



Komisja Europejska stwierdziła, że AW SA, operator autostrady A2, otrzymała nadmierną rekompensatę z tytułu zmiany ustawy o autostradach płatnych. Jest to niezgodne z unijnymi zasadami pomocy państwa. AW SA musi teraz zwrócić państwu polskiemu 895 mln złotych (około 210 mln euro).

W sierpniu 2012 r. Polska powiadomiła Komisję, że wypłaciła spółce Autostrada Wielkopolska SA (AW SA) nadmierną rekompensatę za utratę dochodów wynikającą ze zmian w krajowym ustawodawstwie dotyczącym płatnych autostrad. Rekompensata dotyczyła okresu od 1 września 2005 r. do 30 czerwca 2011 r.

W szczególności wynikała ona z wprowadzonej w 2005 r. zmiany w polskiej ustawie, polegającej na zwolnieniu pojazdów ciężarowych posiadających ważną winietę z obowiązku uiszczania opłat za przejazd autostradą. Wcześniej samochody ciężarowe miały obowiązek opłacania przejazdów autostradą oraz uiszczania opłaty za winietę. Zmiana ustawy zakończyła podwójne pobieranie opłat od pojazdów ciężarowych, co stanowiło naruszenie przepisów UE dotyczących transportu (dyrektywy 1999/62/WE). Jednocześnie władze polskie podjęły decyzję o wypłaceniu operatorom autostrad rekompensat za utracone przychody. Wysokość rekompensaty była indywidualnie uzgadniana z każdym operatorem.

W przypadku AW SA warunki wypłacenia rekompensaty zostały określone w załączniku do pierwotnej umowy koncesyjnej z Polską. Jednakże, zdaniem Polski, przy zastosowaniu metody określonej w umowie zastosowano nieaktualne badanie dotyczące ruchu i przychodów. Zamiast skorzystać z najbardziej aktualnego badania z 2004 r., AW SA powołała się na badanie z 1999 r. W badaniu z 1999 r. oszacowano znacznie wyższy poziom ruchu i przychodów, a tym samym większą oczekiwaną rentowność. Szczegółowe dochodzenie Komisji rozpoczęte w czerwcu 2014 r. potwierdziło, że AW SA miała prawo do otrzymania rekompensaty w ramach umowy koncesyjnej z Polską w celu przywrócenia oczekiwanej sytuacji finansowej sprzed zmiany polskich przepisów w 2005 r.

Jednakże w dochodzeniu Komisji potwierdzono, że władze polskie oparły się na nieaktualnych danych z 1999 r. Doprowadziło to do zawyżenia spodziewanych przychodów AW SA z opłat za przejazd pojazdów ciężarowych w przypadku braku zmian legislacyjnych. Różnica między faktycznie wypłaconą kwotą rekompensaty a zaktualizowanym szacunkiem opartym na danych liczbowych z 2004 r. stanowi nieuzasadnioną korzyść gospodarczą AW SA, co narusza unijne zasady pomocy państwa. Wynika to z faktu, że rekompensata faktycznie wypłacona na rzecz AW SA przekraczała bezpośrednie skutki zmiany legislacyjnej i doprowadziła do poprawy spodziewanej sytuacji finansowej spółki. AW SA musi teraz zwrócić państwu polskiemu 895 mln złotych (około 210 mln euro) plus odsetki.

### Kontekst

W przepisach UE dotyczących pomocy państwa wymaga się co do zasady odzyskania pomocy państwa niezgodnej z tymi przepisami w celu usunięcia zakłócenia konkurencji spowodowanego przez tę pomoc. Zasady pomocy państwa nie przewidują grzywien, a odzyskanie pomocy nie ma na celu ukarania danego przedsiębiorstwa. Działanie to ma na celu jedynie przywrócenie równego traktowania wszystkich przedsiębiorstw. Dyrektywa 1999/62/WE w sprawie pobierania opłat za użytkowanie niektórych typów infrastruktury przez pojazdy ciężarowe zobowiązuje państwa członkowskie do przestrzegania określonych warunków przy utrzymaniu lub wprowadzaniu opłat za przejazd lub opłat z tytułu korzystania z infrastruktury w transeuropejskiej sieci drogowej. W 2005 r. Polska dostosowała swoje prawo krajowe do przepisów dyrektywy poprzez zmianę ustawodawstwa dotyczącego płatnych autostrad (ustawa z dnia 28 lipca 2005 r. o zmianie ustawy o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym oraz ustawy o transporcie drogowym; Dziennik Ustaw Nr 155, poz. 1297). Zmiana polegała na zniesieniu podwójnych opłat za przejazd autostradą płatną, umożliwiając pojazdom ciężarowym posiadającym ważną winietę korzystanie z tych autostrad bez dodatkowych opłat.

30 czerwca 2011 r. Polska wprowadziła elektroniczny system poboru opłat „viaTOLL”, który zastąpił winiety. Ponieważ systemem tym objęte są tylko wybrane drogi, a nie cała sieć dróg w Polsce (jak w przypadku winiet), nie istnieje ryzyko podwójnego naliczania. W związku z tym operatorzy autostrad mogli znów nakładać opłaty na wszystkie pojazdy ciężarowe wjeżdżające na płatne autostrady zgodnie z zasadami określonymi w umowach koncesyjnych.

W grudniu 2013 r. Komisja stwierdziła, że rekompensata dla koncesjonariusza odcinka autostrady A4 Katowice-Kraków nie stanowiła pomocy państwa (sprawa N 541/2010). Chociaż podstawowe zasady mechanizmu rekompensaty były takie same, jak w obecnym przypadku, zastosowanie tego mechanizmu w odniesieniu do autostrady A4 nie budzi obaw dotyczących naruszenia zasad konkurencji.

Jawna wersja decyzji zostanie udostępniona pod numerem sprawy SA.35356 w rejestrze pomocy państwa na stronie Dyrekcji Generalnej ds. Konkurencji po wyjaśnieniu wszelkich kwestii związanych z poufnością. Wykaz nowych decyzji dotyczących pomocy państwa opublikowanych w internecie i Dzienniku Urzędowym zamieszczany jest w cotygodniowym biuletynie internetowym dotyczącym pomocy państwa (State Aid Weekly e-News).

ÂÂ

## Nienależna pomoc do zwrotu

Wpisany przez Anna Jedrzejewska  
wtorek, 29 sierpnia 2017 10:15

---

---