reikalavimai, kaip nurodo bendrovė „Autostrada Wielkopolska“, buvo paremta koncesijos turėtojo skaičiavimais ir, antra, pagal Koncesijos susitarimą Lenkija negarantavo, kad neviešoji šalis galės gauti kokios nors normos grąžą. Antra, vykstant deryboms dėl 6 priedo pasirašymo, bendrovė „Autostrada Wielkopolska“ nepranešė apie kokius nors savo lūkesčius, susijusius tam tikra grąžos norma, kurios buvo tikimasi tuo metu, kai 2000 m. buvo įvykdyti visi finansiniai reikalavimai.
- (101) Lenkija laikosi nuomonės, kad bendrovės „Autostrada Wielkopolska“ ekonominė padėtis, buvusi prieš pat įsigaliojant Pakeitimo įstatymui, turėtų būti laikoma lyginamuoju rodikliu nustatant bendrovei „Autostrada Wielkopolska“ mokėtinos žalos sumą.
- (102) Lenkijos nuomone, bendrovė „Autostrada Wielkopolska“ yra nenuosekli, nes, viena vertus, tvirtina turėjusi teisę gauti kompensaciją, kuria būtų užtikrinta VGN, buvusi visų finansinių reikalavimų įvykdymo metu ([...] proc.), bet, kita vertus, savanoriškai sutiko su kompensacija, kuria užtikrinta VGN (2005 m.), kurios dydis buvo „tik“ [...] proc. ir, galiausiai, (parengus 2007 m. patikrinimo ataskaitą) – [...] proc. Lenkija teigia, jog įdomu, kad bendrovė „Autostrada Wielkopolska“ niekada nekėlė jokių reikalavimų dėl kompensacijos už veiklos pajamų praradimą, susijusį su kompensuojamo VGN dydžio ([...] proc.) ir tariamai garantuoto VGN dydžio ([...] proc.) skirtumu. Lenkijos nuomone, „[t]ai turėtų būti aiškinama tuo, kad 2005 m. tikėtina grąžos norma, apskaičiuota pagal tuo metu turimus duomenimis, buvo [...] proc., o tai gerokai mažiau nei [...] proc. VGN, gaunama dėl kompensacijos išmokų“.

#### 5.2.3.1. Londono metro

- (103) Atsakydama į argumentą dėl Londono metro Lenkija tvirtina, kad pirminis Koncesijos susitarimas nesusijęs su valstybės pagalba. Tačiau Lenkija prieštarauja bendrovės „Autostrada Wielkopolska“ argumentui, kad dėl kompensacijos pagerėjusi bendrovės „Autostrada Wielkopolska“ verslo padėtis gali būti vertinama tik [...] proc. (t. y. [...] proc. VGN, kurios tikėtasi 2000 m. įvykdžius visus finansinius reikalavimus, ir [...] proc. VGN, nustatytos 6 priede, skirtumu), nes, pasak Lenkijos, pagerėjimas yra susijęs su bendrovės „Autostrada Wielkopolska“ faktinės padėties ([...] proc. VGN) 2004 m. ir 6 priede nustatytos VGN ([...] proc.) skirtumu. Pasak Lenkijos, šis padidėjimas nėra mažas. Lenkija taip pat nesutinka, kad [...] proc. VGN yra Lenkijos greitkelių projektų rinkos norma, nes Komisija vieną kartą patvirtino, kad [...] proc. yra rinkos norma. Lenkija tvirtina, kad rinkos norma yra „tai, kas faktiškai vyksta“ ir turi būti nustatoma „kiekvieniu konkrečiu atveju“. Todėl bendrovei „Autostrada Wielkopolska“ taikytina rinkos norma turėtų būti [...] proc.
- (104) Lenkija savo tvirtinimą, kad bendrovės „Autostrada Wielkopolska“ padėtis iš esmės pagerėjo, palyginti su jos finansine padėtimi ir iki netiesioginio kelių mokesčio taikymo laikotarpiu, ir po jo, pagrindžia trimis diagramomis. Iš šių diagramų matyti, kad taikant netiesioginį mokestį bendrovės „Autostrada Wielkopolska“ pajamos yra gerokai didesnės nei iš pradžių numatytos pajamos, ir, taip pat, kad nebetaikant netiesioginio kelių mokesčio bendrovės „Autostrada Wielkopolska“ pajamos vėl tapo iš pradžių numatyto dydžio.

#### 5.2.3.2. Rinkos ekonomikos veiklos vykdytojo principas

- (105) Lenkija teigia, kad privatus investuotojas žalą atlygintų, tik jeigu teisiškai privalėtų tai daryti. Pagal šį scenarijų žala siekia tiek, kiek bendrovei „Autostrada Wielkopolska“ nepavyko gauti tokios VGN, kokią ji būtų gavusi, jeigu nebūtų priimtas Pakeitimo įstatymas. Pasak Lenkijos, privatus investuotojas žinotų, kad bendrovė „Autostrada Wielkopolska“ galėjo reikalauti atlyginti tik žalą, kuria būtų padengta suma, būtina nuostoliams padengti (šiuo atveju tai būtų kompensacija, kuria siekiama, kad VGN būtų [...] proc.), ir nebūtų sutikęs su susitarimu, kuriuo, atlyginant žalą, kitai sandorio šaliai mokama didesnė suma.

- (106) Lenkija visiškai nesutinka su bendrovės „Autostrada Wielkopolska“ argumentu, kad per derybas Lenkija juto spaudimą, susijusį su rizika, kad valstybei bendrovę „Autostrada Wielkopolska“ teks pakeisti kita bendrove. Lenkijos nuomone, jeigu susitarimas su bendrove „Autostrada Wielkopolska“ būtų nutrauktas, valstybės išdas būtų galėjęs pats valdyti greitkelį arba būtų ieškojęs kitos bendrovės, bet gerokai mažesnėmis sąnaudomis.

#### 5.2.3.3. 2004 m. WSA eismo srautų ir pajamų tyrimas

- (107) Lenkija pabrėžia, kad, priešingai nei tvirtina bendrovė „Autostrada Wielkopolska“, ji nepasirinko savavališkai vieno iš esamų eismo srautų ir pajamų tyrimų, taip pat ji neturėjo ketinimo Komisijai nepranešti apie kitus, tariamai alternatyvius, tyrimus. Lenkija primena pateikusi eismo srautų konsultantės bendrovės „Scott Wilson“ nuomonę, ir toje nuomonėje atsižvelgta į visus turimus eismo srautų ir pajamų tyrimus bei nurodyta, kad reikėtų remtis 2004 m. WSA tyrimu.
- (108) Pasak Lenkijos, 2005 m. reikėjo remtis 2004 m. WSA tyrimu, nes tai buvo naujausias tyrimas. Bendrovės „Autostrada Wielkopolska“ prašymu buvo parengtas tyrimas ir tai buvo atnaujinta 1999 m. tyrimo, kuriuo remtasi apskaičiuojant projektui visų finansinių reikalavimų įvykdymo metu taikytiną VGN, versija.
- (109) Lenkija nesutinka su bendrovės „Autostrada Wielkopolska“ argumentu, kad 2004 m. WSA tyrimu neturėtų būti remiamasi, nes paprastai rengiamos penkerių, o ne 30 metų prognozės. Lenkija atkreipia dėmesį, kad nors 2004 m. WSA tyrimas apima 30 metų laikotarpį, 1999 m. tyrimo, kuriuo bendrovė „Autostrada Wielkopolska“ rėmėsi skaičiuodama VGN, aprėptis yra 35 metai.
- (110) Lenkija taip pat nurodo, kad, nors tuo metu, kai rengtas 2004 m. tyrimas, duomenys buvo turimi tik apie faktinius dalies greitkelio eismo srautus, rengiant 1999 m. tyrimą nė viena greitkelio atkarpa dar nebuvo naudojama. Todėl, pasak Lenkijos, buvo tinkamiau remtis 2004 m., o ne 1999 m. tyrimu.

### 5.3. Suderinamumo vertinimas

- (111) Atsakydama į bendrovės „AW S.A“ argumentus, kad šioje byloje suderinamumo vertinimas iš esmės būtų toks pats kaip ir byloje N 462/09 (joje Komisija anksčiau priėmė teigiamą sprendimą), Lenkija atkreipia dėmesį, kad toje byloje pagalba buvo suteikta siekiant palengvinti kelio infrastruktūros objektų statybos darbus, o šiuo atveju greitkelis jau nutiestas ir pradėtas naudoti 2004 m., t. y. prieš 2005 m. priimant Pakeitimo įstatymą. Taigi, Lenkijos tvirtinimu, nėra skatinamojo poveikio.
- (112) Be to, bendrovės „Autostrada Wielkopolska“ gauta valstybės pagalba turėjo poveikį tik projekto pelningumui, bet neturėjo jokio poveikio kokios nors ekonominės veiklos ar ekonominių teritorijų skatinimui. Todėl SESV 107 straipsnio 3 dalies c punktas šiuo atveju netaikomas. Lenkijos nuomone, kadangi pagalba nepadėta skatinti regioninės plėtros, jos negalima skelbti suderinama valstybės pagalba pagal Regioninės pagalbos gaires.

## 6. PRIEMONĖS VERTINIMAS

- (113) Komisija šiuo atveju vertina tik kompensaciją, kurią Lenkija bendrovei „Autostrada Wielkopolska“ mokėjo pagal Koncesijos susitarimo 6 priedą dėl to, kad nuo 2005 m. rugsėjo 1 d. iki 2011 m. birželio 30 d. buvo netaikoma prievolė už sunkiasvores krovines transporto priemones mokėti kelių mokestį, taikomą naudojantis greitkelio A2 atkarpa Naujasis Tomyslis–Koninas.

### 6.1. Valstybės pagalbos buvimas

- (114) Pagal SESV 107 straipsnio 1 dalį „valstybės narės arba iš jos valstybinių išteklių bet kokia forma suteikta pagalba, kuri, palaikydama tam tikras įmones arba tam tikrų prekių gamybą, iškraipo konkurenciją arba gali ją iškraipyti, yra nesuderinama su vidaus rinka, kai ji daro įtaką valstybių narių tarpusavio prekybai“.
- (115) SESV 107 straipsnio 1 dalyje nustatyti kriterijai taikomi kartu. Todėl, norint nustatyti, ar nagrinėjamoji priemonė yra valstybės pagalba, kaip apibrėžta SESV 107 straipsnio 1 dalyje, turi būti tenkinamos visos toliau nurodytos sąlygos. Tai reiškia, kad finansinė parama turi:
- a) būti suteikta įmonei (ekonominė veikla);

- b) būti finansuoja naudojant valstybės išteklius ir priskirtina valstybei;
- c) teikti ekonominių pranašumą;
- d) būti atrankioji;
- e) iškraipyti arba galėti iškraipyti konkurenciją ir valstybių narių tarpusavio prekybą.

#### 6.1.1. Ekonominė veikla ir įmonės sąvoka

- (116) Remiantis nusistovėjusia teismų praktika, Komisija turi pirmiausia nustatyti, ar bendrovė „Autostrada Wielkopolska“ yra įmonė pagal Sutarties 107 straipsnio 1 dalį. Įmone vadinamas bet kuris subjektas, kuris vykdo ekonominę veiklą, nepaisant jo teisinio statuso ir finansavimo būdo <sup>(27)</sup>. Prekių arba paslaugų siūlymas tam tikroje rinkoje yra ekonominė veikla <sup>(28)</sup>.
- (117) Šiuo atžvilgiu Komisija atkreipia dėmesį, kad greitkelio A2 atkarpa Naujasis Tomyslis–Koninas yra eksploatuojama komerciniais pagrindais, nes bet kuri greitkeliais galinti važiuoti transporto priemonė gali naudotis greitkelio A2, jeigu sumokamas kelių mokestis, o šis yra koncesijos turėtojo pajamos. Vadinas, bendrovė „Autostrada Wielkopolska“ siūlo paslaugas rinkoje ir yra įmonė pagal SESV 107 straipsnio 1 dalį <sup>(29)</sup>.

#### 6.1.2. Valstybės ištekliai ir priskyrimas valstybės priemonėms

- (118) Valstybės pagalba vadinamas visas pranašumas, kurį valstybiniais ištekliais suteikia pati valstybė arba bet kuri kita tarpinė institucija, veikianti pagal jai suteiktus įgaliojimus <sup>(30)</sup>.
- (119) Šioje byloje kompensaciją bendrovei „Autostrada Wielkopolska“ mokėjo Nacionalinis kelių fondas (NKF). NKF yra valstybinis fondas, įsteigtas Lenkijos valstybiniame plėtros banke (lenk. *Bank Gospodarstwa Krajowego*, toliau – BGK). Pagrindinis NKF finansavimo šaltinis – pajamos iš kuro mokesčio (tai – parafiskalinis mokestis <sup>(31)</sup>), taikomo variklių degalams ir dujoms, patenkantiems į Lenkijos rinką (mokesčių moka variklių degalų gamintojai ir importuotojai), ir greitkelių mokesčio, tiesiogiai renkamo GDDKiA – centrinės administravimo institucijos, atsakingos už nacionalinę kelių sistemą. Todėl Komisija laikosi nuomonės, kad kompensacijos išmokos bendrovei „Autostrada Wielkopolska“ buvo finansuotos iš valstybės išteklių.
- (120) Lenkijos parlamentas Pakeitimo įstatyme nustatė, kad kompensaciją mokės NKF. Be to, Pakeitimo įstatyme nurodyta, kad kompensacijos išmokos, kurias NKF turėjo mokėti bendrovei „Autostrada Wielkopolska“, turėjo būti mokamos Nacionalinių kelių ir greitkelių generalinio direktorato prašymu <sup>(32)</sup>. Taigi, Komisija laikosi nuomonės, kad kompensacijos išmokos bendrovei „Autostrada Wielkopolska“ yra priskirtinos valstybei.

#### 6.1.3. Ekonominis pranašumas

- (121) Šiame skirsnyje Komisija pirmiausia nagrinėja ir nustato koncesijos turėtojo teisę į kompensaciją dėl teisės akto pakeitimo. Komisija pripažįsta, kad nederamas pranašumas koncesijos turėtojui kompensacija suteikiamas tiek, kiek ta kompensacija yra per didelė. Antra, Komisija aptaria modelius, šalių pateiktus vykstant deryboms. Trečia, Komisija nustato, kad per didelė kompensacija mokėta dėl to, kad remtasi pasenusiu eismo srautų tyrimu. Ketvirta, Komisija nagrinėja ir patvirtina 2007 m. AGRi tarifų patikrinimo procesą. Penkta, pagal „PwC“ ataskaitą nustatoma kompensacijos permokos suma. Be to, nagrinėjamos kelios koncesijos turėtojo pateiktos pastabos. Galiausiai, padaroma išvada, kad ekonominis pranašumas suteiktas.

<sup>(27)</sup> 1998 m. birželio 18 d. Teisingumo Teismo sprendimas *Komisija/Italija*, C-35/96, ECLI:ECLI:EU:C:1998:303; 1991 m. balandžio 23 d. Teisingumo Teismo sprendimas *Höfner ir Elser/Macrotron*, C-41/90, ECLI:EUS:C:1991:161; 1995 m. lapkričio 16 d. Teisingumo Teismo sprendimas *FFSA ir kiti/Ministère de l'Agriculture and de la Pêche*, C-244/94, ECLI:EUS:C:1995:392; 1997 m. gruodžio 11 d. Teisingumo Teismo sprendimas *Job Centre*, C-55/96, ECLI:EU:C:1997:603.

<sup>(28)</sup> 1987 m. birželio 16 d. Teisingumo Teismo sprendimas *Komisija/Italija*, C-118/85, ECLI:EU:C:1987:283; 1998 m. birželio 18 d. Teisingumo Teismo sprendimas *Komisija/Italija*, C-35/96, ECLI:EU:C:1998:30.

<sup>(29)</sup> Greitkelių koncesijų turėtojams Komisija tokią pat išvadą pateikė, pvz., 2014 m. spalio 27 d. sprendime byloje SA.39224 – *Graikija – Graikijos greitkelių koncesijos projektų pakartotinis įgyvendinimas* – „Moreas“ greitkelis (OL C 460, 2014 12 19, p. 1).

<sup>(30)</sup> 2002 m. gegužės 16 d. Teisingumo Teismo sprendimas *Prancūzija/Komisija* (toliau – *Stardust Marine*), C-482/99, ECLI:EU:C:2002:294.

<sup>(31)</sup> Kuro mokesčių Lenkijos Parlamentas nustatė 2004 m. rugpjūčio 27 d. įstatymu, kuriuo iš dalies keičiamas Greitkelių mokesčio ir Nacionalinio kelių fondo įstatymas ir Kelių transporto įstatymas.

<sup>(32)</sup> Nacionalinių kelių ir greitkelių generalinis direktoratas yra centrinė administravimo institucija, sprendžianti su nacionalinių kelių sistema susijusius klausimus. Generalinis direktoratas savo užduotis vykdo padedamas GDDKiA.

## 6.1.3.1. Teisė į kompensaciją

- (122) Komisija pirmiausia atkreipia dėmesį, kad kelių mokesčiai buvo pagrindinis koncesijos turėtojo pajamų šaltinis. Koncesijos turėtojas galėjo savo nuožiūra nustatyti kelių mokesčio tarifus, neviršydamas Koncesijos susitarime nustatytų ribų.
- (123) Ir Lenkija, ir bendrovė „Autostrada Wielkopolska“ nurodo, kad Koncesijos susitarimu koncesijos turėtoji suteikta teisė į kompensaciją dėl žalos, patirtos pakeitus teisės aktą. Koncesijos susitarime aiškiai nurodyta, kad valstybė koncesijos turėtoji turi mokėti kompensaciją, jeigu dėl valstybės veiksmų jis nebepali keisti arba koreguoti kelių mokesčio tarifų (žr. šio dokumento 51 konstatuojamojoje dalyje cituojamą Koncesijos susitarimo 12.6 straipsnį). Priėmus Pakeitimo įstatymą, koncesijos turėtojas neteko ne tik galimybės koreguoti sunkiasvorėms kroviniams transporto priemonėms taikomo kelių mokesčio tarifus (iki tam tikrų ribų), bet ir teisės rinkti kelių mokesčius už tai, kad sunkiasvorės transporto priemonės naudojasi greitkeliais.
- (124) Atsižvelgdama į tai, kas pirmiau išdėstyta, Komisija mano, kad, specifinėms šios bylos aplinkybėmis (be kita ko, dėl to, kad dėl koncesijos vyko konkursas), koncesijos turėtojas turėjo teisę į kompensaciją dėl to, kad, pakeitus įstatymą, iš jo buvo iš esmės atimta teisė rinkti kelių mokesčius.
- (125) Komisija taip pat pripažįsta, kad kompensacija, kuria tik panaikinamas teisės akto pakeitimo poveikis, nėra valstybės pagalba. Tačiau Komisija mano, kad kompensacija, kuria viršijama tai, kas paprastai turi būti mokama siekiant panaikinti teisės akto pakeitimo poveikį, įmonei suteikiamas atrankusis pranašumas.
- (126) Šiuo atveju teisė į kompensaciją dėl teisės akto pakeitimo poveikio reiškia koncesijos turėtojo teisę iš valstybės gauti kompensaciją, kuria būtų atkurta finansinė padėtis, kurios buvo tikėtasi iki teisės akto pakeitimo. Tačiau, jeigu numatyta kompensacija koncesijos turėtoji tikėtina finansinė padėtis pagerinta, mokant didesnę kompensaciją nei kompensacija, susijusi su teisės akto pakeitimo tiesioginiu poveikiu, koncesijos turėtoji valstybės pagalba, kaip nustatyta SESV 107 straipsnio 1 dalyje, suteiktas nederamas pranašumas <sup>(33)</sup>.

## 6.1.3.2. Kompensacijai nustatyti taikyti modeliai

- (127) Vertindama, ar bendrovei „Autostrada Wielkopolska“ mokėtos kompensacijos dydžiu suteiktas nederamas pranašumas, nes pagerėjo bendrovės finansinė padėtis, palyginti su padėtimi, vyravusia iki atitinkamo įstatymo pakeitimo, Komisija išsamiai išnagrino kompensacijos išmokų nustatymo procesą ir tam taikytus modelius. Ši analizė pateikiama toliau.
- (128) Galimas koncesijos turėtojo finansinės padėties rodiklis yra grynujų pinigų srautų vidinė grąžos norma (VGN), kurios koncesijos turėtojas tikėjosi prieš pat teisės akto pakeitimą. Be kitų galimų VGN rodiklių, Lenkijos valstybė ir bendrovė „Autostrada Wielkopolska“ Koncesijos susitarimo 6 priede susitarė naudoti tikrąją metinę bendrą akcininkų nuosavo kapitalo grąžą ir subordinuotąją skolą, išreikštas eurais <sup>(34)</sup>. Plačiau pripažinta standartinė investicijų grąžos nustatymo metodika yra VGN apskaičiavimas <sup>(35)</sup>. Todėl Komisija mano, kad taikyti šį rodiklį yra pagrįsta, ir tam neprieštarauja.
- (129) Per koncesijos turėtojo ir Lenkijos institucijų derybas dėl netiesioginio kelių mokesčio tarifų bendrovė „Autostrada Wielkopolska“ pateikė tris finansinius modelius <sup>(36)</sup>. Autostrada Wielkopolska Tai bazinis modelis, tikrojo kelių mokesčio modelis ir vinjetės modelis – jie aprašyti šio dokumento 29 konstatuojamojoje dalyje.
- (130) **Bazinis modelis** atspindi koncesijos turėtojo finansinę padėtį, kai, 2000 m. įvykdžius visus finansinius reikalavimus, kaip nurodyta šio dokumento 29 konstatuojamosios dalies a punkte. VGN yra [...] proc. Tačiau Komisija mano, kad VGN, kurios koncesijos turėtojas galėjo tikėtis koncesijos laikotarpio pradžioje, šiuo atveju yra netinkama, nes Koncesijos susitarimu neužtikrinta kokio nors dydžio VGN per koncesijos laikotarpį, bet veikiau koncesijos turėtoji perduota rinkos ir finansinė rizika bei galimybės. Todėl per visą koncesijos trukmę tikėtina VGN kaskart gali skirtis, ir tai priklauso nuo to, kaip materializuosis rizika ir bus pasinaudota

<sup>(33)</sup> Savo 2013 m. gruodžio 4 d. sprendime byloje SA.29584 – netiesioginio kelių mokesčio kompensacija bendrovei „Stalexport Autostrada Małopolska S.A.“ (SAM S.A.) – Greitkelis A4 (Katovicai–Krokova) Komisija padarė panašią išvadą, kad kompensacija koncesijos turėtoji nebuvo valstybės pagalba, nes pagal koncesijos susitarimą atitinkamoje greitkelio A4 atkarpoje atsakomybė už riziką, susijusią su įstatymo pakeitimu, dėl kurio koncesijos turėtoji būtų daromas tiesioginis arba netiesioginis poveikis, tenka valstybei, o kompensacija turi būti ne didesnė nei koncesijos turėtoji patiriamas nuostolis (OL C 172, 2014 6 6, p. 2).

<sup>(34)</sup> Žr. 6 priedo 9 puslapį.

<sup>(35)</sup> Žr. Komisijos pranešimo dėl valstybės pagalbos sąvokos 102 punktą (OL C 262, 2016 7 19, p. 1).

<sup>(36)</sup> Šiuos tris finansinius modelius savo 2005 m. rugsėjo 19 d. ataskaitoje pateikė ir patikrino bendrovė „Ernst & Young“.



galimybėmis. Dėl tos priežasties Komisija mano, kad šiuo atveju atitinkama VGN gali būti tik ta, kurios koncesijos turėtojas galėto tikėtis prieš pat teisės akto pakeitimą ir kuri buvo susijusi su netiesioginio kelių mokesčio mechanizmo nustatymu 2005 m. Ši grąža gali būti didesnė arba mažesnė nei ta, kurios buvo galima tikėtis koncesijos pradžioje.

- (131) **Tikrojo kelių mokesčio modelyje** <sup>(37)</sup>, kaip dėstoma šio dokumento 29 konstatuojamosios dalies b punkte (daugiau informacijos pateikta 2 lentelės 1 modelyje), remiamasi 1999 m. WSA tyrimo eismo srautų ir pajamų prognozėmis <sup>(38)</sup> prognozuojamam laikotarpiui (nuo 2005 m. iki koncesijos pabaigos 2037 m.). Šiame modelyje atspindima koncesijos turėtojo finansinė padėtis 2004 m. gruodžio 31 d., esant priešingos padėties scenarijui, t. y. nesant įstatymo pakeitimo, kitaip sakant, esant scenarijui, pagal kurį koncesijos turėtojas kelių mokesčius už greitkelio A2 besinaudojančias visas transporto priemones rinktų iki koncesijos pabaigos. Pagal šį modelį tikėtina VGN buvo [...] proc.
- (132) **Vinjetės modelis** <sup>(39)</sup>, aprašytas šio dokumento 29 konstatuojamosios dalies c punkte (daugiau informacijos pateikta 2 lentelės 2 modelyje) atspindi koncesijos turėtojo finansinę padėtį teisės aktą pakeitus; kitaip sakant, tai scenarijus, pagal kurį sunkiasvorės krovininės transporto priemonės greitkelio A2 naudojami nemokamai, o valstybė moka netiesioginio kelių mokesčio kompensaciją, sudarančią 70 % didžiausių leistinų kelių mokesčio tarifų. Taikant šį modelį, bendrovė „Autostrada Wielkopolska“ rėmėsi savo eismo srautų prielaidomis, kuriomis atspindima tai, kad galiojančią vinjetę turinčios sunkiasvorės krovininės transporto priemonės greitkelio A2 naudojami nemokamai. Lenkijos institucijos teigia, kad šalis tuo metu nebuvo susitarusios dėl šių eismo srautų prielaidų <sup>(40)</sup>. Pagal šį modelį tikėtina VGN yra [...] proc. Šiuo modeliu bendrovė „Autostrada Wielkopolska“ parodė, kad, net taikydama didžiausius leistinus netiesioginio kelių mokesčio tarifus, ji negautų [...] proc. VGN, o ją gauti ji galėjo tikėtis prieš pat teisės akto pakeitimą.
- (133) 2007 m. bendrovė „Autostrada Wielkopolska“ pateikė **patikrinimo modelį** <sup>(41)</sup>, aprašytą šio dokumento 36 konstatuojamojoje dalyje (taip pat žr. 2 lentelės 5 modelį). Jis naudotas 2007 m. tikrinant netiesioginius kelių mokesčius. Šiame modelyje bendrovė „Autostrada Wielkopolska“ rėmėsi 2006 m. WSA tyrimu <sup>(42)</sup>, apimančiu prognozės laikotarpį <sup>(43)</sup>. Patikrinimo modelyje numatyta, kad netiesioginio kelių mokesčio sistema galios iki koncesijos pabaigos. Taikant modelį, apskaičiuota tikėtina 2007 m. VGN buvo [...] proc. Todėl, pasak bendrovės „Autostrada Wielkopolska“, iš patikrinimo modelio matyti, kad iki įstatymo pakeitimo buvusi [...] proc. VGN nepasiekta (žr. tikrojo kelių mokesčio modelį).
- (134) 2 lentelėje pateikti visi finansiniai modeliai, kuriuos šalys taikė per derybas, pateiktos jų savybės ir modelių, bendrovės „PwC“ pakoreguotų ir naudotų jos atskaitoje siekiant apskaičiuoti kompensacijos permoką, versijos (žr. šio dokumento 6.1.3.5 punktą).

## 2 lentelė

### Šalių taikyti finansiniai modeliai

	Tikrojo kelių mokesčio modelis (1)	Vinjetės modelis (2)	„PwC“ tikrojo kelių mokesčio modelis (3)	„PwC“ vinjetės modelis (4)	Patikrinimo modelis (5)	„PwC“ patikrinimo modelis (6)
Modelis buvo taikytas	per derybas dėl AGRi tarifų	per derybas dėl AGRi tarifų	perskaičiuojant VGN	perskaičiuojant AGRi tarifus	tikrinant AGRi tarifus	perskaičiuojant (pakoreguotus) AGRi tarifus
Atskaitos metai	2004 12 31	2005 6 30	2004 12 31	2005 6 30	2006 12 31	2006 12 31
Naudotos eismo srautų prognozės	1999 m. WSA tyrimas	Naujos AWSA eismo srautų prielaidos	2004 m. WSA tyrimas	Naujos AWSA eismo srautų prielaidos	2006 m. WSA tyrimas	2006 m. WSA tyrimas

<sup>(37)</sup> Bylos pavadinimas – 050518 A2-CB-2004–12 V1.51.123.

<sup>(38)</sup> 1999 m. WSA tyrimas yra grindžiamas prielaida, kad tikrieji kelių mokesčiai už naudojamą greitkelio bus taikomi visoms transporto priemonėms. Žr. 1999 m. WSA tyrimo 3 ir 4 punktus, p. 17.

<sup>(39)</sup> Bylos pavadinimas – 050915 A2-COMPENSATION V.3.71 (awsa)\_EY.123.

<sup>(40)</sup> Komisija taip pat atkreipia dėmesį, kad šios eismo srautų prielaidos nebuvo pagrįstos tikraisiais eismo srautų duomenimis, susijusiais su neapmokestintu greitkelio, jos taip pat nebuvo pagrįstos tinkamu eismo srautų ir pajamų tyrimu.

<sup>(41)</sup> Bylos pavadinimas – Ref 071023-Combined Phase I & II - Poland A2.xls.

<sup>(42)</sup> Apmokestinto greitkelio A2 eismo srautų ir pajamų atnaujinimo tyrimas, 2006 m. lapkričio mėn.

<sup>(43)</sup> 2006 m. WSA tyrimas yra pagrįstas pirminiais tikraisiais eismo srautų duomenimis ir daroma prielaida, kad netiesioginio kelių mokesčio sistema bus taikoma visą laikotarpį (sunkiasvorės krovininės transporto priemonės greitkelio A2 naudosis nemokamai).

	Tikrojo kelių mokesčio modelis (1)	Vinjetės modelis (2)	„PwC“ tikrojo kelių mokesčio modelis (3)	„PwC“ vinjetės modelis (4)	Patikrinimo modelis (5)	„PwC“ patikrinimo modelis (6)
Kelių mokesčio sistema (iki koncesijos pabaigos)	Tikrasis kelių mokesčio (1999 m. WSA tyrimo tarifai)	Netiesioginis kelių mokesčio (70 % didžiausių leistinų kelių mokesčio, taikytino sunkiasvorėms kroviniams transporto priemonėms, tarifų)	Tikrasis kelių mokesčio (2004 m. WSA tyrimo tarifai)	Netiesioginis kelių mokesčio (perskaičiuoti tarifai)	Netiesioginis kelių mokesčio (70 % didžiausių leistinų sunkiasvorėms kroviniams transporto priemonėms taikytinų tarifų)	Netiesioginis kelių mokesčio (perskaičiuoti tarifai)
VGN	[...] %	[...] %	[...] %	[...] %	[...] %	[...] %

### 6.1.3.3. Rėmimasis ne tuo eismo srautų tyrimu ir kompensacijos permokos buvimo nustatymas

- (135) Komisija atkreipia dėmesį, kad, kaip minėta, tikrojo kelių mokesčio modeliui naudotos 1999 m. WSA tyrimo eismo srautų ir pajamų prognozės, apimančios 2005–2037 m. laikotarpį <sup>(44)</sup>. Tačiau kadangi buvo laikoma, kad šis modelis atspindi koncesijos turėtojo finansinę padėtį prieš pat teisės akto pakeitimą 2005 m. ir dėl to buvo lyginamasis rodiklis nustatant netiesioginį kelių mokesčių, jį taikant reikėjo remtis esamo laikotarpio eismo srautų ir pajamų prognozėmis. Todėl Komisija laikosi nuomonės, kad bendrovė „Autostrada Wielkopolska“ veikiau turėjo remtis esamomis naujausiomis eismo srautų ir pajamų prognozėmis, pateiktomis 2004 m. WSA tyrime <sup>(45)</sup>.
- (136) 2004 m. WSA tyrimas yra atnaujinta 1999 m. WSA tyrimo versija. 1999 m. WSA tyrimu buvo remtasi rengiant finansinį modelį, pagal kurį buvo apskaičiuota projektui taikytina VGN tuo metu, kai 2000 m. buvo įvykdyti visi finansiniai reikalavimai. Komisija sutinka su Lenkija, kad, siekiant nustatyti atnaujinto dydžio tikėtiną VGN tuo metu, kai buvo padarytas teisės akto pakeitimas, yra tinkama remtis atnaujintu eismo srautų ir pajamų tyrimu. 2004 m. WSA tyrimu duomenys buvo atnaujinti. Tyrimas pagrįstas faktine eismo srautų ir pajamų raida pirmoje greitkelio dalyje, taip pat Lenkijos to meto ekonomine plėtra. Todėl juo tiksliau atspindima tikroji rinkos padėtis tuo metu, kai buvo padarytas teisės akto pakeitimas. Dėl tos priežasties, pasak Komisijos, 2004 m. WSA tyrime pateiktos tikslesnės eismo srautų ir pajamų prognozės teisės akto pakeitimo metu nei 1999 m. WSA tyrime.
- (137) Palyginti su 1999 m. WSA tyrimu, 2004 m. WSA tyrime nurodytas kiek didesnis 1 kategorijos transporto priemonių skaičius ir gerokai mažesnis 2 ir 3 kategorijos transporto priemonių eismo srautas. Prognozuojami optimalūs tikrojo kelių mokesčio tarifai, taikytini 2, 3 ir 4 kategorijų transporto priemonėms, 2004 m. WSA tyrime nurodyti daug mažesni nei 1999 m. WSA tyrime prognozuojami optimalūs tikrojo kelių mokesčio tarifai, taikytini tų kategorijų transporto priemonėms. Iš tikrųjų, 2004 m. WSA tyrime prognozuojamos optimalios pajamos iš sunkiasvorių krovinių transporto priemonių yra gerokai mažesnės nei 1999 m. WSA tyrime prognozuojamos optimalios pajamos iš sunkiasvorių krovinių transporto priemonių. Todėl tikrojo kelių mokesčio modelį grindžiant 1999 m. WSA tyrimu gaunama didesnė VGN, palyginti su VGN, kuri būtų gauta, jeigu būtų remtasi 2004 m. WSA tyrimu.
- (138) Komisija taip pat atkreipia dėmesį, kad du 2005 m. tyrimai, nurodyti bendrovės „Autostrada Wielkopolska“, negalėjo būti naudojami vietoj 2004 m. WSA tyrimo. Visų pirma, 2005 m. SDG (žr. šio dokumento 87 konstatuojamąją dalį) tyrimas buvo parengtas netiesioginio kelių mokesčio (vinječių) scenarijui (t. y. scenarijui, pagal kurį koncesijos turėtojas už sunkiasvorių krovinių transporto priemones gauna netiesioginio kelių mokesčio išmokas), o vertinant koncesijos turėtojo finansinę padėtį prieš pat įsigaliojant Pakeitimo įstatymui reikėjo remtis tikrojo kelių mokesčio scenarijumi (t. y. scenarijumi, pagal kurį koncesijos turėtojas tikruosius mokesčius renka iš visų greitkelio A2 naudotojų iki koncesijos laikotarpio pabaigos). Be to, Lenkija Komisijai pranešė, kad 2005 m. „Faber Maunsell“ tyrime, bendrovės „Autostrada Wielkopolska“ nurodytame jos pastabose (žr. šio dokumento 87 konstatuojamąją dalį), dėmesys buvo skirtas tik eismo srautų, o ne pajamų prognozėms (t. y. nebuvo atsižvelgta į tarifų optimizavimą siekiant kuo labiau padidinti pajamas). Todėl šis tyrimas nebuvo tinkamas remtis skaičiuojant projekto VGN.

<sup>(44)</sup> Į WSA eismo srautų ir pajamų tyrimus įtraukta eismo srautų greitkelyje A2 prognozė, paremta optimaliu tikrųjų kelių mokesčių sąrašu, galiojusi tuo metu, kai buvo rengiama kiekviena prognozė.

<sup>(45)</sup> 2004 m. WSA tyrimas yra grindžiamas prielaida, kad tikrieji kelių mokesčiai už naudojimąsi greitkelio bus taikomi visoms transporto priemonėms. Žr. 2004 m. WSA tyrimo 4 punktą, p. 5–10.

- (139) Dėl šių priežasčių Komisija laikosi nuomonės, kad, taikant tikrojo kelių mokesčio modelį, pagrįstą senu 1999 m. WSA tyrimu, gauta didesnė VGN nei buvo galima pagrįstai tikėtis teisės akto pakeitimo metu. Dėl to, mokant didesnes netiesioginio kelių mokesčio išmokas, buvo mokama per didelė kompensacija.

#### 6.1.3.4. Netiesioginių kelių mokesčių patikrinimas 2007 m. Patikrinimo pripažinimas

- (140) 2005 m. vykstant deryboms dėl netiesioginio kelių mokesčio tarifų, Lenkijos institucijos su bendrove „Autostrada Wielkopolska“ susitarė VGN patikrinti 2007 m. ir netiesioginio kelių mokesčio tarifus pakeisti, jeigu tikslinė VGN nebūtų pasiekta, kaip aiškinama šio dokumento 2.5 punkte. Komisija atkreipia dėmesį, kad dėl patikrinimo buvo susitarta, nes buvo neaišku dėl eismo srautų raidos sunkiasvorėms krovininėms transporto priemonėms, turinčioms galiojančią vinjetę, leidus nemokamai naudotis greitkelio A2.
- (141) Komisija sprendime pradėti tyrimą abejojo, ar taikant kompensavimo mechanizmą Lenkija, bent laikotarpiu nuo 2005 m. rugsėjo 1 d. iki 2006 m. gruodžio 31 d., perėmė eismo srautų ir pajamų riziką, bet tai buvo susiję tik su lengvosiomis transporto priemonėmis. Komisija atkreipia dėmesį, kad Lenkijos valstybė, atlikusi patikrinimą, veiksmingai prisiėmė eismo srautų (ir pajamų) raidos riziką laikotarpiu nuo netiesioginio kelių mokesčio sistemos nustatymo iki patikrinimo (apie 16 mėnesių). Komisija atkreipia dėmesį, kad tokie Lenkijos valstybės veiksmai galėjo būti vertinami kaip nukrypimas nuo pirminio koncesijos susitarimo pobūdžio – susitarimu koncesijos turėtoji negarantuota kokio nors dydžio grąža.
- (142) Tačiau Komisija pripažįsta netiesioginio kelių mokesčio tarifų patikrinimą, nes dėl to valstybė turėjo galimybę iš naujo nustatyti netiesioginio kelių mokesčio tarifus tokio dydžio, kad koncesijos turėtoji už sunkiasvores krovines transporto priemones nebūtų mokama per didelė kompensacija. Be to, patikrinimas buvo atliktas po labai riboto laikotarpio (apie 16 mėnesių – nuo 2005 m. rugsėjo mėn. iki 2006 m. gruodžio mėn.), taigi šalys galėjo surinkti faktinių eismo srautų duomenų apie sunkiasvores ir lengvasias transporto priemones, pagal tuos duomenis parengti eismo srautų prognozes ir atitinkamai nustatyti netiesioginio kelių mokesčio tarifus. Palyginti su visa 40 metų Koncesijos susitarimo trukme, tai ribotas laikotarpis, ir jis, iš tikrųjų, buvo pagrįstas tuo požiūriu, kad šalys galėjo surinkti būtinų eismo srautų duomenų ir pagal juos ateičiai parengti patikimas eismo srautų prognozes.
- (143) Šiomis aplinkybėmis svarbu nepamiršti, kad pirminis netiesioginio kelių mokesčio dydis buvo nustatytas remiantis koncesijos turėtoji prielaidomis dėl būsimos eismo srautų raidos (jomis remtasi taikant vinjetės modelį). Komisija atkreipia dėmesį, kad iš pat pradžių nebuvo faktinių eismo srautų duomenų apie greitkelio nemokamai besinaudojančias sunkiasvores krovines transporto priemones. Dėl tos priežasties nebuvo galimybių tiksliai įvertinti teisės akto pakeitimo poveikį eismo srautams, taigi ir įvertinti koncesijos turėtoji parengtų būsimos eismo srautų raidos prielaidų tikslumą.
- (144) Komisija atkreipia dėmesį, kad iki koncesijos arba netiesioginio kelių mokesčio tvarkos taikymo pabaigos nebuvo numatyta jokie kiti netiesioginių kelių mokesčių patikrinimo. Dėl tos priežasties, po 2007 m. patikrinimo nustatčius galutinį netiesioginio kelių mokesčio tarifų dydį, koncesijos turėtoji gaunamai grąžai ir vėl kilo eismo srautų raidos rizika, panaši į susijusią su pradiniu koncesijos susitarimu.
- (145) Komisija atkreipia dėmesį, kad greitkelyje A2 sunkiasvorių krovinių transporto priemonių eismo srautų dalis yra didesnė nei tų transporto priemonių eismo srautų dalis greitkelyje A4. Greitkelyje A2 sunkiasvorių krovinių transporto priemonių eismo srautų dalis, kaip apskaičiuota, yra [...] proc.<sup>(46)</sup>, o sunkiasvorių krovinių transporto priemonių eismo srautų dalis greitkelyje A2 buvo tik [...] proc. Komisija taip pat atkreipia dėmesį, kad dėl didesnės sunkiasvorių krovinių transporto priemonių eismo srautų dalies greitkelyje A2, abiejų rūšių eismo srautų tarpusavio priklausomybė gali būti didesnė, palyginti su greitkelio A4. Nors teisės akto pakeitimas taikomas tik sunkiasvorėms krovininėms transporto priemonėms, Komisija vis dėlto sutinka, kad dėl specifinių šio atvejo aplinkybių tikrinimas turi aprėpti ne tik sunkiasvorių krovinių, bet ir lengvųjų transporto priemonių eismo srautus.

#### 6.1.3.5. Kompensacijos permokos apskaičiavimas. „PwC“ ataskaita

- (146) Teikdamos savo pranešimą Lenkijos institucijos pateikė „PwC“ ataskaitą (žr. 41 konstatuojamąją dalį). Šioje ataskaitoje bendrovė „PwC“ atnaujino „Autostrada Wielkopolska“ tikrojo kelių mokesčio modelį pagal 2004 m. WSA tyrimo eismo srautų ir pajamų prognozes. „PwC“ ataskaitoje taip pat padarytos kelios nedidelės modelio pataisos (aritmetinės, loginės ir fiskalinės). Dėl šių pakeitimų VGN, kurios būtų buvę galima tikėtis tuo metu, kai buvo pakeistas teisės aktas, sumažėja nuo [...] iki [...] proc.<sup>(47)</sup> (žr. „PwC“ tikrojo kelių mokesčio modelį 2 lentelėje).

<sup>(46)</sup> Bendrovės „Autostrada Wielkopolska“ apskaičiuota pagal vidutinius 2005–2011 m. dydžius.

<sup>(47)</sup> Didžiausią sumažėjimo dalį (324 bazinių punktus) nulėmė tai, kad buvo atnaujintos eismo srautų prognozės, ir tik 11 bazinių punktų – tai, kad buvo atliktos nedidelės pataisos.

- (147) Komisija mano, kad tikrojo kelių mokesčio modelyje eismo srautų ir pajamų prognozes bendrovė „PwC“ pakeitė pagrįstai, nes jos tinkamai atspindi atnaujintas to meto, kai buvo pakeistas atitinkamas teisės aktas, prognozes. Todėl Komisija sutinka, kad [...] proc. VGN gali būti laikoma VGN, kurios koncesijos turėtojas galėjo tikėtis prieš pat teisės akto pakeitimą.
- (148) Palyginti su [...] proc., bendrovės „Autostrada Wielkopolska“ nurodoma ir derybose dėl kompensacijos išmokų faktiškai naudota [...] proc. VGN yra per didelė. [...] proc. VGN, gaunama taikant vinjetės modelį, taip pat yra didesnė nei [...] proc.
- (149) Kompensacijos permokai laikotarpiu iki patikrinimo nustatyti, bendrovė „PwC“ taiko vinjetės modelį ir pagal jį apskaičiuoja AGRi tarifus, kurie iš pradžių turėjo būti taikytini nuo 2005 m. rugsėjo mėn., kad būtų pasiekta mažesnė tikėtina VGN, lygi [...] proc., o ne [...] proc. VGN, kaip gautoji taikant 2005 m. bendrovės „Autostrada Wielkopolska“ pateiktą vinjetės modelį (žr. vinjetės modelį 2 lentelėje). Savo ataskaitoje bendrovė „PwC“ vinjetės modelio [...] proc. VGN pakeičia į [...] proc. ir apskaičiuoja AGRi tarifus, kurių turėtų pakakti šiai mažesnei VGN gauti. Pagal perskaičiuotus AGRi tarifus buvo nustatyta, kad bendrovei „Autostrada Wielkopolska“ laikotarpiu nuo 2005 m. rugsėjo mėn. iki 2007 m. spalio mėn. mokėtina bendroji kompensacijos suma yra [...] PLN <sup>(48)</sup>. Ši suma buvo palyginta su faktinėmis išmokomis (bendroji [...] PLN suma) bendrovei „Autostrada Wielkopolska“ šiuo laikotarpiu <sup>(49)</sup>. Iš skaičiavimų matyti, kad laikotarpiu nuo 2005 m. rugsėjo mėn. iki 2007 m. spalio mėn. apskaičiuota bendroji kompensacijos permoka buvo [...] PLN <sup>(50)</sup>, o tai sudaro apie [...] proc. visų šio laikotarpio išmokų bendrovei „Autostrada Wielkopolska“.
- (150) Vertinama laikotarpį po patikrinimo (nuo 2007 m. lapkričio mėn. iki 2011 m. birželio mėn.) bendrovė „PwC“ taiko patikrinimo modelį, pagal kurį apskaičiuojama bendrovės „Autostrada Wielkopolska“ gauta kompensacijos permoka <sup>(51)</sup>. Tuo tikslu „PwC“ perskaičiuoja netiesioginio kelių mokesčio tarifus, kad taikant patikrinimo modelį būtų gauta [...], o ne [...] proc. VGN (žr. „PwC“ patikrinimo modelį <sup>(52)</sup> 2 lentelėje). Kompensacijos permoka atitinka bendrovės „PwC“ perskaičiuotų netiesioginio kelių mokesčio tarifų ir bendrovei „Autostrada Wielkopolska“ atitinkamu laikotarpiu už kiekvieną transporto priemonę faktiškai mokėto netiesioginio kelių mokesčio tarifų skirtumą. Pagal perskaičiuotus netiesioginio kelių mokesčio tarifus buvo nustatyta, kad bendrovei „Autostrada Wielkopolska“ laikotarpiu nuo 2007 m. lapkričio mėn. iki 2011 m. birželio mėn. mokėtina bendroji kompensacijos suma yra [...] PLN <sup>(53)</sup>. Ši suma buvo palyginta su faktinėmis išmokomis (bendroji [...] PLN suma) bendrovei „Autostrada Wielkopolska“ šiuo laikotarpiu <sup>(54)</sup>. Iš skaičiavimų matyti, kad laikotarpiu nuo 2007 m. lapkričio mėn. iki 2011 m. birželio mėn. apskaičiuota bendroji kompensacijos permoka buvo [...] PLN <sup>(55)</sup>, o tai sudaro apie [...] proc. visų išmokų.

#### 6.1.3.6. Papildomos pastabos dėl ekonominio pranašumo

- (151) Bendrovė „Autostrada Wielkopolska“ teigė, kad, net jeigu dėl nagrinėjamosios kompensacijos jos padėtis iš esmės pagerėjo, Lenkija ir bendrovė „Autostrada Wielkopolska“ dėl kompensacijos susitarė komerciniu pagrindu ir rinkos sąlygomis vykusiomis derybomis. Todėl šiuo atveju būtų taikomas rinkos ekonomikos veiklos vykdytojo principas ir jo būtų laikomasi.
- (152) Komisija laikosi nuomonės, kad Pakeitimo įstatymu ir Koncesijos susitarimu Lenkijai buvo nustatyta prievolė koncesijos turėtojui kompensuoti tik sumą, lygią apskaičiuotai dėl teisės akto pakeitimo netenkamai pajamų sumai. Negali būti teigiama, kad hipotetiniam racionaliam privačiam veiklos vykdytojui būtų priimtina mokėti daugiau nei buvo reikalaujama pagal įstatymą ir Koncesijos susitarimą. Be to, labai abejotina, kad racionalus privatus veiklos vykdytojas būtų sutikęs kompensaciją apskaičiuoti pagal 1999 m. WSA eismo srautų ir pajamų tyrimą, o ne naujausią 2004 m. WSA tyrimą. Todėl Komisija nesutinka, kad šiuo atveju laikomasi rinkos ekonomikos veiklos vykdytojo principo.
- (153) Be to, bendrovė „Autostrada Wielkopolska“ nurodė 2002 m. Londono metro valstybės pagalbos bylą – toje byloje Komisija padarė išvadą, kad ilgalaikės sutarties pakeitimas nėra valstybės pagalba, jeigu: i) pirminė sutartis nebuvo valstybės pagalba ir ii) pakeitimu koncesijos turėtojo padėtis iš esmės nepagerėjo arba pagerėjimas atitinka rinkos normą <sup>(56)</sup>.

<sup>(48)</sup> Ši suma atitinka bendrąją [...] EUR sumą (valiutos kursas – PLN/EUR = 4).

<sup>(49)</sup> Ši suma atitinka bendrąją [...] EUR sumą (valiutos kursas – PLN/EUR = 4).

<sup>(50)</sup> Ši suma atitinka bendrąją [...] EUR sumą (valiutos kursas – PLN/EUR = 4).

<sup>(51)</sup> Tai atlikta 2010 m. „PwC“ ataskaitoje, aprašiusioje laikotarpį iki 2010 m. rugpjūčio mėn., ir papildomoje 2011 m. „PwC“ ataskaitoje, aprašiusioje laikotarpį nuo 2010 m. rugsėjo mėn. iki 2011 m. birželio mėn.

<sup>(52)</sup> Bylos pavadinimas – [...].

<sup>(53)</sup> Ši suma atitinka bendrąją [...] EUR sumą (valiutos kursas – PLN/EUR = 4).

<sup>(54)</sup> Ši suma atitinka bendrąją [...] EUR sumą (valiutos kursas – PLN/EUR = 4).

<sup>(55)</sup> Ši suma atitinka bendrąją [...] EUR sumą (valiutos kursas – PLN/EUR = 4).

<sup>(56)</sup> Byla N 264/2002 – Su Londono metro susijusi viešojo ir privačiojo sektorių partnerystė, 79 punktas.

- (154) Nors Komisija neturi jokios informacijos, iš kurios būtų matyti, kad pirminė sutartis buvo valstybės pagalba, pirmiau pateikta finansinių modelių analizė rodo, kad dėl netiesioginio mokesčio išmokų koncesijos turėtojo padėtis iš esmės pagerėjo, nes jos buvo pagrįstos didesne tikėtina grąža, palyginti su grąža, kurios būtų buvę galima tikėtis prieš teisės akto pakeitimą. Komisija mano, kad bendrovės „Autostrada Wielkopolska“ turimos koncesijos rinkos kaina buvo nustatyta 1997 m., įvykus atviram konkursui. Projekto VGN koncesijos turėtojui nebuvo garantuota Koncesijos susitarimo nuostatomis. Nors VGN naudojama taikant kompensavimo metodą, ji naudojama tik kaip lyginamasis rodiklis, pagal kurį galima apskaičiuoti teisingą kompensaciją, t. y. kompensaciją, kuria būtų atkurta finansinė koncesijos turėtojo padėtis Pakeitimo įstatymo nepriėmus. VGN yra tik koncesijos turėtojo finansinės padėties rodiklis prieš pat teisės akto pakeitimą, o ne kaina, kurią bendrovei „Autostrada Wielkopolska“ valstybė sumokėjo už sutikimą pasirašyti 6 priedą, taigi VGN negalima remtis lyginant kainas.
- (155) Komisija taip pat atkreipia dėmesį, kad jai vertinant, ar koncesijos turėtojui suteiktas ekonominis pranašumas, nesvarbu, ar tą pranašumą valstybė narė suteikė tyčia, ar netyčia.
- (156) Be to, Komisija atkreipia dėmesį, kad arbitražo kolegijos procesas ir sprendimas yra nesusiję su šios bylos valstybės pagalbos aspektu <sup>(57)</sup>. Bet kuriuo atveju būtent Komisija turi vertinti, ar esama valstybės pagalbos, ir ar ta pagalba suderinama su vidaus rinka.

#### 6.1.3.7. Išvada dėl ekonominio pranašumo

- (157) Atsižvelgdama į tai, kas pirmiau išdėstyta, Komisija mano, kad koncesijos turėtojui suteiktas ekonominis pranašumas, o pranašumo forma – laikotarpiu nuo 2005 m. rugsėjo mėn. iki 2011 m. birželio mėn. (nuo tos datos nebetaikytas netiesioginis kelių mokestis) už sunkiasvores krovines transporto priemones mokėta per didelė kompensacija. Komisija sutinka su bendrovės „PwC“ taikytu metodu kompensacijos permokai nustatyti.

#### 6.1.4. Atrankumas

- (158) Komisija atkreipia dėmesį, kad kompensacija kiekvienam koncesijos turėtojui buvo paskirta po individualių koncesijos turėtojo ir valstybės derybų. Todėl tai savo pobūdžiu specifinės priemonės, specialiai parengtos kiekvienam koncesijos turėtojui. Taigi, tokios priemonės yra atrankiosios tiek, kiek jomis koncesijos turėtojui suteikiamas pranašumas.
- (159) Kaip išdėstyta pirmiau, kadangi Lenkijos mokėta kompensacija bendrovei „Autostrada Wielkopolska“ suteiktas pranašumas, tą priemonę reikia laikyti atrankiąja pagal SESV 107 straipsnio 1 dalį.

#### 6.1.5. Konkurencijos iškraipymas ir poveikis prekybai

- (160) Jeigu valstybės narės suteikta pagalba vienos įmonės padėtis sustiprinama palyginti su kitomis įmonėmis, kurios konkuruoja vidaus rinkoje, laikoma, kad pagalba jai daroma įtaka <sup>(58)</sup>. Užtenka, kad konkurencijai atvirose rinkose pagalbos gavėjas konkuruotų su kitomis įmonėmis <sup>(59)</sup>.
- (161) Šia priemone bendrovei „Autostrada Wielkopolska“ suteiktu ekonominiu pranašumu sustiprina bendrovės ekonominę padėtis, nes padidėjo jos pajamos. Be to, Lenkijos greitkelių tiesimo ir eksploatavimo rinka yra atvira bet kuriam aktyviam ES ekonominės veiklos vykdytojui. Todėl bendrovei „Autostrada Wielkopolska“ suteiktu pranašumu gali būti iškraipoma konkurencija ir daromas poveikis valstybių narių tarpusavio prekybai.

#### 6.1.6. Išvada

- (162) Atsižvelgdama į tai, kas pirmiau išdėstyta, Komisija laikosi nuomonės, kad nuo 2005 m. rugsėjo 1 d. iki 2011 m. birželio 30 d. bendrovei „Autostrada Wielkopolska“ mokėta kompensacija, kurios prirėkė dėl to, kad pakeitus teisės aktą nebetaikyta prievolė už greitkelio A2 atkarpa Naujasis Tomyslis–Koninas besinaudojančias sunkiasvores krovines transporto priemones mokėti kelių mokestį, yra valstybės pagalba pagal SESV 107 straipsnio 1 dalį tiek, kiek ja tai bendrovei mokėta per didelė kompensacija už dėl Pakeitimo įstatymo prarastas pajamas.

<sup>(57)</sup> Arbitražo sprendimo 4.25 punkte nurodyta: [...].

<sup>(58)</sup> 1980 m. rugsėjo 17 d. Teisingumo Teismo sprendimas *Philip Morris/Komisija*, C-730/79, ECLI:EU:C:1980:209, 11 punktas; 1998 m. balandžio 30 d. Pirmosios instancijos teismo sprendimas *Het Vlaamse Gewest/Komisija*, T-214/95, ECLI:EU:T:1998:77, 50 punktas.

<sup>(59)</sup> 1991 m. kovo 21 d. Teisingumo Teismo sprendimas *Italija/Komisija*, C-303/88, ECLI:EU:C:1991:136; 1998 m. balandžio 30 d. Pirmosios instancijos teismo sprendimas *Het Vlaamse Gewest/Komisija*, T-214/95, ECLI:EU:T:1998:77, 49 punktas.

## 6.2. Pagalbos teisėtumas

- (163) Kadangi pagalba bendrovei „Autostrada Wielkopolska“ buvo suteikta prieš pateikiant pranešimą, Komisija mano, kad Lenkija nesilaikė SESV 108 straipsnio 3 dalyje nustatyto draudimo <sup>(60)</sup>. Todėl Lenkijos suteikta valstybės pagalba yra neteisėta.

## 6.3. Pagalbos suderinamumas

- (164) Remiantis nusistovėjusia Teismo praktika <sup>(61)</sup>, valstybė narė turi remtis galimomis suderinamumo priežastimis ir įrodyti, kad tokio suderinamumo sąlygos yra tenkinamos. Komisija atkreipia dėmesį, kad Lenkija nenurodė jokių nagrinėjamosios pagalbos suderinamumo priežasčių. Priešingai, Lenkija Komisijai pranešė, kad, jos nuomone, pagalba yra nesuderinama su vidaus rinka.
- (165) Komisija vis tiek nagrinėjo, ar šią pagalbą galima laikyti suderinama su vidaus rinka. SESV 107 straipsnio 3 dalyje pateiktos tam tikros SESV 107 straipsnio 1 dalyje nustatytos bendrosios taisyklės, kad valstybės pagalba yra nesuderinama su vidaus rinka, išimties.
- (166) Visų pirma, Komisija nagrinėjo, ar šiai pagalbai gali būti taikoma SESV 107 straipsnio 3 dalies c punkte nustatyta išimtis. Remiantis SESV 107 straipsnio 3 dalies c punktu, su vidaus rinka suderinama gali būti laikoma „pagalba, skirta tam tikros ekonominės veiklos rūšių arba tam tikrų ekonomikos sričių plėtrai skatinti, jei ji netrikdo prekybos sąlygų taip, kad prieštarautų bendram interesui“. Šiuo atžvilgiu Komisija taip pat atkreipia dėmesį, kad jokios valstybės pagalbos gairės nėra tiesiogiai taikomos greitkelių infrastruktūrai ir jos eksploatavimui.
- (167) Komisija atkreipia dėmesį, kad pagalbos suderinamumo vertinimas gali skirtis priklausomai nuo to, ar ji laikoma investicine, ar veiklos pagalba.
- (168) Komisija taip pat pabrėžia, kad tuo metu, kai ši pagalba buvo suteikta, visa greitkelio A2 dalis, eksploatuojama bendrovės „Autostrada Wielkopolska“, jau buvo atverta eismui beveik visus metus. Todėl, priešingai nei bendrovės „AW S.A.“ nurodytame ankstesniame Komisijos sprendime dėl greitkelio A2 gretimos atkarpos Švieckas–Naujasis Tomyslis tiesimo ir eksploataavimo (byla N 462/09), šioje byloje negalima daryti išvados, kad tai buvo investicinė pagalba kelio infrastruktūros objektų statybai palengvinti. Byloje N 462/09 valstybės pagalba jos gavėjui buvo išmokėta prieš pradėdant kelio tiesimo darbus, ir pagalba jos gavėjui turėjo skatinamąjį poveikį vykdant atitinkamą investicinį projektą. Tačiau šiuo atveju Komisija nenustatė, kad būtų skatinamasis poveikis, nes greitkelis jau nutiestas. Nei Lenkija, nei bendrovė „Autostrada Wielkopolska“ nenurodė jokio kito investicinio projekto, kurį nagrinėjama pagalba būtų galėjusi padėti įgyvendinti.
- (169) Be to, Komisija atkreipia dėmesį, kad, priešingai nei investicinė pagalba, šiuo atveju pagalba buvo ne susieta su kokio nors investicinio projekto sąnaudomis, bet priklausė nuo greitkelio besinaudojančių transporto priemonių skaičiaus ir buvo reguliariai mokama. Taigi ja buvo ne padedama finansuoti investicinį projektą, bet reguliariai dengiamos pagalbos gavėjo veiklos sąnaudos. Todėl Komisija mano, kad nagrinėjamoji pagalba yra veiklos pagalba. Remiantis Teismo praktika <sup>(62)</sup>, tokia veiklos pagalba iš esmės nesuderinama su vidaus rinka.
- (170) Tačiau Komisija atkreipia dėmesį, kad greitkelio A2 atkarpa Naujasis Tomyslis–Koninas yra prastesnių sąlygų regione, ir tam regionui taikoma SESV 107 straipsnio 3 dalies a punkte nustatyta išimtis. Todėl Komisija vertino, ar šią pagalbą galima laikyti suderinama pagal Regioninės pagalbos gaires (toliau – RPG).
- (171) Komisija laikėsi nuomonės, kad šią pagalbą turėtų vertinti pagal gaires, galiojusias tuo metu, kai pasirašant Koncesijos susitarimo 6 priedą buvo priimtas sprendimas suteikti pagalbą, t. y. 2005 m. Tuo metu teiktai pagalbai turi būti taikomos Nacionalinės regioninės pagalbos teikimo gairės, Komisijos patvirtintos 1998 m. (toliau – 1998 m. RPG) <sup>(63)</sup>.
- (172) 1998 m. RPG 4.15 punkte nustatyta, kad išimtiniais atvejais tokia veiklos pagalba, kurią teikti paprastai draudžiama, gali būti teikiama regionams, kurie turi į ją teisę pagal 92 straipsnio 3 dalies a punkto (dabar – 107 straipsnio 3 dalies a punktą) nukrypti leidžiančią nuostatą, su sąlyga, jog i) tai pagrįsta jos įnašu į regiono vystymąsi ir pobūdžiu, ir ii) jos lygis proporcingas tiems sunkumams, kuriuos siekiama palengvinti. Pati valstybė narė turi įrodyti visus esamus sunkumus ir įvertinti jų svarbą.

<sup>(60)</sup> 2004 m. sausio 14 d. Pirmosios instancijos teismo sprendimas *Fleuren Compost/Komisija*, T-109/01, ECLI:EU:T:2004:4.

<sup>(61)</sup> 1993 m. balandžio 28 d. Teisingumo Teismo sprendimas *Italija/Komisija*, C-364/90, ECLI:EU:C:1993:157.

<sup>(62)</sup> 1995 m. birželio 8 d. Pirmosios instancijos teismo sprendimas *Siemens SA/Komisija*, T-459/93, ECLI:EU:T:1995:100, 2000 m. rugsėjo 19 d. Teisingumo Teismo sprendimo *Vokietija/Komisija*, C-156/98, ECLI:EU:C:2000:467, 30 punktas.

<sup>(63)</sup> OLC 74, 1998 3 10, p. 9.

- (173) Šiomis aplinkybėmis Komisija atkreipia dėmesį, kad Lenkija neįrodė, jog esama kokių nors sunkumų, kuriuos ši pagalba būtų galėjusi padėti sumažinti. Priešingai, Lenkija laikosi nuomonės, kad pagalba nepadėta skatinti regioninės plėtros.
- (174) Komisija laikosi nuomonės, kad šiuo atveju veiklos pagalbos rezultatas buvo išskirtinai tai, kad investuotojams padidėjo projekto VGN, taigi nepadėta skatinti regionų, kuriuose yra kelių mokesčiu apmokestintas greitkelis, plėtros. Todėl Komisija laikosi nuomonės, kad pagalba neatitinka RPG 4.15 punkte nustatytų kriterijų.
- (175) Be to, Komisijos vertinimo tikslais neaktualu tai, kad bendrovei „AW S.A“ suteikta kompensacija nebuvo ir nebus naudojama pelnui (dividendams) akcininkams paskirstyti – ji naudojama EIB paskolai grąžinti. Iš tikrųjų, EIB paskolos grąžinimas yra koncesijos turėtojo pareiga, atsirandanti dėl koncesijos turėtojo finansinių susitarimų, kuriuos jis turėjo sudaryti, kad galėtų vykdyti Koncesijos susitarimą. Jeigu bendrovei „Autostrada Wielkopolska“ mokėta kompensacija buvo tokia, kad dėl jos bendrovė savo paskolas galėjo grąžinti anksčiau, nei numatyta (t. y. jeigu nebūtų buvęs pakeistas įstatymas ir nebūtų buvusi mokama kompensacija), kompensacija bendrovei suteiktas pranašumas, nes dėl jos bendrovė galėjo turėti išteklių kitiems tikslams, pavyzdžiui, dividendams paskirstyti, nors kitokių atveju būtų negalėjusi jų paskirstyti. Tačiau tokiu dividendų paskirstymu nepadėta skatinti regiono, kuriame yra greitkelis, plėtros.
- (176) Komisija taip pat atkreipia dėmesį, kad 2007–2011 m. Regioninės pagalbos gairių<sup>(64)</sup> (toliau – 2007 m. RPG), pradėtų taikyti 2007 m. sausio 1 d., 76 punkte nustatyti tokie pat veiklos pagalbos suderinamumo kriterijai. Taigi, nagrinėjamosios pagalbos suderinamumo vertinimas toks pat ir pagal 2007 m. RPG.

### 6.3.1. Išvada dėl suderinamumo

- (177) Komisija nenustatė jokių kitų nuostatų dėl pagalbos suderinamumo su vidaus rinka, kuriomis būtų galima remtis, kad šią pagalbą būtų galima laikyti suderinama su Sutartimi. Ir pati Lenkija nenurodė jokių nuostatų dėl suderinamumo su vidaus rinka ir nepateikė jokių argumentų, kuriais remdamasi Komisija nagrinėjamąją pagalbą galėtų laikyti suderinama. Šios pagalbos laikyti suderinama Komisija negali ir remdamasi trečiosios šalies pateiktomis pastabomis.
- (178) Komisija daro išvadą, kad valstybės pagalba, kurią Lenkija suteikė bendrovei „AW S.A“, yra nesuderinama su vidaus rinka. Lenkija šią pagalbą suteikė neteisėtai, pažeisdama SESV 108 straipsnio 3 dalį.

## 7. SUSIGRAŽINIMAS

- (179) Vadovaujantis Sutartimi ir nusistovėjusia Teismo praktika, Komisija yra kompetentinga spręsti, kad atitinkama valstybė narė turi nutraukti arba pakeisti pagalbą, jeigu yra nustatoma, kad ji nesuderinama su vidaus rinka<sup>(65)</sup>. Teismas taip pat nuolat laikėsi nuomonės, kad valstybės narės įsipareigojimas nutraukti pagalbą, kurią Komisija laiko nesuderinama su vidaus rinka, skirtas anksčiau buvusiai padėčiai atkurti<sup>(66)</sup>.
- (180) Šiuo atžvilgiu Teismas yra nustatęs, kad šis tikslas būna pasiektas, kai gavėjas grąžina neteisėtą pagalbą ir taip praranda rinkoje turėtą pranašumą prieš savo konkurentus ir yra atkuriamą iki pagalbos suteikimo buvusi padėtis<sup>(67)</sup>.
- (181) Tarybos reglamento (ES) Nr. 2015/1589<sup>(68)</sup> 16 straipsnio 1 dalyje, kuri atitinka Teismo praktiką, nustatyta, kad „[j]eigu esant neteisėtai pagalbai priimami neigiami sprendimai, Komisija nusprendžia, kad suinteresuotoji valstybė narė turi imtis visų priemonių, kurios būtinos, kad pagalba būtų išieškota iš gavėjo [...]“.

<sup>(64)</sup> OLC 54, 2006 3 4, p. 13.

<sup>(65)</sup> 1973 m. liepos 12 d. Teisingumo Teismo sprendimo *Komisija/Vokietija*, C-70/72, ECLI:EU:C:1973:87, 13 punktas.

<sup>(66)</sup> 1994 m. rugsėjo 14 d. Teisingumo Teismo sprendimo *Ispanija/Komisija*, sujungtos bylos C-278/92, C-279/92 ir C-280/92, ECLI:EU:C:1994:325, 75 punktas.

<sup>(67)</sup> 1999 m. birželio 17 d. Teismo (šeštoji kolegija) sprendimo *Belgija/Komisija*, C-75/97, ECLI:EU:C:1999:311, 64–65 punktai.

<sup>(68)</sup> 2015 m. liepos 13 d. Tarybos reglamentas (ES) 2015/1589, nustatantis išsamias Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 108 straipsnio taikymo taisykles, OL L 248, 2015 9 24, p. 9.

- (182) Komisija padarė išvadą, kad nuo 2005 m. rugsėjo 1 d. iki 2011 m. birželio 30 d. Lenkija bendrovei „AW SA“ mokėjo per didelę kompensaciją. Komisija taip pat nustatė, kad ši kompensacijos permoka yra neteisėta pagalba, nesuderinama su vidaus rinka. Taigi, pagalba turi būti susigrąžinta, kad būtų atkurta padėtis, buvusi rinkoje iki pagalbos suteikimo.
- (183) Kaip dėstoma šio dokumento 146–150 konstatuojamosiose dalyse (taip pat žr. šio sprendimo priedą), Komisija daro išvadą, kad visa pagalbos, teiktos nuo 2005 m. rugsėjo 1 d. iki 2011 m. birželio 30 d., suma yra 894 956 888,88 PLN <sup>(69)</sup>, ir ši suma yra bendroji <sup>(70)</sup>. Susigrąžinimas turėtų apimti laiką nuo tada, kai pagalbos gavėjui suteiktas pranašumas, t. y. nuo tos dienos, kurią pagalba perduota naudoti pagalbos gavėjui, iki jos faktinio susigrąžinimo. Vadinasi, bendra susigrąžintina pagalbos suma apima ir palūkanas nuo kiekvienos mėnesinės sumos, kaip nurodyta sprendimo 146–150 konstatuojamosiose dalyse ir priede, išmokėjimo momento iki jų grąžinimo momento.
- (184) Kadangi bendrovė „Autostrada Wielkopolska“ mokėjo mokesčius už gautą pagalbą, Lenkija pagal savo nacionalines mokesčių taisykles gali atsižvelgti į anksčiau mokėtus mokesčius ir susigrąžinti tik grynąją bendrovės „Autostrada Wielkopolska“ gautą sumą <sup>(71)</sup>. Tačiau tokiu atveju nacionalinės institucijos turėtų užtikrinti, kad bendrovė „Autostrada Wielkopolska“ negalėtų pasinaudoti tolesniu mokesčių sumažinimu teigdama, kad dėl pagalbos grąžinimo sumažėjo jo apmokestinamosios pajamos, nes tai reikštų, kad grynoji pagalbos susigrąžinimo suma buvo žemesnė nei iš pradžių gauta grynoji suma.
- (185) Lenkijai nustatytas dviejų mėnesių laikotarpis nuo šio sprendimo priėmimo dienos, ir per šį laikotarpį ji Komisijai turi pateikti visų už gautą pagalbą sumokėtų mokesčių įrodymus, taip pat nurodyti datas, kuriomis buvo išmokėtos sprendimo 146–150 konstatuojamosiose dalyse ir priede nurodytos išmokos. Komisija laikosi nuomonės, kad pagalbos gavėjas nuo tų datų galėjo naudotis pagalba,

PRIĖMĖ ŠĮ SPRENDIMĄ:

1 straipsnis

Kompensacijos, kurią pagal Pakeitimo įstatymą Lenkija bendrovei „Autostrada Wielkopolska S.A.“ mokėjo nuo 2005 m. rugsėjo 1 d. iki 2011 m. birželio 30 d., permoka, siekianti 894 956 888,88 PLN, yra valstybės pagalba pagal Sutarties 107 straipsnio 1 dalį.

2 straipsnis

1 straipsnyje nurodyta valstybės pagalba yra neteisėta, nes buvo suteikta pažeidžiant Sutarties 108 straipsnio 3 dalyje nustatytą pranešimo ir neveikimo pareigą.

3 straipsnis

1 straipsnyje nurodyta valstybės pagalba yra nesuderinama su vidaus rinka.

4 straipsnis

1. Lenkija susigrąžina iš pagalbos gavėjo 1 straipsnyje nurodytą pagalbą.
2. Susigrąžinamoms sumoms taikomos palūkanos, skaičiuojamos nuo sumų išmokėjimo pagalbos gavėjui dienos iki jų faktinio susigrąžinimo dienos.
3. Palūkanos skaičiuojamos nuo pagrindinės sumos ir susikaupusių palūkanų pagal Komisijos reglamento (EB) Nr. 794/2004 <sup>(72)</sup> su paskutiniaisiais pakeitimais, padarytais Reglamentu (EB) Nr. 271/2008 <sup>(73)</sup>, V skyrių.

<sup>(69)</sup> Ši suma atitinka 148 konstatuojamojoje dalyje nurodytą sumą, t. y. [...] PLN, ir (150) konstatuojamojoje dalyje nurodytą sumą, t. y. [...] PLN, ir tai yra bendrosios sumos, atitinkančios iš viso maždaug 223,74 mln. EUR (PLN ir EUR valiutų kursas = 4).

<sup>(70)</sup> Žr. 21 išnašą.

<sup>(71)</sup> 1995 m. birželio 8 d. Pirmosios instancijos teismo sprendimo *Siemens/Komisija*, T-459/93, ECLI:EU:T:1995:100, 83 punktas. Taip pat žr. 2005 m. gruodžio 15 d. Teisingumo Teismo sprendimo *Unicredito Spa/Agenzia delle Entrate, Ufficio Genova*, C-148/04, ECLI:EU:C:2005:774, 117–120 punktus.

<sup>(72)</sup> 2004 m. balandžio 21 d. Komisijos reglamentas (EB) Nr. 794/2004, įgyvendinantis Tarybos reglamentą (ES) 2015/1589, nustatanti išsamias Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 108 straipsnio taikymo taisykles (OL L 140, 2004 4 30, p. 1).

<sup>(73)</sup> 2008 m. sausio 30 d. Komisijos reglamentas (EB) Nr. 271/2008, iš dalies keičiantis Reglamentą (EB) Nr. 794/2004, įgyvendinanti Tarybos reglamentą (EB) Nr. 659/1999, nustatanti išsamias EB sutarties 93 straipsnio taikymo taisykles (OL L 82, 2008 3 25, p. 1).



*5 straipsnis*

1. 1 straipsnyje nurodyta pagalba susigrąžinama nedelsiant ir veiksmingai.
2. Lenkija užtikrina, kad šis sprendimas būtų įgyvendintas per keturis mėnesius nuo pranešimo apie šį sprendimą dienos.

*6 straipsnis*

1. Per du mėnesius pranešimo apie šį sprendimą dienos Lenkija pateikia Komisijai tokią informaciją:
  - a) nurodo visą iš pagalbos gavėjo susigrąžintą sumą (pagrindinę sumą ir susigrąžinimo palūkanas);
  - b) išsamų jau taikomų ir numatomų taikyti priemonių, kad būtų laikomasi šio sprendimo, apibūdinimą;
  - c) dokumentus, kuriais įrodoma, kad pagalbos gavėjui nurodyta grąžinti pagalbą.
2. Lenkija informuoja Komisiją apie nacionalinių priemonių, kurių ji ėmėsi šiam sprendimui įgyvendinti, taikymo eigą tol, kol bus susigrąžinta 1 straipsnyje nurodyta pagalba. Komisijos paprašyta, ji nedelsdama pateikia informaciją apie priemones, kurių jau imtasi arba kurių planuojama imtis, kad būtų įvykdytas šis sprendimas. Ji taip pat teikia išsamią informaciją apie pagalbos ir susigrąžinimo palūkanų sumas, jau susigrąžintas iš naudos gavėjo.

*7 straipsnis*

Šis sprendimas skirtas Lenkijos Respublikai.

Priimta Briuselyje 2017 m. rugpjūčio 25 d.

*Komisijos vardu*  
Margrethe VESTAGER  
*Komisijos narė*

## PRIEDAS

## BENDROVEI „AUTOSTRADA WIELKOPOLSKA“ SUMOKĖTA KOMPENSACIJOS PERMOKA

Kompensacijos laikotarpis	Kompensacijos permoka (bendroji suma) PLN
2005 m. rugsėjo mėn.	[...]
2005 m. spalio mėn.	[...]
2005 m. lapkričio mėn.	[...]
2005 m. gruodžio mėn.	[...]
2006 m. sausio mėn.	[...]
2006 m. vasario mėn.	[...]
2006 m. kovo mėn.	[...]
2006 m. balandžio mėn.	[...]
2006 m. gegužės mėn.	[...]
2006 m. birželio mėn.	[...]
2006 m. liepos mėn.	[...]
2006 m. rugpjūčio mėn.	[...]
2006 m. rugsėjo mėn.	[...]
2006 m. spalio mėn.	[...]
2006 m. lapkričio mėn.	[...]
2006 m. gruodžio mėn.	[...]
2007 m. sausio mėn.	[...]
2007 m. vasario mėn.	[...]
2007 m. kovo mėn.	[...]
2007 m. balandžio mėn.	[...]
2007 m. gegužės mėn.	[...]
2007 m. birželio mėn.	[...]
2007 m. liepos mėn.	[...]
2007 m. rugpjūčio mėn.	[...]
2007 m. rugsėjo mėn.	[...]
2007 m. spalio mėn.	[...]
2007 m. lapkričio mėn.	[...]
2007 m. gruodžio mėn.	[...]
2008 m. sausio mėn.	[...]
2008 m. vasario mėn.	[...]
2008 m. kovo mėn.	[...]
2008 m. balandžio mėn.	[...]
2008 m. gegužės mėn.	[...]
2008 m. birželio mėn.	[...]
2008 m. liepos mėn.	[...]

Kompensacijos laikotarpis	Kompensacijos permoka (bendroji suma) PLN
2008 m. rugpjūčio mėn.	[...]
2008 m. rugsėjo mėn.	[...]
2008 m. spalio mėn.	[...]
2008 m. lapkričio mėn.	[...]
2008 m. gruodžio mėn.	[...]
2009 m. sausio mėn.	[...]
2009 m. vasario mėn.	[...]
2009 m. kovo mėn.	[...]
2009 m. balandžio mėn.	[...]
2009 m. gegužės mėn.	[...]
2009 m. birželio mėn.	[...]
2009 m. liepos mėn.	[...]
2009 m. rugpjūčio mėn.	[...]
2009 m. rugsėjo mėn.	[...]
2009 m. spalio mėn.	[...]
2009 m. lapkričio mėn.	[...]
2009 m. gruodžio mėn.	[...]
2010 m. sausio mėn.	[...]
2010 m. vasario mėn.	[...]
2010 m. kovo mėn.	[...]
2010 m. balandžio mėn.	[...]
2010 m. gegužės mėn.	[...]
2010 m. birželio mėn.	[...]
2010 m. liepos mėn.	[...]
2010 m. rugpjūčio mėn.	[...]
2010 m. rugsėjo mėn.	[...]
2010 m. spalio mėn.	[...]
2010 m. lapkričio mėn.	[...]
2010 m. gruodžio mėn.	[...]
2011 m. sausio mėn.	[...]
2011 m. vasario mėn.	[...]
2011 m. kovo mėn.	[...]
2011 m. balandžio mėn.	[...]
2011 m. gegužės mėn.	[...]
2011 m. birželio mėn.	[...]
<b>Iš viso</b>	<b>894 956 888,88</b>