

Jurnalul Oficial al Uniunii Europene

C 328



Ediția în limba română

Comunicări și informări

Anul 57

20 septembrie 2014

Cuprins

II *Comunicări*

COMUNICĂRI PROVENIND DE LA INSTITUȚIILE, ORGANELE ȘI ORGANISMELE UNIUNII EUROPENE

Comisia Europeană

2014/C 328/01 Nonoposiție la o concentrare notificată (Cazul M.7303 – PTTGC/Vencorex) ⁽¹⁾ 1

IV *Informări*

INFORMĂRI PROVENIND DE LA INSTITUȚIILE, ORGANELE ȘI ORGANISMELE UNIUNII EUROPENE

Comisia Europeană

2014/C 328/02 Rata de schimb a monedei euro 2

Autoritatea Europeană pentru Protecția Datelor

2014/C 328/03 Rezumatul Avizului Autorității Europene pentru Protecția Datelor referitor la propunerea de regulament al Parlamentului European și al Consiliului privind măsurile structurale de ameliorare a rezilienței instituțiilor de credit din Uniunea Europeană și propunerea de regulament al Parlamentului European și al Consiliului privind raportarea și transparența operațiunilor de finanțare prin instrumente financiare 3

RO

⁽¹⁾ Text cu relevanță pentru SEE

INFORMĂRI PROVENIND DE LA STATELE MEMBRE

2014/C 328/04	Informații comunicate de statele membre cu privire la încetarea activităților de pescuit	5
2014/C 328/05	Lista statelor membre și a autorităților lor competente privind articolul 15 alineatul (2), articolul 17 alineatul (8) și articolul 21 alineatul (3) din Regulamentul (CE) nr. 1005/2008 al Consiliului	6

V Anunțuri

PROCEDURI REFERITOARE LA PUNEREA ÎN APLICARE A POLITICII ÎN DOMENIUL CONCURENȚEI

Comisia Europeană

2014/C 328/06	Ajutor de stat – Polonia – Ajutor de stat SA.35356 (2014/C) (ex 2013/NN și ex 2012/N) – Compensație acordată întreprinderii Autostrada Wielkopolska S.A. pentru taxe rutiere fictive – autostrada A2 – Invitație de a prezenta observații în temeiul articolului 108 alineatul (2) din TFUE ⁽¹⁾	12
2014/C 328/07	Notificare prealabilă a unei concentrări (Cazul M.7342 – Alcoa/Firth Rixson) ⁽¹⁾	27
2014/C 328/08	Notificare prealabilă a unei concentrări (Cazul M.7380 – EQT Infrastructure/Inmomutua/Acvil JV) – Caz care poate face obiectul procedurii simplificate ⁽¹⁾	28

⁽¹⁾ Text cu relevanță pentru SEE

II

(Comunicări)

COMUNICĂRI PROVENIND DE LA INSTITUȚIILE, ORGANELE ȘI
ORGANISMELE UNIUNII EUROPENE

COMISIA EUROPEANĂ

Nonopoziție la o concentrare notificată**(Cazul M.7303 – PTTGC/Vencorex)****(Text cu relevanță pentru SEE)**

(2014/C 328/01)

La 29 iulie 2014, Comisia a decis să nu se opună concentrării notificate menționate mai sus și să o declare compatibilă cu piața internă. Prezenta decizie se bazează pe articolul 6 alineatul (1) litera (b) din Regulamentul (CE) nr. 139/2004 al Consiliului ⁽¹⁾. Textul integral al deciziei este disponibil doar în limba engleză și va fi făcut public după ce vor fi eliminate orice secrete de afaceri pe care le-ar putea conține. Va fi disponibil:

- pe site-ul internet al Direcției Generale Concurență din cadrul Comisiei, în secțiunea consacrată concentrărilor (<http://ec.europa.eu/competition/mergers/cases/>). Acest site internet oferă diverse facilități care permit identificarea deciziilor de concentrare individuale, inclusiv întreprinderea, numărul cazului, data și indexurile sectoriale,
- în format electronic, pe site-ul internet EUR-Lex (<http://eur-lex.europa.eu/homepage.html?locale=ro>), cu numărul de document 32014M7303. EUR-Lex permite accesul online la legislația europeană.

⁽¹⁾ JO L 24, 29.1.2004, p. 1.

IV

(Informări)

INFORMĂRI PROVENIND DE LA INSTITUȚIILE, ORGANELE ȘI ORGANISMELE
UNIUNII EUROPENE

COMISIA EUROPEANĂ

Rata de schimb a monedei euro ⁽¹⁾

19 septembrie 2014

(2014/C 328/02)

1 euro =

Moneda	Rata de schimb	Moneda	Rata de schimb		
USD	dolar american	1,2852	CAD	dolar canadian	1,4109
JPY	yen japonez	139,84	HKD	dolar Hong Kong	9,9617
DKK	coroana daneză	7,4444	NZD	dolar neozeelandez	1,5784
GBP	lira sterlină	0,78650	SGD	dolar Singapore	1,6269
SEK	coroana suedeză	9,1650	KRW	won sud-coreean	1 340,00
CHF	franc elvețian	1,2067	ZAR	rand sud-african	14,1760
ISK	coroana islandeză		CNY	yuan renminbi chinezesc	7,8923
NOK	coroana norvegiană	8,1540	HRK	kuna croată	7,6250
BGN	leva bulgărească	1,9558	IDR	rupia indoneziană	15 376,27
CZK	coroana cehă	27,574	MYR	ringgit Malaiezia	4,1606
HUF	forint maghiar	310,76	PHP	peso Filipine	57,187
LTL	litas lituanian	3,4528	RUB	rubla rusească	49,4327
PLN	zlot polonez	4,1877	THB	baht thailandez	41,399
RON	leu românesc nou	4,4020	BRL	real brazilian	3,0349
TRY	lira turcească	2,8610	MXN	peso mexican	16,9743
AUD	dolar australian	1,4321	INR	rupie indiană	78,1787

(¹) Sursă: rata de schimb de referință publicată de către Banca Centrală Europeană.

AUTORITATEA EUROPEANĂ PENTRU PROTECȚIA DATELOR

Rezumatul Avizului Autorității Europene pentru Protecția Datelor referitor la propunerea de regulament al Parlamentului European și al Consiliului privind măsurile structurale de ameliorare a rezilienței instituțiilor de credit din Uniunea Europeană și propunerea de regulament al Parlamentului European și al Consiliului privind raportarea și transparența operațiunilor de finanțare prin instrumente financiare

(Textul integral al prezentului aviz poate fi consultat în engleză, franceză și germană pe site-ul AEPD www.edps.europa.eu)

(2014/C 328/03)

1. Introducere

1. La 29 ianuarie 2014, Comisia a adoptat două propuneri privind reglementarea sistemului bancar european: o propunere de regulament al Parlamentului European și al Consiliului privind măsurile structurale de ameliorare a rezilienței instituțiilor de credit din UE („propunerea privind reziliența instituțiilor de credit”) ⁽¹⁾ și o propunere de regulament al Parlamentului European și al Consiliului privind raportarea și transparența operațiunilor de finanțare prin instrumente financiare („propunerea privind transparența operațiunilor de finanțare prin instrumente financiare”) ⁽²⁾. Propunerile fac parte dintr-o amplă revizuire a reglementării și supravegherii financiare, pe care UE o efectuează încă de la declanșarea crizei financiare. Acestea conțin norme care împiedică cele mai mari și mai bine dezvoltate bănci să desfășoare activități de tranzacționare pe cont propriu, acordă autorităților de supraveghere prerogativa de a impune acestor bănci separarea anumitor activități de tranzacționare cu potențial de risc de activitățile lor de primire de depozite și urmăresc creșterea transparenței anumitor tranzacții în sectorul bancar paralel. Propunerile sunt însoțite de o singură analiză a impactului și au fost adoptate împreună sub forma unui pachet.
2. Fiecare dintre propuneri implică prelucrarea de date cu caracter personal, inclusiv publicarea detaliilor despre persoanele care au făcut obiectul unor sancțiuni în urma încălcării normelor propuse. Prin urmare, este regretabil faptul că AEPD nu a fost consultată înaintea adoptării propunerilor, astfel cum se prevede la articolul 28 alineatul (2) din Regulamentul (CE) nr. 45/2001 ⁽³⁾. AEPD recunoaște scopul legitim în materie de politici publice care stă la baza acestor propuneri și apreciază faptul că sunt avute în vedere unele măsuri de protecție a datelor. Cu toate acestea, există mai multe domenii care necesită o atenție sporită acordată drepturilor persoanei.

4. Concluzie

19. AEPD se bucură să constate că aspectele protecției datelor au fost luate în considerare într-o oarecare măsură în cadrul propunerilor și recomandă o mai mare integrare a respectării dreptului la viață privată și la protecția datelor cu caracter personal, prin următoarele modificări:
 - (a) includerea unei dispoziții generale potrivit căreia toate operațiunile de prelucrare a datelor cu caracter personal în conformitate cu propunerile de regulament să facă obiectul normelor stabilite în Directiva 95/46/CE și Regulamentul (CE) nr. 45/2001;
 - (b) stabilirea în propunerea privind transparența operațiunilor de finanțare prin instrumente financiare a unui termen maxim corespunzător pentru păstrarea informațiilor cu caracter personal de către contrapărțile la o operațiune de finanțare prin instrumente financiare;
 - (c) în ceea ce privește dispozițiile de derogare de la obligația de confidențialitate și de păstrare a secretului profesional în propunerea privind transparența operațiunilor de finanțare prin instrumente financiare, ar trebui (i) să se clarifice dacă datele cu caracter personal sunt cuprinse sau nu în domeniul de aplicare al acestei derogări și, dacă da, să se includă o mențiune potrivit căreia datele respective pot fi prelucrate numai în scopuri compatibile și în conformitate cu normele aplicabile privind protecția datelor; (ii) să se clarifice dacă transferurile de date cu caracter personal către țări terțe este avut sau nu în vedere și, dacă da, să se adauge o mențiune potrivit căreia un astfel de transfer poate fi efectuat numai în conformitate cu prevederile naționale care transpun articolele 25 și 26 din Directiva 95/46/CE;

⁽¹⁾ COM(2014) 43 final.

⁽²⁾ COM(2014) 40 final.

⁽³⁾ A se vedea documentul de politică AEPD: *The EDPS as an advisor to EU institutions on policy and legislation: building on ten years of experience* (AEPD în calitate de consilier al instituțiilor UE pe probleme de politici și legislație: consolidarea unei experiențe de zece ani), 4 iunie 2014, disponibil pentru consultare pe site-ul AEPD www.edps.europa.eu

- (d) clarificarea faptului că puterea de a emite o avertizare publică privind persoanele identificate nu trebuie exercitată automat, ci mai degrabă în funcție de caz și în mod adecvat și proporțional;
- (e) în ceea ce privește dispozițiile referitoare la publicarea sancțiunilor, ar trebui (i) să se includă în ambele regulamente o cerință privind analizarea fiecărui caz și a circumstanțelor specifice ale acestuia separat, pe baza principiului necesității și proporționalității înainte de luarea deciziei de a face publică identitatea persoanei sancționate; și (ii) să se menționeze o perioadă maximă de păstrare pe site-urile autorităților competente a datelor cu caracter personal făcute publice ca parte a informării cu privire la sancționare.

Adoptat la Bruxelles, 11 iulie 2014.

Giovanni BUTTARELLI

Adjunctul Autorității Europene pentru Protecția Datelor

INFORMĂRI PROVENIND DE LA STATELE MEMBRE

Informații comunicate de statele membre cu privire la încetarea activităților de pescuit

(2014/C 328/04)

În conformitate cu articolul 35 alineatul (3) din Regulamentul (CE) nr. 1224/2009 al Consiliului din 20 noiembrie 2009 de stabilire a unui sistem comunitar de control pentru asigurarea respectării normelor politicii comune în domeniul pescuitului ⁽¹⁾, a fost luată o decizie de încetare a activităților de pescuit, prezentată în tabelul următor:

Data și ora încetării activităților	28.8.2014
Durata	28.8.2014-31.12.2014
Statul membru	Irlanda
Stoc sau grup de stocuri	NEP/*07U16
Specie	Langustină (<i>Nephrops norvegicus</i>)
Zona	Unitatea funcțională 16 din subzona ICES VII
Tip sau tipuri de nave de pescuit	—
Număr de referință	28/TQ43

⁽¹⁾ JO L 343, 22.12.2009, p. 1.

**Lista statelor membre și a autorităților lor competente privind articolul 15 alineatul (2),
articolul 17 alineatul (8) și articolul 21 alineatul (3) din Regulamentul (CE) nr. 1005/2008 al
Consiliului**

(2014/C 328/05)

Această listă se publică în conformitate cu articolul 22 alineatul (2) din Regulamentul (CE) nr. 1005/2008 al Consiliului ⁽¹⁾. Autoritățile competente au fost notificate în conformitate cu articolele următoare din regulamentul respectiv:

(a) Articolul 15 alineatul (1): exportul capturilor realizate de către nave de pescuit care arborează pavilionul unui stat membru este supus validării unui certificat de captură de către autoritățile competente ale statului membru de pavilion, astfel cum este prevăzut la articolul 12 alineatul (4), dacă aceasta se impune în cadrul cooperării stabilite la articolul 20 alineatul (4).

Articolul 15 alineatul (2): statele membre de pavilion notifică Comisiei autoritățile naționale abilitate pentru validarea certificatelor de captură menționate la alineatul (1).

(b) Articolul 17 alineatul (8): statele membre notifică Comisiei autoritățile lor abilitate cu controlul și verificarea certificatelor de captură în conformitate cu articolul 16 și cu alineatele (1)-(6) din prezentul articol.

(c) Articolul 21 alineatul (3): statele membre notifică Comisiei autoritățile lor abilitate cu validarea și verificarea rubricii „reexport” din certificatul de captură în conformitate cu procedura definită la articolul 15.

Stat membru	Autoritățile competente
Belgia	(a), (b), (c): — Vlaamse Overheid; Dienst Zeevisserij (Guvernul flamand; Serviciul pentru pescuit maritim)
Bulgaria	(a), (b), (c): — Изпълнителна агенция по рибарство и аквакултури (Agenția națională pentru pescuit și acvacultură)
Republica Cehă	(a): — nu se aplică (b), (c): — Celní úřad pro Středočeský kraj (Biroul vamal din regiunea Boemia Centrală) — Celní úřad pro hlavní město Prahu (Biroul vamal din capitala Praga) — Celní úřad Praha Ruzyně (Biroul vamal din Ruzyně, Praga) — Celní úřad pro Jihočeský kraj (Biroul vamal din regiunea Boemia de Sud) — Celní úřad pro Plzeňský kraj (Biroul vamal din regiunea Pilsen) — Celní úřad pro Karlovarský kraj (Biroul vamal din regiunea Karlovy Vary) — Celní úřad pro Ústecký kraj (Biroul vamal din regiunea Ústí nad Labem) — Celní úřad pro Liberecký kraj (Biroul vamal din regiunea Liberec) — Celní úřad pro Královéhradecký kraj (Biroul vamal din regiunea Hradec Králové) — Celní úřad pro Pardubický kraj (Biroul vamal din regiunea Pardubice) — Celní úřad pro Kraj Vysočina (Biroul vamal din regiunea Vysočina)

⁽¹⁾ JO L 286, 29.10.2008, p. 1.

Stat membru	Autoritățile competente
	<ul style="list-style-type: none"> — Celní úřad pro Jihomoravský kraj (Biroul vamal din regiunea Moravia de Sud) — Celní úřad pro Olomoucký kraj (Biroul vamal din regiunea Olomouc) — Celní úřad pro Moravskoslezský kraj (Biroul vamal din regiunea Moravia-Silezia) — Celní úřad pro Zlínský kraj (Biroul vamal din regiunea Zlín)
Danemarca	<p>(a):</p> <ul style="list-style-type: none"> — NaturErhvervstyrelsen (Agenția daneză pentru agricultură și pescuit) <p>(b):</p> <ul style="list-style-type: none"> — NaturErhvervstyrelsen – kun direkte landinger (Agenția daneză pentru agricultură și pescuit – doar aterizări directe) — Fødevarestyrelsen – anden import (Administrația veterinară și alimentară daneză – alte importuri) <p>(c):</p> <ul style="list-style-type: none"> — Fødevarestyrelsen (Administrația veterinară și alimentară daneză)
Germania	<p>(a), (b), (c):</p> <ul style="list-style-type: none"> — Bundesanstalt für Landwirtschaft und Ernährung (Oficiul federal pentru agricultură și alimentație)
Estonia	<p>(a):</p> <ul style="list-style-type: none"> — Põllumajandusministeerium; Kalamajandusosakond (Ministerul Agriculturii; Departamentul economic pentru pescuit) <p>(b):</p> <ul style="list-style-type: none"> — Maksu- ja Tolliamet; Põllumajandusministeerium; Keskkonnaministeerium (Administrația fiscală și vamală din Estonia; Ministerul Agriculturii; Ministerul Mediului) <p>(c):</p> <ul style="list-style-type: none"> — Maksu- ja Tolliamet (Administrația fiscală și vamală din Estonia)
Irlanda	<p>(a), (b), (c):</p> <ul style="list-style-type: none"> — The Sea Fisheries Protection Authority (Autoritatea pentru protecția pescuitului maritim)
Grecia	<p>(a):</p> <ul style="list-style-type: none"> — Υπουργείο Αγροτικής Ανάπτυξης και Τροφίμων, Διεύθυνση Θαλάσσιας Αλιείας (Ministerul dezvoltării rurale & alimentației, Direcția de pescuit maritim) <p>(b), (c):</p> <ul style="list-style-type: none"> — Υπουργείο Αγροτικής Ανάπτυξης και Τροφίμων, Διεύθυνση Αλιευτικών Εφαρμογών και Εισροών Αλιευτικής Παραγωγής (Ministerul dezvoltării rurale & alimentației, Direcția de extensie pentru pescuit)
Spania	<p>(a), (b), (c):</p> <ul style="list-style-type: none"> — Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente; Secretaria General de Pesca; Dirección General de Ordenación Pesquera; Subdirección General de Control e Inspección (Ministerul agriculturii, alimentației și mediului; Secretarul general pentru pescuit; Direcția generală pentru gestionarea pescuitului; Subdirecția generală pentru control și inspecție)

Stat membru	Autoritățile competente
Franța	<p>(a):</p> <ul style="list-style-type: none"> — 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 (Direcțiile departamentale teritoriale și maritime – Delegațiile la mare și la țărm; Direcția maritimă Guadelupa; Direcția maritimă Martinica; Direcția maritimă Guyana Franceză; Direcția maritimă sudul Oceanului Indian) — Le Centre national de surveillance des pêches (Centrul național de supraveghere a pescuitului) <p>(b):</p> <ul style="list-style-type: none"> — Les bureaux de douane des directions régionales (Birourile vamale ale direcțiilor regionale) — Le Centre national de surveillance des pêches (Centrul național de supraveghere a pescuitului) <p>(c):</p> <ul style="list-style-type: none"> — Les bureaux de douane des directions régionales (Birourile vamale ale direcțiilor regionale)
Croația	<p>(a):</p> <ul style="list-style-type: none"> — Ministarstvo poljoprivrede; Uprava ribarstva (Ministerul Agriculturii; Direcția de pescuit) <p>(b), (c):</p> <ul style="list-style-type: none"> — Ministarstvo financija; Carinska uprava (Ministerul de finanțe; Administrația vamală)
Italia	<p>(a), (c):</p> <ul style="list-style-type: none"> — Autorità Marittime (Guardia Costiera) (Autoritatea maritimă) (Garda de coastă) <p>(b):</p> <ul style="list-style-type: none"> — Agenzia delle Dogane (Agenția vamală) — Ministero della Salute (Ministerul Sănătății)
Cipru	<p>(a), (b), (c):</p> <ul style="list-style-type: none"> — Υπουργείο Γεωργίας, Φυσικών Πόρων και Περιβάλλοντος; Τμήμα Αλιείας και Θαλασσιών Ερευνών (Ministerul agriculturii, resurselor naturale și mediului; Departamentul pentru pescuit și cercetare marină)
Letonia	<p>(a):</p> <ul style="list-style-type: none"> — Zemkopības ministrijas; Zivsaimniecības departamentā (Ministerul Agriculturii; Departamentul pentru pescuit) <p>(b), (c):</p> <ul style="list-style-type: none"> — Valsts vides dienests departamenta Zivsaimniecības kontroles (Departamentul serviciului național pentru mediu al controlului pentru pescuit)
Lituania	<p>(a):</p> <ul style="list-style-type: none"> — Žuvininkystės tarnyba prie Žemės ūkio ministerijos (Departamentul pentru pescuit din cadrul Ministerului Agriculturii) <p>(b), (c):</p> <ul style="list-style-type: none"> — Muitinės departamentas prie Finansų ministerijos (Departamentul vamal din cadrul Ministerului de finanțe)

Stat membru	Autoritățile competente
Luxemburg	(a): — nu se aplică (b), (c): — Administration des services vétérinaires (Administrația serviciilor veterinare)
Ungaria	(a): — nu se aplică (b), (c): — Nemzeti Élelmiszerlánc-biztonsági Hivatal (Oficiul național pentru siguranța lanțului alimentar)
Malta	(a), (b), (c): — Dipartiment tas-Sajd u l-Akwakultura; Ministeru għall-Iżvilupp Sostenibbli, l-Ambjent u l-bidla fil-klima (Departamentul pentru pescuit și acvacultură; Ministerul dezvoltării durabile, mediului și schimbărilor climatice)
Țările de Jos	(a), (c): — Nederlandse Voedsel en Waren Autoriteit (Autoritatea neerlandeză pentru siguranța alimentelor și produselor de consum) (b): — Douane (Departament vamal) — Nederlandse Voedsel en Waren Autoriteit (Autoritatea neerlandeză pentru siguranța alimentelor și produselor de consum)
Austria	(a): — nu se aplică (b), (c): — Österreichische Agentur für Gesundheit und Ernährungssicherheit; Bundesamt für Ernährungssicherheit (Agenția austriacă pentru sănătate și siguranță alimentară; Biroul federal pentru siguranță alimentară)
Polonia	(a): — Ministerstwo Rolnictwa i Rozwoju Wsi; Departament Rybołówstwa (Ministerul agriculturii și dezvoltării rurale; Departamentul pentru pescuit) (b), (c): — Ministerstwo Rolnictwa i Rozwoju Wsi; Departament Rybołówstwa (Ministerul agriculturii și dezvoltării rurale; Departamentul pentru pescuit) — Okręgowy Inspektorat Rybołówstwa Morza w Gdyni (Inspectoratul regional de pescuit maritim din Gdynia) — Okręgowy Inspektorat Rybołówstwa Morza w Szczecinie (Inspectoratul regional de pescuit maritim din Szczecin)
Portugalia	(a), (c): — Continente: Direção-Geral de Recursos Naturais, Segurança e Serviços Marítimos; Autoridade Nacional de Pesca (Continent: Direcția generală de resurse naturale, securitate și servicii maritime; Autoritatea națională de pescuit) — Açores: Secretaria Regional do Ambiente e do Mar; Gabinete do Subsecretário Regional das Pescas (Azore: Secretariatul regional pentru mediu și maritim; Biroul regional al subsecretarului pentru pescuit) — Açores: Inspeção Regional das Pescas (Azore: Inspecția regională de pescuit) — Madeira: Direção Regional de Pescas (Madeira: Direcția regională de pescuit)

Stat membru	Autoritățile competente
	<p>(b):</p> <ul style="list-style-type: none"> — Continente: Direção-Geral de Recursos Naturais, Segurança e Serviços Marítimos; Autoridade Nacional de Pesca; Direção de Serviços de Inspeção (Continent: Direcția generală de resurse naturale, securitate și servicii maritime; Autoritatea națională de pescuit; Direcția pentru servicii de inspecție) — Açores: Inspeção Regional das Pescas (Azore: Inspecția regională de pescuit) — Madeira: Direção Regional de Pescas (Madeira: Direcția regională de pescuit) — Alfândega de Viana do Castelo (Biroul vamal din Viana do Castelo) — Alfândega de Leixões (Biroul vamal din Leixões) — Alfândega do Aeroporto do Porto (Biroul vamal al aeroportului din Porto) — Alfândega de Aveiro (Biroul vamal din Aveiro) — Alfândega de Peniche (Biroul vamal din Peniche) — Alfândega Marítima de Lisboa (Biroul vamal maritim din Lisabona) — Alfândega do Aeroporto de Lisboa (Biroul vamal al aeroportului din Lisabona) — Alfândega de Setúbal (Biroul vamal din Setúbal) — Delegação Aduaneira de Sines; Alfândega de Setúbal (Delegația vamală din Sines, Biroul vamal din Setúbal) — Delegação Aduaneira do Aeroporto de Faro (Delegația vamală a aeroportului din Faro) — Alfândega de Ponta Delgada (Biroul vamal din Ponta Delgada) — Delegação Aduaneira da Horta (Delegația vamală din Horta) — Alfândega do Funchal (Biroul vamal din Funchal) — Delegação Aduaneira do Aeroporto da Madeira (Delegația vamală a aeroportului din Madeira)
România	<p>(a), (b), (c):</p> <ul style="list-style-type: none"> — Agenția Națională pentru Pescuit și Acvacultură
Slovenia:	<p>(a):</p> <ul style="list-style-type: none"> — Carinski urad Koper; Izpostava Koper (Direcția vamală din Koper; Biroul vamal din Koper) <p>(b):</p> <ul style="list-style-type: none"> — Carinski urad Koper; Izpostava Luka Koper (Direcția vamală din Koper; Biroul vamal din Luka Koper) — Carinski urad Koper; Izpostava Koper (Direcția vamală din Koper; Biroul vamal din Koper) — Carinski urad Ljubljana; Izpostava Terminal Ljubljana (Direcția vamală din Ljubljana; Terminalul biroului vamal din Ljubljana) — Carinski urad Ljubljana; Izpostava Letališče Brnik (Direcția vamală din Ljubljana, Biroul vamal din Letališče Brnik) — Carinski urad Maribor; Izpostava Maribor (Direcția vamală din Maribor, Biroul vamal din Maribor) — Carinski urad Celje; Izpostava Celje (Direcția vamală din Celje; Biroul vamal din Celje) — Carinski urad Sežana; Izpostava Terminal Sežana (Direcția vamală din Sežana; Terminalul biroului vamal din Sežana) — Carinski urad Brežice; Izpostava Obrežje (Direcția vamală din Brežice; Biroul vamal din Obrežje)

Stat membru	Autoritățile competente
	<p>(c):</p> <ul style="list-style-type: none"> — Carinski urad Koper; Izpostava Koper (Direcția vamală din Koper; Biroul vamal din Koper) — Carinski urad Ljubljana; Izpostava Terminal Ljubljana (Direcția vamală din Ljubljana; Terminalul biroului vamal din Ljubljana) — Carinski urad Ljubljana; Izpostava Letališče Brnik (Direcția vamală din Ljubljana, Biroul vamal din Letališče Brnik) — Carinski urad Maribor; Izpostava Maribor (Direcția vamală din Maribor, Biroul vamal din Maribor) — Carinski urad Celje; Izpostava Celje (Direcția vamală din Celje; Biroul vamal din Celje) — Carinski urad Sežana; Izpostava Terminal Sežana (Direcția vamală din Sežana; Terminalul biroului vamal din Sežana) — Carinski urad Brežice; Izpostava Obrežje (Direcția vamală din Brežice; Biroul vamal din Obrežje)
Slovenia	<p>(a):</p> <ul style="list-style-type: none"> — nu se aplică <p>(b), (c):</p> <ul style="list-style-type: none"> — Štátna veterinárna a potravinová správa Slovenskej republiky (Administrația veterinară și alimentară de stat din Republica Slovacă)
Finlanda	<p>(a), (b), (c):</p> <ul style="list-style-type: none"> — Uudenmaan elinkeino-, liikenne-, ja ympäristökeskus (Centrul pentru dezvoltare economică, transport și mediu pentru Uusimaa)
Suedia	<p>(a), (b), (c):</p> <ul style="list-style-type: none"> — Havs- och vattenmyndigheten (Agenția pentru gestionarea marină și a apei)
Regatul Unit	<p>(a):</p> <ul style="list-style-type: none"> — Marine Management Organisation (Organizația de gestionare marină) — Marine Scotland (Departamentul marin scoțian) <p>(b):</p> <ul style="list-style-type: none"> — Marine Management Organisation (Organizația de gestionare marină) — UK Port Health Authorities (Autoritățile portuare de sănătate din Regatul Unit) <p>(c):</p> <ul style="list-style-type: none"> — Marine Management Organisation (Organizația de gestionare marină)

V

(Anunțuri)

PROCEDURI REFERITOARE LA PUNEREA ÎN APLICARE A POLITICII ÎN
DOMENIUL CONCURENȚEI

COMISIA EUROPEANĂ

AJUTOR DE STAT – POLONIA

**Ajutor de stat SA.35356 (2014/C) (ex 2013/NN și ex 2012/N) – Compensație acordată
întreprinderii Autostrada Wielkopolska S.A. pentru taxe rutiere fictive – autostrada A2****Invitație de a prezenta observații în temeiul articolului 108 alineatul (2) din TFUE****(Text cu relevanță pentru SEE)**

(2014/C 328/06)

Prin scrisoarea din data de 25 iunie 2014, reprodusă în versiunea lingvistică autentică în paginile care urmează prezentului rezumat, Comisia a notificat Poloniei decizia sa de a iniția procedura prevăzută la articolul 108 alineatul (2) din TFUE privind măsura menționată anterior.

Părțile interesate își pot prezenta observațiile privind măsura pentru care Comisia inițiază procedura în termen de o lună de la data publicării prezentului rezumat și a scrisorii de mai jos, la adresa:

Commission européenne
Direction générale de la concurrence
Greffé des aides d'État
Bureau: MAD0 12/059
1049 Bruxelles/Brussel
BELGIQUE/BELGIË
Fax: +32 22961242

Aceste observații vor fi comunicate Poloniei. Păstrarea confidențialității privind identitatea părții interesate care prezintă observațiile poate fi solicitată în scris, precizându-se motivele care stau la baza solicitării.

DESCRIEREA MĂSURII

1. Măsura constă în acordarea unei compensații financiare întreprinderii Autostrada Wielkopolska S.A. (denumită în continuare: „AW S.A.”), concesionarul autostrăzii poloneze A2 pe tronsonul cuprins între localitățile Nowy Tomyśl și Konin, pentru exonerarea vehiculelor grele de marfă ⁽¹⁾ de obligația de a plăti o taxă rutieră pentru utilizarea autostrăzii în perioada 1 septembrie 2005-30 iunie 2011.
2. În 2005, legea poloneză privind autostrăzile cu plată a fost modificată pentru ca vehiculele grele de marfă cu o vinieta valabilă care le dădea dreptul de a circula pe drumurile poloneze să nu plătească de două ori pentru utilizarea aceleiași tronson de drum ⁽²⁾ (denumită în continuare: „modificarea”). Această modificare, care reprezenta transpunerea Directivei 1999/62/CE ⁽³⁾, prevedea ca administratorii autostrăzilor să fie despăgubiți de Fondul Național Rutier (denumit în continuare: FNR) pentru pierderile de venit suferite ca urmare a adoptării sale.

⁽¹⁾ „Vehicul greu de marfă” înseamnă un vehicul cu o greutate de peste 3,5 tone.

⁽²⁾ Legea din 28 iulie 2005 de modificare a Legii privind autostrăzile cu plată și Fondul Național Rutier și Legea privind transportul rutier (Monitorul Oficial nr. 155, punctul 1297).

⁽³⁾ Directiva 1999/62/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 17 iunie 1999 de aplicare a taxelor la vehiculele grele de marfă pentru utilizarea anumitor infrastructuri (JO L 187, 20.7.1999, p. 42), modificată.

3. Detaliile mecanismului de compensare au fost stabilite în anexa nr. 6 la contractele de concesiune, semnate la 14 octombrie 2005. Ca urmare, vehiculele grele de marfă, și anume vehiculele cu o greutate de peste 3,5 tone, au fost exonerate de plata taxelor rutiere pentru autostrada A2. În schimb, AW S.A. a început să primească lunar compensația pentru pierderile de venit calculate pe baza unor taxe rutiere fictive.
4. Metoda compensației a fost instituită pe baza ipotezei conform căreia situația financiară a concesionarului nu ar trebui să se modifice. Aceasta înseamnă că situația sa financiară nu ar trebui să fie nici mai bună, nici mai proastă în comparație cu situația anterioară modificării legii. S-a convenit că acest obiectiv este îndeplinit în cazul în care rata internă de rentabilitate ⁽¹⁾ (denumită în continuare: „RIR”) a investițiilor AW S.A. în autostrada A2 rămâne la același nivel ca cel pe care l-ar fi avut dacă legea nu ar fi fost modificată.
5. Cuantumul compensației a fost calculat în urma unei proceduri în două etape efectuate pe baza unor modele financiare (modele bancare, denumite în continuare: „MB”) elaborate de un expert independent. MB au arătat fluxurile de trezorerie preconizate (și anume, costurile prevăzute care trebuiau să fie acoperite de către concesionar și veniturile prevăzute din taxele rutiere) și au permis calcularea RIR a investiției, precum și calcularea nivelului adecvat de taxe rutiere fictive.
6. Cu toate acestea, potrivit autorităților poloneze, AW S.A. a supraevaluat rata de rentabilitate în modelul bancar prin utilizarea studiului privind traficul și veniturile din 1999, în locul studiului mai recent din iunie 2004. Aceasta a dus, potrivit Poloniei, la plata unor compensații mai mari decât veniturile pe care AW S.A. ar fi putut să le genereze dacă modificarea nu ar fi intrat în vigoare. Presupusa plată excedentară pentru perioada 1 septembrie 2005-30 iunie 2011 s-a ridicat la 894 956 889 PLN [aproximativ 224 de milioane EUR ⁽²⁾].

EVALUAREA MĂSURII

Existența ajutorului

7. Comisia consideră că AW S.A. este o întreprindere, că măsura a fost finanțată din resurse de stat, că este imputabilă statului și că este selectivă. Mai mult, măsura poate să denatureze concurența și să afecteze schimburile comerciale între statele membre. În ceea ce privește avantajul economic, Comisia observă faptul că eliminarea taxelor rutiere în cazul vehiculelor grele de marfă a determinat o pierdere a veniturilor pentru concesionari.
8. Cu toate acestea, Comisia are îndoieli cu privire la faptul că respectivul contract de concesiune a dat întreprinderii AW S.A. dreptul de a fi despăgubită pentru prejudiciile cauzate de modificările legislative. Conform contractului de concesiune, riscurile de trafic și nivelul veniturilor din taxele rutiere sunt suportate de concesionar.
9. În plus, chiar admitând faptul că respectivul concesionar avea dreptul la o compensație pentru pierderea de venituri cauzată de modificările legislative, Comisia consideră că modul în care s-a aplicat metoda compensației a dus la preluarea de către stat a riscurilor legate de nivelurile de trafic și de costuri pentru toate vehiculele (grole și ușoare) care au utilizat autostrada în perioada în care taxele rutiere fictive au fost verificate. În opinia Comisiei, ca urmare a acestui fapt, concesionarul a beneficiat de un avantaj în comparație cu dispozițiile contractului inițial de concesiune.
10. De asemenea, Comisia observă faptul că, în metodologia aplicată, elementul-cheie este RIR a proiectului, calculată chiar înainte de introducerea taxei rutiere fictive. Dacă RIR în MB nu reflectă RIR a proiectului (și anume, era mai ridicată), metoda compensației a avut ca rezultat plăți compensatorii pentru AW S.A. mai mari decât cele care i s-ar fi cuvenit. Presupusa supracompensare ar constitui un avantaj pentru AW S.A. în comparație cu dispozițiile contractului de concesiune. În această privință, Comisia are îndoieli cu privire la faptul că utilizarea unor previziuni de trafic depășite pentru calcularea RIR a conferit concesionarului un avantaj care s-a limitat la ceea ce era necesar pentru a restabili echilibrul economic al contractului de concesiune. Având în vedere cele de mai sus, Comisia consideră, în acest stadiu, că plățile compensatorii către AW S.A. constituie integral sau parțial un ajutor de stat.

Compatibilitatea ajutorului

11. Opinia preliminară a Comisiei este aceea că plățile compensatorii către AW S.A. constituie integral sau parțial un ajutor pentru funcționare, întrucât reduc cheltuielile curente ale operatorului autostrăzii. În conformitate cu jurisprudența Curții ⁽³⁾, un astfel de ajutor pentru funcționare este, în principiu, incompatibil cu piața internă.

⁽¹⁾ Rata internă de rentabilitate (RIR) sau rata economică de rentabilitate (RER) este o rată de rentabilitate utilizată în alocarea capitalului pentru a măsura și a compara profitabilitatea investițiilor. Cu cât RIR a unui proiect este mai ridicată, cu atât este mai de dorit să se realizeze proiectul.

⁽²⁾ Rata de schimb valutar utilizată: 1 EUR = 4 PLN.

⁽³⁾ Cauza T-459/93 Siemens SA/Comisia, Rec., 1995, p. II-01675.

12. Cu toate acestea, Comisia remarcă faptul că autostrada A2 este situată în regiuni defavorizate care beneficiază de derogarea prevăzută la articolul 107 alineatul (3) litera (a) din TFUE și, prin urmare, Comisia trebuie să evalueze dacă ajutorul pentru funcționare în cauză poate fi considerat compatibil în temeiul Liniilor directoare privind ajutoarele de stat regionale pentru perioada 2007-2013 ⁽¹⁾ (denumite în continuare „LDAR”). În conformitate cu punctul 76 din liniile directoare, ajutoarele pentru funcționare pot fi acordate în regiunile defavorizate cu condiția ca (i) acestea să fie justificate de contribuția lor la dezvoltarea regională și de natura lor; și ca (ii) nivelul lor să fie proporțional cu handicapul pe care încearcă să îl compenseze.
13. Comisia consideră că ajutorul pentru funcționare care are ca unic efect creșterea RIR a proiectului nu are nicio contribuție la dezvoltarea regională. În consecință, Comisia consideră în acest moment că respectiva compensație plătită AW S.A. este integral sau parțial un ajutor pentru funcționare.

⁽¹⁾ JO C 54, 4.3.2006, p. 13.

TEXTUL SCRISORII

„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 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⁽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 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⁽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 równoległe 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 wyplacane 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 skutkowałą utratą dochodu).
- (28) Koncesjonariusz i GDDKiA uzgodnili, że obliczenie rekompensaty dla koncesjonariusza odbędzie się w drodze dwuetapowej procedury opartej na modelach finansowych (modelach bankowych, zwanych dalej „MB”) opracowanych przez niezależnego eksperta.
- (29) MB wykazały przewidywany przepływ pieniężny (tj. przewidywane koszty, które ma pokryć koncesjonariusz, oraz przewidywane przychody z opłat za przejazd) i umożliwiły obliczenie IRR z inwestycji oraz odpowiedniego poziomu myta wirtualnego, czyli stawki AGRI.
- (30) Modele finansowe (tj. MB) przedstawione przez AW S.A. celem uzasadnienia proponowanej wysokości stawki AGRI zostały zweryfikowane pod względem poprawności rachunkowej przez doradcę finansowego GDDKiA, firmę Ernst & Young Corporate Finance Sp. z o.o.⁽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):
- 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⁽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:
- 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
 - 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 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 [...] %⁽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 ustanowionego umową koncesyjną, AW S.A. zakwestionowała uchylenie się od skutków prawnych aneksu nr 6 do umowy koncesyjnej i skierowała sprawę do sądu arbitrażowego.
- (50) Sąd arbitrażowy orzekł w sprawie na korzyść koncesjonariusza, stwierdzając, że aneks nr 6 jest ważny i państwo powinno przestrzegać jego postanowień ⁽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 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”.

⁽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 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⁽²⁹⁾.

(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. Selektowna 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 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.

⁽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 uszczerplenie dochodów lub wzrost kosztów.

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

3.1.4. Selektowność

- (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 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⁽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 przestrzegła 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 wyłączenie 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 ⁽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⁾ (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.

⁽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.”

Notificare prealabilă a unei concentrări**(Cazul M.7342 – Alcoa/Firth Rixson)****(Text cu relevanță pentru SEE)**

(2014/C 328/07)

1. La data de 11 septembrie 2014, Comisia Europeană a primit, în temeiul articolului 4 din Regulamentul (CE) nr. 139/2004 al Consiliului ⁽¹⁾, o notificare a unei concentrări propuse prin care întreprinderea Alcoa Inc. („Alcoa”, Statele Unite) dobândește, în sensul articolului 3 alineatul (1) litera (b) din Regulamentul privind concentrările economice, controlul asupra întregii întreprinderi Firth Rixson (Regatul Unit), prin achiziționare de acțiuni.
2. Activitățile economice ale întreprinderilor respective sunt:
 - în cazul întreprinderii Alcoa: ingineria și producția de metale ușoare, inclusiv produse din aluminiu, titan, nichel și cobalt, pentru aplicații în sectorul aerospațial, sectorul autovehiculelor, sectorul producerii de energie electrică și în alte sectoare;
 - în cazul întreprinderii Firth Rixson: fabricarea de produse de inginerie, mai ales metale speciale, inele laminate fără sudură și inele sudate cu arc electric, discuri, piese forjate în matriță închisă și în matriță deschisă și piese forjate extrudate pentru aplicații în sectorul aerospațial, sectorul producerii de energie electrică, sectorul petrolului, sectorul gazelor și în alte sectoare.
3. În urma unei examinări prealabile, Comisia Europeană constată că tranzacția notificată ar putea intra sub incidența Regulamentului privind concentrările economice. Cu toate acestea, nu se ia o decizie finală în această privință.
4. Comisia Europeană invită părțile terțe interesate să îi prezinte eventualele observații cu privire la operațiunea propusă.

Observațiile trebuie primite de către Comisia Europeană în termen de cel mult 10 zile de la data publicării prezentei. Observațiile pot fi trimise Comisiei Europene, cu numărul de referință M.7342 – Alcoa/Firth Rixson, prin fax (+32 22964301), prin e-mail, la adresa COMP-MERGER-REGISTRY@ec.europa.eu, sau prin poștă, la următoarea adresă:

Commission européenne
Direction générale de la concurrence
Greffé des concentrations
1049 Bruxelles/Brussel
BELGIQUE/BELGIË

⁽¹⁾ JO L 24, 29.1.2004, p. 1 („Regulamentul privind concentrările economice”).

Notificare prealabilă a unei concentrări
(Cazul M.7380 – EQT Infrastructure/Inmomutua/Acvil JV)
Caz care poate face obiectul procedurii simplificate
(Text cu relevanță pentru SEE)
(2014/C 328/08)

1. La data de 12 septembrie 2014, Comisia Europeană a primit, în temeiul articolului 4 din Regulamentul (CE) nr. 139/2004 al Consiliului ⁽¹⁾, o notificare a unei concentrări propuse prin care întreprinderile EQT Infrastructure Limited („EQT Infrastructure”, Insulele Anglo-Normande) și Inmomutua Madrileña, SLU („Inmomutua”, Spania) dobândesc, în sensul articolului 3 alineatul (1) litera (b) din Regulamentul privind concentrările economice, controlul în comun asupra întreprinderii Acvil Aparcamientos, SLU („Acvil”, Spania), prin achiziționare de acțiuni.

2. Activitățile economice ale întreprinderilor respective sunt:

- în cazul întreprinderii EQT Infrastructure: fond de investiții. EQT Infrastructure face parte din fondurile mutuale EQT;
- în cazul întreprinderii Inmomutua: activități de gestionare și operare în sectorul imobiliar. Inmomutua face parte din grupul controlat de Mutua Madrileña, care își desfășoară activitatea în sectorul asigurărilor;
- în cazul întreprinderii Acvil: prestare de servicii de parcare a autovehiculelor.

3. În urma unei examinări prealabile, Comisia Europeană constată că tranzacția notificată ar putea intra sub incidența Regulamentului privind concentrările economice. Cu toate acestea, nu se ia o decizie finală în această privință. În conformitate cu Comunicarea Comisiei privind o procedură simplificată de analiză a anumitor concentrări în temeiul Regulamentului (CE) nr. 139/2004 al Consiliului ⁽²⁾, trebuie precizat că acest caz poate fi tratat conform procedurii prevăzute în comunicare.

4. Comisia Europeană invită părțile terțe interesate să îi prezinte eventualele observații cu privire la operațiunea propusă.

Observațiile trebuie primite de către Comisia Europeană în termen de cel mult 10 zile de la data publicării prezentei. Observațiile pot fi trimise Comisiei Europene, cu numărul de referință M.7380 – EQT Infrastructure/Inmomutua/Acvil JV, prin fax (+32 22964301), prin e-mail, la adresa COMP-MERGER-REGISTRY@ec.europa.eu, sau prin poștă, la următoarea adresă:

Commission européenne
Direction générale de la concurrence
Greffé des concentrations
1049 Bruxelles/Brussel
BELGIQUE/BELGIË

⁽¹⁾ JO L 24, 29.1.2004, p. 1 („Regulamentul privind concentrările economice”).

⁽²⁾ JO C 366, 14.12.2013, p. 5.

ISSN 1977-1029 (ediție electronică)
ISSN 1830-3668 (ediție tipărită)



Oficiul pentru Publicații al Uniunii Europene
2985 Luxemburg
LUXEMBURG

RO