



Leidimas  
lietuvių kalba

Informacija ir pranešimai

57 tomas

2014 m. rugsėjo 20 d.

Turinys

II *Komunikatai*

EUROPOS SAJUNGOS INSTITUCIJŲ, ĮSTAIGŲ IR ORGANŲ PRIIMTI KOMUNIKATAI

**Europos Komisija**

2014/C 328/01      Neprieštaravimas koncentracijai, apie kurią pranešta (Byla M.7303 — PTTGC / Vencorex) <sup>(1)</sup> ..... 1

IV *Pranešimai*

EUROPOS SAJUNGOS INSTITUCIJŲ, ĮSTAIGŲ IR ORGANŲ PRANEŠIMAI

**Europos Komisija**

2014/C 328/02      Euro kursas ..... 2

**Europos duomenų apsaugos priežiūros pareigūnas**

2014/C 328/03      Europos duomenų apsaugos priežiūros pareigūno nuomonės dėl Europos Parlamento ir Tarybos reglamento dėl struktūrinių priemonių ES kredito įstaigų atsparumui didinti pasiūlymo ir Europos Parlamento ir Tarybos reglamento dėl vertybinių popierių įsigijimo finansavimo sandorių duomenų teikimo ir skaidrumo pasiūlymo santrauka ..... 3

## VALSTYBIŲ NARIŲ PRANEŠIMAI

|               |                                                                                                                                                                                             |   |
|---------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---|
| 2014/C 328/04 | Valstybių narių pateikta informacija apie žvejybos uždraudimą .....                                                                                                                         | 5 |
| 2014/C 328/05 | Valstybių narių ir jų kompetentingų institucijų, susijusių su Tarybos reglamento (EB) Nr. 1005/2008 15 straipsnio 2 dalimi, 17 straipsnio 8 dalimi ir 21 straipsnio 3 dalimi, sąrašas ..... | 6 |

---

## V Nuomonės

### PROCEDŪROS, SUSIJUSIOS SU KONKURENCIJOS POLITIKOS ĮGYVENDINIMU

#### **Europos Komisija**

|               |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |    |
|---------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| 2014/C 328/06 | Valstybės pagalba – Lenkija – Valstybės pagalba Nr. SA.35356 (2014/C) (ex 2013/NN ir ex 2012/N) – Šešėlinio kelių mokesčio kompensacija įmonei „Autostrada Wielkopolska S.A.“ – greitkelis A2 – Kvietimas teikti pastabas pagal Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 108 straipsnio 2 dalį <sup>(1)</sup> ..... | 12 |
| 2014/C 328/07 | Išankstinis pranešimas apie koncentraciją (Byla M.7342 – Alcoa / Firth Rixson) <sup>(1)</sup> .....                                                                                                                                                                                                               | 27 |
| 2014/C 328/08 | Išankstinis pranešimas apie koncentraciją (Byla M.7380 – EQT Infrastructure / Inmomutua / Acvil JV) – Bylą numatoma nagrinėti supaprastinta tvarka <sup>(1)</sup> .....                                                                                                                                           | 28 |

<sup>(1)</sup> Tekstas svarbus EEE

## II

(Komunikatai)

EUROPOS SAJUNGOS INSTITUCIJŲ, ĮSTAIGŲ IR ORGANŲ PRIIMTI  
KOMUNIKATAI

## EUROPOS KOMISIJA

**Neprieštaravimas koncentracijai, apie kurią pranešta****(Byla M.7303 — PTTGC / Vencorex)**

(Tekstas svarbus EEE)

(2014/C 328/01)

2014 m. liepos 29 d. Komisija nusprendė neprieštarauti pirmiau nurodytai koncentracijai, apie kurią pranešta, ir pripažinti ją suderinama su vidaus rinka. Šis sprendimas priimtas remiantis Tarybos reglamento (EB) Nr. 139/2004 <sup>(1)</sup> 6 straipsnio 1 dalies b punktu. Visas sprendimo tekstas pateikiamas tik anglų kalba ir bus viešai paskelbtas iš jo pašalinus visą konfidencialią su verslu susijusią informaciją. Sprendimo tekstą bus galima rasti:

- Komisijos konkurencijos svetainės susijungimų skiltyje (<http://ec.europa.eu/competition/mergers/cases/>). Šioje svetainėje konkrečius sprendimus dėl susijungimo galima rasti įvairiais būdais, pavyzdžiui, pagal įmonės pavadinimą, bylos numerį, sprendimo priėmimo datą ir sektorių,
- elektroniniu formatu *EUR-Lex* svetainėje (<http://eur-lex.europa.eu/homepage.html?locale=lt>). Dokumento Nr. 32014M7303. *EUR-Lex* svetainėje galima rasti įvairių Europos teisės aktų.

---

<sup>(1)</sup> OL L 24, 2004 1 29, p. 1.

## IV

(Pranešimai)

## EUROPOS SAJUNGOS INSTITUCIJŲ, ĮSTAIGŲ IR ORGANŲ PRANEŠIMAI

## EUROPOS KOMISIJA

Euro kursas <sup>(1)</sup>

2014 m. rugsėjo 19 d.

(2014/C 328/02)

1 euro =

| Valiuta | Valiutos kursas     | Valiuta | Valiutos kursas |                              |           |
|---------|---------------------|---------|-----------------|------------------------------|-----------|
| USD     | JAV doleris         | 1,2852  | CAD             | Kanados doleris              | 1,4109    |
| JPY     | Japonijos jena      | 139,84  | HKD             | Honkongo doleris             | 9,9617    |
| DKK     | Danijos krona       | 7,4444  | NZD             | Naujosios Zelandijos doleris | 1,5784    |
| GBP     | Svaras sterlingas   | 0,78650 | SGD             | Singapūro doleris            | 1,6269    |
| SEK     | Švedijos krona      | 9,1650  | KRW             | Pietų Korėjos vonas          | 1 340,00  |
| CHF     | Šveicarijos frankas | 1,2067  | ZAR             | Pietų Afrikos randas         | 14,1760   |
| ISK     | Islandijos krona    |         | CNY             | Kinijos ženminbi juanis      | 7,8923    |
| NOK     | Norvegijos krona    | 8,1540  | HRK             | Kroatijos kuna               | 7,6250    |
| BGN     | Bulgarijos levas    | 1,9558  | IDR             | Indonezijos rupija           | 15 376,27 |
| CZK     | Čekijos krona       | 27,574  | MYR             | Malaizijos ringitas          | 4,1606    |
| HUF     | Vengrijos forintas  | 310,76  | PHP             | Filipinų pesas               | 57,187    |
| LTL     | Lietuvos litas      | 3,4528  | RUB             | Rusijos rublis               | 49,4327   |
| PLN     | Lenkijos zlotas     | 4,1877  | THB             | Tailando batas               | 41,399    |
| RON     | Rumunijos lėja      | 4,4020  | BRL             | Brazilijos realas            | 3,0349    |
| TRY     | Turkijos lira       | 2,8610  | MXN             | Meksikos pesas               | 16,9743   |
| AUD     | Australijos doleris | 1,4321  | INR             | Indijos rupija               | 78,1787   |

<sup>(1)</sup> Šaltinis: valiutų perskaičiavimo kursai paskelbti ECB.

# EUROPOS DUOMENŲ APSAUGOS PRIEŽIŪROS PAREIGŪNAS

## **Europos duomenų apsaugos priežiūros pareigūno nuomonės dėl Europos Parlamento ir Tarybos reglamento dėl struktūrinių priemonių ES kredito įstaigų atsparumui didinti pasiūlymo ir Europos Parlamento ir Tarybos reglamento dėl vertybinių popierių išigijimo finansavimo sandorių duomenų teikimo ir skaidrumo pasiūlymo santrauka**

(Visą šios nuomonės tekstą anglų, prancūzų ir vokiečių kalbomis galima rasti EDAPP interneto svetainėje [www.edps.europa.eu](http://www.edps.europa.eu))

(2014/C 328/03)

### 1. Įvadas

- 2014 m. sausio 29 d. Komisija priėmė du pasiūlymus dėl Europos bankų sistemos reguliavimo: Europos Parlamento ir Tarybos reglamento dėl struktūrinių priemonių ES kredito įstaigų atsparumui didinti pasiūlymą (toliau – pasiūlymas dėl kredito įstaigų atsparumo didinimo) <sup>(1)</sup> ir Europos Parlamento ir Tarybos reglamento dėl vertybinių popierių išigijimo finansavimo sandorių duomenų teikimo ir skaidrumo pasiūlymą (toliau – pasiūlymas dėl VPIFS skaidrumo) <sup>(2)</sup>. Pasiūlymai teikti atsižvelgiant į plataus masto nuodugnią finansų reglamentavimo ir priežiūros peržiūrą, kurią ES pradėjo vykdyti prasidėjus finansų krizei. Juose nustatytos taisyklės, kuriomis didžiausiems ir sudėtingiausiai veiklą vykdančioms bankams draudžiama vykdyti prekybą savo sąskaita, o priežiūros institucijoms būtų suteikti įgaliojimai reikalauti, kad šie bankai tam tikrą riziką galinčią kelti prekybinę veiklą atskirtų nuo savo veiklos, susijusios su indėlių priėmimu, be to, šios taisyklės padėtų didinti tam tikrų šešėlinio bankų sektoriaus sandorių skaidrumą. Prie pasiūlymų pridedamas vienas poveikio vertinimas ir jie kartu priimti kaip dokumentų rinkinys.
- Kiekviename pasiūlyme yra nuostatų, susijusių su asmens duomenų tvarkymu, įskaitant duomenų apie fizinius asmenis, kuriems dėl siūlomų taisyklių pažeidimo taikomos sankcijos, skelbimą. Todėl labai gaila, kad prieš priimanant pasiūlymus su EDAPP nebuvo konsultuojamasi, kaip to reikalaujama pagal Reglamento (EB) Nr. 45/2001 28 straipsnio 2 dalį <sup>(3)</sup>. EDAPP pripažįsta, kad šiais pasiūlymais siekiama teisėto viešosios politikos tikslo, be to, teigiamai vertina tai, kad juose numatytos kai kurios duomenų apsaugos priemonės. Vis dėlto yra keletas sričių, kuriose fizinio asmens teisėms reikia skirti daugiau dėmesio.

### 4. Išvada

- EDAPP palankiai vertina, kad pasiūlymuose tam tikru mastu atsižvelgta į duomenų apsaugos aspektus, ir rekomenduoja padaryti toliau nurodytus pakeitimus ir taip užtikrinti visapusiškesnę pagarbą teisėms į privatumą ir asmens duomenų apsaugą:
  - įtraukti bendrą nuostatą, kad visiems pagal siūlomus reglamentus asmens duomenų tvarkymo veiksmams būtų taikomos Direktyvoje 95/46/EB ir Reglamente (EB) Nr. 45/2001 nustatytos taisyklės;
  - pasiūlyme dėl VPIFS skaidrumo numatyti tinkamą maksimalų terminą, kurį VPIFS sandorio šalys turi saugoti asmeninę informaciją;
  - atsižvelgiant į nuostatas, leidžiančias nukrypti nuo konfidencialumo ir profesinės paslapties išsaugojimo prievolės, pasiūlyme dėl VPIFS skaidrumo reikia paaiškinti: i) ar ši leidžianti nukrypti nuostata taikoma asmens duomenims ir, jeigu taip, įterpti sakinį, kuriame būtų nurodyta, kad šiuos duomenis galima tvarkyti tik suderinamais tikslais ir laikantis taikytinų duomenų apsaugos taisyklių; ii) ar numatyta galimybė perduoti asmens duomenis trečiosioms šalims ir, jeigu taip, įterpti sakinį, kuriame būtų nurodyta, kad toks duomenų perdavimas gali būti atliekamas tik laikantis nacionalinių nuostatų, kuriomis įgyvendinami Direktyvos 95/46/EB 25 ir 26 straipsniai;

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

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

<sup>(3)</sup> Žr. 2014 m. birželio 4 d. EDAPP strateginį dokumentą „EDAPP – ES institucijų patarėjas politikos ir teisės aktų klausimais. Dešimties metų darbo patirtis“ EDAPP svetainėje [www.edps.europa.eu](http://www.edps.europa.eu)

- d) aiškiai pabrėžti, kad naudotis įgaliojimais paskelbti viešą išpėjimą apie fizinius asmenis, kurių tapatybė buvo nustatyta, reikėtų ne automatiškai, bet atsižvelgiant į konkretų atvejį ir kai tai yra tinkama ir proporcinga;
- e) atsižvelgiant į sankcijų paskelbimą reglamentuojančias nuostatas: i) į abu reglamentus įtraukti reikalavimą vadovaujantis būtinumo ir proporcingumo principais atskirai išnagrinėti kiekvieną atvejį ir jo konkrečias aplinkybes prieš priimant bet kokią sprendimą skelbti asmens, kuriam taikomos sankcijos, tapatybę; ii) nustatyti maksimalų asmens duomenų, kurie kompetentingų institucijų svetainėse paskelbti kartu su informacija apie sprendimus dėl sankcijų, saugojimo terminą.

Priimta Briuselyje 2014 m. liepos 11 d.

Giovanni BUTTARELLI

*Europos duomenų apsaugos priežiūros pareigūno pavaduotojas*

---

## VALSTYBIŲ NARIŲ PRANEŠIMAI

## Valstybių narių pateikta informacija apie žvejybos uždraudimą

(2014/C 328/04)

Pagal 2009 m. lapkričio 20 d. Tarybos reglamento (EB) Nr. 1224/2009, nustatančio Bendrijos kontrolės sistemą, kuria užtikrinamas bendrosios žuvininkystės politikos taisyklių laikymasis<sup>(1)</sup>, 35 straipsnio 3 dalį priimtas sprendimas uždrausti žvejybą, kaip nurodyta šioje lentelėje:

|                                      |                                                  |
|--------------------------------------|--------------------------------------------------|
| Draudimo įsigaliojimo data ir laikas | 2014 8 28                                        |
| Trukmė                               | 2014 8 28 – 2014 12 31                           |
| Valstybė narė                        | Airija                                           |
| Ištekliai arba išteklių grupė        | NEP/*07U16                                       |
| Rūšis                                | Norveginis omaras ( <i>Nephrops norvegicus</i> ) |
| Zona                                 | ICES VII parajonio 16 funkcinis vienetas         |
| Žvejybos laivų tipas (-ai)           | —                                                |
| Nuorodos numeris                     | 28/TQ43                                          |

<sup>(1)</sup> OL L 343, 2009 12 22, p. 1.

**Valstybių narių ir jų kompetentingų institucijų, susijusių su Tarybos reglamento (EB)  
Nr. 1005/2008 15 straipsnio 2 dalimi, 17 straipsnio 8 dalimi ir 21 straipsnio 3 dalimi, sąrašas**  
(2014/C 328/05)

Šis sąrašas skelbiamas pagal Tarybos reglamento (EB) Nr. 1005/2008 <sup>(1)</sup> 22 straipsnio 2 dalį. Apie kompetentingas institucijas pranešta pagal toliau nurodytus to reglamento straipsnius.

- a) 15 straipsnio 1 dalis. Su valstybės narės vėliava plaukiojančių žvejybos laivų sugautų žuvų kiekių eksportas vykdomas tik vėliavos valstybės narės kompetentingoms institucijoms patvirtinus sugautų žuvų kiekio sertifikatą, kaip nustatyta 12 straipsnio 4 dalyje, jeigu tai reikalaujama vykdant 20 straipsnio 4 dalyje nustatytą bendradarbiavimą.

15 straipsnio 2 dalis. Vėliavos valstybės narės praneša Komisijai apie savo kompetentingas institucijas, kurios tvirtina 1 dalyje nurodytus sugautų žuvų kiekio sertifikatus.

- b) 17 straipsnio 8 dalis. Valstybės narės praneša Komisijai apie jų institucijas, kompetentingas atlikti sugautų žuvų kiekio sertifikatų patikrinimus pagal 16 straipsnį ir šio straipsnio 1–6 dalis.
- c) 21 straipsnio 3 dalis. Valstybės narės praneša Komisijai apie savo kompetentingas institucijas, kurios 15 straipsnyje nustatyta tvarka tvirtina ir tikrina sugautų žuvų kiekio sertifikatų reeksporto skiltį.

| Valstybė narė      | Kompetentingos institucijos                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        |
|--------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Belgija            | a, b, c:<br>— <i>Vlaamse Overheid; Dienst Zeevisserij</i> (Flandrijos Vyriausybė; Jūrų žuvininkystės tarnyba)                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      |
| Bulgarija          | a, b, c:<br>— <i>Изпълнителна агенция по рибарство и аквакултури</i> (Nacionalinė žuvininkystės ir akvakultūros agentūra)                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          |
| Čekijos Respublika | a:<br>— netaikoma<br>b, c:<br>— <i>Celní úřad pro Středočeský kraj</i> (Centrinės Bohemijos krašto muitinė)<br>— <i>Celní úřad pro hlavní město Prahu</i> (Sostinės Prahos muitinė)<br>— <i>Celní úřad Praha Ruzyně</i> (Ruzinės (Praha) muitinė)<br>— <i>Celní úřad pro Jihočeský kraj</i> (Pietų Bohemijos krašto muitinė)<br>— <i>Celní úřad pro Plzeňský kraj</i> (Pilzeno krašto muitinė)<br>— <i>Celní úřad pro Karlovarský kraj</i> (Karlovy Varų krašto muitinė)<br>— <i>Celní úřad pro Ústecký kraj</i> (Ūščio prie Labės krašto muitinė)<br>— <i>Celní úřad pro Liberecký kraj</i> (Libereco krašto muitinė)<br>— <i>Celní úřad pro Královéhradecký kraj</i> (Hradec Kralovės krašto muitinė)<br>— <i>Celní úřad pro Pardubický kraj</i> (Pardubicių krašto muitinė)<br>— <i>Celní úřad pro Kraj Vysočina</i> (Visočinos krašto muitinė) |

<sup>(1)</sup> OL L 286, 2008 10 29, p. 1.



| Valstybė narė | Kompetentingos institucijos                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                |
|---------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|               | <ul style="list-style-type: none"> <li>— <i>Celní úřad pro Jihomoravský kraj</i> (Pietų Moravijos krašto muitinė)</li> <li>— <i>Celní úřad pro Olomoucký kraj</i> (Olomouco krašto muitinė)</li> <li>— <i>Celní úřad pro Moravskoslezský kraj</i> (Moravijos ir Silezijos krašto muitinė)</li> <li>— <i>Celní úřad pro Zlínský kraj</i> (Zlyno krašto muitinė)</li> </ul>                                                                                                                                                                                                                  |
| Danija        | <p>a:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— <i>NaturErhvervstyrelsen</i> (Danijos žemės ūkio ir žuvininkystės agentūra)</li> </ul> <p>b:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— <i>NaturErhvervstyrelsen – kun direkte landinger</i> (Danijos žemės ūkio ir žuvininkystės agentūra – tik tiesioginiai nusileidimai)</li> <li>— <i>Fødevarestyrelsen – anden import</i> (Danijos veterinarijos ir maisto tarnyba – kitas importas)</li> </ul> <p>c:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— <i>Fødevarestyrelsen</i> (Danijos veterinarijos ir maisto tarnyba)</li> </ul> |
| Vokietija     | <p>a, b, c:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— <i>Bundesanstalt für Landwirtschaft und Ernährung</i> (Federalinė žemės ūkio ir maisto tarnyba)</li> </ul>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        |
| Estija        | <p>a:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— <i>Põllumajandusministeerium; Kalamajandusosakond</i> (Žemės ūkio ministerija; Žuvininkystės ekonomikos departamentas)</li> </ul> <p>b:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— <i>Maksu- ja Tolliamet; Põllumajandusministeerium; Keskkonnaministeerium</i> (Estijos mokesčių ir muitų valdyba; Žemės ūkio ministerija; Aplinkos ministerija)</li> </ul> <p>c:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— <i>Maksu- ja Tolliamet</i> (Estijos mokesčių ir muitų valdyba)</li> </ul>                                             |
| Airija        | <p>a, b, c:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— <i>The Sea Fisheries Protection Authority</i> (Jūrų žuvininkystės apsaugos tarnyba)</li> </ul>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |
| Graikija      | <p>a:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— <i>Υπουργείο Αγροτικής Ανάπτυξης και Τροφίμων, Διεύθυνση Θαλάσσιας Αλιείας</i> (Kaimo plėtros ir maisto ministerija, Jūrų žuvininkystės direkcija)</li> </ul> <p>b, c:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— <i>Υπουργείο Αγροτικής Ανάπτυξης και Τροφίμων, Διεύθυνση Αλιευτικών Εφαρμογών και Εισροών Αλιευτικής Παραγωγής</i> (Kaimo plėtros ir maisto ministerija, Žuvininkystės plėtros išteklių direkcija)</li> </ul>                                                                                                       |
| Ispanija      | <p>a, b, c:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— <i>Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente; Secretaria General de PESCA; Dirección General de Ordenación Pesquera; Subdirección General de Control e Inspección</i> (Žemės ūkio, maisto ir aplinkos ministerija; Generalinis sekretorius žuvininkystei; Žuvininkystės valdymo generalinė direkcija; Kontrolės ir tikrinimo generalinė subdirekcija)</li> </ul>                                                                                                                                                   |

| Valstybė narė | Kompetentingos institucijos                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       |
|---------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Prancūzija    | <p>a:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— <i>Les directions départementales des territoires et de la mer – délégations à la mer et au littoral; direction de la mer Guadeloupe; direction de la mer Martinique; direction de la mer Guyane; direction de la mer Sud Océan Indien</i> (Departamentų teritorijų ir jūrų reikalų direktijų Jūrų ir pakrančių reikalų atstovybės; Gvadelupos jūrų reikalų direkcija; Martinikos jūrų reikalų direkcija; Prancūzijos Gvianos jūrų reikalų direkcija; Pietinės Indijos vandenyno dalies jūrų reikalų direkcija)</li> <li>— <i>Le Centre national de surveillance des pêches</i> (Nacionalinis žuvininkystės priežiūros centras)</li> </ul> <p>b:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— <i>Les bureaux de douane des directions régionales</i> (Regionų direktijų muitinės)</li> <li>— <i>Le Centre national de surveillance des pêches</i> (Nacionalinis žuvininkystės priežiūros centras)</li> </ul> <p>c:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— <i>Les bureaux de douane des directions régionales</i> (Regionų direktijų muitinės)</li> </ul> |
| Kroatija      | <p>a:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— <i>Ministarstvo poljoprivrede; Uprava ribarstva</i> (Žemės ūkio ministerija; Žuvininkystės direktoratas)</li> </ul> <p>b, c:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— <i>Ministarstvo financija; Carinska uprava</i> (Finansų ministerija; Muitinė)</li> </ul>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             |
| Italija       | <p>a, c:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— <i>Autorità Marittime</i> (Guardia Costiera) (Jūrų institucijos; Pakrančių apsaugos tarnybos)</li> </ul> <p>b:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— <i>Agenzia delle Dogane</i> (Muitinių agentūra)</li> <li>— <i>Ministero della Salute</i> (Sveikatos ministerija)</li> </ul>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |
| Kipras        | <p>a, b, c:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— <i>Υπουργείο Γεωργίας, Φυσικών Πόρων και Περιβάλλοντος; Τμήμα Αλειας και Θαλασσιών Ερευνών</i> (Žemės ūkio, gamtos išteklių ir aplinkos ministerija; Žuvininkystės ir jūrų mokslinių tyrimų departamentas)</li> </ul>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |
| Latvija       | <p>a:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— <i>Zemkopības ministrijas; Zivsaimniecības departamentā</i> (Žemės ūkio ministerija; Žuvininkystės departamentas)</li> </ul> <p>b, c:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— <i>Valsts vides dienests departamenta Zivsaimniecības kontroles</i> (Valstybės aplinkos tarnybos Žuvininkystės kontrolės departamentas)</li> </ul>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          |
| Lietuva       | <p>a:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— Žuvininkystės tarnyba prie Žemės ūkio ministerijos</li> </ul> <p>b, c:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— Muitinės departamentas prie Finansų ministerijos</li> </ul>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                |

| Valstybė narė | Kompetentingos institucijos                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         |
|---------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Liuksemburgas | <p>a:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— netaikoma</li> </ul> <p>b, c:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— <i>Administration des services vétérinaires</i> (Veterinarijos tarnybų administracija)</li> </ul>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |
| Vengrija      | <p>a:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— netaikoma</li> </ul> <p>b, c:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— <i>Nemzeti Élelmiszerlánc-biztonsági Hivatal</i> (Nacionalinis maisto grandinės saugos biuras)</li> </ul>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             |
| Malta         | <p>a, b, c:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— <i>Dipartiment tas-Sajd u l-Akwakultura; Ministeru għall-Iżvilupp Sostenibbli, l-Ambjent u l-bidla fil-klima</i> (Žuvininkystės ir akvakultūros departamentas; Tvaraus vystymosi, aplinkos ir klimato kaitos reikalų ministerija)</li> </ul>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               |
| Nyderlandai   | <p>a, c:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— <i>Nederlandse Voedsel en Waren Autoriteit</i> (Nyderlandų maisto ir vartojimo prekių saugos tarnyba)</li> </ul> <p>b:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— <i>Douane</i> (Muitinės departamentas)</li> <li>— <i>Nederlandse Voedsel en Waren Autoriteit</i> (Nyderlandų maisto ir vartojimo prekių saugos tarnyba)</li> </ul>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        |
| Austrija      | <p>a:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— netaikoma</li> </ul> <p>b, c:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— <i>Österreichische Agentur für Gesundheit und Ernährungssicherheit; Bundesamt für Ernährungssicherheit</i> (Austrijos sveikatos ir maisto saugos agentūra; Maisto saugos federalinė tarnyba)</li> </ul>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               |
| Lenkija       | <p>a:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— <i>Ministerstwo Rolnictwa i Rozwoju Wsi; Departament Rybołówstwa</i> (Žemės ūkio ir kaimo plėtros ministerija; Žuvininkystės departamentas)</li> </ul> <p>b, c:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— <i>Ministerstwo Rolnictwa i Rozwoju Wsi; Departament Rybołówstwa</i> (Žemės ūkio ir kaimo plėtros ministerija; Žuvininkystės departamentas)</li> <li>— <i>Okregowy Inspektorat Rybołówstwa Morza w Gdyni</i> (Gdynės regioninė jūrų žuvininkystės inspekcija)</li> <li>— <i>Okregowy Inspektorat Rybołówstwa Morza w Szczecinie</i> (Ščecino regioninė jūrų žuvininkystės inspekcija)</li> </ul>                                                                                                    |
| Portugalija   | <p>a, c:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— <i>Continente: Direção-Geral de Recursos Naturais, Segurança e Serviços Marítimos; Autoridade Nacional de PESCA</i> (Žemyninė dalis – Gamtos išteklių, saugumo ir jūrų transporto paslaugų generalinė direkcija; Nacionalinė žvejybos institucija)</li> <li>— <i>Açores: Secretaria Regional do Ambiente e do Mar; Gabinete do Subsecretário Regional das Pescas</i> (Azorų salos – Regioninis aplinkos ir jūrų reikalų sekretoriatas; Regioninis žuvininkystės viceministro biuras)</li> <li>— <i>Açores: Inspeção Regional das Pescas</i> (Azorų salos – Regioninė žuvininkystės inspekcija)</li> <li>— <i>Madeira: Direção Regional de Pescas</i> (Madeira – Regioninė žuvininkystės direkcija)</li> </ul> |

| Valstybė narė | Kompetentingos institucijos                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             |
|---------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|               | <p>b:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— <i>Continente: Direção-Geral de Recursos Naturais, Segurança e Serviços Marítimos; Autoridade Nacional de PESCAs; Direção de Serviços de Inspeção</i> (Žemyninė dalis – Gamtos išteklių, saugumo ir jūrų transporto paslaugų generalinė direkcija; Nacionalinė žvejybos institucija; Tikrinimo tarnybų direkcija)</li> <li>— <i>Açores: Inspeção Regional das Pescas</i> (Azorų salos – Regioninė žuvininkystės inspekcija)</li> <li>— <i>Madeira: Direção Regional de Pescas</i> (Madeira – Regioninė žuvininkystės direkcija)</li> <li>— <i>Alfândega de Viana do Castelo</i> (Viana do Castelo muitinė)</li> <li>— <i>Alfândega de Leixões</i> (Leišoinso muitinė)</li> <li>— <i>Alfândega do Aeroporto do Porto</i> (Porto oro uosto muitinė)</li> <li>— <i>Alfândega de Aveiro</i> (Aveiro muitinė)</li> <li>— <i>Alfândega de Peniche</i> (Penišės muitinė)</li> <li>— <i>Alfândega Marítima de Lisboa</i> (Lisabonos jūrų muitinė)</li> <li>— <i>Alfândega do Aeroporto de Lisboa</i> (Lisabonos oro uosto muitinė)</li> <li>— <i>Alfândega de Setúbal</i> (Setubalio muitinė)</li> <li>— <i>Delegação Aduaneira de Sines; Alfândega de Setúbal</i> (Muitinės atstovybė Sinese, Setubalio muitinė)</li> <li>— <i>Delegação Aduaneira do Aeroporto de Faro</i> (Muitinės atstovybė Faro oro uoste)</li> <li>— <i>Alfândega de Ponta Delgada</i> (Ponta Delgados muitinė)</li> <li>— <i>Delegação Aduaneira da Horta</i> (Muitinės atstovybė Ortoje)</li> <li>— <i>Alfândega do Funchal</i> (Funšalio muitinė)</li> <li>— <i>Delegação Aduaneira do Aeroporto da Madeira</i> (Muitinės atstovybė Madeiros oro uoste)</li> </ul> |
| Rumunija      | <p>a, b, c:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— <i>Agenția Națională pentru Pescuit și Acvacultură</i> (Nacionalinė žuvininkystės ir akvakultūros agentūra)</li> </ul>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         |
| Slovėnija     | <p>a:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— <i>Carinski urad Koper; Izpostava Koper</i> (Koperio muitinės direkcija; Koperio muitinė)</li> </ul> <p>b:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— <i>Carinski urad Koper; Izpostava Luka Koper</i> (Koperio muitinės direkcija; Koperio uosto muitinė)</li> <li>— <i>Carinski urad Koper; Izpostava Koper</i> (Koperio muitinės direkcija; Koperio muitinė)</li> <li>— <i>Carinski urad Ljubljana; Izpostava Terminal Ljubljana</i> (Liubljanos muitinės direkcija; Liubljanos pasienio muitinė)</li> <li>— <i>Carinski urad Ljubljana; Izpostava Letališče Brnik</i> (Liubljanos muitinės direkcija; Brniko oro uosto muitinė)</li> <li>— <i>Carinski urad Maribor; Izpostava Maribor</i> (Mariboro muitinės direkcija; Mariboro muitinė)</li> <li>— <i>Carinski urad Celje; Izpostava Celje</i> (Celės muitinės direkcija; Celės muitinė)</li> <li>— <i>Carinski urad Sežana; Izpostava Terminal Sežana</i> (Sežanos muitinės direkcija; Sežanos pasienio muitinė)</li> <li>— <i>Carinski urad Brežice; Izpostava Obrežje</i> (Brežičių muitinės direkcija; Obrežje muitinė)</li> </ul>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      |

| Valstybė narė      | Kompetentingos institucijos                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                |
|--------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|                    | <p>c:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— <i>Carinski urad Koper; Izpostava Koper</i> (Koperio muitinės direkcija; Koperio muitinė)</li> <li>— <i>Carinski urad Ljubljana; Izpostava Terminal Ljubljana</i> (Liubljanos muitinės direkcija; Liubljanos pasienio muitinė)</li> <li>— <i>Carinski urad Ljubljana; Izpostava Letališče Brnik</i> (Liubljanos muitinės direkcija; Brniko oro uosto muitinė)</li> <li>— <i>Carinski urad Maribor; Izpostava Maribor</i> (Mariboro muitinės direkcija; Mariboro muitinė)</li> <li>— <i>Carinski urad Celje; Izpostava Celje</i> (Celės muitinės direkcija; Celės muitinė)</li> <li>— <i>Carinski urad Sežana; Izpostava Terminal Sežana</i> (Sežanos muitinės direkcija; Sežanos pasienio muitinė)</li> <li>— <i>Carinski urad Brežice; Izpostava Obrežje</i> (Brežičių muitinės direkcija; Obrežje muitinė)</li> </ul> |
| Slovakija          | <p>a:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— netaikoma</li> </ul> <p>b, c:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— <i>Štátna veterinárna a potravinová správa Slovenskej republiky</i> (Slovakijos Respublikos valstybinė veterinarijos ir maisto tarnyba)</li> </ul>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           |
| Suomija            | <p>a, b, c:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— <i>Uudenmaan elinkeino-, liikenne-, ja ympäristökeskus</i> (Ūsimos ekonomikos plėtros, transporto ir aplinkos centras)</li> </ul>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 |
| Švedija            | <p>a, b, c:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— <i>Havs- och vattenmyndigheten</i> (Laivybos ir vandentvarkos agentūra)</li> </ul>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                |
| Jungtinė Karalystė | <p>a:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— <i>Marine Management Organisation</i> (Jūrų valdymo organizacija)</li> <li>— <i>Marine Scotland</i> (Škotijos jūrų reikalų direkcija)</li> </ul> <p>b:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— <i>Marine Management Organisation</i> (Jūrų valdymo organizacija)</li> <li>— <i>UK Port Health Authorities</i> (JK uostų sveikatos priežiūros institucijos)</li> </ul> <p>c:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— <i>Marine Management Organisation</i> (Jūrų valdymo organizacija)</li> </ul>                                                                                                                                                                                                                                                                                                              |

## V

(Nuomonės)

## PROCEDŪROS, SUSIJUSIOS SU KONKURENCIJOS POLITIKOS ĮGYVENDINIMU

## EUROPOS KOMISIJA

## VALSTYBĖS PAGALBA – LENKIJA

Valstybės pagalba Nr. SA.35356 (2014/C) (ex 2013/NN ir ex 2012/N) – Šešėlinio kelių mokesčio kompensacija įmonei „Autostrada Wielkopolska S.A.“ – greitkelis A2

Kvietimas teikti pastabas pagal Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 108 straipsnio 2 dalį

(Tekstas svarbus EEE)

(2014/C 328/06)

2014 m. birželio 25 d. raštu, pateiktu originalo kalba po šios santraukos, Komisija pranešė Lenkijai apie savo sprendimą pradėti Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 108 straipsnio 2 dalyje nustatytą procedūrą dėl minėtos priemonės.

Per vieną mėnesį nuo šios santraukos ir prie jos pridėto rašto paskelbimo dienos suinteresuotosios šalys gali pateikti pastabas apie priemonę, dėl kurios Komisija pradeda procedūrą, šiuo adresu:

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

Šios pastabos bus perduotos Lenkijai. Pastabas teikianti suinteresuotoji šalis gali pateikti pagrįstą raštišką prašymą neatskleisti jos tapatybės.

## PRIEMONĖS APRAŠYMAS

1. Priemonę sudaro finansinė kompensacija Lenkijos greitkelio A2 „Naujasis Tomyslis – Koninas“ koncesininkei „Autostrada Wielkopolska S.A.“ (toliau – „AW S.A.“) už įpareigojimo mokėti mokesčių už greitkelio naudojimą netaikymą sunkiasvorėms krovininėms transporto priemonėms <sup>(1)</sup> 2005 m. rugsėjo 1 d. – 2011 m. birželio 30 d. laikotarpiu.
2. 2005 m. Lenkijos greitkelių mokesčių įstatymas buvo pakeistas siekiant užtikrinti, kad galiojančią Lenkijos kelių vintjetę turinčioms sunkiasvorėms krovininėms transporto priemonėms nereikėtų du kartus mokėti už tos pačios kelio atkarpos naudojimą <sup>(2)</sup> (toliau – pakeitimas). Šiuo pakeitimu į nacionalinę teisę buvo perkelta Direktyva 1999/62/EB <sup>(3)</sup>. Pakeitime numatyta, kad dėl įstatymo pakeitimo prarastas pajamas greitkelių operatoriams kompensuos Nacionalinis kelių fondas (toliau – NKF).

<sup>(1)</sup> Sunkiasvorė krovininė transporto priemonė – transporto priemonė, kurios svoris viršija 3,5 tonas.

<sup>(2)</sup> 2005 m. liepos 28 d. Aktas, kuriuo iš dalies keičiamas Aktas dėl greitkelių mokesčių ir Nacionalinio kelių fondo, taip pat Aktas dėl kelių transporto (Įstatymų leidinys Nr. 155, 1297 punktas).

<sup>(3)</sup> 1999 m. birželio 17 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 1999/62/EB dėl sunkiasvorių krovininių transporto priemonių apmokestinimo už naudojimąsi tam tikra infrastruktūra (OL L 187, 1999 7 20, p. 42) su pakeitimais.

3. Kompensacijos mechanizmas buvo išsamiai nustatytas 2005 m. spalio 14 d. pasirašytų koncesijos susitarimų priede Nr. 6. Taigi, sunkiasvorėms kroviniams transporto priemonėms, t. y. transporto priemonėms, kurių svoris viršija 3,5 tonas, kelių mokestis greitkelyje A2 nebetaikomas. Įmonė AW S.A. pradėjo kiekvieną mėnesį gauti kompensaciją už prarastas pajamas, apskaičiuojamą remiantis šešėliniu kelių mokesčiu.
4. Kompensacijos metodas buvo nustatytas remiantis esmine prielaida, kad koncesininko finansinė padėtis neturėtų pasikeisti. Tai reiškia, kad jo finansinė padėtis neturėtų būti nei geresnė, nei prastesnė, palyginti su padėtimi prieš įstatymo pakeitimą. Susitarta, kad šis tikslas bus laikomas pasiektas, jeigu įmonės AW S.A. investicijos į greitkelį A2 vidinė gražos norma <sup>(1)</sup> (toliau – VGN) išliks tokia pati, kokia ji būtų, jei įstatymas nebūtų pakeistas.
5. Kompensacija buvo skaičiuojama pagal dviejų etapų procedūrą, remiantis nepriklausomo eksperto parengtais finansiniais modeliais (banko modeliais). Iš banko modelių buvo matyti numatomi pinigų srautai (t. y. numatomos koncesininko išlaidos ir numatomos pajamos iš kelių mokesčių) ir jais remiantis buvo galima apskaičiuoti investicijos VGN ir reikiamą šešėlinį kelių mokestį.
6. Tačiau, Lenkijos teigimu, AW S.A. pervertino gražos normą banko modelyje, nes naudojosi 1999 m. eismo ir pajamų tyrimu, o ne naujesniu 2004 m. birželio mėn. tyrimu. Todėl, Lenkijos teigimu, buvo išmokėtos kompensacijų sumos, viršijančios pajamas, kurias AW S.A. būtų galėjusi gauti, jeigu pakeitimas nebūtų įsigaliojęs. Įtariama permoka 2005 m. rugsėjo 1 d. – 2011 m. birželio 30 d. laikotarpiu iš viso sudarė 894 956 889 mln. PLN (apie 224 mln. EUR <sup>(2)</sup>).

#### PRIEMONĖS VERTINIMAS

##### *Pagalbos buvimas*

7. Komisija mano, kad AW S.A. yra įmonė ir kad priemonė buvo finansuojama iš valstybės išteklių, yra priskirtina valstybei ir atranki. Be to, priemonė gali iškraipyti konkurenciją ir paveikti valstybių narių tarpusavio prekybą. Dėl ekonominio pranašumo Komisija pažymi, kad dėl kelių mokesčio panaikinimo sunkiasvorėms kroviniams transporto priemonėms koncesininkai neteko pajamų.
8. Tačiau Komisija abejoja, kad koncesijos susitarimai suteikė įmonei AW S.A. teisę gauti kompensaciją už žalą, patirtą dėl teisės akto pakeitimų. Pagal koncesijos susitarimą riziką, susijusią su eismu ir pajamomis iš kelių mokesčio, prisiima koncesininkas.
9. Be to, net jei pripažintų, kad koncesininkas turėjo teisę gauti kompensaciją už pajamas, prarastas dėl teisės akto pakeitimų, Komisija vis tiek manytų, kad kompensacijos metodas buvo taikomas taip, kad laikotarpiu, kuriuo šešėlinis kelių mokestis buvo tikrintas, valstybė perėmė riziką, susijusią su eismo intensyvumu ir visų greitkelių besinaudojančių transporto priemonių (sunkiasvorių ir lengvųjų) išlaidomis. Komisijos nuomone, taip suteiktas pranašumas koncesininkui, palyginti su pirminėmis koncesijos susitarimo nuostatomis.
10. Be to, Komisija pažymi, kad svarbus klausimas taikytoje metodikoje yra projekto VGN prieš įvedant šešėlinį kelių mokestį. Jeigu VGN banko modelyje neatitiko projekto VGN (t. y. buvo didesnė), taikant šį kompensacijos metodą kompensacijos išmokos įmonei AW S.A. buvo didesnės, nei turėtų būti. Įtariama kompensacijos permoka būtų pranašumas įmonei AW S.A., palyginti su koncesijos susitarimo nuostatomis. Todėl Komisija abejoja, kad naudojant pasenusias eismo prognozes VGN apskaičiuoti koncesininkui suteiktas pranašumas neviršijo to, kas būtina, kad būtų atkurta koncesijos susitarimo ekonominė pusiausvyra. Atsižvelgdama į tai, kas išdėstyta pirmiau, Komisija šiame etape laikosi nuomonės, kad kompensacijos išmokos įmonei AW S.A. yra, visiškai ar iš dalies, valstybės pagalba.

##### *Pagalbos suderinamumas*

11. Komisija laikosi preliminarios nuomonės, kad kompensacijos išmokos įmonei AW S.A. yra, visiškai ar iš dalies, veiklos pagalba, kuria mažinamos greitkelio operatoriaus einamosios išlaidos. Remiantis Teismo praktika <sup>(3)</sup>, tokia veiklos pagalba iš principo yra nesuderinama su vidaus rinka.

<sup>(1)</sup> Vidinė gražos norma (VGN) arba ekonominė gražos norma (EGN) – gražos norma, naudojama kapitalo biudžeto sudarymo procese siekiant įvertinti ir palyginti investicijų pelningumą. Kuo projekto VGN didesnė, tuo didesnis noras vykdyti projektą.

<sup>(2)</sup> Taikytas valiutos keitimo kursas: 1 EUR = 4 PLN.

<sup>(3)</sup> 1995 m. birželio 8 d. Sprendimas *Siemens SA prieš Komisiją*, T-459/93, Rink. p. II-01675.

12. Tačiau Komisija pažymi, kad greitkelis A2 yra palankių sąlygų neturinčiuose regionuose, kuriems taikoma SESV 107 straipsnio 3 dalies a punkto nukrypti leidžianti nuostata, todėl Komisija įvertino, ar veiklos pagalba gali būti laikoma suderinama pagal 2007–2013 m. nacionalinės regioninės pagalbos teikimo gaires <sup>(1)</sup> (toliau – RPG). Pagal gairių 76 punktą išimtiniais atvejais veiklos pagalba palankių sąlygų neturinčiuose regionuose gali būti teikiama, jei:
  - i) tai pagrįsta jos nauda regioninei plėtrai bei pobūdžiu ir
  - ii) jos lygis proporcingas tiems sunkumams, kuriuos siekiama palengvinti.
13. Komisija mano, kad veiklos pagalba, kuri tik padidina projekto VGN, nėra naudinga regioninei plėtrai. Todėl Komisija šiuo momentu laikosi nuomonės, kad įmonei AW S.A. sumokėta kompensacija yra, visiškai ar iš dalies, nesuderinama veiklos pagalba.

---

<sup>(1)</sup> OL C 54, 2006 3 4, p. 13.



## RAŠTO TEKSTAS

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

## 1. PROCEDURA

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

## 2. OPIS PROJEKTU I ŚRODKA

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

Tabela nr 1

## Akcjonariusze spółki AWSA II B.V.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Tabela nr 2

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

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

(\*) Informacje poufne

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

Tabela nr 3

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

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

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

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

gdzie:

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

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

$I_p$  – jest współczynnikiem inflacji,

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

*Przyczyny wprowadzenia mechanizmu kompensacyjnego*

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

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

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

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

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

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

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

#### Podstawowe zasady obliczania myta wirtualnego

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

#### Krok pierwszy – stawka opłaty wynegocjowana

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

#### Spór o model bazowy

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

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

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

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

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

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

#### Zakończenie stosowania mechanizmu kompensacyjnego

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

### 3. OCENA

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

#### 3.1. Istnienie pomocy państwa

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

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

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

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

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

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

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

### 3.1.1. Działalność gospodarcza i pojęcie przedsiębiorstwa

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

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

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

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

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

### 3.1.3. Selektywna korzyść gospodarcza

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

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

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

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

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

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

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



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

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

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

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

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

#### 3.1.4. Selektywność

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

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

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

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

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

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

### 3.1.6. Wniosek

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

## 3.2. Zgodność pomocy

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

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

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

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

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

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

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

#### 4. ZAPROSZENIE DO PRZEDSTAWIENIA UWAG

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

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

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

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

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

---

**Išankstinis pranešimas apie koncentraciją****(Byla M.7342 – Alcoa / Firth Rixson)****(Tekstas svarbus EEE)**

(2014/C 328/07)

1. 2014 m. rugsėjo 11 d. pagal Tarybos reglamento (EB) Nr. 139/2004 <sup>(1)</sup> 4 straipsnį Europos Komisija gavo pranešimą apie siūlomą koncentraciją: įmonė „Alcoa Inc.“ (toliau – „Alcoa“, Jungtinės Valstijos) pirkdama akcijas įgyja, kaip apibrėžta Susijungimų reglamento 3 straipsnio 1 dalies b punkte, visos įmonės „Firth Rixson“ (Jungtinė Karalystė) kontrolę.

2. Įmonių verslo veikla:

— „Alcoa“: produktų iš lengvųjų metalų, įskaitant aliuminį, titaną, nikelį ir kobalto produktus, konstravimas ir gamyba kosmoso erdvei, automobilių pramonei, energijos gamybai ir kitiems tikslams,

— „Firth Rixson“: konstrukcinių produktų, visų pirma, specialiųjų metalų, besiūlių valcuotų ir suvirintų autogenu žiedų, diskų, uždaro ir atviro tipo antgalius turinčių kaltinių metalo dirbinių ir šampuotų kaltinių metalo dirbinių, skirtų kosmosui, energijos gamybai, naftos ir dujų pramonei ir kitoms sritims, gamyba.

3. Preliminariai išnagrinėjusi pranešimą Komisija mano, kad sandoriui, apie kurį pranešta, galėtų būti taikomas Susijungimų reglamentas. Komisijai paliekama teisė dėl šio klausimo priimti galutinį sprendimą.

4. Komisija kviečia suinteresuotas trečiąsias šalis teikti pastabas dėl pasiūlyto veiksmo.

Pastabos Komisijai turi būti pateiktos ne vėliau kaip per 10 dienų nuo šio pranešimo paskelbimo. Pastabas galima siųsti Komisijai faksu (+32 22964301), e. paštu COMP-MERGER-REGISTRY@ec.europa.eu arba paštu su nuoroda „M.7342 – Alcoa / Firth Rixson“ adresu:

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

---

<sup>(1)</sup> OL L 24, 2004 1 29, p. 1 (Susijungimų reglamentas).

**Išankstinis pranešimas apie koncentraciją**  
**(Byla M.7380 – EQT Infrastructure / Inmomutua / Acvil JV)**  
**Bylą numatoma nagrinėti supaprastinta tvarka**  
**(Tekstas svarbus EEE)**  
**(2014/C 328/08)**

1. 2014 m. rugsėjo 12 d. pagal Tarybos reglamento (EB) Nr. 139/2004 <sup>(1)</sup> 4 straipsnį Europos Komisija gavo pranešimą apie siūlomą koncentraciją: įmonės „EQT Infrastructure Limited“ (toliau – „EQT Infrastructure“, Normandijos salos) ir „Inmomutua Madrileña, SLU“ (toliau – „Inmomutua“, Ispanija) pirkdamos akcijas įgyja, kaip apibrėžta Susijungimų reglamento 3 straipsnio 1 dalies b punkte, įmonės „Acvil Aparcamientos, SLU“ (toliau – „Acvil“, Ispanija) kontrolę.

2. Įmonių verslo veikla:

— „EQT Infrastructure“: investicijų fondas. „EQT Infrastructure“ yra „EQT mutual funds“ dalis,

— „Inmomutua“: nekilnojamojo turto valdymas ir eksploatavimas. „Inmomutua“ priklauso „Mutua Madrileña“ grupei, vykdančiai veiklą draudimo sektoriuje,

— „Acvil“: automobilių stovėjimo aikštelių eksploatavimas.

3. Preliminariai išnagrinėjusi pranešimą Komisija mano, kad sandoriui, apie kurį pranešta, galėtų būti taikomas Susijungimų reglamentas. Europos Komisijai paliekama teisė dėl šio klausimo priimti galutinį sprendimą. Pagal Komisijos pranešimą dėl supaprastintos tam tikrų koncentracijų nagrinėjimo pagal Tarybos reglamento (EB) Nr. 139/2004 <sup>(2)</sup> reglamentą procedūros reikėtų pažymėti, kad šią bylą numatoma nagrinėti šiame pranešime nurodyta tvarka.

4. Komisija kviečia suinteresuotas trečiąsias šalis teikti pastabas dėl pasiūlyto veiksmo.

Pastabos Komisijai turi būti pateiktos ne vėliau kaip per 10 dienų nuo šio pranešimo paskelbimo. Pastabas Europos Komisijai galima siųsti faksu (+32 22964301), e. paštu COMP-MERGER-REGISTRY@ec.europa.eu arba paštu su nuoroda „M.7380 – EQT Infrastructure / Inmomutua / Acvil JV“ adresu:

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

<sup>(1)</sup> OL L 24, 2004 1 29, p. 1 (Susijungimų reglamentas).

<sup>(2)</sup> OL C 366, 2013 12 14, p. 5.



ISSN 1977-0960 (elektroninis leidimas)  
ISSN 1725-521X (popierinis leidimas)



**Europos Sąjungos leidinių biuras**  
2985 Liuksemburgas  
LUXEMBURGAS

**LT**