



Tartalom

II Nem jogalkotási aktusok

HATÁROZATOK

- ★ A Bizottság (EU) 2021/1885 határozata (2021. április 20.) a Lengyelország által a Przewozy Regionalne Sp. z o.o. javára nyújtott SA.43127. – 2018/C (korábbi 2015/NN, korábbi 2015/N) számú állami támogatásról (az értesítés a C(2021) 855. számú dokumentummal történt) ⁽¹⁾ 1
- ★ A Bizottság (EU) 2021/1886 végrehajtási határozata (2021. október 27.) az (EU) 2019/570 végrehajtási határozatnak a vegyi, a biológiai, a radiológiai és a nukleáris incidensek területén igénybe vehető rescEU-képességek készletfelhalmozásának tekintetében történő módosításáról (az értesítés a C(2021) 7570. számú dokumentummal történt) ⁽¹⁾ 35

NEMZETKÖZI MEGÁLLAPODÁSOKKAL LÉTREHOZOTT SZERVEK ÁLTAL ELFOGADOTT JOGI AKTUSOK

- ★ A kereskedelmi formációban ülésező Társulási Bizottság 2/2021. sz. határozata (2021. október 8.) az egyrészt az Európai Unió, az Európai Atomenergia-közösség és tagállamaik, másrészt Grúzia közötti társulási megállapodás XVI-B. mellékletében meghatározott 1. szakasz pozitív értékeléséről [2021/1887] 40

⁽¹⁾ EGT-vonatkozású szöveg.

II

(Nem jogalkotási aktusok)

HATÁROZATOK

A BIZOTTSÁG (EU) 2021/1885 HATÁROZATA

(2021. április 20.)

a Lengyelország által a Przewozy Regionalne Sp. z o.o. javára nyújtott SA.43127. – 2018/C (korábbi 2015/NN, korábbi 2015/N) számú állami támogatásról

(az értesítés a C(2021) 855. számú dokumentummal történt)

(Csak a lengyel nyelvű szöveg hiteles)

(EGT-vonatkozású szöveg)

AZ EURÓPAI BIZOTTSÁG,

tekintettel az Európai Unió működéséről szóló szerződésre és különösen annak 108. cikke (2) bekezdésének első albekezdésére,

tekintettel az Európai Gazdasági Térségről szóló megállapodásra és különösen annak 62. cikke (1) bekezdésének a) pontjára,

miután az említett rendelkezéseknek megfelelően ⁽¹⁾ felhívta az érdekelt feleket észrevételeik megtételére, és tekintettel a benyújtott észrevételekre,

mivel:

1. ELJÁRÁS

- (1) Lengyelország 2015. szeptember 21-én bejelentette a Przewozy Regionalne Sp. z o.o. (a továbbiakban: PR) javára nyújtott, 770,3 millió PLN (megközelítőleg 181 millió EUR) ⁽²⁾ összegű szerkezetátalakítási támogatást (a továbbiakban: bejelentett szerkezetátalakítási támogatás). A támogatás 2015. szeptember 30-án a 100 %-ban állami tulajdonú Iparfejlesztési Ügynökség részesedésszerzése útján valósult meg. Mivel a támogatást a Bizottság előzetes engedélye nélkül nyújtották, jogellenes támogatásként került nyilvántartásba (2015/NN).
- (2) A Bizottság kiegészítő információkat kért i. 2015. november 27-én, ii. 2016. november 23-án, illetve iii. 2017. június 30-án, Lengyelország pedig i. 2016. február 16-án, 2016. március 4-én és 2016. június 3-án, ii. 2017. január 9-én, illetve iii. 2017. július 28-án válaszolt. Lengyelország ezenkívül 2017. január 11-én, 2017. február 1-jén és 2017. június 20-án is közölt információkat. A Bizottság 2016. április 8-án, 2016. április 26-án, 2016. szeptember 21-én, 2017. január 11-én, 2017. július 4-én és 2019. szeptember 13-án találkozót tartott Lengyelországgal.
- (3) Az előzetes értékelés során és az Európai Unió működéséről szóló szerződés (a továbbiakban: EUMSZ) 108. cikkének (2) bekezdésében meghatározott eljárás megindítása előtt a Bizottság leveleket kapott érdekelt felektől, akik azt állították, hogy a PR már a bejelentett szerkezetátalakítási támogatás előtt is részesült állami támogatásban. Mivel ezek a levelek nem feleltek meg az (EU) 2015/1589 tanácsi rendelet ⁽³⁾ 24. cikkének (2) bekezdésében rögzített feltételeknek, a Bizottság általános piaci információként iktatta és az előzetes értékelés során figyelembe vette őket.

⁽¹⁾ HL C 158., 2018.5.4., 10. o.

⁽²⁾ 1 EUR = 4,25 PLN.

⁽³⁾ A Tanács (EU) 2015/1589 rendelete (2015. július 13.) az Európai Unió működéséről szóló szerződés 108. cikkének alkalmazására vonatkozó részletes szabályok megállapításáról (HL L 248., 2015.9.24., 9. o.).

- (4) A Bizottság 2018. január 23-án levélben tájékoztatta Lengyelországot arról, hogy az EUMSZ 108. cikkének (2) bekezdése szerinti eljárás megindításáról határozott. Az eljárás megindítását követően Lengyelország 2018. április 25-én észrevételeket nyújtott be. A Bizottságnak az eljárás megindításáról szóló határozata (a továbbiakban: az eljárás megindításáról szóló határozat) 2018. május 4-én került kihirdetésre az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* ⁽⁴⁾. A Bizottság felkérte az érdekelt feleket, hogy nyújtsák be észrevételeiket.
- (5) A 2018. június 20-tól 2018. június 29-ig tartó időszakban között két érdekelt fél, a londoni (Egyesült Királyság) székhelyű Európai Személyszállítási Szolgáltatók Szövetsége (European Passenger Transport Operators, a továbbiakban: EPTO) és a varsói (Lengyelország) székhelyű Fundacja ProKolej (a továbbiakban: ProKolej) ⁽⁵⁾ nyújtott be észrevételeket a Bizottságnak. A Bizottság 2018. július 9-én és 2018. szeptember 4-én továbbította ezeket az észrevételeket Lengyelországnak. Lengyelország 2018. október 2-án nyújtotta be az említett észrevételekhez fűzött megjegyzéseit.
- (6) A Bizottság 2019. január 28-án és 2019. június 11-én találkozót tartott az EPTO-val.
- (7) Lengyelország 2019. május 20-án, 2019. október 25-én és 31-én, 2019. november 29-én, 2020. december 4-én és 2021. március 30-án további információkat nyújtott be.

2. HÁTTÉR ÉS AZ INTÉZKEDÉSEK ISMERTETÉSE

2.1. A kedvezményezett

- (8) A PR a legnagyobb regionális vasúti személyszállító társaság Lengyelországban: a szállított utasok számát tekintve mintegy 27 %-os, a vonatkilométerben kifejezett forgalmat tekintve pedig 50 %-os részesedéssel rendelkezik a lengyel piacon. A varsói székhelyű PR a 16 lengyel régióból (vajdaságból) 15-ben működik, közülük hét – többségében a gazdaságilag legkevésbé fejlett – vajdaságban pedig az egyetlen regionális vasúti személyszállítási szolgáltató.
- (9) A PR korábban a 16 vajdasági (regionális) önkormányzat tulajdonában volt. A bejelentett szerkezetátalakítási támogatás eredményeként jelenleg a 16 vajdasági (regionális) önkormányzat mellett az Iparfejlesztési Ügynökség is a tulajdonosa, amely 50 % + 1 részvény részesedéssel rendelkezik a PR-ben. Jelenleg mintegy kilencezer főt foglalkoztat, és nagyvállalatnak minősül. A PR tevékenységével érintett összes régió jogosult az EUMSZ 107. cikke (3) bekezdésének a) pontja szerinti regionális támogatásra.
- (10) A PR fő tevékenysége keretében regionális szintű vasúti személyszállítási szolgáltatásokat nyújt a vajdasági (regionális) önkormányzatokkal kötött közszolgáltatási szerződések alapján. Emellett a PR jóval kisebb léptékben nemzetközi és határokon átnyúló közlekedési szolgáltatásokat is nyújt, emellett vasúti járművek bérbeadásával és javításával is foglalkozik. Korábban a PR kereskedelmi célú régióközi szállítási szolgáltatásokat is nyújtott, de 2015 szeptemberében beszüntette ez irányú tevékenységét.

2.2. Regionális vasúti közlekedés Lengyelországban

- (11) Az 1370/2007/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet értelmében ⁽⁶⁾ a belföldi közforgalmú vasúti személyszállítási szolgáltatásokra vonatkozó közszolgáltatási szerződések 2023 decemberéig közvetlenül odaítélhetők legfeljebb tízéves időtartamra, tehát legkésőbb 2033. decemberi lejárattal. Néhány tagállam az alkalmazandó nemzeti joga alapján már (részben) megnyitotta a piacát a verseny előtt. Lengyelországban a 2016/2017-es évi menetrend szerinti összeforgalom mintegy [4–30] %-át bonyolították közbeszerzési eljárás útján odaítélt szerződések alapján. Mivel a szerződések nagy többsége nem jár le 2020 vége előtt, a piaci helyzet nem változott jelentősen a 2016/2017-es menetrend óta. 2019. november 29-i levelében Lengyelország megerősítette (2018. évi adatok alapján), hogy a piaci helyzet nem változott jelentősen.

⁽⁴⁾ Lásd az 1. lábjegyzetet.

⁽⁵⁾ Lásd az 5. szakaszt.

⁽⁶⁾ Az 1370/2007/EK rendeletnek a belföldi vasúti személyszállítási szolgáltatások piacának megnyitása tekintetében történő módosításáról szóló, 2016. december 14-i (EU) 2016/2338 európai parlamenti és tanácsi rendelettel módosított, a vasúti és közúti személyszállítási közszolgáltatásról, valamint az 1191/69/EGK és az 1107/70/EGK tanácsi rendelet hatályon kívül helyezéséről szóló, 2007. október 23-i 1370/2007/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet (HL L 315., 2007.12.3., 1. o.).

- (12) A lengyel jog szerint a vasúti közlekedést regionális szinten a vajdaságok szervezik meg, és e közlekedés szervezője (a vajdasági önkormányzat) és a szolgáltató között létrejött közszolgáltatási szerződés alapján biztosítják. A szervező szerződés közvetlen odaítélésével vagy közbeszerzési eljárás útján szerezhet be közlekedési szolgáltatásokat. A gyakorlatban az előbbi eset jóval gyakrabban fordul elő. A 2016/2017-es menetrend alapján a forgalom mintegy [70–95] %-át közvetlenül odaítélt szerződések alapján bonyolították.
- (13) 2018. március 22-én a közforgalmú közlekedési törvény (a továbbiakban: 2018. évi törvény) ⁽⁷⁾ elfogadásával módosult a közforgalmú vasúti személyszállítási szolgáltatások beszerzését szabályozó lengyel jogszabályi keret. A 2018. évi törvény különösen az alábbi rendelkezéseket tartalmazza:
2020. december 12. a végső határideje annak, hogy a régiók közvetlenül (közbeszerzési eljárás nélkül) odaítélt regionális vasúti közlekedési közszolgáltatási szerződést köthetnek;
 2030. december 14. lehet a régiók által közvetlenül (közbeszerzési eljárás nélkül) odaítélt regionális vasúti közlekedési közszolgáltatási szerződések időtartamának utolsó napja.
- (14) A PR versenytársai között van nyolc „belső” szolgáltató ⁽⁸⁾, amely lényegében csak egy-egy vajdaságban tevékenykedik, és az adott vajdaság hatóságainak (önkormányzatának) tulajdonában van, továbbá egy „külső” szolgáltató, az Arriva RP, amely a Deutsche Bahn AG leányvállalata és az EPTO tagja. A PR versenytársai meghatározott vonalakon, jellemzően nagyobb városok vonzaskörzetében működnek. Ennek eredményeképpen a PR gyakran azokban a régiókban is számottevő piaci részesedéssel rendelkezik, ahol több szolgáltató van.
- (15) Lengyelország szerint sok esetben a PR volt az egyetlen ajánlattevő, amikor korábban közbeszerzési eljárást folytattak le. Ennek oka, hogy a többi szolgáltató nem tartotta gazdaságilag vonzónak a pályázati eljárás tárgyát képező vonalakat, illetve egyik „belső” szolgáltató sem volt érdekelt abban, hogy ajánlatot tegyen azon a vajdaságon kívül, ahol ő volt a meglévő szolgáltató. Lengyelország szerint az Arriva RP-n kívül soha nem volt más külső – beföldi vagy külföldi – szolgáltató, amelynek szándékában állt belépni a lengyel regionális vasúti piacra.

3. A BIZOTTSÁG HATÁROZATA A HIVATALOS VIZSGÁLATI ELJÁRÁS MEGINDÍTÁSÁRÓL

- (16) A Bizottság az eljárás megindításáról szóló határozat értelmében megvizsgálta a bejelentett szerkezetátalakítási támogatást, és kétségeket fogalmazott meg annak a belső piaccal való összeegyeztethetőségét illetően. Ezenkívül a Bizottság további hat intézkedést tárt fel, amelyet a bejelentett szerkezetátalakítási támogatás előtt a PR javára hoztak. E hat intézkedésből kettőről megállapította, hogy az (EU) 2015/1589 rendelet 1. cikke b) pontjának i. alpontja értelmében létező támogatásnak minősül, ezért nem vizsgálta tovább az említett határozat alapján. A másik négy intézkedés az (EU) 2015/1589 rendelet 1. cikkének c) pontja értelmében új támogatásnak minősül. A Bizottság kétségeit fejezte ki e másik négy intézkedésnek a belső piaccal való összeegyeztethetőségével kapcsolatban.
- (17) Következésképpen a Bizottságnak kizárólag a (18)–(22) preambulumbekzdésben ismertetett öt intézkedést kell vizsgálnia.

3.1. A vizsgált intézkedések

- (18) **1. intézkedés (a bejelentett szerkezetátalakítási támogatás):** 2015. szeptember 30-án az állami ellenőrzés alatt álló Iparfejlesztési Ügynökség 770,3 millió PLN (megközelítőleg 181 millió EUR) ellenében 50 % + 1 részvény részesedést szerzett a PR-ben. A bejelentés szerkezetátalakítási tervet is tartalmazott, amelyben egyebek mellett az szerepelt, hogy a PKP Polskie Linie Kolejowe állami tulajdonú vasúti pályahálózat-működtető (a továbbiakban: PKP PLK) [...] PLN (mintegy [...] EUR) összegű kamatot elenged.
- (19) **2. intézkedés:** A bejelentett szerkezetátalakítási támogatás előtt Lengyelország i. 2008-ban 2 160 millió PLN (megközelítőleg 508 millió EUR), ii. 2006-ban és 2007-ben pedig 242,9 millió PLN (megközelítőleg 57 millió EUR) összegű támogatást nyújtott a PR-nek. 2020. december 4-én Lengyelország tisztázta, hogy ezeket a kifizetéseket a PR-nél zajló szerkezetátalakítással összefüggésben, a korábbi veszteségek fedezése céljából teljesítette. Lengyelország emellett jelezte, hogy ezek a kifizetések eltérő jellegűek, mint a 2001. október 1. és 2004. április 30. közötti időszakban a vajdaságok és a PR között létrejött közszolgáltatási szerződések alapján teljesített kifizetések. E határozatban a 2. intézkedésre a továbbiakban „a korábbi veszteségek fedezése” fordulattal hivatkozunk.

⁽⁷⁾ Dziennik Ustaw, 2018, 907. poz.

⁽⁸⁾ Koleje Mazowieckie, Warszawskie Koleje Dojazdowe, PKP Szybka Kolej Miejska, Koleje Śląskie, Koleje Wielkopolskie, Koleje Dolnośląskie, Łódzka Kolej Aglomeracyjna és Koleje Małopolskie.

- (20) **3. intézkedés:** A bejelentett szerkezetátalakítási támogatás előtt, 2004. március 29-én a PR adósságátalakítási megállapodást kötött a PKP PLK-val a PR részéről az állami tulajdonú PKP csoport tagvállalatai (PKP PLK, PKP S.A., PKP Cargo, PKP Energetyka és PKP Intercity) felé fennálló, 1 902 millió PLN (megközelítőleg 448 millió EUR) összegű kötelezettségek átalakításáról^(*). A megállapodás az adósság 40 %-ának elengedését és a fennálló adósság törlesztésének 2007. december 31-ig történő elhalasztását tartalmazta. A megállapodás 2005 és 2008 közötti módosításának eredményeképpen a futamidő 2009. november 29-ig meghosszabbodott.
- (21) **4. intézkedés:** A bejelentett szerkezetátalakítási támogatás előtt, 2009 és 2014 között a PR 25 megállapodást kötött állami tulajdonú hitelezőkkel (PKP S.A., PKP Energetyka, PKP Intercity, PKP PLK és a Társadalombiztosítási Intézet [a továbbiakban: ZUS]) az e hitelezők felé fennálló, [900–1 300 millió] PLN (megközelítőleg [235–282] millió EUR) összegű lejárt kötelezettségeinek halasztásáról.
- (22) **5. intézkedés:** Lengyelország i. 2006 és 2010 között 0,97 millió PLN (megközelítőleg 0,23 millió EUR) összegű képzési támogatást, ii. 2012-ben és 2013-ban 39 000 PLN (megközelítőleg 0,01 millió EUR) összegű munkaerő-felvételi támogatást, iii. 2010 és 2015 között pedig csekély összegű támogatás formájában 0,7 millió PLN (megközelítőleg 0,17 millió EUR) összegű támogatást nyújtott a PR-nek.

4. LENGYELORSZÁG ÉSZREVÉTELEI AZ ELJÁRÁS MEGINDÍTÁSÁRÓL SZÓLÓ HATÁROZATRÓL

- (23) Az 1. intézkedést és különösen a bejelentésben foglalt szerkezetátalakítási tervet illetően Lengyelország előadta, hogy a kamat tervezett, PKP PLK általi elengedése a PKP PLK és a PR közötti közvetítés eredményeként 2013. március 21-én létrejött megállapodás részét képezte. Lengyelország továbbá kifejtette, hogy e megállapodás megkötéséről piaci alapon született döntés. Lengyelország szerint a megállapodás megkötése kedvezőbb volt a PKP PLK számára, mint az adósságok behajtásának megkísérlése a PR-től bírósági eljárás útján. Lengyelország hozzátette, hogy a kamatelengedés a pénzügyi adósságátalakítási eljárásokban gyakran alkalmazott intézkedés, amelynek célja, hogy a lehető legnagyobb mértékű legyen az adósság tőkeösszegének várható behajthatósága.
- (24) A 2. intézkedést illetően Lengyelország eredetileg azt adta elő, hogy a kifizetett összeggel az a PR-nek járó ellentételezés teljesült meglehetősen késedelmesen, amelyet a lengyel vasúti ágazat reformjához kapcsolódó költségvetési korlátok miatt nem fizettek ki korábban. Ezt követően Lengyelország kiegészítette eredeti beadványát azzal, hogy a 2. intézkedés korábbi veszteségek fedezésére irányult, és az érintett vállalatnál zajló szerkezetátalakítással összefüggésben született. Lengyelország ezzel összefüggésben előadta, hogy a költségvetési korlátok, az államháztartási hiány és a 2000-es évek elején kialakult általános gazdasági helyzet akadályozta a szerkezeti reformok végrehajtását a lengyel vasúti ágazatban. Ez közvetlenül hatással volt a PR tevékenységének finanszírozására (az alapvető eszközök késedelmes átadása stb.), és a vállalat pénzügyi helyzetének fokozatos romlásához és hiányának növekedéséhez vezetett. Lengyelország ezért az ezt követő néhány évben megfelelő intézkedéseket hozott a vasúti ágazatot érintő szerkezeti reformok végrehajtásából eredő kérdések és körülmények kezelése, így többek között az említett veszteségek fedezése érdekében.
- (25) A 3. intézkedés kapcsán Lengyelország kifejtette, hogy a lengyel vasúti ágazat reformja következtében hiány keletkezett a PR-nél. A PR a pénzügyi helyzetének rendezése érdekében 2004. március 29-én adósságátalakítási megállapodást kötött. Ezt követően a megállapodás 2005 és 2008 között módosult, de Lengyelország szerint a fő feltételei változatlanok maradtak. Lengyelország továbbá előadta, hogy a hitelezők számára előnyösebb volt módosítani a megállapodást, mint bírósági eljárás útján jogorvoslással élni. Állításai alátámasztására Lengyelország két alternatív foratókönyv (a módosított megállapodás végrehajtása, illetve bírósági eljárás) alapján készített összehasonlítással szolgált a hitelezők pénzforgalmának jelenértékéről. Lengyelország hozzátette, hogy az egyes hitelezők bevételeinek jelentős része a PR tevékenységeiből származott. Akkoriban más, nem belföldi szereplők nem mutattak érdeklődést a lengyel piacra való belépés iránt, így nem is ellensúlyozhatták volna a PR tevékenységeiből származó bevétel kiesését.
- (26) A 4. intézkedést illetően Lengyelország nem értett egyet a Bizottság előzetes megállapításaival abban, hogy a 2009 és 2014 között kötött adósságátalakítási megállapodások állami támogatásnak minősülnek, mivel nem piaci feltételek mellett jöttek létre. Lengyelország kifejtette, hogy a hitelezők körében bevett gyakorlat megvizsgálni, mely behajtási módszer hatékonyabb, és biztosítja nagyobb valószínűséggel az adósság lehető legnagyobb mértékű visszafizetését. Lengyelország szerint az adósságátütemezés és a kamatcsökkentés bevett gyakorlatnak számított, a

^(*) A módosított PKP-törvény alapján a PR-nek elegendő volt csak a PKP PLK-val megállapodást kötnie, mivel ez utóbbi felé állt fenn a PR adósságának több mint 50 %-a.

pénzügyi intézmények pedig adósságátalakítási eljárásokat alkalmaztak. Lengyelország továbbá előadta, hogy független tanácsadó óvatos feltételezéseken alapuló elemzést végzett a legjobb behajtási módszer megtalálása érdekében. Az elemzés eredményei szerint az adósságátalakítási megállapodás más behajtási módszereknél jobb megoldás. Lengyelország hozzátette, hogy a PR az aláírt elszámolásoknak megfelelően törlesztette adósságait az egyes hitelezőknek.

- (27) Az 5. intézkedéssel kapcsolatosan Lengyelország kifejtette, hogy a 2009 és 2011 közötti időszakban a PR 1 177 421 PLN (megközelítőleg 277 040 EUR) támogatásban részesült. Lengyelország előadta, hogy a támogatás egy része (350 007 PLN, azaz mintegy 82 350 EUR) csekély összegű támogatás volt. A támogatás fennmaradó részét (827 414 PLN, azaz mintegy 194 690 EUR) az X152/2009. sz. képzési támogatási program⁽¹⁰⁾ keretében nyújtották a 800/2008/EK bizottsági rendelet⁽¹¹⁾ (a továbbiakban: 2008. évi általános csoportmentességi rendelet) szerint. Tehát nem lépték át a csekély összegű támogatásra vonatkozó küszöbértéket.
- (28) A kifejezetten az eljárás megindításáról szóló határozatban megjelölt intézkedésekre vonatkozó észrevételek mellett Lengyelország az alábbi észrevételeket fogalmazta meg.
- (29) Lengyelország szerint a PR 2015 előtt nem minősült „nehéz helyzetben lévő vállalkozásnak” a nehéz helyzetben lévő vállalkozások megmentéséhez és szerkezetátalakításához nyújtott állami támogatásokról szóló, 2004. évi iránymutatás (a továbbiakban: 2004. évi iránymutatás)⁽¹²⁾ 10. pontjának a) alpontja értelmében. Lengyelország kifejtette, hogy 2004 és 2014 között a PR nem felelt meg maradéktalanul az említett rendelkezésben a „nehéz helyzetben lévő vállalkozásra” vonatkozóan meghatározott követelményeknek, különösen annak, hogy törzstőkéjének több mint a fele nincs meg, és annak több mint egynegyede az előző 12 hónap során vesztett el. Lengyelország azzal érvelt, hogy a PR a 2004 és 2014 közötti időszakban ugyan elvesztette törzstőkéjének több mint a felét, de csak 2005-ben vesztette el a tőke több mint egynegyedét 12 hónap alatt. Lengyelország szerint annak ellenére, hogy mindkét követelmény teljesült 2005-ben, nem feltételezhető, hogy a PR „nehéz helyzetben lévő vállalkozás” volt a 2004 és 2014 közötti teljes időszakban. Lengyelország azt állította, hogy a PR pénzügyi adatainak elemzése alátámasztja ezt a megállapítást. Lengyelország hozzátette, hogy a „nehéz helyzetben lévő vállalkozásnak” minősítés 2004. évi iránymutatás szerinti követelményei nem egyeztethetők össze azzal a megreformált lengyel vasúti ágazatban 2004 után kialakult sajátos helyzettel, amelyben a PR működött. Lengyelország előadta, hogy a megreformált vasúti ágazat strukturálisan alulfinanszírozott volt, és a reform következményeként a PR nem kapta meg a közszolgáltatási kötelezettségeinek teljesítéséhez szükséges pénzügyi erőforrásokat. Lengyelország szerint ezeket a körülményeket figyelembe kell venni az értékelésben.
- (30) A szerkezetátalakítási tervben feltételezett, a többéves szolgáltatási szerződésekből fakadó munka mennyiségét illetően Lengyelország jelezte, hogy a jelenlegi szolgáltatási feltételezések összhangban vannak a szerkezetátalakítási tervben foglalt feltételezésekkel, konkrétan az üzemeltetési munka éves mennyiségének 2016 és 2020 közötti csökkenésével. Lengyelország kifejtette, hogy a PR által a többéves szolgáltatási szerződések keretében végzett üzemeltetési munka mennyisége nem marad el a szerkezetátalakítási tervben meghatározott szinttől. A PR által végzett üzemeltetési munka némileg meghaladja az eredeti szerkezetátalakítási tervben szereplő feltételezéseket előre nem látható külső tényezők következtében, például amiatt, hogy más szolgáltatók nem tudták nyújtani a vajdaságok által tervezett szolgáltatásokat. Lengyelország azt állította, hogy a PR anélkül valósítja meg az üzemeltetési munkára vonatkozó célokat, hogy negatív irányban eltérne a szerkezetátalakítási tervben foglalt feltételezésektől. Lengyelország az eljárás megindításáról szóló határozatban szereplő kérésnek eleget téve adatokkal és magyarázatokkal szolgált a szerkezetátalakítási tervtől való eltérésekről. Kifejtette, hogy a szerkezetátalakítási tervben foglalt feltételezésektől való kisebb eltérések a PR-től független körülményeknek tudhatók be. Ehhez hasonlóan a Bizottságnak az eljárás megindításáról szóló határozatban megfogalmazott kérésére Lengyelország benyújtotta a szerkezetátalakítási terv naprakész változatát és a legrosszabb eset forgatókönyvén alapuló teljes pénzügyi előrejelzést.
- (31) Lengyelország közölte, hogy a PR eredménytelenül próbált finanszírozáshoz jutni vasúti járművekbe való beruházáshoz a 2010 és 2013 közötti időszakban. Lengyelország szerint a vasúti személyszállítási szolgáltatások nyújtására vonatkozó közszolgáltatási szerződések olyan mechanizmusokon alapulnak, amelyek kizárják a túlkompensációt. A szerződések értelmében a befektetett tőke megtérülése (ROCE) legfeljebb 6 % lehet, amit rendszeresen ellenőriznek, az ellentételezés elszámolása pedig audit tárgyát képezi. Lengyelország kifejtette, hogy a szerződések az ellentételezés igénylésére és elszámolására, valamint a beszámolásra és az ellenőrzésre vonatkozóan is tartalmaznak rendelkezéseket. Lengyelország hozzátette, hogy az ellentételezés kifizetésének feltétele, hogy független szolgáltatók auditot végezzenek, és ne tárjanak fel szabálytalanságot.

⁽¹⁰⁾ Lengyelország észrevételében két másik (az XT91/04. és az X307/2009. sz.) támogatási programot is említett. Az XT91/04. sz. program képzési támogatás nyújtására irányult, és 2006-ban szűnt meg. A X307/2009. sz. program célja hátrányos helyzetű munkavállalók felvételének támogatása volt, de a PR 2009 és 2011 között nem kapott támogatást e program keretében.

⁽¹¹⁾ A Bizottság 800/2008/EK rendelete (2008. augusztus 6.) a Szerződés 87. és 88. cikke alkalmazásában a támogatások bizonyos fajtáinak a közös piaccal összeegyeztethetők nyilvánításáról (általános csoportmentességi rendelet) (HL L 214., 2008.8.9., 3. o.).

⁽¹²⁾ A Bizottság közleménye – A Közösség iránymutatása a nehéz helyzetben lévő vállalkozások megmentéséhez és szerkezetátalakításához nyújtott állami támogatásokról (HL C 244., 2004.10.1., 2. o.).

- (32) Lengyelország azzal érvelt, hogy az állami támogatásnak a Szerződés szerinti értékelése, valamint a Lengyelország által javasolt kompenzációs intézkedések vizsgálata során figyelembe kell venni a lengyel vasúti ágazat sajátosságait. Lengyelország ezzel lényegében kifejtette, hogy a lengyel vasúti ágazatban nincs verseny, és más tagállamokból származó „új szereplők” sem mutatnak érdeklődést a piac iránt. Ezeket a jellemzőket, valamint azt, hogy nem áll fenn a (nem létező) verseny torzulásának kockázata, figyelembe kell venni a támogatás értékelésében.
- (33) A Lengyelország által javasolt és az eljárás megindításáról szóló határozat (180) és (181) preambulumbekzdésében ismertetett piacnyitási intézkedésekkel kapcsolatosan Lengyelország kifejtette, hogy a szerződések közvetlen odaítélésének 2020. december 12-ig történő engedélyezésére és e szerződések időtartamának 2030. december 14-ig történő korlátozására vonatkozó javaslatát a lengyel parlament vizsgálta ⁽¹³⁾. Lengyelország kijelentette, hogy nem vállalta, hogy i. gondoskodik az útvonalak bizonyos, a piac mintegy [4–30] %-át kitevő részére vonatkozóan közvetlenül odaítélt szerződések 2030 vége előtti lejárataról, sem pedig azt, hogy ii. a verseny előtt nyitva tartja azokat a 2016/2017-es menetrend szerinti, vonatkilométerben kifejezett összeforgalom alapján a piac mintegy [4–30] %-át kitevő, már liberalizált útvonalakat, amelyek esetében korábban közbeszerzési eljárást folytattak le. Lengyelország azt állította, hogy nem egyértelmű az eljárás megindításáról szóló határozat (181) preambulumbekzdésének az a kitétele, miszerint *a vasúti járműveket vissza kell adni a szerződést odaítélő hatóságnak, vagy meg kell fizetni a piaci feltételeknek megfelelő ellenértékeiket*. Lengyelország szerint ez a szövegrész értelmezhető úgy, hogy hatálya bármilyen – akár a szervező, akár a személyszállító által beszerzett – vasúti járműre kiterjed. Lengyelország úgy vélte, hogy a szóban forgó szövegrészt úgy kell érteni, hogy csak a szervező által beszerzett vasúti járművekre vonatkozik.

5. AZ ÉRDEKELT FELEK ÉSZREVÉTELEI

5.1. EPTO

- (34) Az EPTO előadta, hogy a Bizottságnak nemcsak az 1. intézkedést kellene vizsgálnia, hanem azt a kötelezettséget is, hogy bizonyos vajdaságok közvetlenül ítéljenek oda öt éves személyszállítási szerződéseket a PR-nek. Az EPTO szerint ez a kötelezettség állami támogatás, ezért a Bizottságnak meg kell vizsgálnia. Az EPTO hozzátette, hogy a szerződések PR-nek történő közvetlen odaítélésének kötelezettsége a vasúti személyszállítási szolgáltatások lengyel regionális piacának lezárását eredményezné. Az EPTO amellet érvelt, hogy a versenytársak részéről a lengyel piac iránt mutatott érdeklődés állítólagos hiányát alaposabban meg kell vizsgálni. Az EPTO jelezte, hogy vannak potenciális versenytársak, akik beléphetnének a lengyel piacra. Az EPTO továbbá azzal érvelt, hogy a csekély mértékű verseny oka a „*versenyellenes piaci környezet*” Lengyelországban, és annak tudható be, hogy a vasúti társaságoknak nincsenek üzleti kilátásaik. A Bizottságnak az értékelés során figyelembe kellene vennie ezt a körülményt.
- (35) Az EPTO szerint a Lengyelország által javasolt piacnyitási intézkedések nem tennék lehetővé a piac megnyitását. Az EPTO úgy vélte, hogy a piacnyitási intézkedéseket nem ismertették kellő részletességgel ahhoz, észrevételeket fogalmazzon meg. Ugyanakkor az EPTO azt javasolta, hogy a lengyel piacot 2020 és 2028 között fokozatosan nyissák meg olyan közbeszerzési eljárások lefolytatásával, amelyeknek külön követelményeknek kellene megfelelniük.
- (36) Az EPTO a szerkezetátalakítási tervvel kapcsolatos észrevételeiben Lengyelország azon érvére összpontosított, miszerint a PR nem folytathatott nyereséges tevékenységet, mivel fő tevékenysége veszteséges volt, verseny hiányában pedig nem voltak olyan versenytársak, amelyek számára előnyös lett volna e tevékenység szűkítése. Az EPTO nem értett egyet ezzel az érveléssel, mivel i. a PR tevékenységének nyereségesnek kellett lennie a kapott pénzügyi támogatásnak köszönhetően, és ii. vannak olyan versenytársak, amelyek érdeklődést mutatnának a piac megnyitása iránt.
- (37) Az EPTO egyetértett azzal, hogy a Bizottság új megközelítést alakíthatna ki az összeegyeztethetőség értékelésével kapcsolatosan a belföldi vasúti személyszállítási piac sajátos helyzetének figyelembevétele érdekében. Az EPTO ugyanakkor előadta, hogy csak akkor lehet indokolt az új megközelítés, ha tényleges és azonnali piacnyitási intézkedések társulnak hozzá.

⁽¹³⁾ A (13) preambulumbekzdésben leírtak szerint ez a javaslat a 2018. évi törvény lengyel parlament általi elfogadásával vált jogszabállyá.

5.2. ProKolej

- (38) A ProKolej azt állította, hogy a Bizottság értékelésének további olyan intézkedésekre is ki kellene terjednie, amelyek szintén állami támogatások, nevezetesen a következőkre: i) a 2016 és 2020 közötti időszakban a vajdaságoknak vasúti járművek beszerzéséhez, javításához és korszerűsítéséhez nyújtott, 550 millió PLN (megközelítőleg 129 millió EUR) összegű támogatás; valamint ii. az ötéves szerződéseknek a PR-nek való odaítélése.
- (39) A ProKolej azzal érvelt, hogy rendelkezésre álltak olyan alternatívák, amelyek kevésbé kedvezőtlen hatást gyakoroltak volna, mint a szerkezetátalakítási terv. Először, a támogatást nyújthatták volna anélkül, hogy kötelező lett volna ötéves szerződéseket odaítélni a PR-nek. A vajdaságok közbeszerzési eljárások útján is odaíthették volna a szerződéseket. Másodsor, a PR-t közlekedési társaságra és járműfenntartó társaságra lehetett volna bontani. Harmadszor, a támogatást össze lehetett volna kapcsolni piacnyitási intézkedésekkel, ami a ProKolej álláspontja szerint a „*jogilag előnyben részesített megoldás*” lett volna.
- (40) A ProKolej jelezte, hogy a Lengyelország által javasolt piacnyitási intézkedéseknek biztosítaniuk kell a piac tényleges, gyors és érzékelhető megnyitását. A ProKolej előadta, hogy e cél elérése érdekében a piacnyitási intézkedéseknek több követelményt is teljesíteniük kellene, egyebek mellett a szállítási volumenre és a szerződések időtartamára vonatkozóan.
- (41) A ProKolej hozzátette, hogy a PR már felkészült a piac megnyitására a kapott támogatásoknak köszönhetően. A ProKolej kifejtette, hogy az 1370/2007/EK rendelet szerinti fokozatos piacnyitás esetén a PR megszilárdíthatja a helyzetét, emiatt pedig más vállalatok hátrányba kerülnek. A ProKolej úgy vélte, hogy a PR-nek nyújtott támogatások ennek következtében torzítanák a versenyt a közeljövőben. A ProKolej kérte, hogy ennek megelőzése érdekében mihamarabb hozzák meg a piacnyitási intézkedéseket.

6. LENGYELORSZÁG MEGJEGYZÉSEI AZ ÉRDEKELT FELEK ÉSZREVÉTELEIHEZ

- (42) A 2016 és 2020 közötti időszakban a Vasúti Alapból a vajdaságoknak vasúti járművek beszerzéséhez, javításához és korszerűsítéséhez nyújtott finanszírozás (lásd a (38) preambulumbekendést) kapcsán Lengyelország előadta, hogy a Vasúti Alap 2005-ben jött létre azzal a céllal, hogy pénzügyi erőforrásokat gyűjtsön a vasúti pályahálózatba való beruházásokhoz, a vasútvonalak felújításához és karbantartásához, valamint a szükségtelen vasútvonalak megszüntetéséhez. 2009-ben jogalkotási intézkedéseket hoztak, hogy lehetővé tegyék a vajdasági önkormányzatok számára, hogy a közszolgáltatási szerződés alapján személyszállításra használni kívánt vasúti járművek beszerzése, korszerűsítése és javítása céljából finanszírozást vegyenek igénybe a Vasúti Alapból. Az eredeti tervek szerint a 2009 és 2015 közötti időszakban nyújtották volna ezt a pénzügyi támogatást, de később meghosszabbították a 2016 és 2020 közötti időszakra. Lengyelország előadta, hogy 2016-ban több vasúti társaság kapott pénzügyi támogatást vasúti járművek javításához és karbantartásához. Következésképpen a PR nem részesült különleges elbánásban más vállalatokhoz képest.
- (43) A többéves regionális vasúti személyszállítási szerződések PR-nek való közvetlen odaítélését illetően Lengyelország rámutatott, hogy ez a gyakorlat összhangban volt az európai és nemzeti szabályokkal. Lengyelország előadta, hogy a többéves regionális vasúti személyszállítási szerződések kötése a regionális hatóságok mérlegelési jogkörébe tartozott, és nem minősült állami támogatásnak. Lengyelország továbbá jelezte, hogy a PR részvényesei és a regionális hatóságok közötti együttműködési megállapodás alapján ez utóbbiak vállalták, hogy többéves szerződést kötnek a PR-rel. Ezt az együttműködési megállapodást azonban nem minden olyan vajdaságban hajtották végre a hatóságok, ahol a PR tevékenykedik. Lengyelország szerint ez bizonyítja, hogy nem volt kötelező többéves szerződést kötni a PR-rel.
- (44) A szerkezetátalakítási terv alternatíváival kapcsolatosan Lengyelország kifejtette, hogy más lehetőségek mérlegelését is magában foglaló, részletes elemzés eredményeként esett a választás a szerkezetátalakításra. Lengyelország több okból sem értett egyet azzal, hogy a PR közlekedési társaságra és járműfenntartó társaságra bontása alternatíva lett volna a szerkezetátalakításra. Lengyelország különösen arra mutatott rá, hogy a vasúti járművek beszerzésével növekednének a közlekedési társaságoknak fizetett ellentételezés részeként a regionális vasúti közlekedés után a helyi hatóságokat terhelő működési költségek. Lengyelország hozzátette, hogy a közlekedési társaságok már jelentős beruházásokat fordítottak vasúti járművekre. Lengyelország hozzáfűzte továbbá, hogy a vasúti közlekedési szolgáltatások nyújtásához szakképzett munkaerőre van szükség, ezért a vasúti járművek pusztán tulajdonlásával nem hárulna el az összes akadály a potenciális versenytársak piacra lépése elől.

- (45) A piacnyitási intézkedéseket illetően Lengyelország előadta, hogy a regionális vasúti közlekedési piac több tagállamban is nagyrészt zárt. Lengyelország emellett kifejtette, hogy a lengyel regionális vasúti személyszállítási piac nem elég vonzó új belépők számára, és ennek tudható be a verseny hiánya. Lengyelország szerint a piacnyitást a lengyel piac sajátosságainak figyelembevételével, körültekintően kell végrehajtani, hogy elkerülhetőek legyenek a szerkezeti hibák, amelyek akadályoznák a piac működését. Lengyelország leszögezte, hogy a javasolt piacnyitási intézkedéseket a lengyel piac jellemzőire figyelemmel megfelelőnek kell tekinteni.
- (46) Lengyelország előadta, hogy a regionális vasúti személyszállítási szolgáltatásokat nyújtó szolgáltatók kiválasztása az 1370/2007/EK rendelettel összhangban az ajánlatkérő szervek mérlegelési jogkörébe tartozott. Ugyanez a rendelet rögzíti, hogy a szerződések közvetlen odaítélése az ajánlatkérő szervek rendelkezésére álló kiválasztási módok egyike (a közbeszerzési eljárás és a szolgáltatási koncesszió mellett). Lengyelország kifejtette, hogy a korábbi közbeszerzési eljárások többségében a PR volt az egyetlen ajánlattevő és így a nyertes is, ezért a közbeszerzési eljárások hasonló eredménnyel zárultak, mint a szerződések közvetlen odaítélése. Lengyelország szerint ilyen körülmények között a közbeszerzési eljárások többletköltségeket okoznak, ugyanakkor nem biztosítják, hogy a közbeszerzési eljárás tárgyát képező szolgáltatások minősége jobb, ára pedig alacsonyabb lesz. Lengyelország hozzátette, hogy a közbeszerzési eljárások követelményeivel kapcsolatosan harmadik felek által megfogalmazott állítások nem lényegesek. E követelmények egy részét már tartalmazták a vonatkozó uniós jogi eszközök, a többi követelménynek pedig az ajánlatkérő szervek mérlegelési jogkörébe kell tartoznia. Lengyelország hozzátette, hogy harmadik feleknek lehetőségük volt a közbeszerzési eljárásokra vonatkozó szabályok szerint fellebbezni a kiírási feltételek ellen.

7. ÉRTÉKELÉS

7.1. A támogatás fennállása

- (47) A Bizottságnak meg kell vizsgálnia, hogy az ezen eljárás tárgyát képező intézkedések az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése értelmében vett állami támogatásnak minősíthetők-e.
- (48) Az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése szerint „a belső piaccal összeegyeztethetetlen a tagállamok által vagy állami forrásból bármilyen formában nyújtott olyan támogatás, amely bizonyos vállalkozásoknak vagy bizonyos áruk termelésének előnyben részesítése által torzítja a versenyt, vagy azzal fenyeget, amennyiben ez érinti a tagállamok közötti kereskedelmet”.
- (49) Az említett rendelkezés értelmében tehát egy intézkedés a következő feltételek egyidejű teljesülése esetén minősül támogatásnak: i. az intézkedésnek az államnak betudhatónak kell lennie és azt állami forrásokból kell finanszírozni; ii. az intézkedésnek gazdasági előnyben kell részesítenie egy vállalkozást; iii. az előnynek szelektívnek kell lennie; és iv. az intézkedésnek torzítania kell a versenyt, vagy a verseny torzításával kell fenyegetnie, és érintenie kell a tagállamok közötti kereskedelmet.

7.1.1. 1. intézkedés – Az Iparfejlesztési Ügynökség részesedésszerzése (a bejelentett szerkezetátalakítási támogatás)

7.1.1.1. Állami források és betudhatóság

- (50) Az Iparfejlesztési Ügynökség 100 %-ban állami tulajdonú kormányzati szerv. A PR-ben való részesedésszerzéshez szükséges forrásokat az Infrastrukturális és Fejlesztési Minisztérium államháztartási forrásból, támogatási megállapodás alapján folyósította az Iparfejlesztési Ügynökségnek. Az intézkedést tehát egyértelműen állami forrásból finanszírozták, és az államnak tudható be. A (81)–(83) preambulumbekkezdésben meghatározott okokból a PKP PLK általi kamatfelengedés az államnak tudható be, és állami forrásokat érint.

7.1.1.2. Szelektivitás

- (51) Az intézkedést kizárólag a PR javára hozták, ezért szelektív. Amint azt az uniós bíróságok kimondták, egyedi támogatás esetén a gazdasági előny megállapítása főszabály szerint lehetővé teszi a szelektivitás vélelmezését⁽¹⁴⁾. Ez attól függetlenül így van, hogy vannak-e hasonló ténybeli és jogi helyzetben lévő szereplők az érintett piacokon.

⁽¹⁴⁾ Lásd: a Bíróság 2015. június 4-i ítélete, Bizottság kontra MOL, C-15/14. P, EU:C:2015:362, 60. pont.

7.1.1.3. Előny

- (52) Mielőtt támogatásban részesült, a PR nehéz pénzügyi helyzetben volt. Éveken át veszteséget, negatív saját tőkét és növekvő adósságot jelentett, és 2005 óta nehéz helyzetben lévő vállalkozásnak minősült (lásd 1. táblázat). A PR a 2000-ben indult reorganizációs eljárás kezdete óta nem rendelkezett megfelelő belső likviditással, és külső forrásokhoz sem tudott jutni ahhoz, hogy törlessze adósságát, és finanszírozza tevékenységét.
- (53) A bejelentett szerkezetátalakítási támogatás nyújtása előtt Lengyelország már megkísérelte orvosolni a PR pénzügyi nehézségeit azzal, hogy több más intézkedést hozott a javára (a 2., 3. és 4. intézkedés a (19)–(21) preambulumbekzdésben leírtak szerint). Az eladósodottság problémája ugyanakkor 2015 szeptemberében csúcsonodott ki, amikor a PR két legnagyobb hitelezője, a PKP PLK és a PKP Energetyka felszólította az adóst, hogy egy héten belül törlessze az adósságát. Az utóbbi hitelező kilátásba helyezte az energiaszolgáltatás beszüntetését. Ha nem törleszti az adósságát, a PR fizetéseképtelenné vált volna.
- (54) Lengyelország szerint a PR a támogatás nélkül nem tudta volna törleszteni az adósságát, mivel nem tudott a piacon hozzájutni a szükséges finanszírozáshoz. Ez a fizetéseképtelenségéhez és valószínűleg a felszámolásához vezetett volna. Az (53) preambulumbekzdésben foglaltak szerint a két legnagyobb hitelező valóban felszólította a PR-t, hogy rövid időn belül rendezze a feljük fennálló kötelezettségeit.
- (55) Lengyelország ezekre a körülményekre tekintettel nyújtotta a bejelentett szerkezetátalakítási támogatást a PR-nek. 2015. szeptember 30-án az Iparfejlesztési Ügynökség 770,3 millió PLN ellenében 50 % plusz egy részvény részesedést szerzett a PR-ben. E részesedésszerzés célja a szerkezetátalakítás finanszírozása, főként a fent említett adósság törlesztése, végső soron pedig a PR hosszú távú életképességének helyreállítása volt. Az Iparfejlesztési Ügynökség nem volt részvényes, mielőtt részesedést vásárolt a PR-ben, így korábbi kitétsége sem volt. Míg meglévő részvényes valószínűleg a meglévő befektetése és az esetlegesen várható nyereség figyelembevételével hozott volna döntést, addig az Iparfejlesztési Ügynökség úgy döntött, hogy nyilvánvalóan jelentős strukturális pénzügyi problémákkal küzdő vállalatban vásárol részesedést. Mivel a PR pénzügyi múltját tekintve több sikertelen kísérlet is volt a hosszú távú életképesség biztosítására, két fő hitelezője pedig az adósságának rövid időn belüli törlesztésére szólította fel a PR-t, piacgazdasági befektető nem hajtott volna végre ilyen jelentős befektetést a PR-ben.
- (56) Az 1. intézkedés tehát gazdasági előnyben részesítette a PR-t, ugyanis a vállalat a nehéz pénzügyi helyzetére tekintettel nem juthatott volna ilyen finanszírozáshoz szokásos piaci feltételek mellett.

7.1.1.4. Versenytorzulás és a tagállamok közötti kereskedelemre gyakorolt hatás

- (57) A belföldi vasúti személyszállítás uniós jog szerinti liberalizálása előtt hozott korábbi határozataiban ⁽¹⁵⁾ a Bizottság megállapította, hogy az érintett vasúti társaságoknak nyújtott támogatás hatással van a versenyre és a kereskedelemre. Ennek az volt az oka, hogy a nemzetközi személyszállítást már liberalizálták, és bizonyos tagállamok egyoldalúan megnyitották vasúti személyszállítási piacukat. Ezzel összefüggésben érdemes megjegyezni, hogy a PR nemzetközi és határokon átnyúló közlekedési szolgáltatásokat is nyújt. Emellett intermodális verseny is zajlik Lengyelországban a regionális vasúti és egyéb közlekedési módok között. Ezenkívül több vajdaságban több regionális vasúti társaság is működik, és másik tagállambeli társaság leányvállalata is van köztük. Az intézkedés tehát egyértelműen azzal fenyeget, hogy torzítja a versenyt, és érinti a tagállamok közötti kereskedelmet.

7.1.1.5. Következtetés

- (58) Az említett okok miatt a Bizottság arra a következtetésre jutott, hogy az 1. intézkedés az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése értelmében állami támogatásnak minősül.

⁽¹⁵⁾ A Bizottság (EU) 2018/1040 határozata (2017. június 16.) a Görögország által a TRAINOSE S.A. görög vasúttársaság javára nyújtott SA.32544 (2011/C) számú állami támogatásról (HL L 186., 2018.7.24., 25. o.); a Bizottság (EU) 2017/2372 határozata (2017. június 16.) a Bulgária által a BDZ Holding EAD SA, a BDZ Passenger EOOD és a BDZ Cargo EOOD javára nyújtani tervezett SA.31250 (2011/C, korábbi 2011/N) számú állami támogatásról és egyéb intézkedésekről (HL L 337., 2017.12.19., 35. o.).

7.1.2. 2. intézkedés – Korábbi veszteségek fedezése a PR-nél zajló szerkezetátalakítással összefüggésben

7.1.2.1. Állami források és betudhatóság

- (59) A korábbi veszteségeket az államháztartásból fedezték, részben a PKP-törvény módosításáról szóló, 2008. április 25-i törvény⁽¹⁶⁾, valamint a PR és a közlekedési miniszter között 2008. június 23-án létrejött megállapodás, részben pedig a Vasúti Alapról szóló, 2005. december 16-i törvény⁽¹⁷⁾ és a pénzügyminiszter rendeletei alapján. Az intézkedés tehát egyértelműen állami forrásokat érint, és az államnak tudható be.

7.1.2.2. Előny

- (60) Ami a gazdasági előnyt illeti, az intézkedést közvetlen támogatások formájában hajtották végre. A támogatás nyújtása nem piactudományi szereplő által hozott intézkedés, és olyan költségek alól mentesíti a kedvezményezettet, amelyeket rendes körülmények között saját költségvetéséből kellene fedeznie. Az intézkedés enyhítette a PR-nél zajló szerkezetátalakítással összefüggésben több mint tíz év alatt felhalmozódott veszteségből eredően a PR-re nehezedő pénzügyi nyomást. E tekintetben a 2006. és a 2007. évi kifizetés stabilizálta a vállalat működési eredményét, a 2008. és a 2009. évi kifizetés pedig megerősítette a vállalat sajáttőke helyzetét.

- (61) Ezért a Bizottság megállapította, hogy a korábbi veszteségek fedezése gazdasági előnyben részesítette a PR-t.

7.1.2.3. Szelektivitás, versenytorzulás és a tagállamok közötti kereskedelemre gyakorolt hatás

- (62) Az (51)–(57) preambulumbekkezdésben az 1. intézkedést illetően a szelektivitásról, a versenytorzulásról és a kereskedelemre gyakorolt hatásról megfogalmazott következtetés értelemszerűen a 2. intézkedésre is vonatkozik.

7.1.2.4. A támogatás meglétére vonatkozó következtetés

- (63) Az említett okok miatt a Bizottság arra a következtetésre jutott, hogy a 2. intézkedés az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése értelmében vett állami támogatásnak minősül.

7.1.3. 3. intézkedés – Adósságátalakítás 2004 és 2009 között

7.1.3.1. Állami források és betudhatóság

- (64) Mindazok a PKP csoporthoz tartozó hitelezők, akik közreműködtek a PR adósságának átalakításában, közzvállalkozások voltak. Elvben a közzvállalkozások erőforrásai az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése szerinti állami forrásnak minősülnek, mivel az állam meghatározhatja e források felhasználásának irányát⁽¹⁸⁾.

- (65) Az állam hagyományosan nagyfokú felügyeletet gyakorolt a PKP csoport tagvállalatainak vezetése és tevékenységei felett, nem utolsósorban a felügyelőbizottságok és az igazgatóságok tagjainak megválasztására gyakorolt befolyása révén. E testületek összetétele gyakran változott a politikai életben bekövetkezett változásokkal egyidejűleg.

- (66) Emellett a PKP csoport tagvállalatai nem minden esetben hoztak önállóan fontos üzleti döntéseket. Például az állam közvetlenül részt vett a vasúti ágazat átszervezésében, a PKP csoport tagvállalatai közötti eszközátvitelben és a pénzügyi szerkezetátalakításban. E tekintetben az állam meghatározhatja a PKP csoport forrásai felhasználásának irányát.

⁽¹⁶⁾ A PKP-törvény módosításáról szóló 2008. április 25-i törvény (Dziennik Ustaw, 2008, 97. sz., 624. poz.).

⁽¹⁷⁾ Dziennik Ustaw, 2005, 12. sz., 61. poz.

⁽¹⁸⁾ A Bíróság 2002. május 16-i ítélete, Franciaország kontra Bizottság (Stardust), C-482/99, ECLI:EU:C:2002:294, 38. pont. Lásd még: a Bíróság 2004. április 29-i ítélete, Görögország kontra Bizottság, C-278/00, ECLI:EU:C:2004:239, 53. és 54. pont, valamint a Bíróság 2003. május 8-i ítélete, Olaszország és SIM 2 Multimedia SpA kontra Bizottság egyesített ügyek, C-328/99 és C-399/00, ECLI:EU:C:2003:252, 33. és 34. pont.

- (67) Emellett az adósságátalakítás a PKP-törvényben foglaltaknak megfelelően az államháztartásért felelős miniszter egyetértésével, a közlekedési miniszter határozata alapján indult meg. Így egyértelműen az államnak tudható be.

7.1.3.2. Előny

- (68) A 2004. március 29-én kötött eredeti adósságátalakítási megállapodás (a továbbiakban: 2004. évi megállapodás) értelmében a PR-t terhelő adósság tőkeösszegének 40 %-át és a megállapodás hatálybalépéséig felhalmozódott kamatot elengedték, a tőkeösszeg 19,18 %-át három részletben, 2004. április 30-án, 2004. május 31-én és 2004. június 30-án kellett törleszteni, a tőkeösszeg fennmaradó részét pedig 24 havi részletben, 2006. január és 2007. december között kellett volna törleszteni. A megállapodás hatálybalépése után keletkező kamatot legkésőbb a megállapodás lejáratának napján, tehát 2007. december 31-én leírták volna. Végezetül a PR-nek minden naptári évben törlesztenie kellett volna a PKP csoport tagvállalataival kötött szerződésekből eredő rövid lejáratú kötelezettségeinek legalább 54 %-át, és 2007. december 31-ig rendeznie kellett volna a korábbi időszakokból fennálló összes rövid lejáratú kötelezettségét⁽¹⁹⁾.
- (69) A PR 2005. december 20-án és 2006. december 28-án megállapodást kötött a PKP PLK-val a 2005-ben, illetve 2006-ban felhalmozódott kamat elengedéséről⁽²⁰⁾. 2007. április 2-án a PR és a PKP csoport tagvállalatai a 2004. évi megállapodást (lásd a (68) preambulumbekendést) kiegészítő mellékletet írtak alá, amely különösen a futamidő 2007. december 31-ről 2009. november 29-ig történő meghosszabbítását tartalmazta. A 2004. évi megállapodásban foglaltak szerint 2008. január 1-től minden új rövid lejáratú kötelezettséget maradéktalanul törleszteni kellett volna. A PR 2008. május 6-án a PKP PLK-val, 2008. július 29-én pedig a PKP Cargóval kötött megállapodást. E megállapodásokban rögzítették a PR részéről a PKP PLK és a PKP Cargo felé 2007. december 31-én fennálló kötelezettségek összegét (1 908 millió PLN), és részletesen meghatározták a törlesztés ütemezését a 2009. november 29-ig tartó időszakra. Emellett arról is megállapodtak, hogy a 2004. évi megállapodás szerint átalakított adósságon 2009. november 29-ig nem keletkezik kamat (a 2004. évi megállapodás értelmében 2007. december 31-ig nem keletkezett volna kamat).
- (70) A 2004. évi megállapodást önmagában (vagyis a későbbi módosítások nélkül) tekintve nem szükséges megvizsgálni, hogy gazdasági előnyben részesíti-e a PR-t, mivel több mint tíz évvel a mostani szerkezetátalakítási támogatás bejelentése előtt, tehát az (EU) 2015/1589 rendelet 17. cikkének (1) bekezdésében a támogatás Bizottság általi visszafizetésére vonatkozóan meghatározott jogvesztő határidőn túl jött létre. Következésképpen ez a támogatás az említett rendelet 17. cikkének (3) bekezdése szerint létező támogatásnak minősül.
- (71) A (69) preambulumbekendésben ismertetett későbbi módosításokat illetően annak eldöntéséhez, hogy gazdasági előnyben részesítették-e a PR-t, a Bizottságnak meg kell állapítania, hogy a PR hitelezői az adósságtörlesztési haladék elfogadott feltételek melletti jóváhagyásával úgy jártak-e el, ahogy magánhitelező hasonló helyzetben tette volna (az úgynevezett piacgazdasági hitelezői elv szerint). A Bizottság értékelése egy feltételezett körülmények közötti magánhitelező szempontjából vizsgálja az ügyletet⁽²¹⁾.
- (72) Észszerűen gondolkodó magánhitelező rendes körülmények között összehasonlította volna a mérlegelt intézkedések – tehát i. az adósság futamidejének meghosszabbítása és ii. a 2004. évi megállapodás érvényesítése – pénzügyi kimenetelét, hogy azt a lehetőséget válassza, amellyel a legnagyobb összeget hajthatja be.

⁽¹⁹⁾ Ezek az adósságátalakítási feltételek a PKP csoporthoz tartozó hitelezőkre vonatkoztak, akikről az átalakított adósságállomány 99,3 %-a származik. A többi hitelező felé fennálló adósságot a következőképpen alakították át: a tőkeösszeg 30 %-át, valamint a megállapodás hatálybalépéséig felhalmozódott és azt követően keletkező kamatot elengedték, a tőkeösszeg 70 %-ának törlesztését pedig 28 havi részletben, a megállapodás hatálybalépése után egy évvel kellett volna megkezdeni. A Lengyelország által közölt információk alapján úgy tűnik, hogy az ezekre a (nem a PKP csoporthoz tartozó) hitelezőkre vonatkozó, 2004-ben elfogadott eredeti adósságátalakítási feltételeket később nem módosították.

⁽²⁰⁾ A PR és a PKP PLK eltérően értelmezte a 2004. évi megállapodás rendelkezéseit a megállapodás hatálybalépése után keletkező kamatot illetően. Végül a felek az eredeti értelmezést fogadták el, miszerint a 2004. évi megállapodás az összes kamat elengedéséről rendelkezett, tehát a 2004. évi megállapodás hatálybalépésétől a végső elszámolásig keletkező kamatra is vonatkozik.

⁽²¹⁾ A Bíróság 2017. szeptember 20-i ítélete, Európai Bizottság kontra Frucona Košice, C-300/16. P, ECLI:EU:C:2017:706, 28. pont.

- (73) A jelenlegi ügyben Lengyelország nem szolgáltatott bizonyítékot arra vonatkozóan, hogy a PR hitelezői ilyen összehasonlító elemzést végeztek volna, sem arra, hogy a választott intézkedéssel, vagyis az eredeti adósságátalakítási megállapodás módosításával a várható legnagyobb adósságösszeg volt behajtható. Éppen ellenkezőleg, Lengyelország az egész intézkedést (tehát a 2004. évi megállapodást és annak későbbi módosításait egyaránt) állami támogatásnak tekinti, ezzel pedig arra utal, hogy az intézkedés gazdasági előnyben részesítette a PR-t.
- (74) A Bizottság megjegyzi, hogy a 2004. évi megállapodás (69) preambulumbekkezdésben ismertetett módosításai, különösen a 2007-ben és 2008-ban végrehajtott módosítások gyakorlatilag 23 hónapos kamatmentes haladékat adtak a PR részéről a PKP csoport tagvállalatai felé fennálló, legalább 1 908 millió PLN összegű ⁽²²⁾ kötelezettségek törlesztésére (a 2004. évi megállapodás feltételeihez képest). Ez a futamidőt közel két évvel meghosszabbító kamatmentes haladék mentesítette a PR-t a 2004. évi megállapodásban foglalt eredeti ütemezés szerinti fizetési kötelezettségeinek teljesítése alól, így többletlikviditást biztosított, amelyet a PR a tevékenységei finanszírozására használhatott fel. A PR akkor sem juthatott volna ilyen kamatmentes likviditáshoz magánhitelezőktől a piacon, ha kiváló pénzügyi helyzetben lett volna, pénzügyi nehézségekkel küzdő vállalként pedig még kevésbé. Gyakorlata alapján a Bizottság arra a következtetésre jutott, hogy a hasonlóan kamatmentes adósságtörlesztési haladék támogatásnak minősül ⁽²³⁾.
- (75) A fentiek alapján a Bizottság arra a következtetésre jutott, hogy az intézkedés nem felel meg a piacgazdasági hitelezői elvnek, ezért gazdasági előnyben részesíti a PR-t.

7.1.3.3. Szelektivitás, versenytorzulás és a tagállamok közötti kereskedelemre gyakorolt hatás

- (76) Az (51)–(57) preambulumbekkezdésben az 1. intézkedést illetően a szelektivitásról, a versenytorzulásról és a kereskedelemre gyakorolt hatásról megfogalmazott következtetés értelemszerűen a 3. intézkedésre is vonatkozik.

7.1.3.4. Következtetés

- (77) Az említett okok miatt a Bizottság úgy ítéli meg, hogy a 3. intézkedés az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése értelmében vett állami támogatásnak minősül.

7.1.4. 4. intézkedés – Kötelezettségek halasztása 2009 és 2014 között

7.1.4.1. Állami források és betudhatóság

- (78) Mindenekelőtt a Bizottság megjegyzi, hogy a PR-rel halasztási megállapodást kötött összes hitelező állami tulajdonú vállalkozás vagy közintézmény (ZUS) volt.
- (79) A ZUS a közigazgatás részét képezi, teljes állami felügyelet alatt áll, működését pedig az államháztartásból finanszírozzák. Ennélfogva nincs kétség afelől, hogy a PR kötelezettségeinek halasztásával kapcsolatos döntései az államnak tudhatók be, az említett halasztás pedig állami forrásokat érint.
- (80) Ami a többi hitelezőt illeti, a (64) preambulumbekkezdésben leírtak szerint a közzállalkozások erőforrásai elvben az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése szerinti állami forrásnak minősülnek, mivel az állam meghatározhatja e források felhasználásának irányát. A (65) és (66) preambulumbekkezdésben kifejtett okok miatt az állam meghatározhatja a PKP csoport forrásai felhasználásának irányát. A halasztás következményeként az említett hitelezők forrásokat veszíthetnek. A halasztás ezért úgy tekintendő, hogy állami forrásokat érint.

⁽²²⁾ Ez a PKP PLK és a PKP Cargo felé 2007. december 31-én fennálló kötelezettségek összege, amint azt a 2008. május 6-án és a 2008. július 29-én között megállapodás is megerősíti. Ez az összeg nem tartalmazza a PR részéről a PKP csoport eredeti adósságátalakítási megállapodásban részes többi tagvállalata (PKP S.A., PKP Intercity és PKP Energetyka) felé fennálló kötelezettségeket, amelyek törlesztésére szintén haladékat adtak (a 2007. április 2-i melléklettel). Ennek oka, hogy Lengyelország nem közölte a vonatkozó összeget.

⁽²³⁾ A Bizottság határozata (2014. július 9.) az Alestis javára nyújtott szerkezetátalakítási támogatásról szóló SA.38324. számú ügyben, HL C 418., 2014.11.21., I. o., (38)–(39) preambulumbekkezdés.

- (81) Az államnak való betudhatóságot illetően a Bizottság megjegyzi, hogy a 2009 és 2014 közötti időszakban a PKP S. A., a PKP Intercity, a PKP PLK és a PKP Energetyka egyaránt a PKP csoporthoz tartozott, amely 100 %-ban állami tulajdonban van, és a közlekedési miniszter felügyelete alatt áll. Noha önmagában az a tény, hogy közvállalkozás hoz valamilyen intézkedést, nem elegendő ahhoz, hogy az adott intézkedés az államnak legyen betudható, ugyanakkor az adott ügy körülményeiből származó jelek összessége és az intézkedés meghozatalának háttere alapján lehet következtetni a közvállalkozás által hozott intézkedés államnak való betudhatóságára⁽²⁴⁾. E jelek közé tartozik például a közvállalkozás tevékenységeinek jellege, valamint az, hogy azokat rendes piaci körülmények között, magánszereplőkkel versenyezve végzik; a hatóságok által a vállalkozás vezetése felett gyakorolt felügyelet foka és az, hogy a vállalkozás önállóan meghozhatná-e a szóban forgó döntést; és minden olyan további mutató, amely a közigazgatási szerveknek a szóban forgó intézkedés elfogadásában való közreműködését vagy e közreműködés hiányának valószínűtlenségét jelzi, az intézkedés alkalmazási körére, tartalmára vagy a benne foglalt feltételekre is figyelemmel.
- (82) E tekintetben a Bizottság megjegyzi, hogy a PR közforgalmú közlekedési szolgáltatásokat nyújt, amelyek nem a szokásos piaci feltételek mellett teljesülnek, hanem az állam nagyrészt közvetlenül szerzi be és finanszírozza őket. Emellett a hitelezők, de legalábbis a PKP PLK (a monopóliumhelyzetben lévő pályahálózat-működtető) és a PKP Intercity (közforgalmú régióközi szolgáltatásai erejéig) nem a szokásos piaci feltételek mellett versenyzett magánszereplőkkel. Ezenkívül a régiók közel felében egyedülként regionális vasúti közlekedési szolgáltatásokat nyújtó PR fizetékép-telensége súlyos zavart okozhatott volna a fontos közszolgáltatásban. Ezért az államnak különösen érdekében állt a PR likviditásának biztosítása.
- (83) Az állam hagyományosan nagyfokú felügyeletet gyakorolt a PKP csoport tagvállalatainak vezetése és tevékenységei felett, nem utolsósorban a felügyelőbizottságok és az igazgatóságok tagjainak megválasztására gyakorolt befolyása révén. E testületek összetétele gyakran változott a politikai életben bekövetkezett változásokkal egyidejűleg. Emellett a PKP csoport tagvállalatai a múltban nem minden esetben hoztak önállóan fontos üzleti döntéseket. Például az állam közvetlenül részt vett a vasúti ágazat átszervezésében, a PKP csoport tagvállalatai közötti eszközátruházásokban és a pénzügyi szerkezetátalakításban. Kiemelendő, hogy az állam kezdeményezte a PR adósságának átalakítását (3. intézkedés), amely ugyanazokat a hitelezőket érintette, akik hozzájárultak a PR kötelezettségeinek halasztásához. Ez nem meglepő, mivel a PKP csoport az egyik legnagyobb munkáltató Lengyelországban (az érintett hitelezők több mint 50 000 főt foglalkoztattak 2014-ben), és fontos szerepet játszik az állam közlekedéspolitikájának alakításában.
- (84) Végezetül, figyelemmel az intézkedés léptékére (a halasztott kötelezettségek összege a PR éves átlagbevételének [több mint 120] %-át tette ki a tárgyidőszakban), a hitelezőkre gyakorolt hatására (a PR volt a PKP PLK és a PKP Energetyka harmadik legnagyobb ügyfele), az adós, a hitelezők és az állam közötti szoros szervezeti kapcsolatokra és végül, de nem utolsósorban a halasztás biztosításának nyilvánvalóan nem piaci feltételeire (lásd a (86)–(95) preambulum-bekezdést), valószínűtlennek tűnik, hogy az érintett közvállalkozások az állam bármilyen közreműködése nélkül is meghozhatták volna a PR kötelezettségeinek halasztásával kapcsolatos döntésüket.
- (85) Mindezen okokból a Bizottság véleménye szerint úgy tekinthető, hogy a hatóságok valamilyen módon érintettek voltak a PR kötelezettségeinek elhalasztásával kapcsolatos döntések meghozatalában. Lengyelország sem állította, hogy az intézkedés nem az államnak tudható be. A Bizottság ezért arra a következtetésre jutott, hogy az intézkedés az államnak tudható be.

7.1.4.2. Előny

- (86) Annak eldöntéséhez, hogy az intézkedés gazdasági előnyben részesítette-e a PR-t, a Bizottságnak meg kell állapítania, hogy a hitelezők a PR kötelezettségeinek halasztásához való hozzájárulásukkal úgy jártak-e el, ahogy magánhitelező hasonló helyzetben tette volna. E tekintetben a Bizottság az alábbi következtetésekre jutott.
- (87) A tényeket illetően 2009 és 2014 között négy állami tulajdonú vállalkozás és a ZUS összesen 25 megállapodást kötött a nehéz pénzügyi helyzetben lévő, szintén állami tulajdonú PR-rel a [900–1 300] millió PLN összegű lejárt kötelezettségei törlesztésének halasztásáról. A (84) preambulumbekkezdésben leírtak szerint ez az összeg a PR éves átlagbevételének [több mint 120] %-át tette ki az említett időszakban.

⁽²⁴⁾ A Bíróság 2002. május 16-i ítélete, Franciaország kontra Bizottság (Stardust), C-482/99, ECLI:EU:C:2002:294, 55. pont.

- (88) Lengyelország nem nyújtott be ebből az időszakból származó bizonyítékokat arra vonatkozóan, hogy a kötelezettségek elfogadott feltételek melletti halasztásával kapcsolatos döntés kedvezőbb volt a hitelezők számára, mint más intézkedés, például az adósság végrehajtása. A nettó jelenérték utólagos elemzése nem tekinthető kellően megbízható bizonyítéknak, mivel utólag, tehát a kötelezettségek halasztásával kapcsolatos döntések meghozatala után készült. Észszerűen gondolkodó piaci hitelező a kötelezettségek halasztásával kapcsolatos döntés meghozatala előtt értékelte volna a különböző forgatókönyveket, hogy azt válassza, amellyel várhatóan a legnagyobb arányban hajthatta volna be a kötelezettségeket. Ráadásul az utólagos elemzés nem foglalkozik megfelelően a PR pénzügyi nehézségeivel. A 2005 és 2010 közötti években a PR működési eredménye és nettó eredménye mindössze egyszer volt pozitív. Az azt követő években is hasonló volt a helyzet. Jelentős volt a bizonytalanság azzal kapcsolatban, hogy a PR képes-e megszolgálni és törleszteni a kötelezettségeket. Erről tudtak a PR hitelezői, különösen a PKP PLK, amely már a 2004 és 2009 közötti adósságátalakításban (3. intézkedés) is érintett volt. Ennek a kockázatnak befolyásolnia kellett volna a PR hitelminősítését, emellett magas kamatlábat és sokkal jobb biztosítékokat kellett volna szükségessé tennie. A vizsgálat szerint viszont 2009 és 2013 között „B” (gyenge), 2014-től pedig „CCC” (rossz/pénzügyi nehézségek) volt a vállalat minősítése. A (90) preambulumbekzdésben foglaltak szerint a PR nehéz helyzetben lévő vállalkozás volt, és indokolt lett volna a „B”-nél rosszabb minősítése. A nettó jelenérték elemzése nemcsak utólagos, de téves is.
- (89) Ezenkívül a halasztás alapjául szolgáló feltételek az adós rossz pénzügyi helyzetére figyelemmel meglehetősen kedvezőek voltak. Konkrétabban fogalmazva, a halasztási időszakok hosszúak, 6–21 hónaposak voltak, a PKP PLK-val kötött egyik megállapodás esetében pedig a [...] hónapot is elérték, tehát jóval tovább tartottak, mint a Lengyelország szerint az adósság fizetéképtelen adóstól való végrehajtására nyitva álló átlagos időszak. Megjegyzendő, hogy az említett megállapodás a szóban forgó összes halasztott kötelezettség [...] %-át érintette⁽²⁵⁾. Emellett a hitelezők által alkalmazott kamatlábak a valószínűsíthető referenciaértékekhez, például a referencia-kamatlábról szóló közlemény alkalmazásával kapott helyettesítő piaci kamatlábakhoz (a továbbiakban: referencia-kamatlábak) képest alacsonyok voltak⁽²⁶⁾. Kiemelendő, hogy az összes megállapodás szerint alacsonyabbak voltak a kamatlábak a PR-hez hasonlóan nehéz helyzetben lévő vállalkozásra alkalmazandó referencia-kamatlábnál.⁽²⁷⁾ Ezzel összefüggésben a Bizottságnak meg kell vizsgálnia Lengyelország azon állítását, miszerint a PR nem volt nehéz helyzetben lévő vállalkozás a 2004 és 2014 közötti teljes időszakban (lásd a (29) preambulumbekzdést).
- (90) Lengyelország is elismerte, hogy a PR 2005-ben megfelelt a nehéz helyzetben lévő vállalkozásokra vonatkozóan a 2004. évi iránymutatásban meghatározott feltételeknek. Tulajdonképpen addigra már a PR törzstőkéjének több mint a fele nem volt meg, és annak több mint egynegyede az előző 12 hónap során veszett el. Ha az utóbbi feltétel egy adott 12 hónapos időszakban teljesül, az érintett vállalkozás mindaddig nehéz helyzetben van, amíg az előbbi feltételnek megfelel. 2006-tól ez a helyzet állt fenn a PR esetében. Ezért a PR a 2005-tel kezdődő időszakra nézve nehéz helyzetben lévő vállalkozásnak minősül.
- (91) Még ha feltételezzük is, hogy Lengyelország állításának megfelelően a PR indokoltan kapott 2009 és 2013 között „B” (gyenge), 2014-től pedig „CCC” (rossz/pénzügyi nehézségek) minősítést, a ténylegesen alkalmazott kamatlábak nem kevesebb mint 18 megállapodás esetében alacsonyabbak voltak a megfelelő referencia-kamatlábnál, és ezek a megállapodások az összes halasztott kötelezettség [...] %-át tették ki. Ráadásul (az összes halasztott kötelezettség [...] %-át kitevő) hat megállapodásban a kamatlábak még az „AAA” (kiváló) minősítésű vállalkozásokra alkalmazandó referencia-kamatlábnál is alacsonyabbak voltak. Végezetül a biztosíték egy kivételével az összes megállapodás esetében gyenge volt (lásd a 27. lábjegyzetet), és csupán végrehajtásnak való alávétést⁽²⁸⁾ foglalt magában. Emellett (az összes halasztott kötelezettség [...] %-át kitevő) 18 megállapodás egyáltalán nem tartalmazott biztosítékokat.
- (92) Lengyelország azzal érvelt, hogy a PR a PKP PLK és a PKP Energetyka fontos ügyfele volt, ezért ezeknek a hitelezőknek különös érdeke fűződött ahhoz, hogy fenntartsák üzleti kapcsolatukat a PR-rel. A fent említettek szerint a PR volt a PKP PLK és a PKP Energetyka harmadik legnagyobb ügyfele a tárgyidőszakban: átlagosan a bevételük [...] %-a, illetve [...] %-a származott tőle. Ez olyan tényező lehet, amelyet egy magánhitelező figyelembe vett volna, de önmagában véve nem elegendő annak alátámasztására, hogy a halasztások az elfogadott feltételek mellett összeegyeztethetők voltak a piaci viszonyokkal. Továbbá ez az érv nem vonatkozik a többi hitelezőre, amelyeknek a PR nem volt annyira fontos ügyfele.

⁽²⁵⁾ A kötelezettségek e preambulumbekzdésben szereplő megoszlását a Bizottság számította ki a Lengyelország által közölt adatok alapján.

⁽²⁶⁾ A Bizottság közleménye a referencia-kamatláb és a leszámítolási kamatláb megállapítási módjának módosításáról (HL C 14., 2008.1.19., 6. o.).

⁽²⁷⁾ A referencia-kamatláb megállapítása az összes megállapodás esetében „alacsony mértékű” biztosíték (végrehajtásnak való alávetés vagy semmilyen biztosíték) feltételezésén alapul, a PKP PLK-val 2013-ban kötött megállapodás kivételével, amelynél a biztosíték „magasnak” tekinthető (Lengyelország szerint a biztosítékkal fedezett kötelezettség összegének 100 %-át fedező, vasúti járműveken alapított zálogjog).

⁽²⁸⁾ A polgári perrendtartásról szóló törvény 777. szakaszában meghatározott végrehajtásnak való alávetés Lengyelországban elterjedt biztosítékfajta, amely lehetővé teszi a hitelező számára, hogy bírósági eljárás szükségessége nélkül kezdeményezze a végrehajtást és érvényesítse hitelezői jogait. A bíróságnak három napon belül kell jóváhagynia a hitelező nyilvántartásba vett követelését, ezt követően pedig a hitelező végrehajtót bízhat meg a végrehajtással.

- (93) Lengyelország azon érve, miszerint a PKP PLK és a PKP Energetyka más üzleti partnereivel is hasonló halasztási megállapodásokat kötött, nem szolgál elegendő bizonyítékkal arra, hogy a PR-rel kötött megállapodásaik összeegyeztethetők voltak a piaci viszonyokkal. E megállapodások pontos feltételeinek és az adósok pénzügyi helyzetének ismerete hiányában nem zárható ki, hogy ezekben az esetekben sem piaci feltételek mellett biztosították a halasztást. Az mindenesetre egyértelmű, hogy a halasztások kisebb összegű kötelezettségeket és rövidebb futamidőt érintettek. Mindazonáltal a piaci viszonyokkal való összeegyeztethetőség melletti érvként Lengyelországnak inkább azt kellene bizonyítania, hogy magánhitelezők hasonló feltételek mellett biztosítottak vagy biztosítottak volna halasztást a PR-nek, mint az érintett állami hitelezők. E tekintetben a Bizottság megjegyzi, hogy a PR valójában két magánhitelezővel is kötött halasztási megállapodást. Úgy tűnik azonban, hogy ezek a megállapodások sem bizonyítják a piaci viszonyokkal való összeegyeztethetőséget, mivel kisebb összegű kötelezettségekre vonatkoztak, és – ami még fontosabb – magasabb kamatlábat és rövidebb futamidőt tartalmaztak, mint a PR által a PKP csoport tagvállalataival és a ZUS-szal kötött halasztási megállapodások.
- (94) Lengyelország azzal érvelt, hogy a halasztási megállapodásokban alkalmazott kamatlábak mértékét a Lengyelország nem pénzügyi ágazatában felszámított átlagos kamatlábakhoz hasonló szinten állapították meg⁽²⁹⁾. Ez azonban nem elegendő a piaci viszonyokkal való összeegyeztethetőségük alátámasztásához, mivel a nem pénzügyi ágazatban az átlagos adós jobb pénzügyi helyzetben lehetett vagy jobb biztosítékot nyújthatott, így a hitelképessége is jobb lehetett a PR-nél. Ehhez hasonlóan az az érv sem bizonyítja a halasztási megállapodások piaci viszonyokkal való összeegyeztethetőségét, miszerint a kötelezettségek késedelmes teljesítése gyakori jelenség a lengyel piacon.
- (95) Ezért a Bizottság úgy ítéli meg, hogy az intézkedés gazdasági előnyben részesítette a PR-t.

7.1.4.3. Szelektivitás, versenytorzulás és a tagállamok közötti kereskedelemre gyakorolt hatás

- (96) Az (51)–(57) preambulumbekzdésben az 1. intézkedést illetően a szelektivitásról, a versenytorzulásról és a kereskedelemre gyakorolt hatásról megfogalmazott következtetések értelemszerűen a 4. intézkedésre is vonatkoznak.

7.1.4.4. Következtetés

- (97) Az említett okok miatt a Bizottság arra a következtetésre jutott, hogy a 4. intézkedés az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése értelmében vett állami támogatásnak minősül.

7.1.5. Az 1–4. intézkedés egyetlen beavatkozásként

- (98) Az állam több egymást követő beavatkozása esetén, még ha nem is azonos módon, hanem különböző formában valósultak meg ezek a beavatkozások, a Bizottságnak meg kell vizsgálnia, hogy ezek a beavatkozások olyan szorosan összefüggenek, hogy elválaszthatatlanok egymástól, ezért pedig az EUMSZ 107. cikke (1) bekezdésének alkalmazásában egyetlen beavatkozásnak tekintendők⁽³⁰⁾. Az ítélkezési gyakorlatban meghatározott szempontok szerint kell megvizsgálni, hogy az állam több egymást követő beavatkozása egymástól elválaszthatatlan, és ezáltal egyetlen beavatkozásnak minősül. E szempontok közé tartozik a beavatkozások időbeli sorrendje és célja, valamint a kedvezményezett vállalkozás e beavatkozások időpontjában fennálló körülményei⁽³¹⁾.
- (99) A Bizottság megjegyzi, hogy noha eltérő időpontban és formában születtek, a vizsgált intézkedések kapcsolódnak egymáshoz. Mindegyik a vasúti ágazat 2000-ben a PKP-törvény alapján indult szerkezeti reformjának sikertelen végrehajtása következtében a PR-nél kialakult, visszatérő likviditási problémák kezelésére és a PR hosszú távú életképességének helyreállítására irányult.

⁽²⁹⁾ A Lengyel Nemzeti Bank adatai szerint a legfeljebb egyéves futamidejű vállalati hitelek átlagos kamatlába 2009-ben 6,5 %, 2010-ben és 2011-ben 6,2 %, 2012-ben 6,4 %, 2013-ban 5,0 %, 2014-ben 4,3 % volt.

⁽³⁰⁾ A Törvényszék 2015. január 15-i ítélete, Franciaország kontra Bizottság (Seafrance), T-1/12, ECLI:EU:T:2015:17, 33. pont, valamint a Bíróság 2013. március 19-i ítélete, Bouygues és Bouygues Télécom SA kontra Bizottság egyesített ügyek, C-399/10. P és C-401/10. P, ECLI:EU:C:2013:175, 103. pont.

⁽³¹⁾ A Törvényszék 2015. január 15-i ítélete, Franciaország kontra Bizottság (Seafrance), T-1/12, ECLI:EU:T:2015:17, 34. pont, a Bíróság 2013. március 19-i ítélete, Bouygues és Bouygues Télécom SA kontra Bizottság egyesített ügyek, C-399/10. P és C-401/10. P, ECLI:EU:C:2013:175, 104. pont, valamint az Elsőfokú Bíróság 1998. szeptember 15-i ítélete, BP Chemicals kontra Bizottság, T-11/95, ECLI:EU:T:1998:199, 171. pont.

- (100) A PR-nél zajló szerkezetátalakítással összefüggésben a korábbi veszteségek fedezésére 2006 és 2009 között kifizetett összegeket (2. intézkedés) a PR-nél az előző években keletkezett pénzügyi hiány kezelésére fordították, amikor a PR költségvetési korlátok miatt csak a költségei fedezéséhez szükséges finanszírozás töredékében részesült. E késedelmes kifizetés miatt romlott a pénzforgalom, emiatt pedig a PR nem tudta megszolgálni az adósságát. E probléma kezelése érdekében a módosított PKP-törvény lehetőséget adott a PR-nek arra, hogy adósságátalakítási megállapodást kössön a hitelezőivel. 2004 márciusában a PR ilyen megállapodást kötött a PKP csoport tagvállalataival, ez azonban nem bizonyult elegendőnek, mivel a vállalat még az átalakított feltételek mellett sem tudta törleszteni adósságát. Az adósságteher további csökkentése érdekében 2005 és 2008 között módosították a megállapodást (3. intézkedés). Ennek ellenére a PR továbbra is likviditási problémákkal küzdött, és nem tudta időben rendezni a kötelezettségeit. 2009 és 2014 között a vállalat 25 megállapodást kötött a lejárt kötelezettségeinek halasztásáról (4. intézkedés). Ez sem bizonyult elegendőnek. A PR kötelezettségei immár olyan mértékben megnöttek, hogy két hitelező a követeléseik azonnali kiegyenlítésére szólította fel a vállalatot. A PR fizetéseképtelenné válásának megelőzése érdekében Lengyelország a bejelentett szerkezetátalakítási támogatás (1. intézkedés) formájában többletfinanszírozást nyújtott, amelynek nagy részét a lejárt kötelezettségek törlesztésére használták fel.
- (101) Ez bizonyítja, hogy a vizsgált intézkedések nem voltak egymástól függetlenek, hanem elválaszthatatlanok abban az értelemben, hogy önmagában véve egyik intézkedés sem volt elegendő a likviditási probléma megoldásához és a hosszú távú életképesség helyreállításához. Valójában kiegészítették egymást, amíg az utolsó intézkedés helyre nem állította a vállalat likviditását és nyereségességét. Ebből a szempontból a bejelentett szerkezetátalakítási támogatás és a szerkezetátalakítás előtti intézkedések ugyanazon reorganizációs eljárás részének tekinthető. Ha a vártnál több időt vett igénybe, annak nem az volt az oka, hogy a PR eredendően életképtelen volt, hanem hogy nem rendelkezett elegendő forrással a reorganizáció korábbi befejezéséhez.
- (102) A (99)–(101) preambulumbekzdésben ismertetett okokból a Bizottság úgy ítéli meg, hogy a vizsgált intézkedések egyetlen, szakaszosan végrehajtott reorganizációs – vagy beavatkozási – intézkedést képeznek. Ezért indokolt az egyes intézkedések különálló vizsgálata helyett az összes intézkedést együttesen értékelni.
- (103) A Bizottság ezért értékeli, hogy az 1–4. intézkedés egyetlen beavatkozásként vizsgálva állami támogatásnak minősül-e az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése értelmében.
- (104) A (49) preambulumbekzdésben kifejtett módon egy intézkedés a következő feltételek egyidejű teljesülése esetén minősül támogatásnak az említett rendelkezés értelmében: i. az intézkedésnek az államnak betudhatónak kell lennie és azt állami forrásokból kell finanszírozni; ii. az intézkedésnek gazdasági előnyben kell részesítenie egy vállalkozást; iii. az előnynek szelektívnek kell lennie; és iv. az intézkedésnek torzítania kell a versenyt, vagy a verseny torzításával kell fenyegetnie, és érintenie kell a tagállamok közötti kereskedelmet.

7.1.5.1. Állami források és betudhatóság

- (105) Az (50), (59), (64)–(67) és (79)–(85) preambulumbekzdésben leírtak szerint az 1–4. intézkedést külön-külön a közigazgatás részét képező különböző szervezetek vagy közvállalkozások hozták, így ezek az intézkedések állami forrásokat érintenek.
- (106) A rendelkezésre álló bizonyítékok azt is alátámasztották, hogy az 1–4. intézkedés végrehajtásával kapcsolatos döntéseket közvetlenül a hatóságok hozták, a hatóságok közreműködtek a meghozatalukban, vagy a körülményekből származó jelek és az intézkedés meghozatalának háttere alapján lehet következtetni az államnak való betudhatóságra. Következésképpen az 1–4. intézkedés külön-külön az államnak volt betudható.
- (107) Az 1–4. intézkedés mindegyike állami forrásokat érint, és az államnak tudható be. Ezért a Bizottság arra a következtetésre jutott, hogy az 1–4. intézkedés együttesen, egyetlen beavatkozásként az államnak tudható be, és állami forrásokat érint.

7.1.5.2. Előny

- (108) Az egyetlen beavatkozás a 3. intézkedés végrehajtásának évétől, 2005-től az 1. intézkedés végrehajtásának évéig, 2015-ig terjedő időszakra vonatkozik.

(109) Az egyetlen beavatkozás keretében a PR-nek nyújtott támogatás teljes összege jelentősen meghaladta a vállalat könyv szerinti értékét (lásd az 1. táblázatot). Ezenkívül a PR 2005 és 2015 között rendszeresen veszteséget és növekvő adósságot jelentett. Piaccgazdasági szereplő nem avatkozott volna be ilyen hosszú időn át ilyen sokszor és ilyen jelentős mértékben anélkül, hogy bármilyen jel javulásra utalt volna a már legalább 2005 óta nehézségekkel küzdő vállalat helyzetében. A beavatkozás alapvető célja a regionális vasúti személyszállítási szolgáltatások zavarának elkerülése volt a PR visszatérő likviditási problémáinak orvoslására tett kísérlet révén. Folyamatos állami beavatkozás nélkül a PR nem tudott volna szolgáltatásokat nyújtani, és idővel fizetési képtelenséget kellett volna jelentenie. Ezért a Bizottság úgy ítéli meg, hogy az 1–4. intézkedés együttesen, egyetlen beavatkozásként gazdasági előnyben részesítette a PR-t.

7.1.5.3. Szelektivitás, versenytorzulás és a tagállamok közötti kereskedelemre gyakorolt hatás

(110) Az (51)–(57) preambulumbekzdésben az 1. intézkedést illetően a szelektivitásról, a versenytorzulásról és a kereskedelemre gyakorolt hatásról megfogalmazott következtetés értelemszerűen az egyetlen beavatkozásra is vonatkozik.

7.1.5.4. Következtetés

(111) Az említett okok miatt a Bizottság arra a következtetésre jutott, hogy az 1–4. intézkedés egyetlen beavatkozásként az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése értelmében vett állami támogatásnak minősül.

(112) Az 1–4. intézkedés külön-külön és együttesen is állami támogatásnak minősül. Az intézkedéseket egyetlen beavatkozásként vagy külön-külön vizsgálva sem változik az értékelés eredménye, mivel a beavatkozás egyes részeinek jellege sem más.

7.1.6. 5. intézkedés – Képzési, munkaerő-felvételi és csekély összegű támogatás 2006 és 2015 között

7.1.6.1. Állami források és betudhatóság

(113) Az 5. intézkedést együttesen alkotó intézkedéseket olyan hatóságok hozták, mint például a Lengyel Vállalkozásfejlesztési Ügynökség, a Munkaügyi Hivatal és a Csökkent Munkaképességű Személyek Állami Rehabilitációs Alapja. Az intézkedés ezért egyértelműen állami forrásokat érint, és az államnak tudható be.

7.1.6.2. Előny

(114) Az 5. intézkedést kizárólag a PR javára hajtották végre, és olyan költségeket fedezett, amelyeket egyébként szokásos piaci feltételek mellett a PR-nek kellett volna viselnie. Az intézkedés tehát jogtalan gazdasági előnyben részesítette a PR-t.

7.1.6.3. Szelektivitás

(115) Az (51) preambulumbekzdésben az 1. intézkedést illetően a szelektivitásról megfogalmazott következtetés értelemszerűen az 5. intézkedésre is vonatkozik.

7.1.6.4. Versenytorzulás és a tagállamok közötti kereskedelemre gyakorolt hatás

(116) Az 1407/2013/EU bizottsági rendelet ⁽³²⁾ (a továbbiakban: *de minimis* rendelet) úgy rendelkezik, hogy az egy és ugyanazon vállalkozásnak nyújtott támogatást úgy kell tekinteni, hogy nem felel meg az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdésében foglalt feltételeknek, ha e támogatás teljes összege bármely három pénzügyi év időszakában nem haladja meg a 200 000 EUR-t. Az említett rendelet (3) preambulumbekzdésében leírtak szerint az e küszöbértéket meg nem haladó, egy és ugyanazon vállalkozásnak nyújtott támogatás úgy tekintendő, hogy nem befolyásolja a tagállamok közötti kereskedelmet és nem torzítja a versenyt, illetve nem fenyeget annak torzításával. A rendeletet a 7. cikkének (1) bekezdése szerint a hatálybalépése (vagyis 2014. január 1.) előtt nyújtott támogatásokra is alkalmazni kell.

⁽³²⁾ A Bizottság 1407/2013/EU rendelete (2013. december 18.) az Európai Unió működéséről szóló szerződés 107. és 108. cikkének a csekély összegű támogatásokra való alkalmazásáról (HL L 352., 2013.12.24., 1. o.).

- (117) Lengyelország szerint (lásd a (27) preambulumbekendést) az 5. intézkedéssel a PR javára nyújtott támogatás nem haladta meg a *de minimis* küszöbértéket a 2009 és 2011 közötti időszakban. Teljes összege ugyan 1 177 421 PLN (megközelítőleg 277 040 EUR) volt, de ebből csak 350 007 PLN-t (82 355 EUR) nyújtottak csekély összegű támogatásként.
- (118) A (22) preambulumbekendésben foglaltak szerint az 5. intézkedés a következő elemekből áll: i. 0,97 millió PLN (megközelítőleg 0,23 millió EUR) összegű képzési támogatás; ii. 39 000 PLN (megközelítőleg 0,01 millió EUR) összegű munkaerő-felvételi támogatás; iii. 0,7 millió PLN (megközelítőleg 0,17 millió EUR) csekély összegű támogatás. Ezek a támogatások együttesen lehetővé tették a PR számára a regionális vasúti személyszállítási szolgáltatások folyamatos nyújtásához szükséges munkaerő felvételét és képzését. Ennélfogva együttesen egyetlen intézkedést alkotnak. Összegeiket a *de minimis* rendelet alkalmazásában összesítve vettük figyelembe. Az 5. intézkedés teljes összege meghaladta a *de minimis* küszöbértéket a 2009 és 2011 közötti időszakban. Ezért a *de minimis* rendelet követelményei az említett időszakban nem teljesültek.
- (119) Következésképpen a 2009 és 2011 közötti időszakot tekintve az 5. intézkedés az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése értelmében vett állami támogatásnak minősül, és az 1. intézkedés kapcsán az (57) preambulumbekendésben is kifejtett okokból torzította a versenyt, vagy a verseny torzításával fenyegetett, valamint érintette a tagállamok közötti kereskedelmet.

7.1.6.5. Következtetés

- (120) Az említett okok miatt a Bizottság úgy ítéli meg, hogy az 5. intézkedés az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése értelmében vett állami támogatásnak minősül.

7.2. A támogatás jogszerűsége

7.2.1. Az 1–4. intézkedés (az egyetlen beavatkozás) jogszerűsége

- (121) Az EUMSZ 108. cikkének (3) bekezdése alapján a tagállamoknak értesíteniük kell a Bizottságot azokról a projekteikről, amelyek támogatásokat nyújtanak vagy módosítanak, és e projekteket csak a végleges döntést követően valósíthatják meg. Az (EU) 2015/1589 rendelet 3. cikke úgy rendelkezik, hogy a támogatás nem léptethető hatályba a Bizottság támogatást engedélyező határozata előtt vagy a határozatának vélelmezett meghozatala előtt.
- (122) A támogatás jogszerűségének alaposabb értékelése érdekében a Bizottságnak meg kell vizsgálnia, hogy a támogatás mentesülhet-e a bejelentési kötelezettség alól.
- (123) Egyik vizsgált intézkedés (1., 2., 3. és 4. intézkedés) sem tartozik a 2008. évi általános csoportmentességi rendelet hatálya alá, mindenekelőtt azért, mert a PR-hez hasonlóan nehéz helyzetben lévő vállalkozás nem jogosult az általános csoportmentességi rendelet szerinti támogatásra.
- (124) A 2., 3. és 4. intézkedést nem jelentették be a Bizottságnak. Az 1. intézkedést 2015. szeptember 21-én jelentették be. Lengyelország azonban 2015. szeptember 30-án végrehajtotta az 1. intézkedést (lásd az (1) preambulumbekendést) anélkül, hogy megvárta volna a Bizottság támogatást engedélyező határozatát. Mindazonáltal ha Lengyelország megvárta volna is a Bizottság 1. intézkedést engedélyező határozatát, a Bizottság a (99)–(102) preambulumbekendésben foglaltak szerint egyetlen beavatkozásnak tekinti az 1–4. intézkedést, így ennek semmilyen hatása nem lett volna a támogatás jogszerűségére, mivel a 2–4. intézkedést a támogatást engedélyező bizottsági határozat nélkül hajtották végre.
- (125) A fentiek alapján a Bizottság arra a következtetésre jutott, hogy a támogatás nem mentesült a bejelentési kötelezettség alól, és Lengyelország a Bizottság jóváhagyása nélkül nyújtotta, megsértve ezzel az EUMSZ 108. cikkének (3) bekezdését és az (EU) 2015/1589 rendelet 3. cikkét. A támogatást tehát jogszerűtlenül nyújtották.

7.2.2. Az 5. intézkedés jogszerűsége

- (126) Az EUMSZ 108. cikkének (3) bekezdése alapján a tagállamoknak értesíteniük kell a Bizottságot azokról a projektekről, amelyek támogatásokat nyújtanak vagy módosítanak, és e projekteket csak a végleges döntést követően valósíthatják meg. Az (EU) 2015/1589 rendelet 3. cikke úgy rendelkezik, hogy a támogatás nem léptethető hatályba a Bizottság támogatást engedélyező határozata előtt vagy a határozatának vélelmezett meghozatala előtt.
- (127) A támogatás jogszerűségének értékelése érdekében a Bizottságnak meg kell vizsgálnia, hogy a támogatás mentesülhet-e a bejelentési kötelezettség alól.
- (128) A Bizottság megjegyzi, hogy az 5. intézkedéssel nyújtott támogatás egy része csekély összegű támogatásnak minősül, és megfelel a *de minimis* rendeletben erre vonatkozóan rögzített összes feltételnek. A másik része a 2008. évi általános csoportmentességi rendelet alapján mentesülhetett volna a bejelentési kötelezettség alól, amennyiben a PR nem minősült volna nehéz helyzetben lévő vállalkozásnak a támogatás nyújtásának időpontjában.
- (129) mivel a PR-t a 2005-tel kezdődő időszakra nézve nehéz helyzetben lévő vállalkozásnak kell tekinteni ⁽³³⁾ (lásd a (90) és a (132) preambulumbekendést), a Bizottság arra a következtetésre jutott, hogy nem teljesült a 2008. évi általános csoportmentességi rendeletben erre vonatkozóan meghatározott összes feltétel. A vizsgált képzési támogatás és bármilyen, a *de minimis* rendelet feltételeinek meg nem felelő támogatás ezért nem mentesült a bejelentési kötelezettség alól. Következésképpen a támogatást jogszerűtlenül nyújtották.

7.3. A támogatás összeegyeztethetősége a belső piaccal

- (130) A 7.1. szakaszban a Bizottság arra a következtetésre jutott, hogy az 1–4. intézkedés külön-külön (az (58), (63), (77) és (97) preambulumbekendés) és együttesen, egyetlen beavatkozásként ((111) preambulumbekendés) egyaránt, valamint az 5. intézkedés ((120) preambulumbekendés) is az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése értelmében vett támogatásnak minősül. Tehát, noha a Bizottság egyetlen beavatkozásnak tekinti az 1–4. intézkedést (lásd a (99)–(102) preambulumbekendést), ennek ellenére – másodlagosan – az 1–4. intézkedésnél egyetlen beavatkozásként (7.3.1. szakasz) és külön-külön (7.3.2. szakasz), az 5. intézkedésnél pedig minden esetben különállóan (7.3.3. szakasz) vizsgálja a támogatás összeegyeztethetőségét.

7.3.1. 1–4. intézkedés (az egyetlen beavatkozás)

- (131) Először is a Bizottság a (99)–(102) preambulumbekendésben foglaltak szerint egyetlen beavatkozásnak tekinti az 1–4. intézkedést. Így a támogatás összeegyeztethetőségét nem mindegyik intézkedésnél külön-külön, hanem az ezen intézkedések által együttesen alkotott, egyetlen beavatkozásnál vizsgálja.
- (132) Elvben a PR-hez hasonlóan nehéz helyzetben lévő vállalkozásnak nyújtott támogatásnak meg kell felelnie a nehéz helyzetben lévő, nem pénzügyi vállalkozásoknak nyújtott megmentési és szerkezetátalakítási állami támogatásról szóló iránymutatásban (a továbbiakban: 2014. évi iránymutatás) ⁽³⁴⁾ foglalt feltételeknek. Az egyetlen beavatkozás a 3. intézkedés végrehajtásának éve (2005) és az 1. intézkedés végrehajtásának éve (2015) közötti időszakra vonatkozik. A Lengyelországtól kapott tájékoztatás szerint a PR saját tőkéje a 2005 és 2015 közötti időszak mindegyik évében negatív volt, mielőtt az Iparfejlesztési Ügynökség részesedést szerzett benne (1. intézkedés). A Bizottság ezért megállapította, hogy a PR 2005 és 2015 között „nehéz helyzetben lévő vállalkozás” volt a 2014. évi iránymutatás 20. pontja értelmében (amit Lengyelország is megerősített, lásd a (29) preambulumbekendést). A Bizottság megjegyzi, hogy az egyetlen beavatkozás egy részét (nevezetesen az 1. intézkedést) 2015 szeptemberében, tehát a 2014. évi iránymutatás közzététele után hajtották végre. A 2014. évi iránymutatás 137. pontja rögzíti, hogy a Bizottság a 2014. évi iránymutatás alapján vizsgálja meg az engedélye nélkül nyújtott szerkezetátalakítási támogatások összeegyeztethetőségét, „amennyiben a támogatás egy részét, illetve egészét [az iránymutatás] közzététele után nyújtották”. Ezért a 2014. évi iránymutatás alkalmazandó ebben az esetben.

⁽³³⁾ A (22) preambulumbekendésben leírtak szerint az 5. intézkedés a 2006 és 2015 közötti időszakban nyújtott támogatást foglal magában. A (132) preambulumbekendésben foglaltak szerint a nehéz helyzetben lévő, nem pénzügyi vállalkozásoknak nyújtott megmentési és szerkezetátalakítási állami támogatásról szóló, 2014. évi iránymutatás vonatkozik a részben az iránymutatás közzététele után nyújtott megmentési és szerkezetátalakítási támogatásokra. Az 5. intézkedés is ilyen támogatás, így a Bizottság a 2014. évi iránymutatást alkalmazza annak vizsgálatához, hogy a PR nehéz helyzetben lévő vállalkozás volt-e.

⁽³⁴⁾ A Bizottság közleménye – A Iránymutatás a nehéz helyzetben lévő, nem pénzügyi vállalkozásoknak nyújtott megmentési és szerkezetátalakítási állami támogatásról (HL C 249., 2014.7.31., I. o.).

- (133) A Bizottság azonban úgy véli, hogy a közszolgáltatási szerződések alapján működtetett belföldi vasúti személyszállítási szolgáltatások piaca egyedi helyzetben van, ami indokolja az ezen ágazatban működő, nehéz helyzetben lévő vállalkozásoknak nyújtott támogatás eltérő jogalap szerinti vizsgálatát.
- (134) A vasúti közlekedési szegmens egy része (például a nemzetközi személyszállítás) uniós szinten már teljesen liberalizált. Ezzel szemben a belföldi személyszállítási piacot csak a negyedik vasúti csomaggal ⁽³⁵⁾ összefüggésben, hivatalosan 2019. januári hatállyal ⁽³⁶⁾ nyitották meg. Ami a szerződések odaítélésének 1370/2007/EK rendelet szerinti módozatait illeti, a (11) preambulumbekkezdésben említettek szerint a közszolgáltatási szerződés alapján nyújtott belföldi vasúti személyszállítási szolgáltatások, köztük a regionális vasúti személyszállítási szolgáltatások a 2023. december 24-ig tartó átmeneti időszakban még odaítélhetők közvetlenül, legfeljebb tízéves időtartamra ⁽³⁷⁾. Ez az átmeneti időszak csak a közszolgáltatási szerződés alapján nyújtott belföldi vasúti személyszállítási szolgáltatásokra vonatkozik. A nem közszolgáltatási szerződés alapján nyújtott belföldi vasúti személyszállítási szolgáltatások esetében nem vehető igénybe ez az átmeneti időszak, és a liberalizáció 2019 januárjában életbe lépett ⁽³⁸⁾. A belföldi vasúti személyszállítási szolgáltatások többségét közszolgáltatási szerződés alapján nyújtják. Az átmeneti időszak még nyújthat némi védelmet a meglévő szolgáltatóknak a piacra esetlegesen belépő új szereplőkkel szemben. Összességében véve az ágazatban továbbra is a meglévő szolgáltatók lesznek erőfölényben, és csekély versenyre lehet számítani. Mindössze az a néhány tagállam jelent kivételt, amely a belső joga szerint (részben) megnyitotta piacát.
- (135) Ezenkívül a közszolgáltatási szerződés alapján nyújtott regionális vasúti személyszállítási szolgáltatások piaca fontos közszolgáltatást kínál, és sajátos jellemzőkkel rendelkezik. Mivel a meglévő szolgáltatókat nem mindig lehet időben és megfelelő módon felváltani más szolgáltatókkal ⁽³⁹⁾, a piacról való kivonulásuk sok esetben zavarhoz vezetne a vasúti személyszállítási szolgáltatásokban, ezáltal pedig súlyos gazdasági és társadalmi következményekkel járna. Ebben különbözik a közszolgáltatási szerződés alapján nyújtott regionális vasúti személyszállítási szolgáltatások ágazata más, az Unióban már liberalizált – akár vasúti, akár egyéb – ágazatoktól, például a telekommunikációs vagy a légi közlekedési ágazattól.
- (136) Úgy tűnik, hogy egyes meglévő szolgáltatók a PR-hez hasonlóan a befejezetlen szerkezetátalakítás következményeivel küzdhetnek olyan körülmények miatt, amelyre gyakran nem volt befolyásuk. Ilyen például a teljes vasúti ágazat állam általi átszervezése. Ennek következtében ezek a szolgáltatók támogatást kaphattak, amely ugyan formailag szerkezetátalakítási támogatásnak minősül, de nem a hosszú távú életképességük helyreállítására, hanem a visszatérő likviditási problémáik kezelésére használták fel. Előfordulhat, hogy nem volt lehetőségük megfelelő szerkezetátalakítást végezni az ágazat közelgő, Unión belüli liberalizációja előtt. Indokolt lehet egy utolsó lehetőséget biztosítani a szerkezetátalakításra annak érdekében, hogy e szolgáltatók hosszú távon életképesek legyenek, és jobban felkészüljenek arra, hogy önállóan versenyezzenek a piacon.

⁽³⁵⁾ A negyedik vasúti csomag hat jogszabályból áll, amelyet 2016-ban fogadtak el a vasúti szolgáltatások egységes piacának kiteljesítése céljából. Ez a hat jogszabály a következő: az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2016/796 rendelete (2016. május 11.) az Európai Unió Vasúti Ügynökségéről és a 881/2004/EK rendelet hatályon kívül helyezéséről (HL L 138., 2016.5.26., 1. o.), az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2016/797 irányelve (2016. május 11.) a vasúti rendszer Európai Unión belüli kölcsönös átjárhatóságáról (HL L 138., 2016.5.26., 44. o.), az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2016/798 irányelve (2016. május 11.) a vasútbiztonságról (HL L 138., 2016.5.26., 102. o.), az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2016/2337 rendelete (2016. december 14.) a vasúti vállalkozások elszámolásainak normalizálására vonatkozó közös szabályokról szóló 1192/69/EGK tanácsi rendelet hatályon kívül helyezéséről (HL L 354., 2016.12.23., 20. o.), az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2016/2338 rendelete (2016. december 14.) az 1370/2007/EK rendeletnek a belföldi vasúti személyszállítási szolgáltatások piacának megnyitása tekintetében történő módosításáról (HL L 354., 2016.12.23., 22. o.), az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2016/2370 irányelve (2016. december 14.) a 2012/34/EU európai parlamenti és tanácsi irányelvnek a belföldi vasúti személyszállítási szolgáltatások piacának megnyitása és a vasúti infrastruktúra irányítása tekintetében történő módosításáról (HL L 352., 2016.12.23., 1. o.).

⁽³⁶⁾ Lásd az (EU) 2016/2370 irányelvvel módosított 2012/34/EU irányelvet. A közszolgáltatási szerződés alapján nyújtott szolgáltatásokra átmeneti időszak vonatkozik: az ilyen szerződések odaítélésében 2019. december 3-ától ugyan a közbeszerzési eljárás vált általánossá, de 2023. december 24-ig továbbra is lehetőség van feltétel nélküli, közvetlen odaítélésre. A közvetlenül odaítélt szerződések időtartama legfeljebb tíz év lehet, tehát 2033 decemberéig tarthat (lásd az (EU) 2016/2338 rendelettel módosított 1370/2007/EK rendelet 8. cikkét).

⁽³⁷⁾ A 2019. december 3. előtt közvetlenül odaítélt szerződések időtartama az 1370/2007/EK rendelet 4. cikkének (4) bekezdése szerint 50 %-kal meghosszabbítható.

⁽³⁸⁾ Kereskedelmi szolgáltatások esetében a liberalizáció az üzemi menetrend 2020. december 12-i indulásával lépett életbe.

⁽³⁹⁾ Ez a befejezetlen liberalizációnak is betudható, amelynek következtében más szolgáltatók nem tudják átvállalni a meglévő szolgáltatók által bonyolított hatalmas forgalmat. Ezenkívül a vasúti járművek korlátozott átjárhatósága fokozza a piac széttagoltságát.

- (137) Ezenkívül az, hogy a Bizottság vasúti személyszállító társaságok esetében soha nem alkalmazta nem pénzügyi vállalkozásoknak nyújtott megmentési és szerkezetátalakítási állami támogatásról szóló, 2014. évi iránymutatást, azt jelzi, hogy tisztában van a belföldi személyszállítási piacok sajátos jellemzőivel, különösen a közszolgáltatási szerződés alapján nyújtott regionális szolgáltatásokat illetően, amelyek a belföldi vasúti szolgáltatások többségét teszik ki.
- (138) Az ítélkezési gyakorlatban ⁽⁴⁰⁾ is elfogadott, hogy a Bizottság eltérhet az állami támogatási iránymutatástól, különösen akkor, ha az adott ágazat az iránymutatásban nem szereplő, kivételes körülmények miatt különbözik a gazdaság többi ágazatától. Ebben az esetben a Bizottság közvetlenül alkalmazhatja az EUMSZ rendelkezéseit. Tekintettel i. az ágazat sajátos jellemzőire (lásd a (134)–(136) preambulumbekendést), ii. a PR regionális és nemzeti szinten kifejtett (lásd a (147)–(152) preambulumbekendést), de különösen az EUMSZ 107. cikke (3) bekezdésének a) pontja szerint regionális támogatásra jogosult régiókra gyakorolt hatására, valamint iii. arra, hogy a Bizottság vasúti személyszállító társaságok esetében soha nem alkalmazta nem pénzügyi vállalkozásoknak nyújtott megmentési és szerkezetátalakítási állami támogatásról szóló, 2014. évi iránymutatást (lásd a (137) preambulumbekendést), Bizottság úgy véli, hogy indokolt az EUMSZ rendelkezéseit közvetlenül alkalmazni a PR javára nyújtott támogatás összeegyeztethetőségének vizsgálatához (lásd a (234) preambulumbekendést).
- (139) Ennek kapcsán a Bizottság megjegyzi, hogy az EUMSZ 107. cikke (3) bekezdésének c) pontja szerint a belső piaccal összeegyeztethetőnek tekinthető az egyes gazdasági tevékenységek vagy gazdasági területek fejlődését előmozdító támogatás. Figyelemmel a PR tevékenységeinek jellegére, valamint regionális és nemzeti szinten a gazdaságra gyakorolt hatására (lásd a (147)–(152) preambulumbekendést), az EUMSZ 107. cikke (3) bekezdésének c) pontja tűnik a legmegfelelőbb jogalapnak az összeegyeztethetőség vizsgálatához.
- (140) Következésképpen a Bizottság úgy határozott, hogy az egyetlen intézkedésnek tekintett 1–4. intézkedés összeegyeztethetőségét közvetlenül az EUMSZ 107. cikke (3) bekezdésének c) pontja szerint, az általános értékelési elvek alapján vizsgálja.
- (141) Az EUMSZ 107. cikke (3) bekezdésének c) pontja értelmében a belső piaccal összeegyeztethetőnek tekinthető az egyes gazdasági tevékenységek vagy gazdasági területek fejlődését előmozdító támogatás, amennyiben az ilyen támogatás nem befolyásolja hátrányosan a kereskedelmi feltételeket a közös érdekekkel ellentétes mértékben. Tehát ahhoz, hogy e rendelkezés értelmében a belső piaccal összeegyeztethetőnek minősülhessen, az állami támogatásnak két feltételnek kell megfelelnie: az egyik, hogy egyes gazdasági tevékenységek vagy gazdasági területek fejlődésének előmozdítására kell irányulnia, a másik pedig tiltó formában kifejezve, hogy nem befolyásolhatja hátrányosan a kereskedelmi feltételeket a közös érdekekkel ellentétes mértékben ⁽⁴¹⁾.
- (142) Az első feltételt illetően a Bizottság azt vizsgálja, hogy a támogatás egyes gazdasági tevékenységek vagy gazdasági területek fejlődésének előmozdítására irányul-e. A második feltételt illetően a Bizottságnak össze kell vetnie a támogatásnak az előmozdítani hivatott tevékenységekre gyakorolt pozitív hatásait a belső piacra gyakorolt negatív hatásaival a verseny torzítása és a támogatás kereskedelmi feltételekre gyakorolt kedvezőtlen hatásai szempontjából.

7.3.1.1. A támogatás előmozdítja bizonyos gazdasági tevékenység vagy gazdasági terület fejlődését

- (143) Lengyelország szerint a PR a támogatás nélkül nem tudta volna törleszteni az adósságát, mivel nem tudott piaci alapú finanszírozáshoz jutni, mielőtt támogatásban részesült. Ez a PR fizetési képességéhez és valószínűleg a felszámolásához vezetett volna.
- (144) Lengyelország azzal érvelt, hogy a PR felszámolása általános gazdasági érdekű szolgáltatás folytonosságának megszakadásához vezetett volna, mivel a 16 vajdaság közül hétben a PR az egyetlen regionális vasúti társaság, és egyedülként nyújt szolgáltatásokat országszerte. Ennélfogva másik szolgáltató nem tudna rövid vagy középtávon megfelelő mértékben a helyébe lépni.

⁽⁴⁰⁾ A Bíróság 2016. március 8-i ítélete, Görög Köztársaság kontra Bizottság, C-431/14. P, ECLI:EU:C:2016:145, 70–72. pont.

⁽⁴¹⁾ A Bíróság 2020. szeptember 22-i ítélete, Ausztria kontra Bizottság (Hinkley Point C), C-594/18. P, ECLI:EU:C:2020:742, 18–19. pont.

- (145) Lengyelország azzal érvelt, hogy a PR felszámolása általános gazdasági érdekű szolgáltatás folytonosságának megszakadása következtében súlyos társadalmi nehézségeket idézett volna elő. Lengyelország álláspontja szerint a munkanélküliséget is növelte volna, és kedvezőtlen hatást gyakorolt volna a gazdaságra. Lengyelország becslése szerint a PR felszámolása következtében 15 000–17 500 munkahely szűnt volna meg, és összesen 1 100–1 700 millió PLN-nel csökkent volna a hozzáadott érték a lengyel gazdaságban 2–3 év alatt.
- (146) Lengyelország elemezte a szolgáltatások folytonosságának feltételezése mellett a támogatásra kínálgó alternatívákat, köztük a magántőke bevonását, az eszközfelidegenítést és az adósságátütemezést, de mindegyiket irreálisnak találta.
- (147) A Bizottság először is elismeri, hogy a PR valóban az egyetlen regionális vasúti személyszállító társaság hét régióban, és jelentős (66 % és 95 % közötti) piaci részesedéssel rendelkezik három másik régióban. Másodsorban, jelentős belépési korlátok vannak az ágazatban (jelentős induló tőkeberuházás szükséges a működés megkezdéséhez), ami szűkíti a potenciális belépők körét. Harmadszor, Lengyelország szerint soha nem volt olyan „külső” – beföldi vagy külföldi – szolgáltató, amelynek szándékában állt belépni a lengyel regionális vasúti személyszállítási piacra (a megközelítőleg 2 %-os piaci részesedéssel rendelkező Arriva kivételével). Ezenkívül a „belső” szolgáltatók nem tudnak saját régiójukon kívül szolgáltatásokat nyújtani, mivel ezzel elveszítenék „belső szolgáltatói” jogállásukat⁽⁴²⁾. Negyedszer, sok esetben a PR volt az egyetlen ajánlattevő, amikor korábban az illetékes hatóságok közbeszerzési eljárás útján szereztek be közlekedési szolgáltatásokat. Mindezek alapján észszerűen levonható az a következtetés, hogy amennyiben a PR csődbe ment volna, más szolgáltató nem tudott volna rövid vagy középtávon megfelelő mértékben a helyébe lépni.
- (148) A Bizottság álláspontja szerint elfogadhatónak tűnik Lengyelország azon állítása, miszerint támogatás hiányában a PR fizetéseképtelenné vált volna, figyelemmel a PR nagymértékű eladósodottságára, a megfelelő belső likviditás hiányára és a piaci alapú finanszírozáshoz jutás ellehetetlenülésére.
- (149) Szintén elfogadhatónak tűnik Lengyelország alternatív forgatókönyvekkel végzett kontrafaktuális elemzése, azzal a következtetéssel zárult, hogy a támogatásnak nincs valódi alternatívája (lásd a (146) preambulumbekendést). Nem valószínű, hogy bármilyen magánbefektető érdeklődést mutatott volna a PR felvásárlása iránt, tekintettel annak nehéz pénzügyi helyzetére. Az eszközök elidegenítése nem lett volna elegendő az adósságok rendezéséhez, és ami még fontosabb, aláasta volna az életképesség helyreállítását, mivel az eszközök többsége szükséges a működés folytatásához. Ami az adósság meglévő hitelezők általi átütemezését illeti, elkerülhetetlenül további támogatáshoz vezetett volna, ugyanis a PR legnagyobb hitelezői állami tulajdonban álltak.
- (150) A támogatás viszont lehetővé tette, hogy a PR csökkentse adósságállományát, és reorganizációba kezdjen a hosszú távú életképesség helyreállítása érdekében. Úgy tűnik, hogy ez az eljárás kedvező hatást gyakorolt, hiszen a vállalat 2016-ban nyereségessé vált, saját tőkéje pozitív, és várhatóan nyereséget termel 2020-ig. Emellett a támogatás arra készítette a korábban vonakodó helyi hatóságokat, hogy hosszú távú közszolgáltatási szerződést kössenek a PR-rel a 2015 és 2021 közötti időszakra. Ez a PR számára pénzügyi stabilitást biztosít, amely szükséges a reorganizációs eljárás sikeres lebonyolításához.
- (151) Végetül a (9) preambulumbekendésben foglaltak szerint a PR tevékenységével érintett összes régió jogosult az EUMSZ 107. cikke (3) bekezdésének a) pontja szerinti regionális támogatásra. Ezekben a régiókban jellemzően rendkívül alacsony az életszínvonal, vagy jelentős az alulfoglalkoztatottság. A PR közvetlenül mintegy 9 000 főt foglalkoztat, és a vonatkilométerben kifejezett éves forgalom megközelítőleg 50 %-át bonyolítja. A PR felszámolása a PR alkalmazottaira és vállalkozóira gyakorolt közvetlen hatása mellett nagymértékben befolyásolta volna a munkaerő mobilitását az összes régióban, egyúttal valós veszélyt jelentett volna a meglévő foglalkoztatási lehetőségekre.
- (152) Ezenkívül azokban a vajdaságokban, ahol a PR az egyedüli szolgáltató, vagy jelentős piaci részesedéssel rendelkezik, viszonylag nagyobb a szegénység, magasabb a munkanélküliségi ráta, és kevesebb a közforgalmú közlekedési lehetőség, mint a többi vajdaságban, ahol a „belső” szolgáltatók működnek. Következésképpen a PR csődje az előbbieknél számára nagyobb kárt okozott volna, mint az utóbbiaknak, tovább növelve a regionális egyenlőtlenségeket.
- (153) A fentiek alapján a Bizottság arra a következtetésre jutott, hogy a támogatás előmozdítja a regionális vasúti szolgáltatások fejlődését Lengyelországban, mivel megelőzi e szolgáltatásoknak a PR csődje esetén valószínűsíthető megszakadását. Emellett a régiók közötti egyenlőtlenségeket is kezeli, amelyek feltehetőleg nőttek volna, ha a PR csődbe megy.

⁽⁴²⁾ Az 1370/2007/EK rendelet 2. cikkének j) pontjában foglalt meghatározás szerinti „belső szolgáltató”.

7.3.1.2. A támogatás nem érinti indokolatlanul a versenyt és a kereskedelmi feltételeket a közös érdekekkel ellentétes mértékben

(154) Annak értékeléséhez, hogy a támogatás nem érinti-e indokolatlanul a versenyt és a kereskedelmi feltételeket, meg kell vizsgálni a támogatás szükségességét, megfelelőségét és arányosságát. Emellett a támogatás versenyre és kereskedelemre gyakorolt hatásait is meg kell vizsgálni, és össze kell vetni a támogatásnak az előmozdítani hivatott tevékenységekre gyakorolt pozitív hatásait a belső piacra gyakorolt negatív hatásaival.

7.3.1.3. A támogatás szükségessége, megfelelősége és arányossága

(155) Először is, a (143)–(146) preambulumbekzdésben leírtak szerint Lengyelország úgy véli, hogy támogatás hiányában a PR fizetésképtelenné vált volna, és felszámolták volna. A PR felszámolása általános gazdasági érdekű szolgáltatás folytonosságának megszakadása következtében súlyos társadalmi nehézségeket és a munkanélküliség növekedését idézte volna elő. Általában véve a gazdaságra is kedvezőtlen hatást gyakorolt volna. Végezetül Lengyelország arra a következtetésre jutott, hogy a támogatás hiányában a szolgáltatások folytonosságát feltételező alternatívák irreálisak.

(156) A (148)–(153) preambulumbekzdésében foglaltak szerint a Bizottság elfogadhatónak találta Lengyelország éveit. A Bizottság ezért arra a következtetésre jutott, hogy a támogatás szükséges a regionális vasúti személyszállítási szolgáltatásoknak a PR csődje esetén valószínűsíthető megszűnésével járó súlyos társadalmi nehézségek megelőzéséhez.

(157) Másodszor, a támogatás megfelelőségét illetően megjegyzendő, hogy mielőtt támogatásban részesült, a PR nehéz pénzügyi helyzetben volt. Éveken át veszteséget, negatív saját tőkét és növekvő adósságot jelentett, és 2005 óta nehéz helyzetben lévő vállalkozásnak minősült. A PR a 2000-ben indult reorganizációs eljárás kezdete óta nem rendelkezett megfelelő belső likviditással, és külső forrásokhoz sem tudott jutni ahhoz, hogy törlessze adósságát, és finanszírozza tevékenységeit. Az eladósodottság problémája 2015 szeptemberében csúcsonodott ki, amikor a PR két legnagyobb hitelezője, a PKP PLK és a PKP Energetyka felszólította az adóst, hogy egy héten belül törlessze az adósságát. Az utóbbi hitelező kilátásba helyezte az energiaellátás beszüntetését. Ha nem törleszti az adósságát, a PR fizetésképtelenné vált volna. Ezekre a körülményekre tekintettel nem valószínű, hogy a támogatásnál kevésbé torzító hatású eszközökkel, például csupán szabályozási módosításokkal megelőzhető lett volna a PR csődje, ezáltal pedig biztosítható lett volna a regionális vasúti személyszállítási szolgáltatások folytonossága.

(158) A PR pénzügyi nehézségei elsősorban az évek során felhalmozott veszteségekből és a túlzott eladósodottságból fakadtak. A korábbi veszteségek fedezése és az adósságátalakítás (ezen belül a kötelezettségek halasztása) formájában megvalósult támogatás megfelelően kezelte ezeket a nehézségeket. A 2015. évi részesedésszerzés túlmutatott a közvetlen likviditási problémák kezelésén, ugyanis hosszú távú finanszírozást nyújtott a PR-nek, amire a hosszú távú életképesség helyreállításához volt szükség.

(159) A tényleges pénzügyi eredményekből kitűnik, hogy a támogatás eddig teljesítette a kitűzött célokat, mivel a vállalat nyereséggé vált, és helyreállította a saját tőkéjét (lásd 1. táblázat). Ennek eredményeképpen piaci alapú finanszírozáshoz tudott jutni (emiatt nőttek a kötelezettségei 2017-ben), amelyet a reorganizáció költségeihez való saját hozzájárulásként használ fel.

1. táblázat

A PR válogatott pénzügyi adatai a 2011 és 2017 közötti időszakra vonatkozóan, valamint előrejelzések a 2018., 2019. és 2020. évre vonatkozóan (millió PLN)

	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Bevétel	1 797,8	1 746,4	1 498,8	1 474,0	1 383,4	1 317,7	1 334,6
Működési eredmény	10,2	-74,0	-31,1	10,0	-96,1	51,0	68,2
Nettó eredmény	-52,7	-44,3	-54,0	-5,5	-88,4	51,2	75,2
Nettó nyereség	-2,9 %	-2,5 %	-3,6 %	-0,3 %	-6,4 %	3,9 %	5,6 %
Saját tőke	-292,4	-336,7	-390,7	-396,2	285,7	336,9	412,1

Kötelezettségek	784,7	834,6	898	884,2	287,4	225,3	463,2
	2018(E)	2019(E)	2020(E)				
Bevétel	[1 161,1–1 570,9]	[1 139,8–1 542]	[1 092,7–1 478,3]				
Működési eredmény	[59,0–79,8]	[41,0–55,4]	[35,4–48,0]				
Nettó eredmény	[41,7–56,4]	[22,7–30,7]	[23,5–31,9]				
Nettó nyereség	[3,1–4,1] %	[1,7–2,3] %					
Saját tőke	[391,9–530,3]	[414,5–560,9]	[438,2–592,8]				
Kötelezettségek	[592,5–801,6]	[510,3–690,5]	[311,8–421,8]				

Forrás: a PR 2011–2017 évi pénzügyi kimutatásai; „E” – a 2017 decemberében naprakészé tett szerkezetátalakítási terv szerinti előrejelzés a 2018 és 2020 közötti évekre vonatkozóan

(160) Mindezek alapján a Bizottság arra a következtetésre jutott, hogy a támogatás a céljának elérésére megfelelő.

(161) Harmadszor, a támogatás arányosságát illetően a Bizottság megjegyzi, hogy a támogatás jelentős részét korábbi működési veszteségek fedezésére vagy a PR által végül törlesztett adósság terhének csökkentésére használták fel (adósságátalakítás és a kötelezettségek halasztása). Így a támogatás nem nyújtott a PR számára többletlikviditást, amelyet a működés folytonosságának biztosításától eltérő célokra fordíthatott volna.

(162) Ami a 2015. évi részesedésszerzést illeti, a teljes összegének [...] %-át azonnal felhasználták a PKP PLK és a PKP Energetyka felé fennálló lejárt tartozások törlesztésére. A fennmaradó [...] PLN-t (megközelítőleg [...] EUR) a vasúti járművek korszerűsítésére és foglalkoztatási szerkezetátalakításra, vagyis a PR-nél jelentkező nehézségek többi fő okának, nevezetesen a vasúti járművek gyenge minőségének és nem elegendő számának, valamint gyenge működési hatékonyságának az orvoslására fordítottak a reorganizációs eljárás befejezése és a hosszú távú életképesség helyreállítása céljából.

(163) Másrészt viszont a PR jelentős részt vállalt a reorganizációs költségekből azzal, hogy külső finanszírozás (piaci feltételek mellett felvett bankhitelek) formájában számottevő összegű saját hozzájárulást teremtett elő. A PR saját forrásaiból törlesztendő saját hozzájárulás összege [...] PLN (megközelítőleg [...] EUR), és az összes reorganizációs költség jelentős részét fedezi.

(164) A tényleges pénzügyi eredmények és a pénzügyi előrejelzések alapján a támogatás nem volt túlzott mértékű. A vállalat 2008 és 2015 között kilenc egymást követő éven át nettó veszteséget termelt, és a saját tőkéje is negatív volt legalább 2004-től 2014-ig minden évben. 2016-ban és 2017-ben nettó nyereséget jelentett, ugyanakkor a 3,9 %-os, illetve 5,6 %-os haszonkulcs nem tűnik észszerűtlenül magasnak ⁽⁴³⁾. Ehhez hasonlóan a PR a 2018 és 2020 közötti időszakban is meglehetősen szerény [1,7–4,1] %-os nettó nyereséggel számolt. A szerény haszonkulcsok alapján a PR jelenleg megfelelő ellentételezésben részesül a vasúti személyszállítási szolgáltatások nyújtásáért.

(165) A fenti okokra tekintettel a Bizottság arra a következtetésre jutott, hogy a támogatás a céljának eléréséhez szükséges mértékre korlátozódik, így arányos.

⁽⁴³⁾ A nyereség nem tűnik észszerűtlennek, mivel például a bevételek állandóak, a megnövekedett nyereségességet pedig költségcsökkentéssel tartják fenn. Ezenkívül a nyereség idővel csökken. Összehasonlításképpen más meglévő, regionális vasúti személyszállítási szolgáltatásokat nyújtó nemzeti vasúti társaságoknak megközelítőleg 4–6 %-os vagy nagyobb haszonkulccsal működnek.

7.3.1.4. A versenyre és a kereskedelemre gyakorolt hatások

- (166) A belföldi regionális vasúti személyszállítás piaca az uniós jog szerint ugyan még nem teljesen liberalizált, de a Bizottság korábbi határozataiban megállapította, hogy a vasúti személyszállító társaságoknak ⁽⁴⁴⁾ nyújtott támogatás hatással van a versenyre és a kereskedelemre, mivel a nemzetközi személyszállítás liberalizált, és bizonyos tagállamok egyoldalúan megnyitották vasúti személyszállítási piacukat. Emellett intermodális verseny is zajlik Lengyelországban a regionális vasúti és egyéb közlekedési módok között. Ezenkívül több vajdaságban több regionális vasúti társaság is működik, és másik tagállambeli szolgáltatók is vannak köztük.
- (167) A PR részesedése a régió belüli vasúti szolgáltatások piacán fokozatosan csökkent: míg 2014-ben 50 % volt, addig 2017 első félévében már csak 42,5 % (a vonatkilométerben kifejezett forgalmat tekintve). Ezenkívül a 2020 végéig tartó időszakra vonatkozó szerkezetátalakítási terv szerint a PR a forgalmát [...] %-kal, a villamos motorvonatok számát pedig [...] %-kal tervezi csökkenteni. Ezzel többletkapacitás szabadulhat fel a versenytársak számára.
- (168) A PR összes „belső” versenytársa (a PKP Szybka Kolej Miejska kivételével) közvetlenül odaítélt, hosszú távú szerződést kötött a helyi hatóságokkal legalább 2023 novemberéig. Ez azt jelenti, hogy a PR még több évig nem veheti át a vonalaikat. A PR „külső” versenytársa, az Arriva 2020 decemberéig tartó szerződéssel rendelkezett.
- (169) Ezért az intézkedés hatással van a versenyre, és érinti a tagállamok közötti kereskedelmet ⁽⁴⁵⁾.

7.3.1.5. A támogatás pozitív hatásainak és a belső piacra gyakorolt negatív hatásainak összevetése

- (170) Egy támogatási intézkedés kialakítása akkor megfelelő, ha előmozdítja egyes gazdasági tevékenységek vagy gazdasági területek fejlődését anélkül, hogy hátrányosan befolyásolná a kereskedelmi feltételeket a közös érdekekkel ellentétes mértékben.
- (171) A fenti megállapítás alapján az a következtetés vonható le, hogy a támogatás korlátozott mértékben gyakorol negatív hatást a regionális vasúti személyszállítási szolgáltatások ágazatára Lengyelországban.
- (172) Ezenkívül a (134) preambulumbekkezdésben foglaltak szerint ugyan 2019 decembere óta vonatkozik rá a közszolgáltatási szerződések közbeszerzési eljárás útján történő odaítélésének elve, a közszolgáltatási szerződés alapján nyújtott regionális vasúti személyszállítási szolgáltatások piaca még átmeneti időszakban van, amely során a közszolgáltatási szerződések továbbra is odaítélhető közvetlenül, feltétel nélkül 2023-ig. Lengyelország vállalta, hogy három évvel korábban lezárja ezt a folyamatot (lásd a (33) és a (213) preambulumbekkezdést). Ennek eredményeképpen felgyorsul a piacnyitás, közelebb kerül az egységes európai vasúti térség létrehozásának uniós célja. Az 1–4. intézkedés hatásainak összevetésekor tehát figyelembe kell venni Lengyelország kötelezettségvállalásait, amelyeket a lenti (212)–(229) preambulumbekkezdésben ismertetünk és értékelünk.

7.3.2. Az 1–4. intézkedés különálló intézkedésként

- (173) A Bizottság a (138) és a (139) preambulumbekkezdésben meghatározott okokból úgy véli, hogy indokolt az EUMSZ rendelkezéseit közvetlenül alkalmazni a PR javára nyújtott támogatás összeegyeztethetőségének vizsgálatához, és a 107. cikk (3) bekezdésének c) pontja a legmegfelelőbb jogalap az összeegyeztethetőség értékeléséhez.

⁽⁴⁴⁾ A nyereség nem tűnik észszerűtlennek, mivel például a bevételek állandóak, a megnövekedett nyereségességet pedig költségcsökkentéssel tartják fenn. Ezenkívül a nyereség idővel csökken. Összehasonlításképpen más meglévő, regionális vasúti személyszállítási szolgáltatásokat nyújtó nemzeti vasúti társaságoknak megközelítőleg 4–6 %-os vagy nagyobb haszonkulccsal működnek.

⁽⁴⁵⁾ A (162) preambulumbekkezdésben leírtak szerint a PR a támogatás szinte teljes összegét a korábbi működési veszteségei fedezésére és adósságai törlesztésére használta fel. A vállalat ezzel mindössze a fizetési képzetlenséget tudta elkerülni ahelyett, hogy a versenytársai hátrányára terjeszkedett volna. A támogatás fennmaradó, viszonylag csekély összege ([...]) sem a piaci terjeszkedésre fordította, hanem a reorganizációs eljárás befejezéséhez szükséges intézkedések végrehajtására (vasúti járművek korszerűsítése és foglalkoztatási szerkezetátalakítás) és a hosszú távú életképesség helyreállítására.

7.3.2.1. A támogatás előmozdítja bizonyos gazdasági tevékenység vagy gazdasági terület fejlődését

- (174) A (153) preambulumbekzdésben leírtak szerint az állami támogatás akkor mozdítja elő valamely tevékenység fejlődését, ha megelőzi a szolgáltatás megszakadását azzal, hogy helyreállítja egy olyan vállalkozás hosszú távú életképességét, amely a támogatás hiányában kivonulna a piacról. Az egyes intézkedések végrehajtásának idején a PR a 2004. évi iránymutatásban és a 2014. évi iránymutatásban foglalt meghatározás szerint nehézségekkel küzdött (lásd a (29) és (132) preambulumbekzdést).
- (175) A PR a regionális vasúti személyszállítási szolgáltatások első számú szolgáltatója, és csak a régiók „belső” szolgáltatóival, amelyek kizárólag a saját régiójukban működnek, valamint nagyon korlátozott mértékben az Arrivával áll versenyben.
- (176) A potenciális belépők jelentős korlátokkal szembesülnek. Emiatt nagyobb annak a kockázata, hogy ha a PR beszüntetné működését, más szolgáltató nem tudna gyorsan és megfelelő mértékben a PR helyébe lépni (lásd a (147) preambulumbekzdést).
- (177) Ezenkívül a PR felszámolása komoly hatást gyakorolt volna i. a PR alkalmazottaira és vállalkozóira, valamint ii a munkaerő mobilitására az EUMSZ 107. cikke (3) bekezdésének a) pontja szerinti regionális támogatásra jogosult régiókban (lásd a (151) preambulumbekzdést).
- (178) Ugyan különböző szereplők hajtották végre őket, de mindegyik intézkedés azonos célt szolgált, nevezetesen a PR által végzett tevékenységek folytatásának biztosítását.
- (179) A fentiek alapján a Bizottság arra a következtetésre jutott, hogy az 1–4. intézkedés mindegyike külön-külön előmozdítja a regionális vasúti személyszállítási szolgáltatások fejlődését Lengyelországban, mivel megelőzi a vasúti személyszállítási szolgáltatásoknak a PR csődje esetén valószínűsíthető megszakadásával járó súlyos társadalmi nehézségeket.

7.3.2.2. A támogatás nem érinti indokolatlanul a versenyt és a kereskedelmi feltételeket a közös érdekekkel ellentétes mértékben

- (180) A PR pénzügyi nehézségei elsősorban az évek során felhalmozott veszteségekből és a túlzott eladósodottságból fakadtak. Az előbbit megfelelően kezelte a korábbi veszteségek fedezése (2. intézkedés). Az utóbbit a PR hitelezői által végrehajtott adósságátalakítás (3. és 4. intézkedés) és végeredményben az Iparfejlesztési Ügynökség általi részesedésszerzés (1. intézkedés) orvosolta, amikor két legnagyobb hitelezője az adósság törlesztésére szólította fel a PR-t.
- (181) Az alkalmazott eszközök megfelelőek voltak a pénzügyi nehézségek okainak kezelésére, tehát az felhalmozott veszteségeket a korábbi veszteségek fedezésével, a PR megromlott fizetőképességét pedig a vállalat fizetőképességét érintő eszközökkel (adósságátalakítás, részesedésszerzés) rendezték.
- (182) A (147)–(152) preambulumbekzdésben leírtak szerint a PR a regionális vasúti személyszállítási szolgáltatások első számú szolgáltatója Lengyelországban. Az egyes intézkedések meghozatala és végrehajtása idején a regionális vasúti személyszállítási szolgáltatások piaca nem volt liberalizált, és a PR-nek nem volt sok versenytársa az egyes régiókban, országos szinten pedig egyáltalán nem volt versenytársa Lengyelországban. Ezekre a körülményekre tekintettel és a (157) preambulumbekzdésben leírtak szerint jelenleg nem valószínű, hogy kevésbé torzító hatású eszközökkel, például csupán szabályozási módosításokkal biztosítható lett volna a regionális vasúti személyszállítási szolgáltatások folytonossága olyan szinten, amely nem érintette volna negatívan a régiók gazdaságát a PR csődje esetén.
- (183) A (132) preambulumbekzdésben foglaltak szerint a PR saját tőkéje a 2005 és 2015 közötti időszak mindegyik évében (a részesedésszerzés előtt) negatív volt. Ezenkívül a PR nettó eredménye mindössze egyszer volt pozitív az egész időszakban. A PR 2007 kivételével minden évben veszteséget termelt. A tevékenységekből származó eredmény vizsgálata esetén sem sokkal jobb a helyzet. A PR mindössze három évben (2007, 2011, és 2014) ért el működési nyereséget. Ez azt jelenti, hogy a PR tevékenységei a legtöbb évben nem termeltek elegendő bevételt ahhoz, hogy fedezzék a költségeiket.
- (184) Amit Lengyelország előadta (lásd a (143) preambulumbekzdést), a PR nem tudott piaci alapú finanszírozáshoz jutni. Tekintettel a vállalat folyamatosan bizonytalan pénzügyi helyzetére, ez az egész időszakra nézve elfogadhatónak tekinthető. Ezenkívül valószínűtlennek tűnik, hogy magánbefektető érdeklődést mutatott volna a PR-be való befektetés iránt. Annak ellenére, hogy a piac nem liberalizált, és PR az első számú piaci szereplő, a PR nem tudott nettó nyereséget elérni, így sem osztalékot nem tudott fizetni a részvényeseinek, sem a részesedésük értékét nem tudta növelni.

- (185) A (149) preambulumbekzdésben foglaltak szerint az eszközelidegenítés nem volt reális megoldás, mivel az eszközök többségére szükség volt a tevékenységek folytatásához. Következésképpen a meglévő állami hitelezőkre lehetett számítani abban, hogy részleges adósságelengedés révén csökkentik a túlzott eladósodottságot (3. és 4. intézkedés). A 2. intézkedést illetően a korábban felhalmozott veszteség hozzájárult ahhoz, hogy a saját tőke negatív volt. Az államon kívüli egyéb finanszírozási források rendelkezésre állásának a 3. és 4. intézkedés esetében tapasztalható korlátozottsága a 2. intézkedésnél is megfigyelhető. Az 1. intézkedést illetően a (157) preambulumbekzdésben leírtak szerint a PR fő hitelezői már követelték az adósság törlesztését. Ebben a helyzetben valószínűleg nem volt olyan magánbefektető vagy potenciális hitelező, aki állami részvétel nélkül forrásokat biztosított volna a PR-nek.
- (186) A támogatásnak arányosnak kell lennie, tehát a minimálisan szükséges mértékre kell korlátozódnia. A 2. intézkedés a korábban, évek során felhalmozott működési veszteség fedezésére, a 3. és 4. intézkedés pedig az adósságteher csökkentésére irányult. A (161) preambulumbekzdésben foglaltak szerint ezek az intézkedések nem nyújtottak a PR számára többletlikviditást, amelyet a működés folytonosságának biztosításától eltérő célokra fordíthatott volna. Az 1. intézkedést illetően a (162)–(164) preambulumbekzdésben leírtak szerint a teljes összeg túlnyomó részét a lejárt adósság törlesztésére fordították, a PR pedig jelentős összegű saját hozzájárulást teremtett elő. Ezenkívül a tényleges pénzügyi eredmények és a pénzügyi előrejelzések alapján a támogatás nem volt túlzott mértékű.
- (187) A (178) preambulumbekzdésben kifejtett módon az egyes intézkedések azonos célt szolgáltak, nevezetesen a PR által végzett tevékenységek folytatásának és a vállalat hosszú távú életképességének biztosítására irányultak. A (148)–(150) és a (182)–(187) preambulumbekzdésben leírtak szerint elfogadható az a feltetelezés, hogy a támogatás hiányában a PR csődbe ment volna, ami a vasúti személyszállítási szolgáltatások súlyos zavarához vezetett volna. Ilyen esetben a közös cél nem lett volna elérhető.
- (188) A fenti okokra tekintettel a Bizottság arra a következtetésre jutott, hogy az 1–4. intézkedéssel nyújtott mindegyik támogatás önmagában véve megfelelő és arányos. Ezenkívül mindegyik támogatás szükséges a regionális vasúti személyszállítási szolgáltatásoknak a PR csődje esetén valószínűsíthető megszűnésével járó súlyos társadalmi nehézségek megelőzéséhez.
- (189) Ami az 1–4. intézkedés versenyre és kereskedelmi feltételekre gyakorolt hatását illeti, a (170)–(172) preambulumbekzdésben ezekkel az egyetlen beavatkozásnak tekintett intézkedésekkel kapcsolatosan megfogalmazott észrevételek értelemszerűen az 1–4. intézkedés mindegyikére külön-külön is vonatkoznak.

7.3.3. 5. intézkedés

- (190) A Bizottság megjegyzi, hogy az 5. intézkedés abban különbözik az 1–4. intézkedéstől, hogy nem közvetlenül kezeli a PR-nél legalább 2005 óta fennálló likviditási problémákat.
- (191) Az 5. intézkedés céljai közé tartozott a PR által foglalkoztatott munkaerő képzésének és a munkaerő-felvételi tevékenységeknek a támogatása, valamint általános támogatás nyújtása csekély összegű támogatás formájában.
- (192) A (118) preambulumbekzdésben kifejtettek szerint az 5. intézkedés a 2009 és 2011 közötti időszakban nem felelt meg a *de minimis* rendeletben meghatározott feltételeknek, így támogatásnak minősül abban az időszakban.
- (193) A (132) és (133) preambulumbekzdésben foglaltak szerint elvben a PR-hez hasonlóan nehéz helyzetben lévő vállalkozásnak nyújtott támogatásnak meg kell felelnie 2014. évi iránymutatásban foglalt feltételeknek. A Bizottság azonban úgy véli, hogy a közszolgáltatási szerződések alapján működtetett belföldi regionális személyszállítási szolgáltatások piacán tevékenykedő, nehéz helyzetben lévő vállalkozásoknak nyújtott támogatást eltérő jogalap szerint kell vizsgálni.
- (194) mivel a PR legalább 2005 óta nehéz helyzetben lévő vállalkozás volt (lásd a (90) preambulumbekzdést), a 2008. évi általános csoportmentességi rendelet 1. cikke (6) bekezdésének c) pontja szerint nem volt jogosult csoportmentességben részesített támogatásra. Az említett támogatás tehát a rendelet szerint nem tekinthető összeegyeztethetőnek a belső piaccal.
- (195) A Bizottság ezért megvizsgálta, hogy alkalmazható-e bármilyen más összeegyeztethetőségi rendelkezés a támogatásra és különösen, hogy a támogatás jóváhagyható-e közvetlenül az EUMSZ 107. cikke (3) bekezdésének c) pontja alapján.
- (196) Az egyetlen beavatkozás vizsgálata során a Bizottság elismerte, hogy a PR jelentősen alulfinanszírozott volt (lásd a (157)–(159) preambulumbekzdést). A Bizottság azt is megállapította, hogy a PR olyan piacon nyújt regionális vasúti személyszállítási szolgáltatásokat, ahol csak korlátozott mértékű verseny zajlik, mivel nem liberalizált, és semmi nem ösztönöz külső szolgáltatókat a piacra lépésre, és ahol nem lennének könnyen pótolhatóak a PR

tevékenységei, ha megszakadnának (lásd a (134)–(137) és (144)–(152) preambulumbekendést). Noha az 5. intézkedés nem járult hozzá a PR életképességi problémáinak orvoslásához, elősegítette, hogy a PR szolgáltatásokat tudjon nyújtani a regionális vasúti személyszállítási piacon (lásd a (197)–(201) preambulumbekendést). Így figyelemmel a PR tevékenységeinek jellegére, valamint regionális és nemzeti szinten a gazdaságra gyakorolt hatására, az 5. intézkedés esetében is az EUMSZ 107. cikke (3) bekezdésének c) pontja tűnik a legmegfelelőbb összeegyeztethetőségi jogalpnak.

7.3.3.1. A támogatás előmozdítja bizonyos gazdasági tevékenység vagy gazdasági terület fejlődését

- (197) A (165) preambulumbekendésben leírtak szerint az állami támogatás akkor mozdítja elő valamely tevékenység fejlődését, ha megelőzi a szolgáltatás megszakadását.
- (198) A Bizottság megjegyzi, hogy az 5. intézkedéssel nyújtott támogatás ugyan nem közvetlenül a PR likviditási problémáinak kezelésére irányult, azonban hozzájárult annak megkönnyítéséhez, hogy a PR vasúti személyszállítási szolgáltatásokat nyújtson.
- (199) A vasúti személyszállításra szigorú biztonsági követelmények vonatkoznak. A képzett és képesített munkaerőnek a vasúti személyszállítás biztonságos működtetése révén jelentős szerepe van e követelmények teljesítésében. A munkaerő ezért kulcsfontosságú a vasúti személyszállító társaságok számára, amelyek nem tudnak működni nélküle.
- (200) Az 5. intézkedéssel nyújtott támogatás annak biztosítására irányult, hogy a PR működése során képzett és képesített munkaerőre támaszkodhat. A PR pénzügyi nehézségeire tekintettel elfogadhatónak tűnik, hogy az 5. intézkedés hiányában a PR nem tudott volna munkaerőt megfelelő módon felvenni és képezni, így tevékenységeit sem tudta volna folytatni. Ez a regionális vasúti személyszállítási szolgáltatások súlyos megszakadásához vezethetett volna, ha a vonatokat biztonsági okokból nem lehetett volna üzemeltetni. Az 5. intézkedéssel nyújtott támogatással tehát biztosítható volt, hogy a PR továbbra is nyújtson regionális vasúti személyszállítási szolgáltatásokat. Az 5. intézkedés az egyetlen beavatkozáshoz hasonló módon azzal járul hozzá a regionális vasúti személyszállítási szolgáltatások fejlődésének előmozdításához Lengyelországban, hogy lehetővé teszi a PR számára e szolgáltatások további nyújtását. Emellett a régiók közötti egyenlőtlenségeket is kezeli, amelyek feltehetőleg nőttek volna, ha a PR nem tud regionális vasúti személyszállítási szolgáltatásokat nyújtani (lásd (152) preambulumbekendés).
- (201) Elfogadhatónak tűnik, hogy az 5. intézkedéssel nyújtott támogatás hiányában a PR nem tudott volna munkaerőt felvenni és képezni, ami valószínűleg a közforgalmú közlekedési szolgáltatások megszűnéséhez vezetett volna.
- (202) A fentiek alapján a Bizottság arra a következtetésre jutott, hogy a 5. intézkedés előmozdítja a regionális vasúti személyszállítási szolgáltatások fejlődését Lengyelországban, mivel megelőzi a vasúti szolgáltatások valószínűsíthető megszakadásával járó súlyos társadalmi nehézségeket.

7.3.3.2. A támogatás nem érinti indokolatlanul a versenyt és a kereskedelmi feltételeket a közös érdekekkel ellentétes mértékben

- (203) A (154) preambulumbekendésben leírtak szerint meg kell vizsgálni a támogatás szükségességét, megfelelőségét és arányosságát. Emellett a támogatás versenyre és kereskedelemre gyakorolt hatásait is meg kell vizsgálni, és össze kell vetni a támogatásnak az előmozdítani hivatott tevékenységekre gyakorolt pozitív hatásait a belső piacra gyakorolt negatív hatásaival.
- (204) Ami a támogatás szükségességét és megfelelőségét illeti, a (90) és (157) preambulumbekendésben leírtak szerint a PR nehéz pénzügyi helyzetben volt. Ez akadályozhatta a PR-t a regionális vasúti személyszállítási szolgáltatások további nyújtásához szükséges munkaerő felvételében és képzésében. A PR pénzügyi helyzetére tekintettel, figyelembe véve a PR nagymértékű eladósodottságát, a megfelelő belső likviditás hiányát és a piaci alapú finanszírozáshoz jutás ellehetetlenülését, elfogadhatónak tűnik, hogy az 5. intézkedéssel nyújtott támogatás nélkül a PR nem tudta volna felvenni és képezni a tevékenységeihez szükséges munkaerőt. Ez hátrányosan érintette volna a PR azon képességét, hogy vasúti személyszállítási szolgáltatásokat nyújtson, így végeredményben aláasta volna a PR életképességének helyreállítását. A Bizottság megjegyzi, hogy a PR által nyújtott közforgalmú vasúti személyszállítási szolgáltatások nem szakadtak meg 2005 és 2013 között.

- (205) Ezért a Bizottság úgy véli, hogy az 5. intézkedéssel nyújtott támogatás a céljának eléréséhez szükséges és megfelelő volt, mivel biztosította, hogy a PR felvehesse és képezhesse a közforgalmú vasúti személyszállítási szolgáltatásai nyújtásához szükséges munkaerőt.
- (206) Az arányosságot illetően a Bizottság megjegyzi, hogy az 5. intézkedéssel nyújtott támogatás összege megközelítőleg 1 millió PLN (mintegy 240 000 EUR) volt a 2006 és 2013 közötti időszakban. A Bizottság megjegyzi, hogy az 5. intézkedéssel nyújtott támogatás teljes összege még a PR éves bevételének [...] %-ánál is jóval alacsonyabb.
- (207) Emellett semmi nem utal arra, hogy a PR a munkaerő felvételétől és képzésétől eltérő célra használta volna fel a támogatást.
- (208) A fenti okokra tekintettel a Bizottság arra a következtetésre jutott, hogy az 5. intézkedéssel nyújtott támogatás a céljának eléréséhez szükséges mértékre korlátozódik, így arányos.
- (209) Ami a versenyre és a kereskedelemre gyakorolt hatást illeti, az 5. intézkedéssel nyújtott támogatás a (166)–(169) preambulumbekkezdésben ismertetett okokból némileg hatást gyakorol a versenyre, és érinti a tagállamok közötti kereskedelmet.
- (210) A Bizottság ugyanakkor megjegyzi, hogy e támogatás a viszonylag csekély, megközelítőleg 1 millió PLN (mintegy 240 000 EUR) összegére tekintettel valószínűleg kevésbé fejt ki torzító hatásokat, mint az egyetlen beavatkozást alkotó intézkedések.
- (211) A fentiek fényében az 5. intézkedés érintett gazdasági tevékenység és régiók fejlődésére gyakorolt pozitív hatása meghaladja a támogatás versenyre és kereskedelmi feltételekre gyakorolt esetleges negatív hatásait. Ez utóbbiakat tehát nem befolyásolja hátrányosan a közös érdekekkel ellentétes mértékben.

7.3.4. A Lengyelország által vállalt piacnyitási intézkedések

7.3.4.1. A Lengyelország által vállalt piacnyitási intézkedések leírása

- (212) 2017. július 7-én Lengyelország piacnyitási intézkedésekre tett javaslatot az 1–4., valamint 5. intézkedéssel nyújtott támogatás torzító hatásainak ellensúlyozása érdekében. Ezeket a piacnyitási intézkedéseket az eljárás megindításáról szóló határozat (180) és (181) preambulumbekkezdése ismertetí.
- (213) Az eljárás során Lengyelország felülvizsgálta a javasolt piacnyitási intézkedéseket. 2019. október 31-én Lengyelország levélben nyújtotta be a 2031 előtt végrehajtandó piacnyitási ütemtervét (a továbbiakban a piacnyitási ütemterv) ⁽⁴⁶⁾. 2019. november 29-én Lengyelország közölte a piacnyitási intézkedések végleges változatát. Lengyelország vállalta, hogy bevezeti a három alábbi piacnyitási intézkedést (a továbbiakban külön-külön: 1. kötelezettségvállalás, 2. kötelezettségvállalás és 3. kötelezettségvállalás):
- „1. 2020 vége a végső határideje annak, hogy a régiók közvetlenül (közbeszerzési eljárás nélkül) odaítélt közszolgáltatási szerződést köthetnek. Lengyelország megerősíti (2018. évi adatok alapján), hogy a piaci helyzet 2016/2017 óta nem változott jelentősen.
 2. A 2030 végéig tartó időszakot illetően:
 - a) Lengyelország vállalja, hogy 2020 végétől közbeszerzési eljárásokat folytat azokra a regionális vasúti személyszállítási szolgáltatásokra vonatkozóan, amelyek olyan útvonalakat érintenek, ahol az üzemeltetési munka nagyságrendje legalább [4 000–30 000] ezer vonatkilométert tesz ki (ami a 2016/2017-es menetrend alapján a vonatkilométerben kifejezett teljes üzemeltetési munka megközelítőleg [4–30] %-ának felel meg). Ezt az értéket a következő vajdaságok közül legalább kettőben lefolytatott közbeszerzési eljárások útján kell elérni: Kujávia-Pomeránia, Podlasie, Lengyel-Kárpátalja és Lubusz.

⁽⁴⁶⁾ Az EU-WEH-336/2019/UEEU. sz. levél; a piacnyitási ütemterv tartalmazza a piacnyitással érintett vajdaságokat, a piacnyitással érintett vonatkilométerben kifejezett forgalmat vajdaságok szerinti bontásban, valamint a piacnyitás évét. A piacnyitás a piacnyitási ütemtervben eredetileg jelzett 2020/2021 helyett 2021/2022-ben indul.

b) Lengyelország vállalja, hogy 2030 végétől további közbeszerzési eljárásokat folytat azokra a regionális vasúti személyszállítási szolgáltatásokra vonatkozóan, amelyek olyan útvonalakat érintenek, ahol az üzemeltetési munka nagyságrendje [4 000–30 000] ezer vonatkilométert tesz ki (ami a 2016/2017-es menetrend alapján a vonatkilométerben kifejezett teljes üzemeltetési munka megközelítőleg [4–30] %-ának felel meg). Ezt az értéket az alábbi vajdaságok közül legalább egyben lefolytatott közbeszerzési eljárások útján kell elérni:

- [...],
- [...],
- [...],
- [...],
- [...].

A fent említett közbeszerzési eljárások eredményeként kötött szerződések alapján végzett üzemeltetési munkát fokozatosan kell bevezetni. A 2019. október 31-én kelt, a piacnyitási ütemterv egyes pontjaihoz kapcsolódó külön kötelezettségvállalást tartalmazó levél (hiv. sz.: SP-EU-WEH-336/2019/UEEU – RESTREINT UE/EU RESTRICTED) pontosította, hogy a piacnyitás 2021/2022-ben veszi kezdetét. A régiók közlekedésszervezői hatáskörét illetően az ütemterv e pontjai a 2. kötelezettségvállalás mellékletét képezik, és továbbra is korlátozott terjesztésűek.

3. Megerősítést nyer az az elv, hogy a szervező által állami forrásokból beszerzett mindegyik vasúti járművet az egyes személyszállítók rendelkezésére kell bocsátani, és kizárólag közszolgáltatások nyújtására szabad használni; a vasúti járművet szokásos piaci feltételek mellett kell átadni a szolgáltatónak/személyszállítónak (és a közszolgáltatási szerződés megszűnése után vissza kell szolgáltatni, vagy a megfelelő ellenértékét meg kell téríteni).⁽⁴⁷⁾

(214) A Bizottság megjegyzi, hogy a 2. kötelezettségvállalás kifejezetten a 2. kötelezettségvállalás mellékleteként hivatkozik a piacnyitási ütemtervre. A piacnyitási ütemterv tehát a 2. kötelezettségvállalás szerves részét képezi, és e határozat melléklete is tartalmazza.

(215) 2020. december 4-én Lengyelország tájékoztatást küldött a Bizottságnak a 2. kötelezettségvállalás a) pontjának végrehajtásáról. Lengyelország arról tájékoztatta a Bizottságot, hogy feltehetőleg Lengyel-Kárpátalja és Kujávia-Pomeránia vajdaság folytat majd le közbeszerzési eljárásokat. Lengyel-Kárpátalja vajdaság le is folytatott egy közbeszerzési eljárást több mint 4 000 000 vonatkilométerre vonatkozóan. Azonban a jelenleg zajló, példátlan Covid19-világjárvány közepette Kujávia-Pomeránia vajdaságnak nem sikerült olyan közbeszerzési eljárást lefolytatnia, amely 2020 vége előtt közszolgáltató kiválasztásával végződött volna.

(216) Erre a helyzetre tekintettel Kujávia-Pomeránia vajdaság nyilatkozatot nyújtott be, amelyben vállalta, hogy közbeszerzési eljárás keretében köt közszolgáltatási szerződést regionális vasúti személyszállításra a 2021/2022-es menetrenddel kezdődően. Kujávia-Pomeránia vajdaság álláspontja szerint a közbeszerzési eljárás eredményeként kötendő szerződés tárgyát képező üzemeltetési munkamennyiség legalább 5,8 millió vonatkilométerre tehető az egyes menetrendek esetében (tehát a 2016/2017-es menetrend alapján a vonatkilométerben kifejezett üzemeltetési munkamennyiség mintegy 5,8 %-át teszi ki). Következésképpen a közlekedési szolgáltatások liberalizációjának első szakasza (több mint [4 000 000–30 000 000] vonatkilométer) az eredetileg tervezett 2020 helyett 2021 végén zárulhat le.

7.3.4.2. A Lengyelország által vállalt piacnyitási intézkedések értékelése

1. kötelezettségvállalás

(217) A (13) preambulumbekzdésben leírtak szerint a közforgalmú közlekedési törvényt módosító törvényt 2018. március 22-én fogadták el. A 2018. évi törvény különösen az alábbi rendelkezéseket tartalmazza:

a) 2020. december 12. a végső határideje annak, hogy a régiók közvetlenül (közbeszerzési eljárás nélkül) odaítélt regionális vasúti közlekedési közszolgáltatási szerződést köthetnek;

⁽⁴⁷⁾ Lengyelország angol nyelven küldött eredeti levele.

- b) 2030. december 14. lehet a régiók által közvetlenül (közbeszerzési eljárás nélkül) odaítélt regionális vasúti közlekedési közszolgáltatási szerződések lejáratának napja.
- (218) Ebből következik, hogy 2030. december 14-ig – tehát három évvel a negyedik vasúti csomagban meghatározott határidő előtt – az egész lengyel regionális vasúti személyszállítási piac megnyílik a verseny előtt.
- (219) Ezenkívül az 1370/2007/EK rendelet 8. cikke (2) bekezdésének ii. pontja úgy rendelkezik, hogy a közszolgáltatási szerződések odaítéléséről szóló 5. cikk 2019. december 3-tól alkalmazandó a vasúti személyszállítási közszolgáltatásokra. Az 1370/2007/EK rendelet 8. cikke (2) bekezdésének iii. pontja rögzíti, hogy az 5. cikk (6) bekezdése és a 7. pont (3) bekezdése, amely lehetővé teszi közszolgáltatási szerződések közvetlen odaítélését, 2023. decemberétől nem alkalmazandó. Az 1. kötelezettségvállalás tehát rövidebb időszakot engedélyez a közszolgáltatási szerződések közvetlen odaítélésére azzal, hogy határidejét 2020. december 12-ben szabja meg. Ezáltal szűkül a vajdaságok lehetősége a szerződések közvetlen odaítélésére, ami terjedelmében korlátozhatja, egyúttal késleltetheti is a tényleges piacnyitást.
- (220) A fentiekre tekintettel, figyelembe véve a lengyel regionális vasúti személyszállítási piac folyamatban lévő nyitásának sajátos körülményeit, a Bizottság úgy véli, hogy az 1. kötelezettségvállalás megfelelő. Lengyelország 1370/2007/EK rendelet szerinti jogi kötelezettségeihez képest e piac korábbi tényleges megnyitásáról gondoskodik.

2. kötelezettségvállalás

- (221) A 2. kötelezettségvállalás biztosítja, hogy a piacnyitás 2030. december 14-ig fokozatosan kiteljesedjen:
- a) Először a 2. kötelezettségvállalás a) pontja biztosítja, hogy a piacnyitási folyamat szilárd alapon álljon, ugyanis 2020 végéig legalább [4 000–30 000] ezer (tehát [4–30]) vonatkilométernek – a 2016/2017-es menetrend alapján a teljes üzemeltetési munka mintegy [4–30] %-ának – megfelelő küszöbértéket kell elérni közbeszerzési eljárások útján a különböző régiókban. E tekintetben megjegyzendő, hogy a Covid19-járvány által okozott, példátlan válsághelyzet késedelmet okozott e kötelezettségvállalás végrehajtásában (lásd a (215)–(216) preambulumbekendést). Szintén megjegyzendő, hogy Kujávia-Pomeránia vajdaságban várhatóan 2021 végére lezárul a piacnyitási folyamat első szakasza.
- b) Másodszor a 2. kötelezettségvállalás b) pontja a piac már megnyitott részére épít, biztosítva, hogy 2020 vége és 2030 vége között fokozatosan menjen végbe a további, széles körű piacnyitás. Ez a további piacnyitás több régióban lefolytatandó közbeszerzési eljárások útján zajlik majd. Összesen [4 000–30 000] ezer (tehát [4–30]) vonatkilométert érint majd, amely a 2016/2017-es menetrend alapján a teljes üzemeltetési munka mintegy [4–30] %-ának felel meg. Következésképpen a verseny előtt nyitott piac mérete 2030 végére több mint kétszeresére, a 2020. végi [4–30] %-ról a 2030. végi mintegy [10–35] %-ra nő. Tehát a teljes piac megközelítőleg egyötöde lesz nyitott a verseny előtt nemcsak a lengyelországi (belső) szolgáltatók, hanem más tagállamok szolgáltatói számára is ⁽⁴⁸⁾.
- (222) Ezenkívül úgy tűnik, hogy a piacnyitási folyamat vonzó lehetőségeket teremt az új belépők számára. A 2. kötelezettségvállalás részét képező piacnyitási ütemterv szerint a piacnyitás fokozatosan, tíz év alatt megy majd végbe több vajdaságban. Az új belépőknek így lehetőségük lesz több közbeszerzési eljárásban részt venni, és akár nyerni is. Továbbá az ütemtervvel érintett régiók (az egy főre jutó vásárlóerő-egység alapján) gazdaságilag dinamikusnak tűnnek, ahol nagyobb valószínűséggel fejlődnek a regionális vasúti személyszállítási szolgáltatások.
- (223) A lengyel regionális vasúti személyszállítási piac folyamatban lévő nyitásának sajátos körülményeire tekintettel a Bizottság úgy véli, hogy a 2. kötelezettségvállalás is kielégítő. Biztosítja, hogy a piacnyitás 2030. december 14-ig fokozatosan kiteljesedjen. A piacnyitási folyamat első szakasza ugyan 2020 helyett részben 2021-ben zárul le, ez a késedelem a példátlan válsághelyzet miatt indokolt.

⁽⁴⁸⁾ A jelenlegi egyetlen külső szolgáltató piaci részesedése 2 % körül van.

3. kötelezettségvállalás

- (224) A 3. kötelezettségvállalás biztosítja, hogy a vajdaságok a közforrásokból beszerzett járműveket megkülönböztetésmentes módon, szokásos piaci feltételek mellett bocsássák a közszolgáltatási szerződéseket teljesítő szolgáltatók rendelkezésére a közszolgáltatási szerződések időtartama alatt. Ez a kötelezettségvállalás összhangban van az 1370/2007/EK rendelet 5a. cikkében meghatározott követelményeknek, amelyek arra kötelezik az illetékes hatóságokat, hogy vizsgálják meg, szükség van-e olyan intézkedések meghozatalára, amelyek biztosítják a megfelelő járművekhez való tényleges és megkülönböztetésmentes hozzáférést.

7.3.4.3. Következtetés

- (225) A fent ismertetett okokból a Bizottság megállapította, hogy a Lengyelország által javasolt kötelezettségvállalások a regionális vasúti személyszállítási szolgáltatások piacának korábbi, széles körű megnyitását biztosítják.
- (226) A Bizottság megjegyzi, hogy a lengyel regionális vasúti személyszállítási piac folyamatban lévő nyitásának sajátos körülményeit figyelembe véve a Lengyelország által javasolt kötelezettségvállalások lehetővé teszik, hogy a PR tényleges és potenciális versenytársai az uniós jogban előírtaknál előbb tegyenek ajánlatot szerződésekre, így bizonyos mértékben mérsékeljék a támogatás torzító hatásait.
- (227) A fenti okokra tekintettel a Bizottság arra a következtetésre jutott, hogy az 1–4. intézkedéssel és az 5. intézkedéssel nyújtott támogatás nem torzítja indokolatlanul a versenyt, és nem érinti a tagállamok közötti kereskedelmet.
- (228) A Lengyelország által javasolt kötelezettségvállalások az egyetlen beavatkozással (1–4. intézkedés) és az 5. intézkedéssel nyújtott teljes támogatás versenyre és a kereskedelemre gyakorolt negatív hatásának kiküszöbölésére irányul.
- (229) mivel az 1–4. intézkedés külön-külön kisebb torzító hatást gyakorol, mint együttesen, egyetlen beavatkozásként, a Bizottság arra a következtetésre jutott, hogy a Lengyelország által javasolt kötelezettségvállalások elegendőek az 1–4. intézkedés által külön-külön kifejtett torzító hatás mérséklésére.

7.3.5. Következtetés a támogatás összeegyeztethetőségéről

- (230) Összességében tehát a Bizottság álláspontja szerint az 1–4. intézkedéssel – egyetlen beavatkozásként és külön-külön is –, illetve az 5. intézkedéssel nyújtott támogatásnak az érintett gazdasági tevékenység és régiók fejlődésére gyakorolt pozitív hatása meghaladja ezen intézkedések versenyre és kereskedelmi feltételekre gyakorolt esetleges negatív hatásait. Ez utóbbiakat tehát nem befolyásolja hátrányosan a közös érdekekkel ellentétes mértékben. [...].
- (231) [...].
- (232) Lengyelországnak 2030. december 31-ig éves jelentéseket kell benyújtania a Bizottságnak a Lengyelország által javasolt és feltételként szabott kötelezettségvállalások teljesítése érdekében hozott intézkedésekről.
- (233) Ez a határozat nem érinti a vajdaságok regionális vasúti személyszállítási szolgáltatásokra kötött közszolgáltatási szerződéseinek összeegyeztethetőségével, ezen belül a vasúti járművek közszolgáltatási kötelezettségek alapján történő finanszírozásával kapcsolatosan az 1370/2007/EK rendelet szerint elvégezhető későbbi vizsgálatot.
- (234) A Bizottság rámutat arra, hogy ebben a határozatban új normát alkalmaz a regionális vasúti személyszállítási ágazatban működő, nehéz helyzetben lévő vállalkozások javára végrehajtott állami támogatási intézkedések összeegyeztethetőségének vizsgálatához⁽⁴⁹⁾. A Bizottság a továbbiakban is ugyanezt a normát alkalmazza az azonos jellemzőkkel rendelkező, hasonló ügyekben, az átláthatóság és a kiszámíthatóság érdekében pedig szándékában áll pontosítani az erre vonatkozó mindenkori iránymutatást.

⁽⁴⁹⁾ Lásd különösen a (131)–(140) preambulumbekendést és a (212)–(229) preambulumbekendésben meghatározott kötelezettségvállalásokat.

8. KÖVETKEZTETÉS

(235) A Bizottság sajnálatát fejezi ki amiatt, hogy Lengyelország a támogatási intézkedést az EUMSZ 108. cikke (3) bekezdésének megsértésével hajtotta végre. A Bizottság arra a következtetésre jutott, hogy az 1–4. és 5. intézkedéssel nyújtott támogatás az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése értelmében állami támogatásnak minősül, amelyet jogszerűtlenül, az EUMSZ 108. cikke (3) bekezdésének és az (EU) 2015/1589 rendelet 3. cikkének megsértésével nyújtottak, és amely az EUMSZ 107. cikke (3) bekezdésének c) pontja szerint összeegyeztethető a belső piaccal,

ELFOGADTA EZT A HATÁROZATOT:

1. cikk

A Lengyelország által a Przewozy Regionalne sp. z o.o. (a továbbiakban: PR) javára végrehajtott alábbi intézkedések az Európai Unió működéséről szóló szerződés 107. cikkének (1) bekezdése értelmében állami támogatásnak minősülnek:

- a) az Iparfejlesztési Ügynökség 2015. szeptember 30-i részesedésszerzése (a bejelentett szerkezetátalakítási támogatás, 1. intézkedés);
- b) a korábbi veszteségek 2006 és 2008 közötti fedezése a PR-nél zajló szerkezetátalakítással összefüggésben (2. intézkedés);
- c) adósságátalakítás 2004 és 2009 között (3. intézkedés);
- d) a kötelezettségek halasztása 2009 és 2014 között (4. intézkedés);
- e) a 2006 és 2015 között nyújtott, a 2009 és 2011 közötti időszakban a *de minimis* küszöbértéket meghaladó képzési, munkaerő-felvételi és csekély összegű támogatás (5. intézkedés).

2. cikk

Az 1. cikkben meghatározott intézkedések a 3. és a 4. cikkben meghatározott feltételek teljesülése esetén az Európai Unió működéséről szóló szerződés 107. cikke (3) bekezdésének c) pontja értelmében összeegyeztethetők a belső piaccal.

3. cikk

Lengyelország teljesíti az alábbi feltételeket:

1. 2020 vége a végső határideje annak, hogy a regionális hatóságok közvetlenül (közbeszerzési eljárás nélkül) ítélnék oda közszolgáltatási szerződést. Lengyelország megerősíti, hogy a 2018. évre vonatkozó adatok alapján a piaci helyzet 2016/2017 óta nem változott jelentősen.
2. A 2030 végéig tartó időszakot illetően:
 - a) Lengyelország vállalja, hogy 2021 végétől közbeszerzési eljárásokat folytat azokra a regionális vasúti személyszállítási szolgáltatásokra vonatkozóan, amelyek olyan útvonalakat érintenek, ahol az üzemeltetési munka nagyságrendje legalább [4 000–30 000] ezer vonatkilométert tesz ki (ami a 2016/2017-es menetrend alapján a vonatkilométerben kifejezett teljes üzemeltetési munka megközelítőleg [4–30] %-ának felel meg). Ezt az értéket a következő vajdaságok közül legalább kettőben lefolytatott közbeszerzési eljárások útján kell elérni: Kujávia-Pomeránia, Podlasie, Lengyel-Kárpátalja és Lubusz;
 - b) Lengyelország vállalja, hogy 2030 végétől további közbeszerzési eljárásokat folytat azokra a regionális vasúti személyszállítási szolgáltatásokra vonatkozóan, amelyek olyan útvonalakat érintenek, ahol az üzemeltetési munka nagyságrendje [4 000–30 000] ezer vonatkilométert tesz ki (ami a 2016/2017-es menetrend alapján a vonatkilométerben kifejezett teljes üzemeltetési munka megközelítőleg [4–30] %-ának felel meg). Ezt az értéket az alábbi vajdaságok közül legalább egyben lefolytatott közbeszerzési eljárások útján kell elérni:
 - [...],
 - [...],
 - [...],

- [...],
- [...].

A fent említett közbeszerzési eljárások eredményeként kötött szerződések alapján végzett üzemeltetési munkát fokozatosan kell bevezetni. A 2019. október 31-én kelt, a piacnyitási ütemterv egyes pontjaihoz kapcsolódó külön kötelezettségvállalást tartalmazó levél (hiv. sz.: SP-EU-WEH-336/2019/UEEU – RESTREINT UE/EU RESTRICTED) pontosította, hogy a piacnyitás 2021/2022-ben veszi kezdetét. A régiók közlekedésszervezői hatáskörét illetően az ütemterv e pontjai a 2. kötelezettségvállalás mellékletét képezik, és továbbra is korlátozott terjesztésűek.

3. Megerősítést nyer az az elv, hogy a szervező által állami forrásokból beszerzett mindegyik vasúti járművet az egyes személyszállítók rendelkezésére kell bocsátani, és kizárólag közszolgáltatások nyújtására szabad használni; a vasúti járművet szokásos piaci feltételek mellett kell átadni a szolgáltatónak/személyszállítónak (és a közszolgáltatási szerződés megszűnése után vissza kell szolgáltatni, vagy a megfelelő ellenértékét meg kell téríteni).

4. cikk

Lengyelország 2030. december 31-ig éves jelentéseket nyújt be a Bizottságnak a 3. cikkben foglalt feltételek teljesítése érdekében hozott intézkedésekről.

5. cikk

Ennek a határozatnak a Lengyel Köztársaság a címzettje.

Kelt Brüsszelben, 2021. április 20-án.

a Bizottság részéről
Margrethe VESTAGER
a Bizottság tagja

A BIZOTTSÁG (EU) 2021/1886 VÉGREHAJTÁSI HATÁROZATA**(2021. október 27.)****az (EU) 2019/570 végrehajtási határozatnak a vegyi, a biológiai, a radiológiai és a nukleáris incidensek területén igénybe vehető rescEU-képességek készletfelhalmozásának tekintetében történő módosításáról***(az értesítés a C(2021) 7570. számú dokumentummal történt)***(EGT-vonatkozású szöveg)**

AZ EURÓPAI BIZOTTSÁG,

tekintettel az Európai Unió működéséről szóló szerződésre,

tekintettel az uniós polgári védelmi mechanizmusról szóló, 2013. december 17-i 1313/2013/EU európai parlamenti és tanácsi határozatra ⁽¹⁾ és különösen annak 32. cikke (1) bekezdésének g) pontjára,

mivel:

- (1) Az 1313/2013/EU határozat meghatározza a rescEU jogi keretét. A rescEU egy uniós szintű tartalékkapacitás, melynek célja az olyan kezelhetetlen helyzetekben való segítségnyújtás, amelyekben a tagállami szinten meglévő és a tagállamok által az európai polgári védelmi eszköztár céljára rendelkezésre bocsátott képességek összessége nem elegendő a természeti és ember okozta katasztrófákra való hatékony reagálás biztosításához.
- (2) Az 1313/2013/EU határozat 12. cikkének (2) bekezdésével összhangban a rescEU kapacitások meghatározása során figyelembe kell venni az azonosított és újonnan felmerülő kockázatokat, az általános képességeket és az uniós szintű képességhiányokat. Ugyanez a cikk meghatározza azt a négy területet, amelyre a rescEU-nak elsősorban összpontosítania kell: légi erdőtűzoltás, sürgősségi orvosi ellátás, vegyi, biológiai, radiológiai és nukleáris incidensek, valamint szállítás és logisztika.
- (3) Az (EU) 2019/570 bizottsági végrehajtási határozat ⁽²⁾ meghatározza a rescEU kezdeti összetételét a képességek és a minőségi követelmények tekintetében. A rescEU kapacitástartaléka jelenleg légi erdőtűzoltó képességekből, evakuáló mentőrepülési képességekből, sürgősségi segélyszolgálati csoportokból és az orvostechikai felszerelés és/vagy az egyéni védőeszközök készleteinek felhalmozásából (a továbbiakban: egészségügyi készletfelhalmozás), valamint vegyi, biológiai, radiológiai és nukleáris mentesítési képességekből áll.
- (4) Az azonosított és újonnan felmerülő kockázatok, valamint a képességek és a képességhiányok uniós szintű elemzése alapján szükségesnek mutatkozik a vegyi, a biológiai, a radiológiai és a nukleáris incidensek területén készletfelhalmozás céljából rescEU-képességeket (a továbbiakban: vegyi, biológiai, radiológiai és nukleáris készletfelhalmozási képességek) kialakítani.
- (5) A rescEU keretében létrehozandó vegyi, biológiai, radiológiai és nukleáris készletfelhalmozási képességeknek lehetővé kell tenniük a vegyi, a biológiai, a radiológiai és a nukleáris incidensekre való reagálást. A vegyi, a biológiai, a radiológiai és a nukleáris területtel kapcsolatos készletfelhalmozási képességek teljes körű kiépítése azzal az előnnyel jár, hogy a szóban forgó képességek olyan helyzetekre is tudnak reagálni, amelyekben többféle anyag is szerepet játszik, tehát hatékony több szempontú bevethetőséget képesek biztosítani.
- (6) A rescEU vegyi, biológiai, radiológiai és nukleáris készletfelhalmozási képességeinek fő feladata, hogy vegyi, biológiai, radiológiai és nukleáris ellenintézkedéseket – például egyéni védőeszközöket, eszközöket, laboratóriumi felszereléseket és logisztikai elemeket – biztosítsanak, amelyeket a vegyi, biológiai, radiológiai és nukleáris eseményekre való reagálás céljából lehet bevetni. Ezeket a vegyi, biológiai, radiológiai és nukleáris ellenintézkedéseket az infrastruktúra, épületek, járművek, felszerelések és kritikus bizonyítékok tekintetében az elszigetelten

⁽¹⁾ HL L 347., 2013.12.20., 924. o.⁽²⁾ A Bizottság (EU) 2019/570 végrehajtási határozata (2019. április 8.) az 1313/2013/EU európai parlamenti és tanácsi határozat végrehajtására a rescEU-képességekkel összefüggésben alkalmazandó szabályok megállapításáról, valamint a 2014/762/EU bizottsági végrehajtási határozat módosításáról (HL L 99., 2019.4.10., 41. o.).

vagy együttesen megjelenő vegyi, biológiai, radiológiai és nukleáris hatóanyagok esetében bevetett egyéb rescEU-képességek támogatására is fel lehetne használni, és magukban foglalhatnának terápiás készítményeket és más, az elsődleges beavatkozók és a lakosság egésze számára szükséges megfelelő eszközöket. A vegyi, biológiai, radiológiai és nukleáris készletfelhalmozási kapacitásokat az egészségügyi készletfelhalmozási kapacitásokkal kiegészítve kell kiépíteni.

- (7) Az 1313/2013/EU határozat 12. cikkének (4) bekezdése szerint a rescEU részét képező reagálási képességekre vonatkozó minőségi követelményeket a tagállamokkal konzultálva kell megállapítani.
- (8) A vegyi, a biológiai, a radiológiai és a nukleáris készletfelhalmozási képességeket az alacsony valószínűségű, de nagy hatású katasztrófákkal kapcsolatos kockázatokra való reagálás érdekében, az (EU) 2019/570 végrehajtási határozat 3e. cikke szerinti elszámolható költségkategóriákkal összhangban, a tagállamokkal folytatott konzultációt követően kell létrehozni.
- (9) Annak érdekében, hogy az 1313/2013/EU határozat 21. cikkének (3) bekezdésével összhangban uniós pénzügyi támogatást lehessen nyújtani a vegyi, a biológiai, a radiológiai és a nukleáris készletfelhalmozási képességek kialakításához, az említett határozat Ia. mellékletében meghatározott kategóriák figyelembevételével meg kell állapítani azok elszámolható költségét.
- (10) Az (EU) 2019/570 végrehajtási határozatot ezért ennek megfelelően módosítani kell.
- (11) Az e határozatban előírt intézkedések összhangban vannak az 1313/2013/EU határozat 33. cikkének (1) bekezdése szerinti bizottság véleményével,

ELFOGADTA EZT A HATÁROZATOT:

1. cikk

Az (EU) 2019/570 végrehajtási határozat a következőképpen módosul:

1. A 2. cikk (2) bekezdése a következőképpen módosul:

a) a g) pont helyébe a következő szöveg lép:

„g) vegyi, biológiai, radiológiai és nukleáris mentesítési képességek;”

b) a szöveg a következő h) ponttal egészül ki:

„h) vegyi, biológiai, radiológiai és nukleáris készletfelhalmozási képességek.”

2. A 3a. cikk helyébe a következő szöveg lép:

„3a. cikk

A rescEU evakuáló mentőrepülési képességeivel, a 3-as típusú sürgősségi segélyszolgálati csoporttal összefüggő képességekkel, az egészségügyi készletfelhalmozással, a vegyi, biológiai, radiológiai és nukleáris mentesítéssel és a vegyi, biológiai, radiológiai és nukleáris készletfelhalmozási képességekkel kapcsolatos elszámolható költségek

A rescEU képességek összes elszámolható költségének meghatározása során az 1313/2013/EU határozat Ia. melléklete szerinti valamennyi költségkategóriát figyelembe kell venni.”

3. A 3b., a 3c. és a 3f. cikket el kell hagyni;

4. A 3e. cikk (3) és (4) bekezdésének helyébe a következő szöveg lép:

„(3) A 2. cikk (2) bekezdésének c)–h) pontjában említett rescEU-képességek létrehozása alacsony valószínűségű, de nagy hatású katasztrófákkal kapcsolatos kockázatok kezelése céljából történik.

(4) Amennyiben a 2. cikk (2) bekezdésének c)–h) pontjában említett rescEU-képességek bevetésére az uniós mechanizmus keretében kerül sor, az 1313/2013/EU határozat 23. cikkének (4b) bekezdésével összhangban az uniós pénzügyi támogatás a műveleti költségek 100 %-át fedezi.”;

5. A melléklet e határozat mellékletével összhangban módosul.

2. cikk

Ennek a határozatnak a tagállamok a címzettjei.

Kelt Brüsszelben, 2021. október 27-én.

a Bizottság részéről
Janez LENARČIČ
a Bizottság tagja

MELLÉKLET

Az (EU) 2019/570 végrehajtási rendelet melléklete a következő 8. szakasszal egészül ki:

„8. Vegyi, biológiai, radiológiai és nukleáris ellenintézkedések és/vagy egyéni védőeszközök készletfelhalmozása a vegyi, biológiai, radiológiai és nukleáris incidensek területén való segítségnyújtás céljából

Feladatok	<ul style="list-style-type: none"> – Vegyi, biológiai, radiológiai és nukleáris ellenintézkedések – többek között egyéni védőeszközök, eszközök, laboratóriumi felszerelések és logisztikai elemek – készletfelhalmozása, valamint más rescEU képességek, mint például a vegyi, biológiai, radiológiai és nukleáris anyagokkal szembeni mentesítési és felderítési, felügyeleti és nyomkövetési kapacitások a vegyi, biológiai, radiológiai és nukleáris eseményekre való felkészültség és reagálás céljából, többek között a határokon átnyúló egészségügyi veszélyekre való reagálás céljából történő kiegészítése és támogatása ⁽¹⁾.
Képességek	<ul style="list-style-type: none"> – Személyek, infrastruktúra, épületek, járművek, érzékeny berendezések és/vagy kritikus bizonyítékok mentesítésére szolgáló anyagok és rendszerek ⁽²⁾, beleértve a toxikus ipari vegyi anyagokkal, az elismert harcanyagokkal, a fertőzést okozó biológiai anyagokkal (kórokozókkal) és biotoxinokkal, valamint a radionuklidokkal való lehetséges szennyeződést; – a felderítéshez, mintavételhez, azonosításhoz, felügyelethez és ellenőrzéshez szükséges anyagok és eszközök annak érdekében, hogy a vegyi, biológiai, radiológiai és nukleáris hatóanyagoknak potenciálisan kitett környezet biztonságos maradjon; – a szennyeződés elszigeteléséhez, valamint a hulladék és a káros melléktermékek – beleértve a szennyezett vizet és a ruházatot – kezeléséhez szükséges anyagok és rendszerek; – a vegyi, biológiai, radiológiai és nukleáris események során a tűz elszigeteléséhez és elfojtásához szükséges anyagok és rendszerek; – orvosi elsővonalbeli kezelések, oltóanyagok ⁽³⁾, releváns generikus gyors diagnosztikai készletek és ellenmérgek vegyi, biológiai, radiológiai és nukleáris hatóanyagok ellen (pl. atropin és jódtabletták); – segéd- és egyszer használatos anyagok, például a vegyi, biológiai, radiológiai és nukleáris reagálást kiegészítő üritők és fogyóeszközök, a karbantartáshoz és a készenléti üzeműkhöz szükséges szerszámok (pl. léggalactöltők), különböző hatóanyagokkal szennyezett anyagok tartályai; – vegyi, biológiai, radiológiai és nukleáris eseményekhez kapcsolódó logisztikai segéd-elemek, például – de nem kizárólag – sátrak, logisztikai konténerek, az áldozatok szállítására szolgáló felszerelések és kórházi fertőtlenítő sátrak; – egyéni védőeszközök ⁽⁴⁾ és adott esetben ezek regeneráló vagy utántöltő rendszerei azon személyek számára, akik frontvonalbeli munkavállalóként, vagy a lakosság tagjaként veszélyeztetettnek minősülnek ⁽⁵⁾; – laboratóriumi felszerelés, beleértve a mintavételi felszereléseket, laboratóriumi reagenseket, berendezéseket és fogyóeszközöket ⁽⁶⁾ a laboratóriumi diagnosztikai képesség biztosításához a vegyi, biológiai, radiológiai és nukleáris veszélyekkel összefüggésben; – hullaszállító zsákok vegyi, biológiai, radiológiai és nukleáris szennyeződéssel kapcsolatos halálesetekhez; – az azonosított kockázatnak megfelelően szükség szerint bármely egyéb tétel.
Fő elemek	<ul style="list-style-type: none"> – Megfelelő raktározási létesítmények az Unión belül ⁽⁷⁾ és megfelelő készletfelhalmozás-ellenőrzési rendszer; – szükség esetén a »Képességek« szakaszban említett termékek megfelelő csomagolását, szállítását és célba érését biztosító megfelelő eljárások; – a »Képességek« szakaszban említett termékek felügyeletére és kezelésére megfelelően képzett személyzet; – a nemzetközi szabványoknak és működési modelleknek, például az EU-, WHO- vagy NATO-szabványoknak való megfelelés megfelelő szintje, beleértve adott esetben a vonatkozó uniós jogszabályokat is.
Bevethetőség	<ul style="list-style-type: none"> – A felajánlás elfogadását követő legfeljebb 12 órán belüli mozgósíthatóság.

-
- (¹) Az 1082/2013/EU határozatban meghatározottak szerint.
- (²) Például az egyéni védőeszközök regeneráló és utántöltő rendszerei.
- (³) Az oltóanyagokra vonatkozó minőségi követelmények a fenti 6. pontban foglaltakkal megegyezők.
- (⁴) Ez a következő kategóriákra terjed ki: i. a szem védelme; ii. a kéz védelme; iii. légzésvédelem; iv. a test védelme; valamint v. a láb védelme, különböző méretekből.
- (⁵) Lásd a 2. lánjegyzetet.
- (⁶) Ez magában foglalhatja – habár nem kizárólagosan – az RT-PCR (reverz transzkripció polimeráz láncreakció) reagenseket, például enzimeket, az RNS-extrakciós reagenseket, az RNS-extrakciós gépidőt, a PCR (polimeráz láncreakció) gépidőt, a primer és próba reagenseket, a pozitív kontroll reagenseket, a PCR-laboratóriumi fogyóeszközöket (pl. kémcsövek és tálcsák) és a fertőtlenítőszereseket.
- (⁷) A logisztikai és raktározási létesítmények szempontjából „az Unión belül” kifejezés a tagállamok és az uniós polgári védelmi mechanizmus részt vevő államainak területét öleli fel.
-

NEMZETKÖZI MEGÁLLAPODÁSOKKAL LÉTREHOZOTT SZERVEK ÁLTAL ELFOGADOTT JOGI AKTUSOK

A KERESKEDELMI FORMÁCIÓBAN ÜLÉSEZŐ TÁRSULÁSI BIZOTTSÁG 2/2021. sz. HATÁROZATA

(2021. október 8.)

az egyrészt az Európai Unió, az Európai Atomenergia-közösség és tagállamai, másrészt Grúzia közötti társulási megállapodás XVI-B. mellékletében meghatározott 1. szakasz pozitív értékeléséről [2021/1887]

A KERESKEDELMI FORMÁCIÓBAN ÜLÉSEZŐ TÁRSULÁSI BIZOTTSÁG,

tekintettel az egyrészt az Európai Unió, az Európai Atomenergia-közösség és tagállamai, másrészt Grúzia közötti társulási megállapodásra és különösen annak 146. cikkére,

mivel:

- (1) Az egyrészt az Európai Unió, az Európai Atomenergia-közösség és tagállamai, másrészt Grúzia közötti EU–Grúzia társulási megállapodást (a továbbiakban: a megállapodás) 2014. június 27-én írták alá, és az 2016. július 1-jén hatályba lépett.
- (2) A megállapodás preambuluma elismeri Grúzia elkötelezettségét aziránt, hogy a megállapodással összhangban fokozatosan közelítse jogszabályait a releváns ágazatokban az uniós jogszabályokhoz, és hatékonyan végrehajtsa azt, hozzájárulva így a Grúziának az Unióval való szorosabb politikai társulásából és gazdasági integrációjából fakadó előnyök Grúzia valamennyi polgára, köztük a konfliktus által megosztott közösségek számára történő biztosításához.
- (3) A megállapodás 147. cikkével összhangban a megállapodásban részes Felek megállapodnak abban, hogy piacaik hatékony és kölcsönös megnyitását fokozatosan és párhuzamosan érik el.
- (4) A megállapodás 146. cikke értelmében Grúziának biztosítania kell, hogy a közbeszerzésre vonatkozó jogszabályait fokozatosan közelítse az Unió közbeszerzési vívmányaihoz, és hogy az uniós vívmányokhoz való közelítést több, egymást követő szakaszban hajtsák végre a megállapodás XVI-B. mellékletben foglalt ütemezésben meghatározottak szerint.
- (5) A megállapodás 146. cikkével összhangban a kereskedelmi formációban ülésező Társulási Bizottságnak a megállapodás XVI-B. mellékletében meghatározott minden egyes szakaszra vonatkozóan határozatot kell hoznia az említett bizottság pozitív értékelése alapján.
- (6) A megállapodás XVI-B. melléklete megállapítja a Grúzia által az 1. szakasz befejezéséhez teljesítendő követelményeket,

ELFOGADTA EZT A HATÁROZATOT:

1. cikk

A kereskedelmi formációban ülésező Társulási Bizottság kedvező véleményt ad a Grúzia kormánya által a Grúzia kormányának 2018. január 22-i 154. sz. és 2020. június 12-i 974. sz. rendeletével módosított, Grúzia kormányának „A Grúzia és az EU közötti, a mélyreható és átfogó szabadkereskedelmi megállapodás (DCFTA) hatálya alá tartozó kötelezettségeknek való megfelelés érdekében a közbeszerzés területén tervezett változásokról” című, 2016. március 31-i 536. sz. rendeletében jóváhagyott átfogó ütemtervről.

2. cikk

A kereskedelmi formációban üléselő Társulási Bizottság az e határozat mellékletében meghatározott indokok alapján pozitív értékelést ad a megállapodás XVI-B. mellékletében meghatározott 1. szakasz Grúzia általi befejezéséről.

3. cikk

Ez a határozat angol, bolgár, cseh, dán, észt, finn, francia, görög, holland, horvát, lengyel, lett, litván, magyar, máltai, német, olasz, portugál, román, spanyol, svéd, szlovák, szlovén és grúz nyelven készült, mindegyik szöveg egyaránt hiteles.

4. cikk

Ez a határozat az elfogadásának napján lép hatályba.

Kelt Brüsszelben, 2021. október 8-án.

a kereskedelmi formációban üléselő Társulási Bizottság részéről

az elnök

Genadi ARVELADZE

a titkárok

Mariam GABUNIA
Rikke MENGEL-JØRGENSEN

MELLÉKLET

A megállapodásnak a közbeszerzésről szóló 8. fejezetében említett XVI-B. mellékletével összhangban az 1. szakasz befejezéséhez az alábbi követelményeket kell teljesíteni:

- (1) A megállapodás következő rendelkezéseinek végrehajtása:
 - a) 143. cikk (2) bekezdés;
 - b) 144. cikk;
- (2) Megállapodás a megállapodás 145. cikkében meghatározott reformstratégiáról.

(1) a) követelmény:

Az első követelmény első részét illetően a megállapodás 143. cikkének (2) bekezdése előírja, hogy

„Grúzia különösen a következőket jelöli ki:

- a) egy végrehajtó szerv a központi kormányzat szintjén, amelynek feladata, hogy biztosítsa a közbeszerzéshez kapcsolódó valamennyi területre vonatkozó koherens politikát és annak végrehajtását. Ez a szerv előmozdítja és koordinálja a fejezet végrehajtását, és irányítja az uniós vívmányokhoz való fokozatos közelítés folyamatát, az e megállapodás XVI-B. mellékletében meghatározottak szerint;
- b) egy pártatlan és független szerv, amelynek feladata, hogy a szerződéses odaítélése során felülvizsgálja az ajánlatkérők által hozott döntéseket. Ebben az összefüggésben a „független” azt jelenti, hogy az adott szerv valamennyi ajánlatkérőtől és gazdasági szereplőtől elkülönülő közigazgatási szerv. Lehetőséget kell biztosítani arra, hogy az e szerv által hozott döntéseket bírósági felülvizsgálatnak vessék alá.”

A megállapodás 143. cikke (2) bekezdésének a) pontja alapján fennálló követelményt 2014. április 23-án Grúzia kormányának 306. sz. rendeletével teljesítették.

A közbeszerzéshez kapcsolódó valamennyi területen a koherens politika biztosításával és annak végrehajtásával megbízott grúz központi kormányzati szintű központi végrehajtó szerv Grúzia Állami Közbeszerzési Ügynöksége. Az Állami Közbeszerzési Ügynökség közjogilag független jogi személy, amely jogosult biztosítani az állami beszerzésekről szóló törvény rendelkezéseinek való megfelelést és azok teljesítését.

Az Állami Közbeszerzési Ügynökséget Grúzia elnökének 2001. június 5-i 223. sz. rendeletével hozták létre, amely a Grúzia parlamentje által 1998. december 9-én elfogadott, az állami beszerzésekről szóló törvényen alapult. Az Állami Közbeszerzési Ügynökség később egyesült a Grúz Versenyhivatallal. A megállapodás aláírását követően, annak követelményeinek teljeskörű teljesítése érdekében az Állami Közbeszerzési Ügynökséget és a Grúz Versenyhivatalt két különálló intézményre osztották fel. Ennek megfelelően a Állami Közbeszerzési Ügynökség jelenlegi státuszát Grúzia kormányának 2014. április 23-i 306. sz. rendeletével határozták meg.

Az Állami Közbeszerzési Ügynökség tevékenységeit Grúzia alkotmánya, nemzetközi megállapodások, köztük a megállapodás, a grúz jog és az Állami Közbeszerzési Ügynökség szabályzata szabályozza. Az Állami Közbeszerzési Ügynökség tevékenységei feletti állami ellenőrzést Grúzia kormánya hajtja végre. Grúzia kormánya jóváhagyja az Állami Közbeszerzési Ügynökség szervezeti felépítését és alapszabályát is.

Az Állami Közbeszerzési Ügynökség elnökét Grúzia miniszterelnöke nevezi ki és menti fel.

Az Állami Közbeszerzési Ügynökség személyzetét a grúz munka törvénykönyvével összhangban veszik fel és léptetik elő. Az állandó személyzet teljes létszáma jelenleg 123, és 22 alkalmazottat határozott idejű szerződés alapján foglalkoztatnak, ami megfelelőnek tűnik, tekintettel az Állami Közbeszerzési Ügynökség által jelenleg ellátott feladatokra.

Az Állami Közbeszerzési Ügynökség komoly hírnévre tett szert a grúz kormányzati igazgatáson belül, valamint a nemzetközi pénzügyi szervezetek, az donorközösség és a nemzetközi érdekelt felek körében, amiért kötelezettségeit és feladatait hatékonyan és eredményesen végzi. Az Állami Közbeszerzési Ügynökség központi szerepet játszik a megállapodás szerinti kötelezettségek végrehajtásának elősegítésében és koordinálásában, valamint irányítja az uniós vívmányokhoz való fokozatos közelítés folyamatát, a megállapodás XVI-B. mellékletében meghatározottak szerint. Az Állami Közbeszerzési Ügynökség képes hatékonyan támogatni a közbeszerzési rendszer (beleértve a jogi környezetet és a teljes gazdasági rendszert is) fejlesztését Grúziában.

A grúz jog által az Állami Közbeszerzési Ügynökségre ruházott feladatok köre lefedi az ilyen intézmények számára a nemzetközi gyakorlatban ajánlott általános követelményeket a jogi keret javításának támogatása, valamint az ajánlatkérő szervek és a gazdasági szereplők szintjén a működési kapacitás megerősítése érdekében. Az Állami Közbeszerzési Ügynökség megfelelően gyakorolja a szabályozási funkciót, a nyomkövetési funkciót, az ügyfélszolgálati és a képzési funkciókat.

Az Állami Közbeszerzési Ügynökség kiegészítő funkciói a következők:

- nyomon követni a közbeszerzési folyamatot,
- előkészíteni és kibocsátani a közbeszerzési folyamat szabályozására irányuló, alárendelt normatív aktusokat,
- tanulmányozni és elemezni az ajánlatkérő szervektől kapott jelentések alapján a közbeszerzési rendszer helyzetét, valamint javaslatokat benyújtani Grúzia kormányának a releváns döntések meghozatalára,
- kidolgozni standard és speciális képzési programokat és módszertani eszközöket, valamint szemináriumokat és képzést tartani központi és helyi önkormányzati hatóságok, tömegtájékoztatási képviselők és más érdekelt személyek számára,
- létrehozni, frissíteni és felügyelni egy egységes közbeszerzési adatbázist,
- tanácsadási szolgáltatásokat nyújtani ajánlatkérő szerveknek,
- támogatni modern információs és kommunikációs technológiáknak a közbeszerzési rendszerbe történő bevezetését,
- támogatni az egységes elektronikus közbeszerzési rendszer működését, és biztosítani a közbeszerzési eljárások során az elektronikus dokumentumáramlást,
- megvizsgálni a közbeszerzések során felmerülő vitákat,
- felügyelni a közbeszerzési eljárások jogszerűségét, és meghatározni a közbeszerzési eljárások szabályozására vonatkozó politikát,
- vezetni a feketelistát és a fehérlistát,
- azonosítani és/vagy integrálni egy közbeszerzési tárgyat az osztályozási rendszerbe,
- összevont pályázatokat lebonyolítani egyes közbeszerzési tárgyakra vonatkozóan,
- éves jelentést készíteni a tevékenységeiről, és benyújtani azt minden év május 15-ig Grúzia kormányának, továbbá közzétenni e jelentést az Állami Közbeszerzési Ügynökség honlapján.

A megállapodás 143. cikke (2) bekezdésének b) pontja alapján fennálló követelményt 2020. július 2-án Grúzia 6730. sz. törvényével teljesítették.

Grúzia 6730. sz. törvényével megszüntették a korábbi „Vitarendezési Tanács” (hivatalos fordítás grúz nyelvből) felülvizsgálati szervet, és egy új, független és pártatlan állami szervet hoztak létre. Az újonnan létrehozott közigazgatási szerv felülvizsgálati szervként fog működni a közbeszerzéssel, a köz- és magánszféra közötti partnerségekkel és a koncessziós tevékenységekkel kapcsolatos panaszok tekintetében. A Grúzia 6730. sz. törvényével végrehajtott módosítások a szerződések „egyszerűsített” (közvetlen, egyetlen forrásból történő) közbeszerzés útján történő odaítélésével kapcsolatos kérdésekre is vonatkoztak, például az Állami Közbeszerzési Ügynökség általi jóváhagyatási eljárásra közbeszerzési ügyleteknek „sürgős szükség” alapján „egyszerűsített” közbeszerzés útján történő lebonyolítása esetén.

Grúzia 2020. július 2-i 6730. sz. törvényének rendelkezései megfelelő garanciákról rendelkeznek a megállapodás 143. cikke (2) bekezdésének b) pontja által előírt függetlenséggel és pártatlansággal kapcsolatban.

(1) b) követelmény:

Az első követelmény második részét illetően a megállapodás 144. cikke szerint a Felek megfelelnek valamennyi szerződés odaítélésének vonatkozásában az említett cikknek a közzétételről, a szerződések odaítéléséről és a bírói jogvédelemről szóló (2)–(15) bekezdésében előírt alapvető szabályoknak. Ezen alapvető szabályok közvetlenül az uniós közbeszerzési vívmányokban szabályozott közbeszerzési szabályokból és elvekből származnak, beleértve a megkülönböztetésmentesség, az egyenlő bánásmód, az átláthatóság és az arányosság elvét is.

Ezen elvek bekerültek a grúz közbeszerzési szabályokba az e-közbeszerzési rendszer 2010-ben történt bevezetésével és az állami beszerzésekről szóló törvény Grúzia 2017. április 6-i 617. sz. törvényével végrehajtott módosításainak elfogadásával.

2010-ben Grúzia e-közbeszerzési rendszert vezetett be az úgynevezett „GE-GP” – a grúzai „egységes elektronikus közbeszerzési rendszer” létrehozásával. Az e-közbeszerzési rendszer bevezetése óta Grúziában a közbeszerzések 100 %-át e-közbeszerzés útján bonyolítják le, amely biztosítja az átláthatóságot, és ösztönzi a versenyt. Az e-közbeszerzési rendszer átláthatósága teljes mértékben megfelel a közzétételi elvek uniós követelményeinek, mivel a pályázati felhívásokra és a szerződés-odaítélésekre vonatkozó valamennyi információ korlátozások nélkül, teljes mértékben átlátható.

A megállapodás 144. cikke egyéb alapvető előírásai némelyikének teljesítése, valamint az állami beszerzésekről szóló törvénynek való meg nem felelés kezelése érdekében az Állami Közbeszerzési Ügynökség módosítástervezeteket készített az állami beszerzésekről szóló törvényhez. Grúzia kormánya 2016 decemberében jóváhagyta a javasolt módosításokat, és ezt követően továbbította azokat Grúzia parlamentjének. Ezen módosításokat Grúzia parlamentje 2017. április 6-án fogadta el Grúzia 617. sz. törvényével. A módosítások a következő fő irányvonalakat érintették: a) alapelvek; b) technikai előírások; és c) határidők.

- a) Az állami beszerzésekről szóló törvény módosítása az állami beszerzésekről szóló törvény 2. cikkének c) pontjára és 13. cikkére vonatkozott az egyenlő bánásmód és az arányosság elvének bevezetése érdekében, amelyek nem voltak kifejezetten megemlítve.
- b) Az állami beszerzésekről szóló törvény módosítása az állami beszerzésekről szóló törvény 12-1. cikkének (6) bekezdésére vonatkozott a szükséges építési beruházások, árubeszerzések vagy szolgáltatások jellemzőinek meghatározásához szükséges teljesítmény-, műszaki és/vagy funkcionális kritériumok általános leírásai használatának bevezetése érdekében. Az új rendelkezés értelmében az ajánlatkérő szervek képesek lesznek teljesítmény-, műszaki és/vagy funkcionális kritériumok alapján előírásokat kidolgozni, ily módon lehetővé téve olyan pályázatok benyújtását, amelyek tükrözik a műszaki megoldások sokféleségét a piacon. Az előírások értelmében a pályázati követelmények kidolgozásakor a teljesítmény- és funkcionális kritériumokat előnyben kell részesíteni.
- c) A módosítás észszerű határidőket vezetett be a pályázati felhívásokra és a pályázati feltételek megismertetésére vonatkozóan.

Az állami beszerzésekről szóló törvény említett módosításai 2017. július 19-én léptek hatályba. Az új módosítások megnövelték az uniós értékhatárok alatti pályázatok benyújtására vonatkozó határidőket is. Jelenleg az egyes eljárástípusokra vonatkozó, az uniós értékhatárok alatti és feletti határidők a következők:

Az eljárás fajtája	Cél	Értékhatár	Határidők
Elektronikus pályázat	Árubeszerzésre és szolgáltatásnyújtásra irányuló szerződések	5 000 GEL-től 150 000 GEL-ig	7 nap
		150 000 GEL felett	10 nap
	Építési beruházásra irányuló szerződések	5 000 GEL-től 300 000 GEL-ig	10 nap
		300 000 GEL felett	20 nap
Az uniós küszöbérték felett	Árubeszerzésre és szolgáltatásnyújtásra irányuló szerződések	Legalább 135 000 EUR	30 nap
	Építési beruházásra irányuló szerződések	Legalább 5 225 000 EUR	

(2) követelmény:

A megállapodás XVI-B. mellékletében meghatározott I. szakaszra vonatkozó második követelményt illetően a megállapodás 145. cikkében meghatározott ütemterv jóváhagyása szükséges. A megállapodás 145. cikkének (1) bekezdése előírja, hogy Grúziának a fokozatos közelítés megkezdése előtt átfogó ütemtervet kell benyújtania a kereskedelmi formációban ülésező Társulási Bizottsághoz a megállapodás IV. címe 8. fejezetének végrehajtására vonatkozóan, határidőkkel és mérföldkövekkel együtt. Az említett ütemtervnek, amelynek a megállapodás szerint meg kell felelnie a XVI-B. mellékletben meghatározott szakaszoknak és ütemezésnek, tartalmaznia kell valamennyi reformot az uniós vívmányokhoz való közelítés és az intézményi kapacitásépítés tekintetében.

Grúzia kormánya 2016. március 31-én „A Grúzia és az EU közötti, a mélyreható és átfogó szabadkereskedelmi megállapodás (DCFTA) hatálya alá tartozó kötelezettségeknek való megfelelés érdekében a közbeszerzés területén tervezett változásokról” című, 536. sz. rendelet révén jóváhagyta az ütemtervet. Ezen rendeletet a 2018. január 22-i 154. sz. és a 2020. június 12-i 974. sz. kormányrendelettel módosították.

Az ütemterv magában foglal valamennyi reformot a jogszabályok uniós vívmányokhoz való közelítése és az intézményi kapacitásépítés tekintetében, valamint megfelel a megállapodás XVI-B. mellékletében meghatározott szakaszoknak és ütemezésnek a megállapodás 145. cikkével összhangban.

ISSN 1977-0731 (elektronikus kiadás)
ISSN 1725-5090 (nyomtatott kiadás)



Az Európai Unió
Kiadóhivatala
L-2985 Luxembourg
LUXEMBURG

HU