

Publicatieblad

van de Europese Unie

C 328



Uitgave
in de Nederlandse taal

Mededelingen en bekendmakingen

57e jaargang
20 september 2014

Inhoud

II Mededelingen

MEDEDELINGEN VAN DE INSTELLINGEN, ORGANEN EN INSTANTIES VAN DE EUROPESE UNIE

Europese Commissie

2014/C 328/01	Besluit om geen bezwaar aan te tekenen tegen een aangemelde concentratie (Zaak M.7303 — PTTGC/Vencorex) ⁽¹⁾	1
---------------	--	---

IV Informatie

INFORMATIE AFKOMSTIG VAN DE INSTELLINGEN, ORGANEN EN INSTANTIES VAN DE EUROPESE UNIE

Europese Commissie

2014/C 328/02	Wisselkoersen van de euro	2
---------------	---------------------------------	---

De Europese Toezichthouder voor gegevensbescherming

2014/C 328/03	Samenvatting van het advies van de Europese Toezichthouder voor gegevensbescherming over het voorstel voor een verordening van het Europees Parlement en de Raad betreffende structurele maatregelen ter verbetering van de weerbaarheid van EU-kredietinstellingen en over het voorstel voor een verordening van het Europees Parlement en de Raad betreffende de rapportage en transparantie van effectenfinancieringstransacties	3
---------------	---	---

NL

⁽¹⁾ Voor de EER relevante tekst

INFORMATIE AFKOMSTIG VAN DE LIDSTATEN

2014/C 328/04	Door de lidstaten meegedeelde informatie betreffende sluiting van de visserij	5
2014/C 328/05	Lijst van lidstaten en hun bevoegde autoriteiten met betrekking tot artikel 15, lid 2, artikel 17, lid 8, en artikel 21, lid 3, van Verordening (EG) nr. 1005/2008 van de Raad	6

V Adviezen

PROCEDURES IN VERBAND MET DE UITVOERING VAN HET GEMEENSCHAPPELIJK MEDEDINGINGSBELEID

Europese Commissie

2014/C 328/06	Steunmaatregelen van de staten — Polen — Steunmaatregel SA.35356 (2014/C) (ex 2013/NN en ex 2012/N) — Schaduwtolcompensatie voor Autostrada Wielkopolska S.A. — Autoweg A2 — Uitnodiging overeenkomstig artikel 108, lid 2, VWEU om opmerkingen te maken ⁽¹⁾	12
2014/C 328/07	Voorafgaande aanmelding van een concentratie (Zaak M.7342 — Alcoa/Firth Rixson) ⁽¹⁾	27
2014/C 328/08	Voorafgaande aanmelding van een concentratie (Zaak M.7380 — EQT Infrastructure/Inmomutua/Acvil JV) — Voor de vereenvoudigde procedure in aanmerking komende zaak ⁽¹⁾	28

⁽¹⁾ Voor de EER relevante tekst

II

*(Mededelingen)*MEDEDELINGEN VAN DE INSTELLINGEN, ORGANEN EN INSTANTIES VAN
DE EUROPESE UNIE

EUROPESE COMMISSIE

Besluit om geen bezwaar aan te tekenen tegen een aangemelde concentratie**(Zaak M.7303 — PTTGC/Vencorex)****(Voor de EER relevante tekst)**

(2014/C 328/01)

Op 29 juli 2014 heeft de Commissie besloten zich niet te verzetten tegen bovenvermelde aangemelde concentratie en deze verenigbaar met de interne markt te verklaren. Deze beschikking is gebaseerd op artikel 6, lid 1, onder b), van Verordening (EG) nr. 139/2004 van de Raad ⁽¹⁾. De volledige tekst van de beschikking is slechts beschikbaar in het Engels en zal openbaar worden gemaakt na verwijdering van eventuele bedrijfsgeheimen. De tekst is beschikbaar:

- op de website Concurrentie van de Commissie, afdeling Fusies (<http://ec.europa.eu/competition/mergers/cases/>). Deze website biedt verschillende hulpmiddelen om individuele concentratiebeschikkingen op te zoeken, onder meer op: naam van de onderneming, nummer van de zaak, datum en sector,
- in elektronische vorm op de EUR-Lex-website (<http://eur-lex.europa.eu/homepage.html?locale=nl>) onder document nr. 32014M7303. EUR-Lex biedt onlinetoegang tot de communautaire wetgeving.

⁽¹⁾ PB L 24 van 29.1.2004, blz. 1.

IV

(Informatie)

INFORMATIE AFKOMSTIG VAN DE INSTELLINGEN, ORGANEN EN
INSTANTIES VAN DE EUROPESE UNIE

EUROPESE COMMISSIE

Wisselkoersen van de euro ⁽¹⁾

19 september 2014

(2014/C 328/02)

1 euro =

	Munteenheid	Koers		Munteenheid	Koers
USD	US-dollar	1,2852	CAD	Canadese dollar	1,4109
JPY	Japanse yen	139,84	HKD	Hongkongse dollar	9,9617
DKK	Deense kroon	7,4444	NZD	Nieuw-Zeelandse dollar	1,5784
GBP	Pond sterling	0,78650	SGD	Singaporese dollar	1,6269
SEK	Zweedse kroon	9,1650	KRW	Zuid-Koreaanse won	1 340,00
CHF	Zwitserse frank	1,2067	ZAR	Zuid-Afrikaanse rand	14,1760
ISK	IJslandse kroon		CNY	Chinese yuan renminbi	7,8923
NOK	Noorse kroon	8,1540	HRK	Kroatische kuna	7,6250
BGN	Bulgaarse lev	1,9558	IDR	Indonesische roepia	15 376,27
CZK	Tsjechische koruna	27,574	MYR	Maleisische ringgit	4,1606
HUF	Hongaarse forint	310,76	PHP	Filipijnse peso	57,187
LTL	Litouwse litas	3,4528	RUB	Russische roebel	49,4327
PLN	Poolse zloty	4,1877	THB	Thaise baht	41,399
RON	Roemeense leu	4,4020	BRL	Braziliaanse real	3,0349
TRY	Turkse lira	2,8610	MXN	Mexicaanse peso	16,9743
AUD	Australische dollar	1,4321	INR	Indiase roepie	78,1787

⁽¹⁾ Bron: door de Europese Centrale Bank gepubliceerde referentiekosten.

DE EUROPESE TOEZICHTHOUDER VOOR GEGEVENSBESCHERMING

Samenvatting van het advies van de Europese Toezichthouder voor gegevensbescherming over het voorstel voor een verordening van het Europees Parlement en de Raad betreffende structurele maatregelen ter verbetering van de weerbaarheid van EU-kredietinstellingen en over het voorstel voor een verordening van het Europees Parlement en de Raad betreffende de rapportage en transparantie van effectenfinancieringstransacties

(De volledige tekst van dit advies is beschikbaar in de Engelse, Franse en Duitse taal op de website van de Europese Toezichthouder voor gegevensbescherming: <http://www.edps.europa.eu>)

(2014/C 328/03)

1. Inleiding

1. Op 29 januari 2014 stelde de Commissie twee voorstellen vast voor de regulering van het Europese bankstelsel: een voorstel voor een verordening van het Europees Parlement en de Raad betreffende structurele maatregelen ter verbetering van de weerbaarheid van EU-kredietinstellingen (hierna „het voorstel over de weerbaarheid van kredietinstellingen” genoemd) ⁽¹⁾, en een voorstel voor een verordening van het Europees Parlement en de Raad betreffende de rapportage en transparantie van effectenfinancieringstransacties (hierna „het voorstel over de transparantie van EFT's” genoemd) ⁽²⁾. De voorstellen maken deel uit van de brede hervorming van het toezicht op en de regulering van de financiële sector waaraan de EU sinds het begin van de financiële crisis werkt. Zij bevatten voorschriften die moeten voorkomen dat de grootste en meest complexe banken voor eigen rekening handelen, geven toezichthouders de bevoegdheid om die banken te verplichten bepaalde potentieel riskante handelsactiviteiten af te splitsen van hun deposito-activiteiten en zouden de transparantie van bepaalde transacties in het schaduwbankwezen moeten vergroten. Voor de beide voorstellen werd één gezamenlijke effectbeoordeling opgesteld en de voorstellen werden samen als pakket vastgesteld.
2. Elk voorstel voorziet in de verwerking van persoonsgegevens, waaronder de openbaarmaking van gegevens van personen aan wie sancties zijn opgelegd wegens overtreding van de voorgestelde regels. Het valt daarom te betreuren dat de EDPS voorafgaand aan de vaststelling van de voorstellen niet is geraadpleegd, zoals wel wordt vereist in artikel 28, lid 2, van Verordening (EG) nr. 45/2001 ⁽³⁾. De EDPS erkent het legitieme doel van openbare orde achter deze voorstellen en is verheugd over het feit dat is voorzien in enkele waarborgen voor gegevensbescherming. Er zijn echter diverse gebieden waarop meer aandacht voor de rechten van het individu vereist is.

4. Conclusie

19. De EDPS is verheugd te kunnen vaststellen dat in de voorstellen enigszins rekening is gehouden met aspecten van gegevensbescherming, en beveelt aan de eerbiediging van de rechten op bescherming van de persoonlijke levenssfeer en op bescherming van persoonsgegevens beter in de voorstellen te verwerken door deze als volgt te wijzigen:
 - a) opnemen van een algemene bepaling die inhoudt dat de voorschriften van Richtlijn 95/46/EG en Verordening (EG) nr. 45/2001 van toepassing zijn in alle gevallen waarin persoonsgegevens worden verwerkt krachtens de voorgestelde verordeningen;
 - b) opnemen van een passende maximumtermijn voor het bewaren van persoonsgegevens door wederpartijen bij een EFT in het voorstel over de transparantie van EFT's;
 - c) ten aanzien van de bepalingen die voorzien in ontheffing van de verplichting tot geheimhouding en beroepsgeheim in het voorstel over de transparantie van EFT's i) duidelijker aangeven of persoonsgegevens al dan niet onder deze uitzondering vallen en, indien dat het geval is, opnemen van een verklaring dat die gegevens alleen mogen worden verwerkt voor verenigbare doeleinden en in overeenstemming met de toepasselijke voorschriften voor de bescherming van persoonsgegevens; ii) duidelijker aangeven of is voorzien in de doorgifte van persoonsgegevens aan derde landen en, indien dat het geval is, toevoegen van een verklaring dat die doorgifte uitsluitend mag plaatsvinden in overeenstemming met nationale uitvoeringsbepalingen voor de artikelen 25 en 26 van Richtlijn 95/46/EG;

⁽¹⁾ COM(2014) 43 final.

⁽²⁾ COM(2014) 40 final.

⁽³⁾ Zie het EDPS-beleidsdocument „The EDPS as an advisor to EU institutions on policy and legislation: building on ten years of experience”, van 4 juni 2014. Dit document is beschikbaar op de EDPS-website: www.edps.europa.eu

- d) verduidelijken dat de bevoegdheid om over bepaalde personen een publieke waarschuwing te geven niet automatisch behoort te worden uitgeoefend maar uitsluitend in individuele gevallen en voor zover passend en evenredig;
- e) ten aanzien van de bepalingen over de openbaarmaking van sancties i) in beide verordeningen de eis opnemen dat elk geval en de bijbehorende omstandigheden afzonderlijk op basis van noodzaak en evenredigheid moeten worden gezien voordat de identiteit van de persoon aan wie een sanctie wordt opgelegd openbaar wordt gemaakt en ii) aangeven van een maximale bewaartermijn voor persoonsgegevens die als onderdeel van de informatie over sanctiebesluiten openbaar worden gemaakt op de websites van bevoegde instanties.

Gedaan te Brussel, 11 juli 2014.

Giovanni BUTTARELLI

Europees adjunct-toezichthouder voor gegevensbescherming

INFORMATIE AFKOMSTIG VAN DE LIDSTATEN

Door de lidstaten meegedeelde informatie betreffende sluiting van de visserij

(2014/C 328/04)

Krachtens artikel 35, lid 3, van Verordening (EG) nr. 1224/2009 van de Raad van 20 november 2009 tot vaststelling van een communautaire controleregeling die de naleving van de regels van het gemeenschappelijk visserijbeleid moet garanderen ⁽¹⁾, is besloten de visserij te sluiten overeenkomstig de bepalingen in de onderstaande tabel:

Datum en tijdstip van sluiting	28.8.2014
Duur	28.8.2014 - 31.12.2014
Lidstaat	Ierland
Bestand of groep bestanden	NEP/*07U16
Soort	Langoustine (<i>Nephrops norvegicus</i>)
Gebied	Functionele eenheid 16 van ICES-deelgebied VII
Vissersvaartuigtype(s)	—
Referentienummer	28/TQ43

⁽¹⁾ PB L 343 van 22.12.2009, blz. 1.

Lijst van lidstaten en hun bevoegde autoriteiten met betrekking tot artikel 15, lid 2, artikel 17, lid 8, en artikel 21, lid 3, van Verordening (EG) nr. 1005/2008 van de Raad

(2014/C 328/05)

De bekendmaking van deze lijst is in overeenstemming met artikel 22, lid 2, van Verordening (EG) nr. 1005/2008 van de Raad ⁽¹⁾. De bevoegde autoriteiten zijn overeenkomstig de volgende artikelen van die verordening aangemeld:

- a) Artikel 15, lid 1: Vangsten van vissersvaartuigen die de vlag van een lidstaat voeren, mogen slechts worden uitgevoerd met een vangstcertificaat dat overeenkomstig artikel 12, lid 4, door de bevoegde autoriteiten van de vlaggenlidstaat is gevalideerd, indien zulks vereist is in het kader van de bij artikel 20, lid 4, ingestelde samenwerking.

Artikel 15, lid 2: De vlaggenlidstaten stellen de Commissie in kennis van hun autoriteiten die bevoegd zijn voor de validering van de in lid 1 bedoelde vangstcertificaten.

- b) Artikel 17, lid 8: De lidstaten stellen de Commissie in kennis van de bevoegde autoriteiten die belast zijn met de controles en verificaties van de vangstcertificaten overeenkomstig artikel 16 en de leden 1 tot en met 6 van onderhavig artikel.

- c) Artikel 21, lid 3: De lidstaten melden hun voor de validering en de verificatie van het gedeelte „wederuitvoer” van vangstcertificaten bevoegde nationale autoriteiten overeenkomstig de in artikel 15 bedoelde procedure bij de Commissie aan.

Lidstaat	Bevoegde autoriteiten
België	a), b), c): — Vlaamse Overheid; dienst Zeevisserij
Bulgarije	a), b), c): — Изпълнителна агенция по рибарство и аквакултури (Nationaal Agentschap voor visserij en aquacultuur)
Tsjechië	a): — Niet van toepassing b), c): — Celní úřad pro Středočeský kraj (douanekantoor van de regio Midden-Bohemen) — Celní úřad pro hlavní město Prahu (douanekantoor van de hoofdstad Praag) — Celní úřad Praha Ruzyně (douanekantoor van het vliegveld Praag Ruzyně) — Celní úřad pro Jihočeský kraj (douanekantoor van de regio Zuid-Bohemen) — Celní úřad pro Plzeňský kraj (douanekantoor van de regio Pilsen) — Celní úřad pro Karlovarský kraj (douanekantoor van de regio Karlsbad) — Celní úřad pro Ústecký kraj (douanekantoor van de regio Ústí nad Labem) — Celní úřad pro Liberecký kraj (douanekantoor van de regio Liberec) — Celní úřad pro Královéhradecký kraj (douanekantoor van de regio Hradec Králové) — Celní úřad pro Pardubický kraj (douanekantoor van de regio Pardubice) — Celní úřad pro Kraj Vysočina (douanekantoor van de regio Vysočina)

⁽¹⁾ PB L 286 van 29.10.2008, blz. 1.

Lidstaat	Bevoegde autoriteiten
	— Celní úřad pro Jihomoravský kraj (douanekantoor van de regio Zuid-Moravië) — Celní úřad pro Olomoucký kraj (douanekantoor van de regio Olomouc) — Celní úřad pro Moravskoslezský kraj (douanekantoor van de regio Moravië-Silezië) — Celní úřad pro Zlínský kraj (douanekantoor van de regio Zlín)
Denemarken	a): — NaturErhvervstyrelsen (het Deense Agentschap voor landbouw en visserij) b): — NaturErhvervstyrelsen — kun direkte landinger (het Deense Agentschap voor landbouw en visserij — alleen rechtstreekse landingen) — Fødevarestyrelsen — anden import (de Deense dienst voor Veterinaire Zaken en Levensmiddelen — andere invoer) c): — Fødevarestyrelsen (de Deense dienst voor Veterinaire Zaken en Levensmiddelen)
Duitsland	a), b), c): — Bundesanstalt für Landwirtschaft und Ernährung (Federaal Agentschap voor landbouw en voedselvoorziening)
Estland	a): — Põllumajandusministeerium; Kalamajandusosakond (ministerie van Landbouw; departement Visserij-Economie) b): — Maksu-ja Tolliamet; Põllumajandusministeerium; Keskkonnaministeerium (Estse Belastingen- en Douaneraad; ministerie van Landbouw; ministerie van Milieu) c): — Maksu-ja Tolliamet (Estse Belastingen- en Douaneraad)
Ierland	a), b), c): — The Sea Fisheries Protection Authority (Autoriteit ter bescherming van de zeevisserij)
Griekenland	a): — Υπουργείο Αγροτικής Ανάπτυξης και Τροφίμων, Διεύθυνση Θαλάσσιας Αλιείας (ministerie van Plattelandsontwikkeling en Voeding, directoraat Zeevisserij) b), c): — Υπουργείο Αγροτικής Ανάπτυξης και Τροφίμων, Διεύθυνση Αλιευτικών Εφαρμογών και Εισροών Αλιευτικής Παραγωγής (ministerie van Plattelandsontwikkeling en Voeding, directoraat Visserijuitbreiding)
Spanje	a), b), c): — Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente; de algemene Secretaría de Pesca; Dirección General de Ordenación Pesquera; Subdirección General de Control e Inspección (ministerie van Landbouw, Voedsel en Milieu; secretariaat-generaal Visserij; directoraat-generaal Visserijbeheer; subdirectoraat-generaal Controle en Inspectie)

Lidstaat	Bevoegde autoriteiten
Frankrijk	a): — 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 (departementale directoraten van het binnenland en de zee kust — maritieme en kustdelegaties; maritiem directoraat Guadeloupe; maritiem directoraat Martinique; maritiem directoraat Frans-Guyana; maritiem directoraat Zuid-Indische Oceaan) — Le Centre nationale de surveillance des pêches (Nationaal Centrum voor de controle op de visserij) b): — Les-bureaus de douane des directions régionales (douanekantoren van de gewestelijke directies) — Le Centre nationale de surveillance des pêches (Nationaal Centrum voor de controle op de visserij) c): — Les-bureaus de douane des directions régionales (douanekantoren van de gewestelijke directies)
Kroatië	a): — Ministarstvo poljoprivrede; Uprava ribarstva (ministerie van Landbouw; directoraat Visserij) b), c): — Ministarstvo financija; Carinska uprava (ministerie van Financiën; douane)
Italië	a), c): — Autorità Marittima (Guardia Costiera) (Maritieme Autoriteit (kustwacht)) b): — Agenzia delle Dogane (Bureau van de douane) — Ministero della Salute (ministerie van Volksgezondheid)
Cyprus	a), b), c): — Υπουργείο Γεωργίας, Φυσικών Πόρων και Περιβάλλοντος; Τμήμα Αλιείας και Θαλασσίων Ερευνών (ministerie van Landbouw, Natuurlijke Hulpbronnen en Milieu; departement Visserij en Zeeonderzoek)
Letland	a): — Zemkopības ministrija; Zivsaimniecības departamentā (ministerie van Landbouw; departement Visserij) b), c): — Valsts vides dienests departamenta Zivsaimniecības kontroles (Nationale Milieudienst, afdeling Visserijcontrole)
Litouwen	a): — Žuvininkystės tarnyba prie Žemės ūkio ministerijos (ministerie van Landbouw, departement Visserij) b), c): — Muitinės departamentas prie Finansų ministerijos (ministerie van Financiën, departement Douane)

Lidstaat	Bevoegde autoriteiten
Luxemburg	a): — Niet van toepassing b), c): — Administration des services vétérinaires (Veterinaire Dienst)
Hongarije	a): — Niet van toepassing b), c): — Nemzeti Élelmiszerlánc-biztonsági Hivatal (Nationaal Bureau voor de veiligheid van de voedselketen)
Malta	a), b), c): — Dipartiment tas-Sajd u l-Akwakultura; Ministeru għall-Iżvilupp Sostenibbli, l-Ambjent u l-bidla fil-klima (departement Visserij en Aquacultuur; ministerie voor Duurzame Ontwikkeling, Milieu en Klimaatverandering)
Nederland	a), c): — Nederlandse Voedsel- en Warenautoriteit b): — Douane — Nederlandse Voedsel- en Warenautoriteit
Oostenrijk	a): — Niet van toepassing b), c): — Österreichische Agentur für Gesundheit und Ernährungssicherheit; Bundesamt für Ernährungssicherheit (Oostenrijks Agentschap voor gezondheid en voedselveiligheid; federale dienst voor Voedselveiligheid)
Polen	a): — Ministerstwo Rolnictwa i Rozwoju Wsi; bestuurlijk gebied Rybolówstwa (ministerie van Landbouw en Plattelandsontwikkeling; departement Visserij) b), c): — Ministerstwo Rolnictwa i Rozwoju Wsi; bestuurlijk gebied Rybolówstwa (ministerie van Landbouw en Plattelandsontwikkeling; departement Visserij) — Okręgowy Inspektorat Rybolówstwa Morza w Gdyni (Regionale Inspectie voor de zeevisserij in Gdynia) — Okręgowy Inspektorat Rybolówstwa Morza w Szczecinie (Regionale Inspectie voor de zeevisserij in Szczecin)
Portugal	a), c): — Continente: Direção-Geral de Recursos Naturais, Segurança e Serviços Marítimos; Autoridade Nacional de Pesca (vasteland: directoraat-generaal Natuurlijke Hulpbronnen, Veiligheid en Maritieme Diensten; Nationale Visserijautoriteit) — Açores: Secretaria Regional do Ambiente e do Mar; Gabinete do Subsecretário Regional das Pescas (de Azoren: Regionaal Secretariaat voor het milieu en de zee; Regionaal Bureau van de staatssecretaris van Visserij) — Açores: Inspeção Regional das Pescas (de Azoren: Regionale Visserijinspectie) — Madeira: Direção Regional de Pescas (Madeira: regionaal directoraat Visserij)

Lidstaat	Bevoegde autoriteiten
	b): — Continente: Direção-Geral de Recursos Naturais, Segurança e Serviços Marítimos; Autoridade Nacional de Pesca; Direção de Serviços de Inspeção (vasteland: directoraat-generaal Natuurlijke Hulpbronnen, Veiligheid en Maritieme Diensten; Nationale Visserijautoriteit; directoraat Inspectiediensten) — Açores: Inspeção Regional das Pescas (de Azoren: Regionale Visserijinspectie) — Madeira: Direção Regional de Pescas (Madeira: regionaal directoraat Visserij) — Alfândega de Viana do Castelo (douanekantoor van Viana Castelo) — Alfândega de Leixões (douanekantoor van Leixões) — Alfândega Aeroporto Porto (douanekantoor van de luchthaven van Porto) — Alfândega de Aveiro (douanekantoor van Aveiro) — Alfândega de Peniche (douanekantoor van Peniche) — Alfândega Marítima de Lisboa (kantoor van de maritieme douane van Lissabon) — Alfândega Aeroporto de Lisboa (douanekantoor van de luchthaven van Lissabon) — Alfândega de Setúbal (douanekantoor van Setúbal) — Delegação Aduaneira de Sines; Alfândega de Setúbal (delegatie van de douane in Sines, douanekantoor Setúbal) — Delegação Aduaneira do Aeroporto de Faro (delegatie van de douane op de luchthaven van Faro) — Alfândega de Ponta Delgada (douanekantoor van Ponta Delgada) — Delegação Aduaneira da Horta (delegatie van de douane in Horta) — Alfândega do Funchal (douanekantoor van Funchal) — Delegação Aduaneira do Aeroporto da Madeira (delegatie van de douane op de luchthaven van Madeira)
Roemenië	a), b), c): — Agenția Națională pentru Pescuit și Acvacultură (Nationaal Bureau voor visserij en aquacultuur)
Slovenië	a): — Carinski urad Koper; Izpostava Koper (douanedirectoraat Koper; douanekantoor Koper) b): — Carinski urad Koper; Izpostava Luka Koper (douanedirectoraat Koper; douanekantoor Luka Koper) — Carinski urad Koper; Izpostava Koper (douanedirectoraat Koper; douanekantoor Koper) — Carinski urad Ljubljana; Izpostava Terminal Ljubljana (douanedirectoraat Ljubljana; douanekantoor luchthaven Ljubljana) — Carinski urad Ljubljana; Izpostava Letališče Brnik (douanedirectoraat Ljubljana; douanekantoor Letališče Brnik) — Carinski urad Maribor; Izpostava Maribor (douanedirectoraat Maribor; douanekantoor Maribor) — Carinski urad Celje; Izpostava Celje (douanedirectoraat Celje; douanekantoor Celje) — Carinski urad Sežana; Izpostava Terminal Sežana (douanedirectoraat Sežana; douanekantoor luchthaven Sežana) — Carinski urad Brežice; Izpostava Obrežje (douanedirectoraat Brežice; douanekantoor Obrežje)

Lidstaat	Bevoegde autoriteiten
	c): — Carinski urad Koper; Izpostava Koper (douanedirectoraat Koper; douanekantoor Koper) — Carinski urad Ljubljana; Izpostava Terminal Ljubljana (douanedirectoraat Ljubljana; douanekantoor luchthaven Ljubljana) — Carinski urad Ljubljana; Izpostava Letališče Brnik (douanedirectoraat Ljubljana; douanekantoor Letališče Brnik) — Carinski urad Maribor; Izpostava Maribor (douanedirectoraat Maribor; douanekantoor Maribor) — Carinski urad Celje; Izpostava Celje (douanedirectoraat Celje; douanekantoor Celje) — Carinski urad Sežana; Izpostava Terminal Sežana (douanedirectoraat Sežana; douanekantoor luchthaven Sežana) — Carinski urad Brežice; Izpostava Obrežje (douanedirectoraat Brežice; douanekantoor Obrežje)
Slowakije	a): — Niet van toepassing b), c): — Štátna veterinárna a potravinová správa Slovenskej republiky (Nationale Veterinaire en Voedselautoriteit van Slowakije)
Finland	a), b), c): — Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus (Centrum voor economische ontwikkeling, vervoer en milieu van Uusimaa)
Zweden	a), b), c): — Havs- och vattenmyndigheten (Agentschap voor maritiem en waterbeheer)
Verenigd Koninkrijk	a): — Marine Management Organisation (Organisatie voor maritiem beheer) — Marine Scotland (Schots directoraat voor Maritieme Zaken) b): — Marine Management Organisation (Organisatie voor maritiem beheer) — UK Port Health Authorities (Havengezondheidsautoriteiten van het VK) c): — Marine Management Organisation (Organisatie voor maritiem beheer)

V

(Adviezen)

PROCEDURES IN VERBAND MET DE UITVOERING VAN HET
GEMEENSCHAPPELIJK MEDEDINGINGSBELEID

EUROPESE COMMISSIE

STEUNMAATREGELEN VAN DE STATEN — POLEN

**Steunmaatregel SA.35356 (2014/C) (ex 2013/NN en ex 2012/N) — Schaduwtolcompensatie voor
Autostrada Wielkopolska S.A. — Autoweg A2****Uitnodiging overeenkomstig artikel 108, lid 2, VWEU om opmerkingen te maken****(Voor de EER relevante tekst)**

(2014/C 328/06)

Bij schrijven van 25 juni 2014, dat na deze samenvatting in de authentieke taal is weergegeven, heeft de Commissie Polen in kennis gesteld van haar besluit tot inleiding van de procedure van artikel 108, lid 2, VWEU ten aanzien van bovengenoemde steunmaatregel.

Belanghebbenden kunnen hun opmerkingen over de steunmaatregel ten aanzien waarvan de Commissie de procedure inleidt, kenbaar maken door deze binnen één maand vanaf de datum van deze bekendmaking te zenden aan:

Europese Commissie
Directoraat-generaal Concurrentie
Griffie staatssteun
Kamer MADO 12/059
1049 Brussel
BELGIË
Fax +32 22961242

Deze opmerkingen zullen ter kennis van Polen worden gebracht. Een belanghebbende die opmerkingen maakt, kan, met opgave van redenen, schriftelijk verzoeken om vertrouwelijke behandeling van zijn identiteit.

BESCHRIJVING VAN DE MAATREGEL

- (1) De maatregel bestaat uit financiële compensatie voor Autostrada Wielkopolska S.A. (hierna „AW S.A.” genoemd), de concessiehouder van de Poolse autoweg A2 tussen Nowy Tomyśl en Konin, wegens de uitsluiting van zware vrachtvoertuigen ⁽¹⁾ van de verplichting tot betaling van tolgeld voor het gebruik van de autoweg in de periode 1 september 2005 - 30 juni 2011.
- (2) In 2005 werd de Poolse wet op de tolwegen gewijzigd om hierin dubbele betaling voor gebruik van hetzelfde traject te schrappen voor zware vrachtvoertuigen met een geldig vignet voor het gebruik van de Poolse wegen ⁽²⁾ (hierna „de wetwijziging” genoemd). Deze wijziging kwam voort uit de omzetting van Richtlijn 1999/62/EG ⁽³⁾. Bepaald werd dat de verloren inkomsten ten gevolge van de wetwijziging aan de autowegexploitanten worden vergoed door het nationale wegenfonds (hierna „NWF” genoemd).

⁽¹⁾ Een „zwaar vrachtvoertuig” is een voertuig met een gewicht van meer dan 3,5 ton.

⁽²⁾ Wet van 28 juli 2005 tot wijziging van de wet op de tolwegen en het nationale wegenfonds, en wet op het wegvervoer (staatsblad nr. 155, punt 1297).

⁽³⁾ Richtlijn 1999/62/EG van het Europees Parlement en de Raad van 17 juni 1999 betreffende het in rekening brengen van het gebruik van bepaalde infrastructuurvoorzieningen aan zware vrachtvoertuigen (PB L 187 van 20.7.1999, blz. 42), als gewijzigd.

- (3) Het compensatiemechanisme werd nader omschreven in bijlage nr. 6 bij de concessieovereenkomsten, die op 14 oktober 2005 werden ondertekend. Bijgevolg werden zware vrachtoertuigen, dit zijn voertuigen met een gewicht van meer dan 3,5 ton, vrijgesteld van tol op de autoweg A2. In ruil daarvoor zou AW S.A. elke maand een compensatie voor het inkomstenverlies ontvangen die berekend werd op basis van schaduwtoel.
- (4) Voor de compensatiemethode werd uitgegaan van de basishypothese dat de financiële situatie van de concessiehouder niet zou mogen veranderen. Dit betekent dat zijn financiële situatie noch beter noch slechter zou worden in vergelijking met de situatie vóór de wetswijziging. Er werd overeengekomen dat deze doelstelling wordt gehaald indien de interne opbrengstvoet ⁽¹⁾ (hierna „IRR” genoemd) voor de investering van AW S.A. in de autoweg A2 op hetzelfde niveau blijft als het geval zou zijn geweest zonder wetswijziging.
- (5) De berekening van de compensatie was het resultaat van een procedure in twee fasen op basis van financiële modellen (hierna „bankmodellen”), die voorbereid worden door een onafhankelijk deskundige. Met deze bankmodellen wordt aangegeven welke kasstroom (namelijk de voorziene kosten die door de concessiehouder moeten worden gedragen, en de verwachte inkomsten uit tol) kan worden verwacht en kunnen de IRR voor de investering alsmede het passende niveau van de schaduwtoel worden berekend.
- (6) Volgens Polen heeft AW S.A. de opbrengstvoet in het bankmodel echter overgewaardeerd door de studie over verkeer en inkomsten van 1999 te gebruiken in plaats van de meer geactualiseerde studie van juni 2004. Dit heeft volgens Polen geleid tot uitbetaling van compensatiebedragen die hoger waren dan de inkomsten die AW S.A. had kunnen voortbrengen indien de wetswijziging niet van kracht was geworden. De beweerde te hoge betaling voor de periode van 1 september 2005 tot 30 juni 2011 bedroeg 894 956 889 PLN bruto (ongeveer 224 miljoen EUR ⁽²⁾).

BEOORDELING VAN DE MAATREGEL

Het bestaan van staatssteun

- (7) De Commissie is van oordeel dat AW S.A. een onderneming is, dat de maatregel met staatsmiddelen werd gefinancierd, aan de staat toe te rekenen is en selectief is. Bovendien kan de maatregel de mededinging vervalsen en de handel tussen lidstaten negatief beïnvloeden. Wat het economisch voordeel betreft, constateert de Commissie dat de afschaffing van tol voor zware vrachtoertuigen geleid heeft tot een verlies aan inkomsten voor de concessiehouders.
- (8) De Commissie betwijfelt echter of de concessieovereenkomst AW S.A. het recht verleende op compensatie voor schade ten gevolge van wetswijzigingen. Volgens de concessieovereenkomst worden de risico's met betrekking tot het verkeer en het niveau van de toelinkosten gedragen door de concessiehouder.
- (9) Zelfs gesteld dat de concessiehouder recht had op compensatie voor verlies aan inkomsten ten gevolge van wetswijzigingen, is de Commissie bovendien van oordeel dat de wijze waarop de compensatiemethode werd toegepast, ertoe leidde dat de staat de risico's overneemt met betrekking tot verkeersvolumes en kosten voor alle (zware en lichte) voertuigen die gebruikmaken van de autosnelweg voor de periode waarin de schaduwtoel werd onderzocht. Volgens de Commissie gaf dit aanleiding tot een voordeel voor de concessiehouder in vergelijking met de bepalingen van de aanvankelijke concessieovereenkomst.
- (10) Voorts komt het er volgens Commissie in de toegepaste methodologie voornamelijk op aan dat de IRR van het project wordt bepaald juist vóór de invoering van de schaduwtoel. Indien de IRR in de bankmodellen de IRR van het project niet weerspiegelde (en dus hoger lag), gaf de compensatiemethode aanleiding tot compensatiebetalingen aan AW S.A. die hoger liggen dan de correcte bedragen. De beweerde overcompensatie zou voor AW S.A. een voordeel vormen in vergelijking met de bepalingen van de concessieovereenkomst. In dit verband betwijfelt de Commissie of het gebruik van achterhaalde ramingen van verkeersvolumes in de berekening van de IRR de concessiehouder een voordeel verschafte dat beperkt bleef tot het noodzakelijke om de economische balans van de concessieovereenkomst opnieuw in evenwicht te brengen. Hiermee rekening houdende is de Commissie in dit stadium van oordeel dat de compensatiebetalingen aan AW S.A. geheel of gedeeltelijk staatssteun vormden.

Verenigbaarheid van de steun

- (11) De Commissie stelt zich op het voorlopige standpunt dat de compensatiebetalingen aan AW S.A. geheel of gedeeltelijk bedrijfssteun vormen die de lopende uitgaven van de autowegexploitant vermindert. Volgens de jurisprudentie van het Hof ⁽³⁾ is zulke bedrijfssteun onverenigbaar met de interne markt.

⁽¹⁾ De „internal rate of return” (IRR) of „economic rate of return” (ERR) is een opbrengstvoet die bij het begroten van investeringen wordt gebruikt om de rendabiliteit van investeringen te meten en te vergelijken. Hoe hoger de IRR van een project, hoe aantrekkelijker het is om het project te ondernemen.

⁽²⁾ De gebruikte wisselkoers is: 1 EUR = 4 PLN.

⁽³⁾ Zaak T-459/93, Siemens/Commissie, Jurispr. 1995 blz. II-1675.

- (12) De Commissie constateert echter dat de autoweg A2 gelegen is in achterstandsgebieden die onder de in artikel 107, lid 3, onder a), van het VWEU bedoelde afwijking vallen, en heeft dus nagegaan of de betrokken bedrijfssteun verenigbaar met de richtsnoeren inzake regionale steunmaatregelen 2007-2013 ⁽¹⁾ kan worden geacht. Volgens punt 76 van deze richtsnoeren kan bedrijfssteun in achtergestelde gebieden worden verleend mits i) deze door de bijdrage aan de regionale ontwikkeling en de aard ervan is gerechtvaardigd en ii) de hoogte ervan in verhouding staat tot de te verhelpen handicaps.
- (13) De Commissie is van oordeel dat bedrijfssteun die uitsluitend tot een verhoging van de IRR van het project leidt, geen bijdrage levert aan de regionale ontwikkeling. Dienovereenkomstig oordeelt de Commissie in dit stadium dat de aan AW S.A. betaalde compensatie geheel of gedeeltelijk onverenigbare bedrijfssteun vormt.

⁽¹⁾ PB C 54 van 4.3.2006, blz. 13.

TEKST VAN DE BRIEF

„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⁽¹⁾ 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 %
RAZEM		~100,00 %

⁽¹⁾ „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⁽²⁾. Koncesji udzielono na okres 40 lat, tj. do dnia 10 marca 2037 r.⁽³⁾.
- (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⁽⁴⁾;
 - d) wykorzystywanie uzyskiwanych przychodów wyłącznie na cele określone w umowie koncesyjnej⁽⁵⁾;
 - 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 Dyрекcję Dróg Krajowych i Autostrad (zwaną dalej „GDDKiA”), jest uprawnione do monitorowania eksploatacji i utrzymania odcinka autostrady A2 będącego przedmiotem umowy koncesyjnej. Koncesjonariusz zobowiązany jest przekazywać GDDKiA sprawozdania i okresowe informacje dotyczące wykonywanych obowiązków.
- (11) W pierwszej fazie koncesjonariusz zmodernizował istniejący odcinek autostrady o długości 47,7 km (sekcja I: między Koninem i Wrześnią), po czym wybudował dwa odcinki: między Poznaniem i Wrześnią (sekcja II o długości 37,5 km) oraz między Nowym Tomysłem i Komornikami (sekcja III o długości 50,4 km).
- (12) Zgodnie z umową koncesyjną z chwilą otwarcia każdej sekcji AW S.A. realizuje zadania związane z utrzymaniem i eksploatacją na swój własny koszt i pobiera od użytkowników autostrady opłaty, które stanowią przychód koncesjonariusza⁽⁶⁾.

⁽²⁾ 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.

⁽³⁾ 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.

⁽⁴⁾ Dz.U. nr 102, poz. 1075.

⁽⁵⁾ 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.

⁽⁶⁾ 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 (⁷⁾).
- (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 (⁸⁾) (zwaną dalej „nowelizacją”). Zmiana ta stanowiła transpozycję dyrektywy 1999/62/WE (⁹⁾) 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

(⁷⁾ 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.

(⁸⁾ 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).

(⁹⁾ 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⁽¹⁰⁾.
- (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 Tomyślem 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⁽¹¹⁾.

Podstawowe zasady obliczania myta wirtualnego

- (21) Stosownie do przepisów nowelizacji rozróżnia się następujące rodzaje stawek:

1. stawka stosowana⁽¹²⁾ – 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⁽¹³⁾ (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⁽¹⁴⁾. W praktyce jednak wysokość stawki stosowanej była na poziomie niższym, ponieważ równolegle z dokonaną podwyżką został wprowadzony system rabatów, stosowanych przez spółkę wobec wszystkich kierowców pojazdów ciężarowych⁽¹⁵⁾.

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.

⁽¹⁰⁾ 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 wypłacane są bezpośrednio przedsiębiorstwu bez interwencji ze strony użytkowników ani dokonywania przez nich bezpośredniej płatności.

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

⁽¹²⁾ Zgodnie z art. 3 nowelizacji.

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

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

⁽¹⁵⁾ 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 ⁽¹⁶⁾ (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. ⁽¹⁷⁾. Podczas analizy porównano podstawowe parametry ekonomiczne na podstawie modeli finansowych opracowanych przez AW S.A. w następujących wariantach (w nawiasie zakładana przez koncesjonariusza IRR):
- a) bazowy model finansowy z zamknięcia finansowego z 2000 r., zakładający istnienie rzeczywistego poboru opłat do końca koncesji ([...] %);
 - b) bazowy model finansowy zaktualizowany na dzień 31 grudnia 2004 r., zakładający istnienie rzeczywistego poboru opłat do końca koncesji ([...] %) (dalej: „model bazowy”) – najaktualniejszy model finansowy, jakim dysponowały strony negocjacji, przedstawiający sytuację finansową AW S.A. przed nowelizacją;
 - c) model finansowy z 2005 r., zakładający istnienie winiet od 1 września 2005 r. do końca obowiązywania umowy koncesyjnej ([...] %).
- (31) Każdy z modeli był analizowany pod kątem wskaźników pokrycia obsługi zadłużenia (DSCR, LLCR) oraz wewnętrznej stopy zwrotu (IRR). W rezultacie tej analizy określono bazowy poziom stawki AGRI na [...], [...], [...], [...] i [...] PLN brutto. Poziom ten podlegał następnie indeksacji na warunkach przewidzianych w aneksie nr 6 ⁽¹⁸⁾.
- (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).

⁽¹⁶⁾ 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.

⁽¹⁷⁾ 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.

⁽¹⁸⁾ Według aneksu nr 6 stawka stosowana nie miała podlegać indeksacji.

(36) Punktem odniesienia dla obliczenia i uzgodnienia nowej (zweryfikowanej) wysokości stawki AGRI była:

- a) wysokość realnej łącznej stopy zwrotu faktycznie osiągniętej na inwestycji podporządkowanej⁽¹⁹⁾ (IRR), zgodnie z modelem finansowym z czerwca 2007 r.⁽²⁰⁾, wskutek stosowania zwrotu środków finansowych na podstawie nowelizacji z uwzględnieniem stawki AGRI w wysokości określonej aneksem nr 6, w powiązaniu z
- b) 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⁽²¹⁾, 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 zawyżyła prognozowaną stopę zwrotu w modelu bazowym (który zdeterminował stawkę AGRI w ramach mechanizmu weryfikacji w 2007 r.). Innymi słowy, zdaniem Polski AW S.A. w sposób nierzetelny przedstawiła swoją sytuację finansową bezpośrednio przed wejścia w życie nowelizacji, co doprowadziło do wypłat rekompensat w wysokości przewyższającej przychody, jakie AW S.A. byłaby w stanie realizować, gdyby wykorzystano studium WSA z czerwca 2004 r.

(44) Według raportu zamówionego przez GDDKiA i Ministerstwo Infrastruktury, przygotowanego przez PricewaterhouseCoopers (PwC), zastosowanie w modelu bankowym studium ruchu i przychodów WSA z czerwca 2004 r. zamiast studium z 1999 r. (w połączeniu z drobnymi korektami metodycznymi i podatkowymi) zmniejszyłoby IRR projektu z [...] % do [...] %⁽²²⁾.

⁽¹⁹⁾ 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.

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

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

⁽²²⁾ 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 ⁽²³⁾) (zwana dalej „nadpłatą”) ⁽²⁴⁾.
- (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 ⁽²⁵⁾ 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 ⁽²⁶⁾. 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 wygasała 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”.

⁽²³⁾ Zastosowany kurs wymiany: 1 EUR = 4 PLN.

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

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

⁽²⁶⁾ 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⁽²⁷⁾. Za działalność gospodarczą uznaje się każdą działalność polegającą na oferowaniu towarów lub usług na danym rynku⁽²⁸⁾.
- (57) W tym kontekście Komisja zauważa, że autostrada A2 między Nowym Tomyślem 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⁽²⁹⁾.
- (59) W przedmiotowej sprawie 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. 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⁽³⁰⁾ doprowadziło do utraty dochodów przez koncesjonariuszy.
- (61) Komisja ma jednak wątpliwości, czy umowa koncesyjna dotycząca odcinka autostrady A2 między Nowym Tomyślem 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 umowy.

⁽²⁷⁾ 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.

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

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

⁽³⁰⁾ 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 wypłacanej spółce SAM S.A., koncesjonariuszowi autostrady A4 łączącej Katowice z Krakowem⁽³¹⁾. Podstawą mechanizmu kompensacyjnego na rzecz koncesjonariusza autostrady A4 była ta sama nowelizacja polskiego prawa dotyczącego płatnych autostrad⁽³²⁾ 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⁽³³⁾, 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.

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

⁽³²⁾ Zob. przypis 8.

⁽³³⁾ 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.⁽³⁴⁾ 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 szczególny 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⁽³⁵⁾. Wystarczy, że beneficjent pomocy konkuruje z innymi przedsiębiorstwami na rynkach otwartych na konkurencję⁽³⁵⁾.

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

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

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

3.1.6. Wniosek

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

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 orzecnictwem Trybunału zadaniem państwa członkowskiego jest przedstawienie możliwych powodów zgodności z rynkiem wewnętrznym i wykazanie, że spełnione są przesłanki do uznania takiej zgodności ⁽³⁷⁾.
- (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 ⁽³⁸⁾ 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 ⁽³⁹⁾ (zwanych 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.

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

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

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

⁽³⁹⁾ 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.”

Voorafgaande aanmelding van een concentratie**(Zaak M.7342 — Alcoa/Firth Rixson)****(Voor de EER relevante tekst)**

(2014/C 328/07)

1. Op 11 september 2014 heeft de Europese Commissie een aanmelding van een voorgenomen concentratie in de zin van artikel 4 van Verordening (EG) nr. 139/2004 van de Raad ⁽¹⁾ ontvangen. Hierin is meegedeeld dat Alcoa Inc. („Alcoa”, Verenigde Staten) in de zin van artikel 3, lid 1, onder b), van de concentratieverordening de volledige zeggenschap verkrijgt over Firth Rixson (Verenigd Koninkrijk) door de verwerving van aandelen.
2. De activiteiten van de betrokken ondernemingen zijn:
 - Alcoa: engineering en vervaardiging van lichte metalen, waaronder aluminium, titanium, nikkel en kobaltproducten voor de lucht- en ruimtevaart, automobiellindustrie, elektriciteitsopwekking en andere toepassingen;
 - Firth Rixson: vervaardiging van engineeringproducten, meer bepaald speciale metalen, naadloze gerolde en vonkgelaste ringen, schijven, gesloten en open smeedstukken en geëxtrudeerd smeedwerk voor de lucht- en ruimtevaart, elektriciteitsopwekking, olie en gas en andere toepassingen.
3. Op grond van een voorlopig onderzoek is de Europese Commissie van oordeel dat de aangemelde transactie binnen het toepassingsgebied van de concentratieverordening kan vallen. Ten aanzien van dit punt wordt de definitieve beslissing echter aangehouden.
4. De Europese Commissie verzoekt belanghebbenden haar hun eventuele opmerkingen over de voorgenomen concentratie kenbaar te maken.

Deze opmerkingen moeten de Europese Commissie uiterlijk tien dagen na dagtekening van deze bekendmaking hebben bereikt. Zij kunnen per fax (+32 22964301), per e-mail naar COMP-MERGER-REGISTRY@ec.europa.eu of per post, onder vermelding van zaaknummer M.7342 — Alcoa/Firth Rixson, aan onderstaand adres worden toegezonden:

Europese Commissie
Directoraat-generaal Concurrentie
Griffie voor concentraties
1049 Brussel
BELGIË

⁽¹⁾ PB L 24 van 29.1.2004, blz. 1 („de concentratieverordening”).

Voorafgaande aanmelding van een concentratie
(Zaak M.7380 — EQT Infrastructure/Inmomutua/Acvil JV)
Voor de vereenvoudigde procedure in aanmerking komende zaak
(Voor de EER relevante tekst)
(2014/C 328/08)

1. Op 12 september 2014 heeft de Europese Commissie een aanmelding van een voorgenomen concentratie in de zin van artikel 4 van Verordening (EG) nr. 139/2004 van de Raad ⁽¹⁾ ontvangen. Hierin is meegedeeld dat EQT Infrastructure Limited („EQT Infrastructure”, Kanaaleiland) en Inmomutua Madrileña, SLU („Inmomutua”, Spanje) in de zin van artikel 3, lid 1, onder b), van de concentratieverordening de gezamenlijke zeggenschap verkrijgen over Acvil Aparcamientos, SLU („Acvil”, Spanje) door de verwerving van aandelen.

2. De activiteiten van de betrokken ondernemingen zijn:

- EQT Infrastructure: investeringsfonds. EQT Infrastructure maakt deel uit van de beleggingsfondsen van EQT,
- Inmomutua: beheer en exploitatie van vastgoed. Inmomutua maakt deel uit van het concern dat onder zeggenschap staat van Mutua Madrileña en actief is in de verzekeringssector,
- Acvil: exploitatie van parkeerterreinen.

3. Op grond van een voorlopig onderzoek is de Europese Commissie van oordeel dat de aangemelde transactie binnen het toepassingsgebied van de concentratieverordening kan vallen. Ten aanzien van dit punt wordt de definitieve beslissing echter aangehouden. Er zij op gewezen dat deze zaak in aanmerking kan komen voor de vereenvoudigde procedure zoals uiteengezet in de Mededeling van de Commissie betreffende een vereenvoudigde procedure voor de behandeling van bepaalde concentraties krachtens Verordening (EG) nr. 139/2004 van de Raad ⁽²⁾.

4. De Europese Commissie verzoekt belanghebbenden haar hun eventuele opmerkingen over de voorgenomen concentratie kenbaar te maken.

Deze opmerkingen moeten de Europese Commissie uiterlijk tien dagen na dagtekening van deze bekendmaking hebben bereikt. Zij kunnen per fax (+32 22964301), per e-mail naar COMP-MERGER-REGISTRY@ec.europa.eu of per post, onder vermelding van zaaknummer M.7380 — EQT Infrastructure/Inmomutua/Acvil JV, aan onderstaand adres worden toegezonden:

Europese Commissie
Directoraat-generaal Concurrentie
Griffie voor concentraties
1049 Brussel
BELGIË

⁽¹⁾ PB L 24 van 29.1.2004, blz. 1 („de concentratieverordening”).

⁽²⁾ PB C 366 van 14.12.2013, blz. 5.

ISSN 1977-0995 (elektronische uitgave)
ISSN 1725-2474 (papieren uitgave)



Bureau voor publicaties van de Europese Unie
2985 Luxemburg
LUXEMBURG

NL