

SIATKA ANALITYCZNA DOTYCZĄCA INFRASTRUKTURY DRÓG, MOSTÓW, TUNELI ORAZ ŚRÓDLĄDOWYCH DRÓG WODNYCH

Zrzeczenie się odpowiedzialności: niniejszy dokument stanowi dokument roboczy sporządzony przez służby Komisji Europejskiej w celach informacyjnych i nie określa on oficjalnego stanowiska Komisji w tej sprawie, ani nie poprzedza przyjęcia takiego stanowiska. Jego celem nie jest ustanowienie prawa i nie narusza on w żaden sposób sposobu interpretacji postanowień Traktatu w zakresie pomocy Państwa przez Sądy Unijne. W każdym przypadku służby Dyrekcji Generalnej ds. Konkurencji (DG COMP) są dostępne w celu udzielenia dalszych wskazówek co do konieczności oficjalnego zgłoszenia. Wskazówki takie mogą zostać udzielone w trakcie procedury wstępnego powiadomienia.

I. ZASADY DOTYCZĄCE DRÓG, MOSTÓW, TUNELI ORAZ ŚRÓDLĄDOWYCH DRÓG WODNYCH

- (1) Niniejsza siatka analityczna zawiera informacje dotyczące finansowania budowy, utrzymania oraz eksploatacji dróg, mostów, tuneli jak również śródlądowych dróg wodnych¹. Dla ułatwienia, w odniesieniu do dróg, mostów, tuneli oraz śródlądowych dróg wodnych, w treści tekstu stosowany będzie terminy „infrastruktura drogowa” oraz „drogi”.
- (2) Drogi dostępne do nieodpłatnego użytku publicznego stanowią infrastrukturę ogólną, a sposób ich finansowania nie podlega przepisom dotyczącym pomocy państwa, chyba że zostały one specjalnie zaprojektowane aby przynieść korzyści jednemu lub grupie określonych użytkowników.
- (3) Infrastruktura drogowa użytku publicznego stanowi przykład monopolu naturalnego, który jest udostępniany potencjalnym użytkownikom na równych i wolnych od dyskryminacji zasadach, w sektorze, w którym źródło finansowania prywatnego w zakresie budowy infrastruktury jest znikome. W takim przypadku, **finansowanie budowy infrastruktury drogowej z reguły nie miałyby wpływu zarówno na handel między Państwami Członkowskimi jak również na zakłócanie konkurencji.**
- (4) Z drugiej strony, **obsługa dróg płatnych w wielu przypadkach stanowi działalność gospodarczą**, w stosunku do której zasada udzielania pomocy ze strony państwa może mieć zastosowanie.
- (5) W praktyce zdarza się, **że budowa i obsługa infrastruktury drogowej mogą być ze sobą powiązane**². Działania w zakresie finansowania tego rodzaju powiązanych przedsięwzięć nie podlegają zasadzie pomocy ze strony państwa w przypadkach kiedy budowa dotyczy infrastruktury drogowej będącej monopolem naturalnym (patrz część II. 1 poniżej) oraz kiedy (i) budowa i eksploatacja infrastruktury drogowej są ze sobą powiązane i wspólnie stanowią przedmiot przetargu (patrz część II, punkt 6.1 poniżej), jak również kiedy (ii) eksploatacja rzeczonyj infrastruktury oparta jest na zasadach monopolu prawnego (patrz część II.2 poniżej).

¹ Na przykład, rzeki oraz kanały.

² Poprzez powiązanie rozumie się sytuację, w której jeden podmiot odpowiedzialny jest za budowę, utrzymanie oraz obsługę infrastruktury.

II. PRZYPADKI, W KTÓRYCH ISTNIENIE POMOCY PAŃSTWA JEST WYKLUCZONE

(6) Należy zauważyć, że sposób w jaki poniższe części dokumentu przedstawiają szereg odrębnych przypadków, w których zasada pomocy ze strony państwa nie może mieć zastosowania, jest całościowy, jednakże niewyczerpujący. Przypadki te mogą występować na poziomie właściciela/dewelопера, operatora/koncesjonariusza jak również na poziomie użytkownika, jak zostało to określone w „informacjach ogólnych dotyczących siatek analitycznych”, jak również na poziomach złożonych (np. przez połączenie poziomu dewelopera i operatora).

1. Brak potencjalnego wpływu na handel oraz na zakłócanie konkurencji w wyniku budowy infrastruktury drogowej: naturalny monopol oraz znikome środki finansowania prywatnego

(7) Sieci dróg to w dużej mierze monopol naturalny, który nie stanowi konkurencji wobec infrastruktury o tym samym przeznaczeniu, gdyż ich powielanie byłoby nieekonomiczne a prywatne środki finansowania budowy takiej infrastruktury są zazwyczaj znikome.

(8) Wpływ na wymianę handlową między Państwami Członkowskimi lub zakłócenia konkurencji jest zwykle wykluczone w odniesieniu do budowy infrastruktury w przypadkach gdzie w tym samym czasie:

- (i) kiedy infrastruktura nie posiada bezpośredniej konkurencji na rynku,
- (ii) kiedy środki finansowania prywatnego w danym sektorze i danym Państwie Członkowskim są znikome oraz
- (iii) kiedy infrastruktura nie została zaprojektowana w celu wsparcia konkretnego przedsiębiorstwa lub sektora, ale aby przynosić korzyści ogółowi społeczeństwa³.

(9) Działania takie jak budowa infrastruktury drogowej, z uwzględnieniem dróg płatnych, w dużej mierze spełniają warunki określone powyżej a zatem ich finansowanie zasadniczo nie narusza zasad konkurencji jak również nie wpływa na handel pomiędzy Państwami Członkowskimi⁴. Warunek dotyczący znikomych środków finansowania prywatnego w zakresie budowy infrastruktur drogowych, z uwzględnieniem dróg płatnych, musi być oceniany na poziomie krajowym, a nie na poziomie regionalnym lub lokalnym.

(10) Aby środki publiczne na pokrycie całości kosztów danego projektu infrastruktury drogowej nie podlegały zakresowi stosowania przepisów dotyczących pomocy państwa, Państwa Członkowskie muszą zagwarantować, że fundusze przewidziane na budowę infrastruktury drogowej, w sytuacji o której mowa powyżej, nie zostaną wykorzystane do subsydiowania krzyżowego lub bezpośredniego innych działań gospodarczych, w tym do obsługi tej infrastruktury. Aby wyeliminować subsydiowanie krzyżowe, należy upewnić się, że właściciel/deweloper danej infrastruktury nie prowadzi innej działalności gospodarczej albo - jeżeli właściciel/deweloper danej infrastruktury prowadzi inną działalność gospodarczą, to należy zagwarantować, że środki publiczne nie wspierają innych działań

³ Patrz akapit 211 Obwieszczenia w sprawie pomocy państwowej („NoA”).

⁴ Nietypowa sytuacja, w której pomoc państwa musiałaby mieć miejsce zaistniałaby w sytuacji kiedy, między dwoma państwami członkowskimi byłby most lub tunel umożliwiający skorzystanie z usługi, która jest w dużej mierze substytucyjna pod względem usługi oferowanej przez komercyjnych operatorów promów, lub kiedy budowa drogi płatnej stanowiłaby bezpośrednią konkurencję dla innej drogi płatnej (na przykład dwie drogi płatne o równoległym przebiegu, oferujące w związku z tym w dużej mierze substytucyjne usługi).

gospodarczych poprzez prowadzenie oddzielnych księgowości oraz odpowiednie uwzględnianie kosztów i przychodów⁵.

2. Brak potencjalnego wpływu na zakłócanie konkurencji w zakresie obsługi infrastruktury: monopol prawny

- (11) W kwestii infrastruktury drogowej o przeznaczeniu komercyjnym powstaje pytanie o obecność pomocy udzielanej przez państwo na poziomie operatora infrastruktury drogowej.
- (12) W wielu Państwach Członkowskich, w sektorze transportu drogowego, to państwo ponosi odpowiedzialność za obsługę oraz zarządzanie siecią głównych dróg krajowych, i realizuje je albo poprzez jednostkę administracyjną albo poprzez przedsiębiorstwo publiczne, które przeważnie działa w ramach monopolu prawnego.
- (13) Niemniej jednak, fakt powierzania przez władze **usługodawcy wewnętrznemu** funkcji zarządzania i obsługi dróg płatnych, jako taki nie wyklucza możliwości zakłócania konkurencji. Aby wykluczyć zakłócenia konkurencji w takiej sytuacji muszą być spełnione łącznie następujące warunki:
- zarządzanie i obsługa infrastruktury oparta jest na zasadach monopolu **prawnego**⁶ (pozostającym w zgodności z prawem Unii, w szczególności z postanowieniami Traktatu dotyczących reguł konkurencji⁷);
 - monopol prawny nie tylko wyklucza konkurencję *na* rynku, ale również konkurencję *o* rynek, wykluczając wszelką możliwą konkurencję o to, aby stać się wyłącznym operatorem omawianej drogi płatnej⁸;
 - usługa nie konkuruje z innymi usługami⁹; oraz
 - jeżeli usługodawca prowadzi działalność na innym rynku (geograficznym lub produktowym), który jest otwarty na konkurencję, **trzeba wykluczyć subsydiowanie krzyżowe**. Wymaga to prowadzenia **odrębnej rachunkowości** oraz odpowiedniego przypisywania kosztów i przychodów, a środki publiczne przekazywane za usługę objętą monopolem prawnym nie mogą zasilać innych działań.

3. Brak działalności gospodarczej: budowa infrastruktury drogowej na użytek niekomercyjny

- (14) Pomoc państwa nie ma miejsca w przypadku, gdy finansowanie dotyczy infrastruktury drogowej, która nie jest wykorzystywana w celu prowadzenia działalności gospodarczej. Wymóg ten dotyczy bezpłatnych dróg użytku publicznego jako że, nie stanowią one obszaru działalności gospodarczej. W świetle danej siatki analitycznej poprzez opłaty za przejazd rozumie się uiszczanie płatności za korzystanie z konkretnej infrastruktury drogowej.
- (15) Dotyczy to również infrastruktury drogowej, którą dany kraj wykorzystuje zazwyczaj do wykonywania czynności w ramach swoich **uprawnień publicznych** (takich jak,

⁵ Patrz akapit 212 Obwieszczenia w sprawie pomocy państwowej („NoA”).

⁶ Monopol prawny istnieje w ramach w jakich świadczenie danej usługi jest zastrzeżone przepisami prawa lub środkami regulacyjnymi na rzecz danego usługodawcy, z wyraźnym zakazem świadczenia tej usługi przez innego operatora (nawet jeśli nie spełnia to ewentualnych dodatkowych wymogów ze strony określonej grupy klientów). Niemniej jednak, fakt powierzenia konkretnemu przedsiębiorstwu obowiązku świadczenia usługi publicznej nie oznacza, że takie przedsiębiorstwo nabiera uprawnień monopolu prawnego.

⁷ Rozdział 1 Tytuł VII Traktatu.

⁸ Wyrok Sądu z dnia 16 lipca 2014 r. *Niemcy przeciwko Komisji* T-295/12, ECLI:EU:T:2014:675, pkt. 158. Przykładowo, o istnieniu konkurencji na dany rynek decyduje fakt przyznawania koncesji przy uwzględnieniu procedury składania konkurencyjnych ofert.

⁹ Poszczególne gałęzie transportu mogą oferować odmienne typy usług, które nie są w pełni zastępowalne. W takim przypadku, konkurencja intermodalna nie jest zasadna.

policja, infrastruktura celna¹⁰, kontrola ruchu drogowego i zapewnienie bezpieczeństwa jak również rewitalizacja gruntów publicznych¹¹). Działania tego typu nie mają charakteru gospodarczego co sprawia, że nie wchodzi w zakres stosowania przepisów dotyczących pomocy państwa, w takim samym stopniu, w jakim nie wchodzi w ich zakres finansowanie ze środków publicznych powiązanej z nimi infrastruktury.

4. Brak potencjalnego wpływu na handel między państwami członkowskimi charakter czysto lokalny

- (16) Wpływ na handel między Państwami Członkowskimi dla celów art. 107(1) TFUE musi zostać ustalony indywidualnie dla każdego przypadku poza przypadkami, których dotyczy Rozporządzenia *de minimis*.
- (17) Wsparcie przyznane na mocy rozporządzenia *de minimis* nie jest traktowane jako pomoc państwa, jeżeli wsparcie przyznane pojedynczemu przedsiębiorstwu nie przekracza 200 000 EUR w ciągu trzech lat, przy jednoczesnym przestrzeganiu pozostałych warunków rozporządzenia *de minimis*¹².
- (18) Mogą wystąpić przypadki kiedy to środki wsparcia udzielane są do sfinansowania infrastruktury drogowej przeznaczonej do komercyjnej eksploatacji, która ma **czysto lokalny charakter** i w konsekwencji nie wywiera wpływu na wymianę handlową między Państwami Członkowskimi. Ma to miejsce w przypadku, gdy beneficjent świadczy usługi na ograniczonym obszarze Państwa Członkowskiego i mało prawdopodobne jest, że będzie w stanie przyciągnąć klientów z innych Państw Członkowskich, co sprawia, że trudno jest przewidzieć czy środek będzie miał więcej niż znikomy wpływ na warunki inwestycji transgranicznych oraz zakładanie przedsiębiorstw.

5. Brak korzyści ekonomicznych na poziomie właściciela/dewelопера

- (19) Jeśli udowodniono, że Państwo, zapewniając niezbędne finansowanie rozwoju infrastruktury drogowej, działało na takich samych zasadach i warunkach jak inwestor komercyjny, wówczas pomoc państwa nie ma miejsca. Powyższe powinno zostać wykazane przez: (i) istotne wspólne inwestycje przedsiębiorców wykonywane zgodnie z zasadą *pari passu*, tzn. na takich samych zasadach i warunkach (przy tym samym ryzyku wzrostu i spadku) jak inwestycje organów władzy publicznej znajdujących się w podobnej sytuacji¹³; i/lub (ii) istnienie (ex ante) rozsądnego biznesplanu (najlepiej zatwierdzonego przez zewnętrznych ekspertów) wykazującego, że inwestycja zapewnia inwestorom odpowiednią stopę zwrotu - co stoi w zgodzie ze zwykłą rynkową stopą zwrotu przewidywaną przez przedsiębiorców komercyjnych dla porównywalnych projektów, biorąc pod uwagę poziom ryzyka oraz oczekiwania odnośnie przyszłości¹⁴. Należy przy tym zauważyć, że obecność nieustannych interwencji państwa dotyczących tego samego projektu infrastruktury drogowej może uczynić niewłaściwym wniosek, że podobny środek finansowania zostałyby również podjęty przez inwestora w warunkach gospodarki rynkowej¹⁵.

¹⁰ Na przykład, infrastruktura celna i graniczna na drogach płatnych.

¹¹ Patrz Decyzje z 27 marca 2014r. w sprawie SA.36346 – Niemcy – GRW Program zagospodarowania do celów przemysłowych i handlowych, Dz.U. C 141, 9.05.2014, str.1 W przypadku dróg decyzja ta odgrywa rolę w zakresie przygotowania terenów publicznych pod zabudowę oraz podłączenie ich do sieci transportowych.

¹² Rozporządzenie Komisji (UE) Nr 1407/2013 z dnia 18 grudnia 2013 r. w sprawie stosowania art. 107 i 108 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej w zakresie pomocy *de minimis*, Dz.U. L 352 z 24.12.2013 r., str. 1.

¹³ Aby uzyskać więcej informacji, patrz akapity 86 i 88 Obwieszczenia NoA).

¹⁴ Aby uzyskać więcej informacji, patrz w tym względzie: rozdział 4.2, w szczególności akapity 101 – 105 Obwieszczenia w sprawie pomocy państwowej („NoA”).

¹⁵ Patrz w tym względzie: akapit 81 Obwieszczenia w sprawie pomocy państwowej („NoA”).

6. Brak korzyści ekonomicznych na poziomie usługodawcy/koncesjonariusza

6.1 Wybór operatora/koncesjonariusza odbywa się w drodze przetargu lub poprzez opłaty które w przeciwnym razie są zgodne z zasadą prywatnego inwestora.

- (20) Usługodawcy wykorzystujący infrastrukturę objętą pomocą do świadczenia usług na rzecz użytkowników końcowych uzyskują korzyść, jeżeli korzystanie z tej infrastruktury przynosi im korzyści ekonomiczne, których nie osiągnęliby na normalnych warunkach rynkowych. Ma to miejsce zazwyczaj w sytuacji, gdy za prawo do eksploatacji infrastruktury podmioty te płacą mniej niż płaciłyby za eksploatację porównywalnej infrastruktury na normalnych warunkach rynkowych.
- (21) Gdy koncesja na eksploatację infrastruktury została przyznana operatorowi/koncesjonariuszowi za cenę dodatnią w drodze konkurencyjnego, przejrzystego, niedyskryminującego oraz bezwarunkowego przetargu, który zgodny jest z zasadami TFUE w sprawie zamówień publicznych¹⁶, korzyść ekonomiczną po stronie operatora można wykluczyć, jako że można domniemywać, że porozumienie dotyczące warunków eksploatacji pozostaje w zgodzie z warunkami rynkowymi. W przeszłości szereg postanowień został uchwalony na podstawie powyższych praw¹⁷.
- (22) Zmiana warunków wydanej koncesji, pociągająca za sobą utratę przychodów posiadaczom koncesji może, w określonych okolicznościach, doprowadzić do konieczności wypłaty przez państwo rekompensaty finansowej¹⁸.
- (23) Jeżeli operator/koncesjonariusz nie został wybrany w drodze przetargu zgodnie z powyższymi warunkami, istnieje możliwość ustalenia opłat uiszczanych przez operatora/koncesjonariusza na normalnych warunkach rynkowych poprzez (i) analizę porównawczą, czyli zgodnie z ogólnymi warunkami, w których podobna infrastruktura obsługiwana jest przez inwestorów prywatnych na porównywalnych zasadach¹⁹, albo (ii) na podstawie powszechnie uznanej standardowej metodologii oceny²⁰.

6.2 Obsługa infrastruktury drogowej, która została powierzona w celu świadczenia usługi w ogólnym interesie gospodarczym (UOIG) stoi w zgodzie z kryteriami Altmark

- (24) Istnienie korzyści na poziomie przewoźnika drogowego (*koncesjonariusza*) można wykluczyć, jeżeli: (i) projekt dotyczący infrastruktury jest niezbędny do wywiązania się ze zobowiązań z tytułu świadczenia usług publicznych (UOIG), a zobowiązania te muszą być jasno zdefiniowane; (ii) parametry, na podstawie których obliczana jest rekompensata, muszą zostać określone z wyprzedzeniem w obiektywny i przejrzysty sposób; (iii) rekompensata nie może przekraczać kwoty niezbędnej do pokrycia kosztów netto poniesionych w trakcie wywiązywania się ze zobowiązań, przy uwzględnieniu rozsądnego zysku; oraz (iv) gdy wyboru przedsiębiorstwa mającego wywiązywać się ze zobowiązań z tytułu świadczenia usług publicznych (UOIG) dokonuje się zgodnie z procedurą udzielania zamówień publicznych, która zapewniłaby świadczenia tych usług za cenę najkorzystniejszą dla danej

¹⁶ Jak opisano w akapitach 91-96 Obwieszczenia w sprawie pomocy państwowej ("NoA").

¹⁷ Patrz Decyzja Komisji w sprawie N 508/2007 - Grecja - *Autostrada Ionia Ódos*, Dz. U. C 298, z 11.12.2007, pkt.4. Patrz wykaz podobnych przypadków na końcu niniejszej siatki.

¹⁸ Na przykład Decyzja Komisji z dnia 4 grudnia 2013 w sprawie pomocy państwa SA. 29584 - Polska - *myto wirtualne jako rekompensata na rzecz Stalexport Autostrada Małopolska S.A. SAM S.A.) Autostrada A4 (Katowice - Kraków)* W tym przypadku, kluczowymi warunkami były te uściślające, że odpowiedzialność za wypłatę rekompensaty za zaistnienie jakiegokolwiek zmiany, prowadzącej do utraty dochodów przez koncesjonariusza, spoczywałaby na państwie, ale pomoc ta nie przekraczałaby kwoty poniesionych przez koncesjonariusza strat. W wyżej opisanych okolicznościach środek nie stanowił pomocy państwa w rozumieniu art 107 ust.1 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej (TFUE)

¹⁹ Patrz akapity 97-100 Obwieszczenia w sprawie pomocy państwowej ("NoA").

²⁰ Patrz akapity 101-105 Obwieszczenia w sprawie pomocy państwowej ("NoA").

społeczności, albo gdy wysokość rekompensaty nie przekracza kosztów jakie poniosłoby dobrze zarządzane przedsiębiorstwo²¹. Należy pamiętać, że zgodnie z istniejącą praktyką Komisji w danym sektorze, finansowanie infrastruktury drogowej ocenione zostało jako pomoc zgodna z zasadami usług świadczonych w ogólnym interesie gospodarczym UOIG (patrz punkty 33-35 poniżej), jako, że nie zostały spełnione kryteria Altmark, a korzyść ekonomiczna na poziomie przewoźnika drogowego nie mogła zostać wykluczona.

6.3 Rozporządzenie o pomocy de minimis dotyczącej usług wykonywanych w ogólnym interesie gospodarczym²²

- (25) Zgodnie z art.2 Rozporządzenia w sprawie udzielania pomocy *de minimis* dotyczącego UOIG, publiczne finansowanie przyznane za świadczenie UOIG nieprzekraczające 500 000 EUR w ciągu trzech lat nie jest traktowane jako pomoc państwa, pod warunkiem, że spełnione zostały również inne warunki rozporządzenia *de minimis* dotyczącego UOIG.

7. Brak korzyści ekonomicznych na poziomie użytkownika

- (26) Jeżeli operator infrastruktury drogowej otrzymał pomoc państwa albo zasoby jego przedsiębiorstwa stanowią zasoby państwa, w takim przypadku można wykluczyć wybiórczą korzyść ekonomiczną na poziomie użytkownika, jeżeli: (i) infrastruktura drogowa nie została przeznaczona dla określonego użytkownika²³ oraz (ii) wszyscy użytkownicy mogą korzystać z równego i niedyskryminacyjnego dostępu do infrastruktury.

III. PRZYPADKI, W KTÓRYCH NIE JEST KONIECZNE ZGŁOSZENIE POMOCY PAŃSTWA DO ZATWIERDZENIA, ALE MOGĄ MIEĆ ZASTOSOWANIE INNE WYMOGI

- (27) Pomoc państwa może zostać uznana za zgodną z rynkiem wewnętrznym i można ją przyznać bez obowiązku zgłoszenia w następujących przypadkach:

Ogólne rozporządzenie w sprawie wyłączeń blokowych (GBER)²⁴

- (28) Pomoc może być zwolniona z obowiązku zgłoszenia, jeśli zostanie przyznana zgodnie z warunkami GBER. Zastosowanie może mieć art. 56 GBER dopuszczający pomoc inwestycyjną dla infrastruktury lokalnej w wysokości do 10 mln EUR pomocy lub całkowitych kosztów nie przekraczających 20 mln EUR. W szczególności, (i) infrastruktura musi być dostępna dla zainteresowanych użytkowników po cenie rynkowej i na zasadzie otwartości, transparentności i braku dyskryminacji, (ii) wszelkie koncesje na obsługę infrastruktury muszą być udzielane w ramach otwartej, transparentnej i pozbawionej dyskryminacji procedury, oraz (iii) na poziomie właściciela, finansowana może być jedynie różnica między kosztami kwalifikowanymi a zyskiem operacyjnym wynikającym z inwestycji. Należy zauważyć, że także postanowienia Rozdziału 1 GBER wymagają zastosowania.

²¹ Patrz Sprawa C-280/00 *Altmark Trans i Regierungspräsidium Magdeburg* UE:C:2003:415 Komunikat Komisji w sprawie stosowania reguł Unii Europejskiej w dziedzinie pomocy państwa w odniesieniu do rekompensaty za świadczenie usług w ogólnym interesie gospodarczym, Dz.U. C 8 z 11.1.2012 r., str. 4.

²² Rozporządzenie Komisji o numerze 360/2012r. w sprawie stosowania art. 107 i 108 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej do pomocy *de minimis* przyznawanej przedsiębiorstwom wykonującym usługi świadczone w ogólnym interesie gospodarczym, Dz.U. L 114, 26.4.2015, str.8.

²³ Na przykład Decyzja Komisji z dnia 1 października 2014r. w sprawie pomocy państwa SA. 36147 - Niemcy - w sprawie domniemanej pomocy na infrastrukturę na rzecz Propapier, Dz.U. L89, 1.06.2015, str. 72.

²⁴ Rozporządzenie Komisji (UE) nr 651/2014 z dnia 17 czerwca 2014r. uznające niektóre rodzaje pomocy za zgodne z rynkiem wewnętrznym w zastosowaniu art. 107 i 108 Traktatu, Dz. U. L 187, 26.6.2014, str. 1.

IV. PRZYPADKI, W KTÓRYCH ZGŁOSZENIE POMOCY PAŃSTWA DO ZATWIERDZENIA JEST KONIECZNE

(29) Jeżeli środek stanowi pomoc państwa oraz nie spełnia warunków umożliwiających zwolnienie z obowiązku zgłaszania, wymagane jest powiadomienie Komisji w celu zatwierdzenia pomocy państwa.

1. Pomoc państwa w zakresie infrastruktury drogowej na mocy art. 107 (3)(c) TFUE

(30) Analiza zgodności pomocy na rzecz wspierania infrastruktury autostrad, jest zazwyczaj oceniana na podstawie art. 107(3)(c) TFUE. Przepis ten dotyczy pomocy na ułatwienie rozwoju niektórych działalności jak również regionów gospodarczych, które są zgodne z rynkiem wewnętrznym. Zgodnie z praktyką Komisji, środek powinien, w szczególności, spełniać następujące warunki: (i) istnienie jasno sprecyzowanego celu związanego z interesem ogólnym; (ii) pomoc powinna być konieczna i proporcjonalna, a także mieć efekt zachęty; (iii) ograniczony wpływ na konkurencję i wymianę handlową z Państwami Członkowskim, jednak nie w sprzeczności z ogólnym interesem gospodarczym; oraz (iv) zgodność z zasadą przejrzystości.

(31) Praktyki w zakresie zgodności dotyczą wyłącznie przedłużenia lub zmian w zasadach finansowania istniejących koncesji. Scenariusz oparty na szeregu decyzji dotyczył zmian, które były następstwem pojawienia się nieprzewidzianych okoliczności kryzysowych²⁵.

(32) Na mocy szeregu warunków, uwzględniających wkład własny beneficjenta, pomoc państwa, zapewniona w celu wyrównania sytuacji finansowej oraz umożliwienia dotychczasowemu koncesjonariuszowi dalszej budowy i obsługi infrastruktury, została uznana za zgodną z rynkiem wewnętrznym²⁶.

2. Usługa świadczona w ogólnym interesie gospodarczym: Zasady ramowe UOIG²⁷

(33) Zgodność pomocy państwa w zakresie finansowania infrastruktury drogowej, która jest konieczna do świadczenia faktycznych UOIG, może być oceniana²⁸ na podstawie Zasad Ramowych UOIG²⁹.

(34) W oparciu o powyższe zasady ramowe podjęty został szereg decyzji³⁰ dotyczących przedłużenia lub połączenia koncesji. Taka sytuacja mogłaby mieć miejsce, gdyby państwo członkowskie chciało przeprowadzić znaczną inwestycję w infrastrukturę drogowe jednocześnie gwarantując, że obywatele nie zostaną obciążeni nadmiernym wzrostem taryf. Praktyka tego typu zazwyczaj dotyczy finansowania -

²⁵ Patrz przykład Decyzji Komisji z 27 października 2014r. w sprawie pomocy państwa SA. 39224 - Grecja - *Autostrada Reset of Greek Autostrada Moreas - projekty objęte koncesją*, Dz.U. C 460, 19.12.2014, str.1.

²⁶ Patrz przykład Decyzji Komisji z 27 października 2014r. w sprawie pomocy państwa SA. 39224 - Grecja - koncesja na Autostradę Reset of Greek

Autostrada Moreas - projekty

²⁷ Zasady ramowe Unii Europejskiej dotyczące pomocy państwa w formie rekompensaty z tytułu świadczenia usług publicznych, Dz.U. C 8 z 11.01.2012 r., str. 15.

²⁸ Patrz przykład Decyzji Komisji z dnia 11 grudnia 2015r. w sprawie pomocy państwa SA. 42783 (2015/N) - Francja - *Fusion de la concession du tunnel Maurice-Lemaire et de la concession autoroutière de la société des Autoroutes Paris-Rhin-Rhône* SA, Dz.U. C 104, 18.03.2016, str.1

²⁹ Komunikat Komisji - Zasady ramowe Unii Europejskiej dotyczące pomocy państwa w formie rekompensaty z tytułu świadczenia usług publicznych, Dz.U. C 8 z 11.01.2012 r., str. 15.

³⁰ Patrz przykład Decyzji Komisji z dnia 11 grudnia 2015r. w sprawie pomocy państwa SA. 42783 (2015/N) - Francja - *Fusion de la concession du tunnel Maurice-Lemaire et de la concession autoroutière de la société des Autoroutes Paris-Rhin-Rhône*, op.cit. oraz Decyzja Komisji z dnia 28 października 2014 w sprawie pomocy państwa SA.38271 *Plan de relance autoroutier*, Dz.U. C 63, 20.02.2015, str.1.

przy pomocy przedłużonych koncesji - nowych prac, które dodawane są do zakresu zadań realizowanych w ramach już istniejących koncesji, a uwarunkowane są, np. potrzebą zwiększenia bezpieczeństwa i/lub ochroną środowiska.

- (35) Zgodnie z zasadami ramowymi UOIG, które zostały ustalone w oparciu o artykuł 106(2) TFUE, środek pomocowy powinien być zgodny z następującymi warunkami głównymi: (i) powierzeniem świadczenia jasno określonych i należytych usług w ogólnym interesie gospodarczym, (ii) zgodnością z Dyrektywą 2006/111/WE³¹, (iii) zgodnością z obowiązującymi przepisami UE dotyczącymi zamówień publicznych, (iv) brakiem dyskryminacji, (v) mechanizmem w celu uniknięcia nadwyżki rekompensaty, oraz (vi) zasadami przejrzystości.

3. Pomoc państwa na rzecz wspierania projektów infrastruktury drogowej stanowiących przedmiot wspólnego europejskiego zainteresowania w rozumieniu art. 107(3)(b) TFUE

- (36) Tego typu przypadki dotyczą pomocy państwa na rzecz finansowania infrastruktury drogowej o znaczeniu europejskim. Typowymi przykładami są sprawy dotyczące projektów Øresund and Fehmarn Belt Fixed Link³².
- (37) Komunikat Komisji w sprawie kryteriów analizy zgodności z rynkiem wewnętrznym pomocy państwa na wspieranie realizacji ważnych projektów stanowiących przedmiot wspólnego europejskiego zainteresowania (Komunikacja IPCEI) z dnia 20 czerwca 2014³³ może mieć zastosowanie w tego rodzaju sprawach.

Odniesienia:

- [Zawiadomienie Komisji w sprawie pojęcia pomocy państwa w rozumieniu art. 107 ust. 1 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej](#), Dz.U C 262 z 19.7.2016 r., str.1.
- [Rozporządzenie Komisji \(UE\) Nr 651/2014](#) z dnia 17 czerwca 2014 r. uznające niektóre rodzaje pomocy za zgodne z rynkiem wewnętrznym w zastosowaniu art. 107 i 108 Traktatu, Dz.U. L 187, 26.6.2014, str.1.
- [Rozporządzenie Komisji \(UE\) Nr 1407/2013](#) z dnia 18 grudnia 2013 r. w sprawie stosowania art. 107 i 108 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej do pomocy de minimis, Dz.U. L 352 z 24.12.2013 r., str.1.
- [Komunikat Komisji w sprawie kryteriów analizy zgodności z rynkiem wewnętrznym pomocy państwa na wspieranie realizacji ważnych projektów stanowiących przedmiot wspólnego europejskiego zainteresowania](#), Dz.U.C 188 z 20.06.2014, str.4.

³¹ Dyrektywa Komisji 2006/111/WE w sprawie przejrzystości stosunków finansowych między państwami członkowskimi a przedsiębiorstwami publicznymi, a także w sprawie przejrzystości finansowej wewnątrz określonych przedsiębiorstw, Dz.U. L 318, 17.11.2006, str.17.

³² Patrz Decyzja Komisji z 15.10.2014 w sprawie pomocy państwa SA.36558 (2014/NN) oraz SA.38371 (2014/NN) - Dania, w sprawie pomocy państwa SA.36662 (2014/NN) - Szwecja *pomoc udzielona na rzecz Øresundsbro Konsortiet*, oraz Decyzja Komisji z 23.07.2015 w sprawie pomocy państwa SA.39078 (2014/N) - Dania - *sfinansowanie projektu Fehmarn Belt Fixed Link*.

³³ Dz.U. C 188 z 20.06.2014, str.4.

Indykatywny wykaz decyzji Komisji wydanych w sprawie pomocy państwa w zakresie infrastruktury dróg, mostów, tuneli oraz śródlądowych dróg wodnych:

PRZYPADKI, W KTÓRYCH OBECNOŚĆ POMOCY PAŃSTWA NIE MA MIEJSCA

- N 565/2007 – Grecja – Projekt autostrady centralnej Grecji (E65):
http://ec.europa.eu/competition/state_aid/cases/222214/222214_1516846_29_2.pdf
- N 566/2007 – Grecja – Korynt – Trypolis – Autostrada Kalamata i Lefktro – Projekt oddziału w Sparcie:
http://ec.europa.eu/competition/state_aid/cases/222215/222215_1516851_31_2.pdf
- N 633/2007 – Grecja – Finansowanie ze środków publicznych odcinków autostrady pomiędzy Maliakos a Kleidi (część programu Pathe), pomiędzy Temp a Skotina, oraz pomiędzy Evangelismos a Leptokaria:
http://ec.europa.eu/competition/state_aid/cases/222714/222714_1516850_29_2.pdf
- N 45/2008 – Grecja – Autostrada łącząca -Eleusis - Korynt – Patras – Pirgos – Tsakonę:
http://ec.europa.eu/competition/state_aid/cases/223891/223891_836956_27_2.pdf
(w języku greckim)
- Pomoc państwa SA.29584 (wcześniej N 541/2010) - Polska - myto wirtualne jako rekompensata na rzecz Stalexport Autostrada Małopolska S.A. (SAM S.A.) - autostrada A4 (Katowice - Kraków):
http://ec.europa.eu/competition/state_aid/cases/238432/238432_1510631_87_2.pdf
- Pomoc państwa SA.36346 - Niemcy - GRW program rozwoju przestrzennego w celach przemysłowych i gospodarczych:
http://ec.europa.eu/competition/state_aid/cases/248011/248011_1534293_255_2.pdf
- Pomoc państwa SA.36147 - Niemcy - w sprawie domniemanej pomocy na infrastrukturę na rzecz Propapier:
http://ec.europa.eu/competition/state_aid/cases/238104/238104_1604031_278_4.pdf
- Pomoc państwa SA.36019 - Belgia - środki na wspieranie infrastruktury drogowej w pobliżu projektu nieruchomości - Uplace:
http://ec.europa.eu/competition/state_aid/cases/255752/255752_1719143_191_4.pdf

Przypadki, w których środek jest zgodny z pomocą państwa:

Analiza zgodności pomocy państwa na mocy art. 107(3)(c) TFUE:

- N 462/2009 - Polska - pomoc na rzecz budowy i obsługi Autostrady A2, Świecko - odcinek Nowy Tomyśl:
http://ec.europa.eu/competition/state_aid/cases/232531/232531_1098774_65_1.pdf
- Pomoc państwa SA. 36877 (2013/N) - Grecja - projekty objęte koncesją dotyczącą Autostrady Reset of Greek - Aegean Motorway S.A.:
http://ec.europa.eu/competition/state_aid/cases/249077/249077_1505397_131_2.pdf
- Pomoc państwa SA. 36878 (2013/N) - Grecja - projekty objęte koncesją dotyczącą Autostrady Reset of Greek - Olympia Odos S.A.:
http://ec.europa.eu/competition/state_aid/cases/249078/249078_1505401_188_2.pdf
- Pomoc państwa SA. 36893 (2013/N) - Grecja - projekty objęte koncesją dotyczącą Autostrady Reset of Greek - Autostrada Centralna (E65):
http://ec.europa.eu/competition/state_aid/cases/249109/249109_1505405_154_2.pdf

- Pomoc państwa SA.36894 (2013/N) – projekty objęte koncesją dotyczącą Autostrady Reset of Greek - Ionia Odos S.A. – Grecja:
http://ec.europa.eu/competition/state_aid/cases/249110/249110_1505406_135_2.pdf
- Pomoc państwa SA.39224 – Grecja – projekty objęte koncesją dotyczącą Autostrady Reset of Greek - Autostrada Moreas:
http://ec.europa.eu/competition/state_aid/cases/253892/253892_1604696_118_2.pdf

Analiza zgodności państwa w oparciu o zasady ramowe UOIG:

- Pomoc państwa SA.38271 – Francja – *Plan de relance autoroutier*:
http://ec.europa.eu/competition/state_aid/cases/252816/252816_1614582_186_2.pdf
- Pomoc państwa SA.42783 (2015/N) – Francja – *Fusion de la concession du tunnel Maurice-Lemaire et de la concession autoroutière de la société des Autoroutes Paris-Rhin-Rhône SA*:
http://ec.europa.eu/competition/state_aid/cases/259890/259890_1734329_163_5.pdf

Analiza zgodności pomocy państwa na mocy art. 107(3)(b) TFUE:

- Sprawy dotyczące pomocy państwa SA.36558 (2014/NN) oraz SA.38371 (2014/NN) – Dania, pomoc państwa SA.36662 (2014/NN) – Szwecja - pomoc udzielona na rzecz Øresundsbro Konsortiet

http://ec.europa.eu/competition/state_aid/cases/254460/254460_1594710_203_2.pdf

Pomoc państwa SA.39078 (2014/N) – Dania - Finansowanie projektu the Fehmarn Belt Fixed Link:

http://ec.europa.eu/competition/state_aid/cases/256101/256101_1677572_164_2.pdf

