

KOMISSION PÄÄTÖS (EU) 2015/1586,
annettu 26 päivänä helmikuuta 2015,
valtioneusta SA.35388 (13/C) (ex 13/NN ja ex 12/N) – Puola – Gdynia-Kosakowon lentoaseman
muuttaminen

(tiedoksiannettu numerolla C(2015) 1281)

(Ainoastaan puolankielinen teksti on todistusvoimainen)

(ETA:n kannalta merkityksellinen teksti)

EUROOPAN KOMISSIO, joka

ottaa huomioon Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen ja erityisesti sen 108 artiklan 2 kohdan ensimmäisen alakohdan,

ottaa huomioon Euroopan talousalueesta tehdyn sopimuksen ja erityisesti sen 62 artiklan 1 kohdan a alakohdan,

on mainittujen artiklojen mukaisesti kehottanut asianomaisia esittämään huomautuksensa ⁽¹⁾,

sekä katsoo seuraavaa:

1. MENETTELY

1.1 Komission soveltama menettely

- (1) Oikeusvarmuuteen liittyvistä syistä Puola ilmoitti komissiolle 7 päivänä syyskuuta 2012 päivätyllä kirjeellä suunnitellusta rahoituksesta, jolla on tarkoitus muuttaa Gdynian lähellä Puolan pohjoisosassa sijaitseva sotilaslentoasema siviili-ilmailuun käytettäväksi lentoasemaksi. Toimenpide kirjattiin valtioneustasiaksi numerolla SA.35388.
- (2) Komissio pyysi 7 päivänä marraskuuta 2012 ja 6 päivänä helmikuuta 2013 päivätyillä kirjeillä lisätietoja ilmoitetusta toimenpiteestä. Puola toimitti lisätietoja 7 päivänä joulukuuta 2012 ja 15 päivänä maaliskuuta 2013. Komission ja Puolan välillä järjestettiin kokous 17 päivänä huhtikuuta 2013. Puola vahvisti kokouksessa, että ilmoitettu rahoitus oli jo myönnetty peruuttamattomasti.
- (3) Komissio ilmoitti Puolalle 15 päivänä toukokuuta 2013 päivätyllä kirjeellä siirtävänsä asian ilmoittamatta jätettyjen tukien rekisteriin, koska suurin osa komissiolle ilmoitetusta rahoituksesta oli jo myönnetty peruuttamattomasti. Puola toimitti lisätietoja 16 päivänä toukokuuta 2013 päivätyllä kirjeellä.
- (4) Komissio ilmoitti Puolalle 2 päivänä heinäkuuta 2013 päivätyllä kirjeellä päätöksestään, jäljempänä 'menettelyn aloittamista koskeva päätös', aloittaa Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen ⁽²⁾, jäljempänä 'SEUT-sopimus', 108 artiklan 2 kohdassa tarkoitettu menettely, joka koskee Gdynian kaupungin, jäljempänä 'Gdynia', ja Kosakowon kunnan, jäljempänä 'Kosakowo', yhtiölle Port Lotniczy Gdynia-Kosakowo sp. z o. o., jäljempänä 'Gdynia-Kosakowon lentoasemayhtiö' tai 'lentoaseman pitäjä', myöntämää rahoitusta. Puola esitti huomautuksensa menettelyn aloittamista koskevasta päätöksestä 6 päivänä elokuuta 2013.
- (5) Komission päätös menettelyn aloittamisesta julkaistiin *Euroopan unionin virallisessa lehdessä* ⁽³⁾. Komissio kehotti asianomaisia esittämään huomautuksensa kuukauden kuluessa julkaisupäivästä.

⁽¹⁾ EUVL C 243, 23.8.2013, s. 25.

⁽²⁾ EY:n perustamissopimuksen 87 artiklasta tuli 1 päivänä joulukuuta 2009 Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen (SEUT-sopimus) 107 artikla ja 88 artiklasta 108 artikla. Kyseisten artiklojen määräykset ovat asiasisällöltään samat. Tässä päätöksessä viittauksia SEUT-sopimuksen 107 ja 108 artiklaan on tarvittaessa pidettävä viittauksina EY:n perustamissopimuksen 87 ja 88 artiklaan. SEUT-sopimuksessa on tehty myös eräitä terminologiaa koskevia muutoksia, esimerkiksi "yhteisö" on korvattu "unionilla" ja "yhteismarkkinat" "sisämarkkinoilla". Tässä päätöksessä käytetään SEUT-sopimuksen mukaista terminologiaa. Tässä päätöksessä käytetään SEUT-sopimuksen terminologiaa.

⁽³⁾ Puolalle tiedoksi annettu päätös C(2013) 4045 on julkaistu yhdessä tiivistelmän kanssa *Euroopan unionin virallisessa lehdessä* C 243, 23.8.2013, s. 25.

- (6) Komissio ei saanut asianomaisilta osapuolilta huomautuksia. Puolalle ilmoitettiin asiasta 9 päivänä lokakuuta 2013 päivätyllä kirjeellä.
- (7) Komissio pyysi lisätietoja 30 päivänä lokakuuta 2013 päivätyllä kirjeellä. Puola toimitti lisätietoja 4 ja 15 päivänä marraskuuta 2013 päivätyillä kirjeillä. Komission ja Puolan edustajien välinen kokous järjestettiin 26 päivänä marraskuuta 2013. Puola toimitti lisätietoja 3 päivänä joulukuuta 2013 ja 2 päivänä tammikuuta 2014 päivätyillä kirjeillä.
- (8) Komissio antoi 11 päivänä helmikuuta 2014 päätöksen 2014/883/EU ⁽⁴⁾, jossa se katsoi, että Gdynia-Kosakowon lentoasemayhtiölle sääntöjenvastaisesti myönnetty valtiontuki ja valtiontuki, jonka Puolan viranomaiset aikoivat myöntää saman lentoaseman pitäjälle, eivät sovellu sisämarkkinoille. Päätöksessä määrättiin, että Puolan viranomaisten on perittävä Gdynia-Kosakowon lentoasemayhtiölle jo myönnetty tuki takaisin.

1.2 Menettely unionin tuomioistuimessa ja tuen takaisinperintä

- (9) Kosakowo nosti 9 päivänä huhtikuuta 2014 ja Gdynia ja lentoaseman pitäjä nostivat 16 päivänä huhtikuuta 2014 Euroopan unionin tuomioistuimessa kanteen päätöksen 2014/883/EU kumoamiseksi ⁽⁵⁾. Kantajat väittivät muun muassa, että komissio on perusteettomasti yhdistänyt tutkinnan kohteena olevaan toimenpiteeseen myös menoja, jotka liittyvät yleisen edun piiriin kuuluviin toimiin.
- (10) Gdynia ja lentoaseman pitäjä vaativat 8 päivänä huhtikuuta 2014 ja Kosakowo vaati 9 päivänä huhtikuuta 2014 väliitoimien määräämistä kyseisissä asioissa.
- (11) Pohjois-Gdanskian alioikeus (Sąd Rejonowy Gdańsk-Północ) antoi 7 päivänä toukokuuta 2014 päätöksen, jolla Gdynia-Kosakowon lentoasemayhtiö julistettiin konkurssiin. Kaikkia velkojia kehoitettiin ilmoittamaan saatavansa kolmen kuukauden kuluessa. Kosakowo ilmoitti 5 päivänä kesäkuuta 2014 saataviansa määräksi 6,28 miljoonaa Puolan zlotya (noin 1,57 miljoonaa euroa) korkoineen. Gdynia ilmoitti 22 päivänä elokuuta 2014 saataviansa määräksi 85,44 miljoonaa Puolan zlotya (noin 21,36 miljoonaa euroa) korkoineen.
- (12) Väliaikaistoimia koskevat hakemukset hylättiin 20 päivänä elokuuta 2014 tuomioistuimen presidentin päätöksillä ⁽⁶⁾. Tuomioistuimen presidentti katsoi erityisesti, että päätöstä 2014/883/EU ei voida pitää ratkaisevana syynä Gdynia-Kosakowon lentoasemayhtiön konkurssiin, koska yhtiö itse julistautui konkurssiin jo kauan ennen kuin Puolan viranomaiset toteuttivat toimenpiteet komission päätöksen täytäntöönpanoa varten.
- (13) Puolan viranomaiset esittivät 15 päivänä lokakuuta 2014 kummassakin asiassa väliintulon, jonka mukaan päätös 2014/883/EU on kumottava siltä osin kuin siinä määrätään niiden lentoaseman pitäjälle myönnettyjen varojen takaisinperimisestä, joilla oli rahoitettu menettelyn aloittamista koskevan päätöksen 3.1.1 kohdassa tarkoitettuja yleisen edun piiriin kuuluvia toimia.
- (14) Puolan viranomaisten toimittamien tietojen mukaan pesähoitaja oli ottanut Gdynia-Kosakowon lentoasemayhtiön hallintaansa meneillään olevan konkurssimenettelyn myötä, jossa yhtiön omaisuus on tarkoitus muuttaa rahaksi ⁽⁷⁾.

1.3 Kumoaminen

- (15) Tuomioistuinmenettelyn yhteydessä kävi ilmi, että päätöksellä 2014/883/EU sisämarkkinoille soveltumattomaksi katsottuun tukeen sisältyy myös eräitä investointeja, jotka menettelyn aloittamista koskevan päätöksen mukaan eivät ole valtiontukea.

⁽⁴⁾ Komission päätös 2014/883/EU, annettu 11 päivänä helmikuuta 2014, toimenpiteestä SA.35388 (13/C) (ex 13/NN ja ex 12/N) – Puola – Gdynia-Kosakowon lentoaseman muuttaminen (EUVL L 357, 12.12.2014, s. 51).

⁽⁵⁾ Kanteet on kirjattu asianumeroilla T-215/14 ja T-217/14.

⁽⁶⁾ Tuomioistuimen presidentin päätös asiassa T-215/14 R, Gdynian kaupunki ja Gdynia-Kosakowon lentoasemayhtiö v. komissio, EU: T:2014:733, ja tuomioistuimen presidentin päätös asiassa T-217/14, Kosakowon kunta v. komissio, ei julkaistu.

⁽⁷⁾ Kilpailu- ja kuluttajaviraston pääjohtajan kirjeet, jotka on päivätty 30.6.2014 ja 8.1.2015.

- (16) Komissio katsoi menettelyn aloittamista koskevan päätöksen johdanto-osan 25 kappaleessa, että investoinnit palomiehiä, tullivirkailijoita, lentoaseman vartijoita, poliiseja ja rajavartijoita varten tarvittaviin rakennuksiin ja laitteisiin liittyvät yleisen edun piiriin kuuluviin toimiin, minkä vuoksi ne eivät ole SEUT-sopimuksen 107 artiklan 1 kohdassa tarkoitettua valtiontukea. Tästä syystä nämä investoinnit eivät olleet muodollisen tutkintamenettelyn kohteena.
- (17) Komissio kuitenkin katsoi päätöksessä 2014/883/EU, että Puolan lainsäädännön mukaan lentoaseman pitäjillä on velvollisuus rahoittaa tällaiset investoinnit omista varoistaan. Yksityinen talouden toimija ottaisi sen vuoksi huomioon tällaiset kustannukset ennen kuin tekisi päätöksen toteuttaa investointeja lentoasemaan (kuten Puolan viranomaiset totesivat omassa analyysissään), sillä tällaisten investointien julkinen rahoitus voitaisiin katsoa valtiontueksi.
- (18) Koska investoinnit palomiehiä, tullivirkailijoita, lentoaseman vartijoita, poliiseja ja rajavartijoita varten tarvittaviin rakennuksiin ja laitteisiin eivät menettelyn aloittamista koskevan päätöksen mukaan ole valtiontukea, komissio katsoo, että tätä päätelmää ei pidä asettaa kyseenalaiseksi kyseistä toimenpidettä koskevassa lopullisessa päätöksessä. Päätös 2014/883/EU olisi tämän vuoksi kumottava ja korvattava tällä päätöksellä. Koska oikeudenkäyntiasiakirjoissa on esitetty kaikki tutkinnan kohteena olevan toimenpiteen arviointia varten tarvittavat tiedot, ei ole tarpeen suorittaa uutta muodollista tutkintamenettelyä.

2. TOIMENPITEEN KUVAUS JA MENETTELYN ALOITTAMISEN SYYT

2.1 Tutkinnan tausta

- (19) Asia koskee Gdynian kaupungin ja Kosakowon kunnan välisellä rajalla (Pommerin voivodikunnassa) 25 kilometrin päässä Gdanskin lentoasemasta sijaitsevan uuden siviili-ilmailuun käytettävän lentoaseman rahoitusta ⁽⁸⁾. Uutta lentoasemaa hallinnoi Gdynia-Kosakowon lentoasemayhtiö. Lentoaseman pitäjä on kokonaan Gdynian ja Kosakowon omistuksessa.
- (20) Investointihankkeen tavoitteena on ottaa käyttöön Kosakowossa sijaitsevan sotilaslentoaseman infrastruktuuriin perustuva Pommerin voivodikunnan toinen lentoasema ⁽⁹⁾. Uutta lentoasemaa käytettäisiin lähinnä yleisilmailussa (esimerkiksi yksityislentokoneet, purjelentokoneet/pien- ja urheilulentokoneet) sekä halpalentoyhtiöiden ja tilauslentoyhtiöiden toiminnassa. Ilmoituksen tekohetkellä lentoaseman odotettiin aloittavan toimintansa vuoden 2014 alussa. PricewaterhouseCoopersin, jäljempänä 'PWC', vuonna 2012 laatimassa raportissa esitetään ensimmäisten toimintavuosien matkustajamääristä seuraavat ennusteet: vuonna 2014 noin [...], vuonna 2017 noin [...], vuonna 2020 noin [...] ja vuonna 2028 noin [...].
- (21) Hanke sai alkunsa huhtikuussa 2005, jolloin useat alueelliset viranomaiset, puolustusministeriö ja Gdanskin lentoaseman edustajat ⁽¹⁰⁾ tekivät aiesopimuksen Kosakowossa sijaitsevan sotilaslentoaseman infrastruktuuriin perustuvan uuden lentoaseman käyttöön otosta Pommerin voivodikunnan alueella.
- (22) Sopimuksen mukaan tulevan Gdynia-Kosakowon lentoaseman hallinnosta vastaisi Gdanskin lentoasema. Liikenne- ja puolustusministeriö vahvistivat päätöksen elokuussa 2006.

⁽⁸⁾ Gdynian lentoaseman ja Gdanskin lentoaseman välinen etäisyys on maanteitse 26–29 kilometriä valitusta reitistä riippuen; lähde: Google Maps, Bing Maps. Gdanskin lentoaseman omistaa ja sitä ylläpitää julkisyhteisöjen perustama lentoasemayhtiö Gdansk Lech Wałęsa. Yhtiön osakepääoma jakautuu omistajien kesken seuraavasti: Gdanskin kaupunki (32 %), Pommerin voivodikunta (32 %), valtionyhtiö Polish Airports (Przedsiębiorstwo Państwowe Porty Lotnicze, 31 %), Sopotin kaupunki (3 %) ja Gdynian kaupunki (2 %). Gdansk Lech Wałęsa -lentoasema, jäljempänä 'Gdanskin lentoasema', on Puolan kolmanneksi suurin lentoasema. Vuonna 2012 sen matkustajaliikenne oli 2,9 miljoonaa matkustajaa (2,7 miljoonaa reittiliikenteessä ja 0,2 miljoonaa tilauslentoliikenteessä). Seuraavat kahdeksan lentoyhtiötä harjoittavat säännöllistä lentoliikennettä Gdanskin lentoasemalta (tammikuun 2014): Wizzair (22 kohdetta), Ryanair (7 kohdetta), EuroLOT (4 kohdetta), LOT (2 kohdetta), Lufthansa (2 kohdetta), SAS (2 kohdetta), Air Berlin (1 kohde) ja Norwegian (1 kohde). Toukokuussa 2012 avatun uuden terminaalin ansiosta Gdanskin lentoaseman kapasiteetti on 5 miljoonaa matkustajaa vuodessa. Puolan viranomaisten antamien tietojen mukaan (vuosille 2013–2015 kaavailtu) terminaalien laajennus nostaa lentoaseman kapasiteetin 7 miljoonaan matkustajaan. Myös Gdanskin lentoaseman investointeihin on käytetty valtiontukea (ks. valtiontukiasia N 153/08 vuonna 2008 annettu komission päätös – 1,7 miljoonaa euroa (EUVL C 46, 25.2.2009, s. 7); valtiontukiasia N 472/08 vuonna 2009 annettu komission päätös, jonka seurauksena Puola myönsi Gdanskin lentoasemalle tukea noin 33 miljoonaa euroa (EUVL C 79, 2.4.2009, s. 2)).

⁽⁹⁾ Nykyinen Gdynia-Oksywień sotilaslentoasema sijaitsee Gdynian kaupungin ja Kosakowon kunnan välisellä rajalla.

⁽¹⁰⁾ Sopimuksen allekirjoittivat Pommerin voivodikunnan, Gdanskin, Gdynian ja Sopotin kaupunkien ja Kosakowon kunnan viranomaiset sekä Puolan valtion edustajat (Pommerin voivodi, puolustusministeriön ja liikenneministeriön edustajat) ja Gdanskin lentoaseman edustaja.

- (23) Heinäkuussa 2007 Gdynian ja Kosakowon paikallisviranomaiset perustivat Gdynia-Kosakowon lentoasemayhtiön. Joulukuussa 2009 Gdynia ja Kosakowo saivat liikenneministeriön suostumuksen siihen, että Gdynia-Kosakowon lentoasemayhtiö olisi vastedes vastuussa uudesta lentoasemasta.
- (24) Puolan parlamentti Sejm hyväksyi 10 päivänä heinäkuuta 2008 eräiden valtiokonttorin sekä puolustusvoimien omaisuuserien hallinnasta 30 päivänä toukokuuta 1996 annetun lain ⁽¹¹⁾, jäljempänä '30 päivänä toukokuuta 1996 annettu laki, sellaisena kuin se on muutettuna', muutoksen, jonka nojalla sotilaslentoasemia voidaan muuttaa siviililentoasemiksi.
- (25) Puolan hallitus hyväksyi 24 päivänä joulukuuta 2008 täytäntöönpanoasetuksen, joka koskee 30 päivänä toukokuuta 1996 annettua lakia, sellaisena kuin se on muutettuna. Täytäntöönpanoasetuksessa luetaan ne sotilaslentoasemat tai niiden osat, joita voidaan käyttää siviililentoasemien perustamista tai laajentamista varten. Täytäntöönpanoasetuksessa mainitaan Gdynia-Kosakowon sotilaslentoasema (tai tarkemmin sen osa) luettelossa niistä sotilaslentoasemista, joita voidaan 30 päivänä toukokuuta 1996 annetun lain, sellaisena kuin se on muutettuna, mukaan vuokrata paikallisviranomaisille vähintään 30 vuodeksi yksinomaan siviililentoaseman perustamista tai laajentamista varten. Jos paikallisviranomaiset eivät itse perusta lentoasemaa, ne voivat 30 päivänä toukokuuta 1996 annetun lain, sellaisena kuin se on muutettuna, mukaan vuokrata tätä tarkoitusta varten vuokraamansa kiinteistöt edelleen siviililentoaseman perustavalle tai sitä hallinnoivalle yritykselle vähintään 30 vuodeksi.
- (26) Pommerin voivodi teki valtiokonttorin edustajana 30 päivänä toukokuuta 1996 annetun lain, sellaisena kuin se on muutettuna, ja 9 päivänä syyskuuta 2010 annetun täytäntöönpanoasetuksen nojalla Kosakowon kunnan kanssa vuokrasopimuksen 30 vuodeksi (9 päivästä syyskuuta 2010 9 päivään syyskuuta 2040) 253 hehtaarin maa-alueesta, jolla sotilaslentoasema sijaitsee. Vuokrasopimuksen mukaan Kosakowon on osoitettava 30 prosenttia vuokratuloista puolustusvoimien uudistamisrahastoon (Fundusz Modernizacji Sił Zbrojnych) ⁽¹²⁾.
- (27) Kosakowo vuokrasi 11 päivänä maaliskuuta 2011 kyseisen maa-alueen 30 vuodeksi (9 päivään syyskuuta 2040) lentoaseman pitäjälle eli Gdynia-Kosakowon lentoasemayhtiölle. Kosakowon ja lentoaseman pitäjän välisessä vuokrasopimuksessa määritellään osapuolten oikeudet ja velvollisuudet sekä vuokra, jota lentoaseman pitäjän on tästä maksettava Kosakowon kunnalle.
- (28) Osakkaat (eli Gdynia ja Kosakowo) allekirjoittivat niin ikään 11 päivänä maaliskuuta 2011 sopimuksen siviililentoaseman toiminnan aloittamista varten tehtävän investoinnin rahoitusehdoista. Sopimuksessa Gdynia sitoutui sijoittamaan hankkeeseen vuosina 2011–2013 yhteensä 59 miljoonaa Puolan zlotya. Kosakowo puolestaan sitoutui sijoittamaan osuutensa apporttina muuntamalla velkaa osakkeiksi vuosina 2011–2040.
- (29) Lisäksi 7 päivänä maaliskuuta 2011 allekirjoitettiin lentokentän sotilaskäyttäjän kanssa toimintasopimus, jossa määritellään periaatteet, joita sovelletaan lentoaseman ja sen infrastruktuurin yhteiskäyttöön Gdynia-Kosakowon lentoasemayhtiön ja sotilaskäyttäjän toimesta ⁽¹³⁾.

Investointihanke ⁽¹⁴⁾

- (30) Koska olemassa olevaa Gdynia-Kosakowon (Gdynia-Oksywie) lentoasemaa oli alun perin käytetty ainoastaan sotilaallisiin tarkoituksiin, uuden lentoaseman pitäjä voi käyttää olemassa olevaa infrastruktuuria (kuten 2 500 metriä pitkää kiitotietä, rullausteitä, asematasoa ja suunnistusrakennuksia). Muutoshankkeen arvioitujen kokonaisinvestointikustannukset ovat nimellisarvoltaan 164,9 miljoonaa Puolan zlotya (41,2 miljoonaa euroa ⁽¹⁵⁾) ja reaaliarvoltaan 148,4 miljoonaa Puolan zlotya (37,1 miljoonaa euroa). Taulukossa 1 esitetään yleiskatsaus lentoaseman asteittaisesta rakentamisesta, joka on jaettu neljään vaiheeseen. Puolan viranomaisten mukaan kokonaisinvestointikustannuksiin sisältyy myös yleisen edun piiriin kuuluviin toimiin liittyviä investointeja ⁽¹⁶⁾, jotka ovat yhteensä (kaikkien neljän vaiheen osalta) noin [...] miljoonaa Puolan zlotya ([...] miljoonaa euroa).

⁽¹¹⁾ Puolan virallinen lehti nro 144/2008, asiakohta 901.

⁽¹²⁾ Tällä määräyksellä pannaan täytäntöön 30 päivänä toukokuuta 1996 annetun lain, sellaisena kuin se on muutettuna, 4 h §:n 2 momentti.

⁽¹³⁾ Toimintasopimuksen mukaan toimintakustannusten jakamisesta sovitaan erillisessä sopimuksessa (5 kappaleen 5 kohta), kun taas investointi- ja korjauskustannusten jakamisesta tehdään sopimuspuolten kesken erilliset sopimukset aina ennen uusien investointi- tai korjaustöiden toteuttamista (9 kappaleen 7 kohta).

⁽¹⁴⁾ Tässä jaksossa käsiteltävät investointikustannukset liittyvät Puolan viranomaisten 7 päivänä syyskuuta 2012 ilmoittamaan investointihankeeseen ja ilmoituksen yhteydessä esitettyyn, vuonna 2012 tehtyyn markkinaolosuhteissa toimivan sijoittajan testiin.

⁽¹⁵⁾ Tässä päätöksessä on käytetty vaihtokurssia 1 euro = 4 Puolan zlotya, joka vastaa vuoden 2010 keskimääräistä viikoittaista vaihtokurssia. *Lähde:* Eurostat.

⁽¹⁶⁾ Puolan viranomaisten näkemyksen mukaan yleisen edun piiriin kuuluviin toimiin liittyviä investointeja ovat muun muassa palomiehiä, tullivirkailijoita, lentoaseman vartijoita, poliiseja ja rajavartijoita varten tarvittavat rakennukset ja laitteet sekä lentoaseman aita ja sen videovalvonta.

Taulukko 1

Gdynia-Kosakowon lentoasemaan tehtävän investoinnin nimellismääräiset kokonaiskustannukset vuosina 2007–2030

Investointihanke		
	Kustannukset miljoonaa Puolan zlotya	Kustannukset miljoonaa euroa
I vaihe: 2007–2011	[...]	[...]
Valmistelutyöt (esim. tontin raivaus, rakennusten ja puiden poisto) ja toteutettavuustutkimukset, suunnittelu		
II vaihe: 2012–2013	[...]	[...]
— Terminaali (valmistuu kesäkuussa 2013 ja käytetään aluksi yleisilmailuun)		
— Rakennus lentoaseman hallintoa ja palokuntaa varten		
— Asematason uudistaminen		
— Energiainfrastruktuuri, suunnistusvalot ja lentoaseman aita		
— Lentoaseman kunnossapito- ja turvallisuuslaitteet		
— Suunnistuslaitteiden säätö		
— Liittymätiet, huoltoasema ja pysäköintialue		
III vaihe: 2014–2019	[...]	[...]
— Suurempia lentokoneita varten tarvittavat investoinnit (esim. Boeing 737 tai Airbus A320), kuten rullaustien laajennus, asematason ja lentoaseman laitteet		
— Muut matkustajien palvelemiseen liittyvät investoinnit (esim. pysäköintialueen laajennus)		
IV vaihe: 2020–2030	[...]	[...]
— Terminaalin laajennus		
— Lentoaseman hallinnon ja palokunnan rakennuksen laajennus		
— Asematasojen, rullausteiden ja pysäköintialueiden laajennus		
Investointikustannukset yhteensä	164,90	41,02
Lähde: Puolan viranomaisten toimittamat tiedot.		

Investointihankkeen rahoitus

- (31) Investointihanke rahoitetaan julkisten osakkaiden (Gdynia ja Kosakowo) pääomasijoituksilla. Niillä on tarkoitus kattaa sekä investointikustannukset että lentoaseman toimintakustannukset sen toiminnan alkuvaiheessa (eli vuoden 2019 loppuun asti). Julkiset osakkaat odottavat, että lentoaseman pitäjä alkaa tuottaa voittoa ja pystyy siten rahoittamaan kaiken toimintansa omista tuloistaan vuonna 2020.
- (32) Ennen kuin hankkeesta ilmoitettiin komissiolle (eli ennen 7 päivää syyskuuta 2012), Gdynia-Kosakowon lentoasemayhtiön julkiset osakkaat olivat jo sopineet myöntävänsä yhteensä noin 207,48 miljoonaa Puolan zlotya⁽¹⁷⁾ (noin 51,87 miljoonaa euroa) investointihankkeen toteuttamiseen ja lentoaseman ensimmäisten toimintavuosien tappioiden kattamiseen. Gdynian osuus olisi 142,48 miljoonaa Puolan zlotya (noin 35,62 miljoonaa euroa)

⁽¹⁷⁾ Nimellismääräisenä.

rahasijoituksina vuosina 2007–2019. Kosakowo teki 0,1 miljoonan Puolan zlotyn (noin 25 000 euron) rahasisijoituksen, kun yhtiö perustettiin. Lisäksi Kosakowo sijoittaisi hankkeeseen vuosina 2011–2040 apporttina 64,9 miljoonaa Puolan zlotya (noin 16,2 miljoonaa euroa) muuntamalla osan vuokrasopimuksen mukaan lentoaseman pitäjän maksettavaksi tulevasta maa-alueen vuosivuokrasta lentoaseman osakkeiksi (ks. taulukko 2).

Taulukko 2

Investointihankkeen rahoitus pääomankorotuksilla

	miljoonaa Puolan zlotya	miljoonaa euroa
ennen 18. kesäkuuta 2012		
Gdynian pääomasijoitukset rahasisijoituksina	60,73	15,18
Kosakowon pääomasijoitukset rahasisijoituksina	0,10	0,03
Kosakowon sijoitus velan muuntamisena osakkeiksi	3,98	1,00
Sijoitukset ennen 18. kesäkuuta 2012 yhteensä	64,81	16,20
Ennuste ajanjaksolle 18. kesäkuuta 2012 jälkeen		
Gdynian pääomasijoitukset rahasisijoituksina:	81,75	20,44
joista:		
vuonna 2013	29,90	7,48
vuonna 2014	[...]	[...]
vuonna 2015	[...]	[...]
vuonna 2016	[...]	[...]
vuonna 2017	[...]	[...]
vuonna 2018	[...]	[...]
vuonna 2019	[...]	[...]
Kosakowon sijoitus velan muuntamisena osakkeiksi	60,92	15,23
josta:		
vuosina 2013–2039 (27 * [...] Puolan zlotya)	[...]	[...]
vuonna 2040	[...]	[...]
Ennakoidut sijoitukset 18. kesäkuuta 2012 jälkeen yhteensä	142,67	35,67
Gdynia-Kosakowon lentoasemayhtiön ennakoitu pääoma yhteensä	207,48	51,87

Lähde: Perustuu Puolan viranomaisten toimittamiin tietoihin.

2.2 Syyt muodollisen tutkintamenettelyn aloittamiseen ja alustava arviointi**2.2.1 Johdanto**

(33) Menettelyn aloittamista koskevassa päätöksessä käsiteltiin seuraavia kysymyksiä:

- Ensinnäkin onko investointihankkeen julkinen rahoitus markkinataloussijoittajaperiaatteen mukaista erityisesti seuraavilta osin: i) periaatteen ajallinen soveltaminen ja soveltamisen menetelmä sekä ii) perustuuko Puolan viranomaisten tekemä markkinaolosuhteissa toimivan sijoittajan testi, jonka mukaan rahoitus johtaa positiiviseen nettonykyarvoon⁽¹⁸⁾, realistisiin ja luotettaviin oletuksiin;

⁽¹⁸⁾ Nettonykyarvo ilmaisee sen, ylittävätkö tietystä hankkeesta saatavat tuotot pääoman (vaihtoehto-) kustannukset. Hankkeen katsotaan olevan taloudellisesti kannattava sijoitus, jos sillä on positiivinen nettonykyarvo. Investoinnit, joiden tuotot ovat pienemmät kuin pääoman (vaihtoehto-)kustannukset, eivät ole taloudellisesti kannattavia. Pääoman (vaihtoehto-)kustannukset näkyvät diskonttokorossa.

— Toiseksi voidaanko Gdynian lentoasemalle myönnetyn toiminta- ja investointituen katsoa soveltuvan sisämarkkinoille.

2.2.2 Markkinaolosuhteissa toimivan sijoittajan testi

- (34) Ensimmäisen kysymyksen osalta komissio suhtautui epäilevästi siihen, voidaanko markkinaolosuhteissa toimivan sijoittajan testiä käyttää valtiontuen olemassaolon arviointiin, kun se on tehty vasta vuonna 2012 eli sen jälkeen, kun julkiset osakkaat olivat jo tehneet peruuttamattoman päätöksen rahoittaa lentoaseman muuttamista. Tämän vuoksi komissio epäili, oliko vaihtoehtoinen skenaario, jossa investoinnin oletetaan päättyneen vuonna 2012, asianmukainen.
- (35) Kun otetaan huomioon, että Gdynian lentoasemalla on samanlainen liiketoimintamalli (jossa keskitytään halpalentoyhtiöiden ja tilauslentoyhtiöiden toimintaan sekä yleisilmailuun) kuin olemassa olevalla Gdanskin lentoasemalla, jolla on yhä ylimääräistä kapasiteettia ja laajentumissuunnitelmia ja joka sijaitsee vain 25 kilometrin päässä, komissio epäili, perustuuko Gdynian lentoaseman tuloennuste realistisiin oletuksiin erityisesti lentoasemamaksujen tason ja odotetun matkustajaliikenteen tason osalta. Komissio totesi erityisesti, että Gdynian lentoaseman liiketoimintasuunnitelmassa ennakoitu matkustajamaksu on korkeampi kuin Gdanskin lentoasemalla ja muilla vastaavilla Puolan alueellisilla lentoasemilla alennusten/hyvitysten vähentämisen jälkeen perittävä matkustajamaksu.
- (36) Lisäksi komissio epäili, otetaanko liiketoimintasuunnitelmassa huomioon kaikki suunnitellut kannustimet (kuten markkinointituki, hyvitykset tai muut reittien kehittämisen kannustimet), jotka Gdynian lentoasema itse, sen osakkeenomistajat tai muut alueelliset viranomaiset aikovat myöntää lentoyhtiöille niiden houkuttelemiseksi avaamaan uusia reittejä kyseiseltä lentoasemalta.
- (37) Koska yritys ei yleensä kasva nopeammin kuin talous, jossa yritys toimii (BKT:n kasvulla mitattuna), komissio epäili, onko päätearvon laskemiseen käytetty [...] prosentin liikevaihdon kasvu asianmukainen ⁽¹⁹⁾. Esitetty epäily vaikuttaa suoraan investointihankkeen kannattavuuden arviointiin, koska uuden lentoaseman oman pääoman arvo on positiivinen vain, kun otetaan huomioon vuodelle 2040 laskettu hankkeen päätearvo (kumulatiiviset diskontatut kassavirrat ovat negatiivisia ennustejaksolla 2010–2040).
- (38) Edellä esitetyn perusteella komissio katsoi, että investointihankkeelle myönnetystä julkisesta rahoituksesta koituu valikoivaa taloudellista etua Gdynian lentoaseman pitäjälle. Julkinen rahoitus myös myönnettiin valtion varoista, ja se on valtion toteuttama toimenpide. Lisäksi rahoitus vääristää tai uhkaa vääristää kilpailua ja jäsenvaltioiden välistä kauppaa. Koska kaikki valtiontuella määritellyt kumulatiiviset perusteet täyttyivät, komissio katsoi julkisen rahoituksen olevan SEUT-sopimuksen 107 artiklan 1 kohdassa tarkoitettua valtiontukea.

2.2.3 Tuen soveltuvuus sisämarkkinoille

- (39) Toisen kysymyksen osalta komissio suhtautui epäilevästi siihen, voidaanko lentoaseman pitäjälle myönnetyn investointi- ja toimintatuen katsoa soveltuvan sisämarkkinoille.
- (40) Investointituen osalta komissio epäili, täyttääkö tuki kaikki vuoden 2005 ilmoitusuntaviivoissa ⁽²⁰⁾ vahvistetut perusteet, jotka koskevat lentoasemien investointituen soveltuvuutta sisämarkkinoille. Komissio epäili erityisesti, vastaako kyseinen investointi jotakin selkeästi määriteltyä yleishyödyllistä tavoitetta, onko infrastruktuuri tarpeen ja oikeasuhteinen ja ovatko sen käyttöön liittyvät odotukset tyydyttävät keskipitkällä aikavälillä. Lisäksi komissio epäili, onko vaikutus kaupan kehitykseen yhteisen edun mukainen.

⁽¹⁹⁾ Päätearvo on kaikkien arviointijakson päättymisen jälkeen syntyneiden kassavirtojen nykyarvo. Tämä perustuu olettamukseen, että hanke jatkuu ikuisesti ja kehittyy aiemmin määritellyn kasvutahdin mukaisesti (tässä tapauksessa siten kuin lentoaseman pitäjän oman pääoman arvo esitetyn liiketoimintasuunnitelman viimeisenä vuonna).

⁽²⁰⁾ Komission tiedonanto – Yhteisön suuntaviivat lentoasemien rahoittamisesta ja alueellisilta lentoasemilta liikennöivien lentoyhtiöiden toiminnan aloittamista koskevasta valtiontuesta (EUVL C 312, 9.12.2005, s. 1).

- (41) Gdynia-Kosakowon lentoasemayhtiölle sen ensimmäisten toimintavuosien aikaisten liiketappioiden rahoittamisen muodossa annettavan toimintatuen osalta komissio epäili, voidaanko tällaiseen tukeen soveltaa SEUT-sopimuksen 107 artiklan 3 kohdan a alakohdan mukaista poikkeusta. Komissio epäili erityisesti, voitaisiinko toimintatuen katsoa soveltuvan sisämarkkinoille vuosille 2007–2013 annettujen alueellisia valtiontukia koskevien suuntaviivojen ⁽²¹⁾ mukaisesti.

3. PUOLAN VIRANOMAISTEN HUOMAUTUKSET

3.1 Markkinataloussijoittajaperiaatteen soveltaminen ja valtiontuen olemassaolo

- (42) Puolan viranomaiset katsovat edelleen, että Gdynian lentoasemalle myönnetty julkinen rahoitus on markkinataloussijoittajaperiaatteen mukaista ja ettei se ole sen vuoksi valtiontukea. Tässä yhteydessä Puolan viranomaiset viittaavat investointia varten vuosina 2010–2012 tehtyihin markkinaolosuhteissa toimivan sijoittajan testeihin. Puolan viranomaiset toteavat, että kaikkien testien tulosten mukaan rahoitus johtaa positiiviseen nettohyötyyn ja pääoman kustannusta suurempaan sisäiseen korkokantaan ⁽²²⁾.

3.1.1 Päätöksentekoprosessi ja markkinaolosuhteissa toimivan sijoittajan testin metodologinen asianmukaisuus

- (43) Puolan viranomaisten mukaan keskustelut ja työ Gdynia-Kosakowon sotilaslentoaseman muuttamiseksi siviili-ilmailuun käytettäväksi lentoasemaksi alkoivat jo vuonna 2005. Tuolloin mukana oli muita osapuolia (kuten Gdanskin lentoasema). Lisäksi Puolan viranomaiset selittävät, että Gdynia ja Kosakowo perustivat vuonna 2007 Gdynia-Kosakowon lentoasemayhtiön, joka on sittemmin vastannut investoinnista.
- (44) Menettelyjen aikana Puolan viranomaiset toimittivat kolme PWC:n tekemää markkinaolosuhteissa toimivan sijoittajan testiä. Ensimmäinen (16 päivänä heinäkuuta 2010 päivätty) testi, jäljempänä 'vuoden 2010 tutkimus', tehtiin heinäkuussa 2010. PWC päivitti testin myöhemmin kahdesti: ensimmäisen kerran toukokuussa 2011 (päivätty 13 päivänä toukokuuta 2011, jäljempänä 'vuoden 2011 tutkimus') ja toisen kerran heinäkuussa 2012 (päivätty 13 päivänä heinäkuuta 2012, jäljempänä 'vuoden 2012 tutkimus'). Päivitykset sisältävät matkustajaliikennettä koskevia uusia ennusteita, hankkeen laajuuden muutoksia, investointikustannusten muutoksia sekä muutoksia metodologiassa ja nettohyötylaskelmien peruslähdetiedoissa (kuten beeta ja diskonttokorko). Marraskuussa 2013 Puolan viranomaiset toimittivat lisätietoja, joiden mukaan uudet tulolähteet (eli polttoainemyynti ja suunnistuspalvelujen tarjoaminen) parantaisivat hankkeen nettohyötyä. Menettelyn aloittamista koskevan päätöksen tekoajankohtana Puolan viranomaiset olivat toimittaneet vain vuoden 2012 tutkimuksen.
- (45) Puolan viranomaiset selittävät myös Gdynian ja Kosakowon Gdynian lentoasemaa koskevan investointihankkeen aikataulua. Tältä osin viranomaiset korostavat, että investointiprosessi voidaan jakaa kahteen hankkeen toteutusvaiheeseen:
- i. *Ensimmäinen vaihe (2007–2009) käsitti uuden lentoaseman perustamista koskevat valmistelutyöt ja toteutettavuustutkimukset (tämä liittyy taulukossa 1 kuvailtuun vaiheeseen I):*
- (46) Puolan viranomaiset selittävät, että ensimmäisessä vaiheessa Gdynian ja Kosakowon perustama yhtiö toteutti valmistelutehtäviä (esimerkiksi laatimalla investoinnin yleissuunnitelman, lentoaseman pitäjän aseman saamiseksi tarvittavat asiakirjat, investoinnin ympäristövaikutuksia koskevan kertomuksen ja suunnitteluasiakirjat).
- (47) Puolan viranomaiset katsovat, ettei ensimmäisessä vaiheessa tehty merkittäviä pääomasijoituksia ja että lentoaseman pitäjälle myönnetty julkinen rahoitus oli vähämerkityksistä tukea koskevien sääntöjen ⁽²³⁾ mukaista. Puola toteaa, että yhtiöön ennen 26 päivää kesäkuuta 2009 tehdyt pääomasijoitukset olivat yhteensä 1,691 miljoonaa Puolan zlotya (noin 423 000 euroa).

⁽²¹⁾ Alueellisia valtiontukia koskevat suuntaviivat vuosille 2007–2013 (EUVL C 54, 4.3.2006, s. 13).

⁽²²⁾ Investoinnin sisäinen korkokanta on korko, jolla diskontattujen kassavirtojen nykyarvojen summa on nolla. Sisäinen korkokanta rinnastetaan usein pääomakustannuksiin.

⁽²³⁾ Kyseisenä ajankohtana sovellettavat säännöt on vahvistettu perustamissopimuksen 87 ja 88 artiklan soveltamisesta vähämerkityksiseen tukeen 15 päivänä joulukuuta 2006 annetussa komission asetuksessa (EY) N:o 1998/2006 (EUVL L 379, 28.12.2006, s. 5).

ii. Toinen vaihe (vuodesta 2010 lähtien) koski lentoaseman varsinaista muuttamista (tämä liittyy taulukossa 1 kuvailtuihin vaiheisiin II–IV):

- (48) Puolan viranomaiset selittävät edelleen, että ensimmäinen, valmisteleva vaihe päättyi vuonna 2010, jolloin saatettiin päätökseen sekä yleissuunnitelma ⁽²⁴⁾ että vuonna 2010 tehty ensimmäinen Gdynian lentoasemaa koskeva markkinaolosuhteissa toimivan sijoittajan testi. Puolan viranomaiset huomauttavat, että koska kyseisten kahden paikallisviranomaisen investointi toteutettaisiin vuoden 2010 perusteella markkinaehdoin (eli se ei olisi valtiontukea), yhtiön osakepääoma nousisi 6,05 miljoonaan Puolan zlotyyn (noin 1,5 miljoonaan euroon).
- (49) Vuoden 2010 tutkimuksessa investointihankkeen nettonykyarvo lasketaan vapaa kassavirta yritykselle -mallilla (free cash flow to the firm, FCFF) ⁽²⁵⁾. Laskelma perustuu oletukseen, että kaikki investointisuunnitelman mukaiset pääomasijoitukset tehdään investointihankkeen toteuttamiseksi. Tätä arvonmääritysmenetelmää käytetään laskettaessa kaikkien yrityksen pääomaa hallussaan pitävien (sekä oman pääoman haltijoiden että joukkovelkakirjojen haltijoiden) ennustejakson aikana saamia kassavirtoja. Kassavirtaennusteet diskontataan keskimääräisellä pääomakustannuksella (weighted average cost of capital, WACC) ⁽²⁶⁾, jolloin saadaan ennustejakson aikainen yrityksen diskontattu kassavirta. Tämän jälkeen lasketaan päätearvo jatkuvan kasvun mallilla (perpetuity growth model, jossa oletuksena on viimeisimmän ennustejakson vapaaseen kassavirtaan perustuva tasainen kasvu). Nettonykyarvo on ennustejakson diskontatun kassavirran ja päätearvon summa. Tässä tapauksessa vuoden 2010 tutkimuksessa esitetään kassavirtaennusteet ajanjaksolle 2010–2040 käyttämällä [...] prosenttien keskimääräistä pääomakustannusta ⁽²⁷⁾. Näitä syöttötietoja käyttämällä tutkimuksessa saatiin ajanjakson 2010–2040 diskontatuksi kassavirraksi – [...] miljoonaa Puolan zlotya (– [...] miljoonaa euroa) ja (diskontatuksi) päätearvoksi noin [...] miljoonaa Puolan zlotya ([...] miljoonaa euroa). Tällä perusteella koko hankkeen nykyarvoksi arvioidaan [...] miljoonaa zlotya (tai [...] miljoonaa euroa), olettaen, että lentoasema tuottaa voittoa jatkuvasti ja vakaasti vuodesta 2040 alkaen niin, että kasvu on [...] prosenttia vuodessa.
- (50) Puolan viranomaiset lisäävät samalla, että vaikka markkinaolosuhteissa toimivan sijoittajan testi osoitti, ettei investointi ollut valtiontukea, osakkeenomistajat alkoivat valmistella komissiolle lähetettävää ilmoitusta, joka oli tarkoitus esittää ainoastaan oikeusvarmuuteen liittyvistä syistä.
- (51) Puolan viranomaiset selittävät edelleen, että uusi markkinaolosuhteissa toimivan sijoittajan testi tehtiin toukokuussa 2011. Puolan viranomaiset toteavat, että tämä testi oli vuoden 2010 tutkimuksen päivitys, joka tehtiin ottaen huomioon valmistelujen edistyminen sekä investointisuunnitelmaa, sen aikataulua ja rahoitusta koskevien aiempaa tarkempien tietojen saatavuus. Puolan viranomaiset selittävät, että vuosien 2010 ja 2011 tutkimusten laatimisen välisenä aikana:
- osakkeenomistajat tekivät 11 päivänä maaliskuuta 2011 sopimuksen siviililentoaseman toiminnan aloittamiseen tehtävän investoinnin rahoitusehdoista. Sopimuksessa Gdynian kaupunki sitoutui sijoittamaan yhteensä 59 miljoonaa Puolan zlotya vuosina 2011–2013. Kosakowon kunta puolestaan sitoutui sijoittamaan osuutensa apporttina muuntamalla velkaa osakkeiksi vuosina 2011–2040 (kuten taulukossa 2 esitetään);
 - Gdynian lentokentän muuttamisesta vastaava yhtiö teki niin ikään 11 päivänä maaliskuuta 2011 Kosakowon kanssa lentoaseman maa-alueesta vuokrasopimuksen (jossa määriteltiin muun muassa vuokrattava maa-alue, vuokranmaksun ehdot ja verotusta koskevat kysymykset);
 - investointisuunnitelmaan sisältyviä investointikustannuksia täsmennettiin ja päivitettiin.
- (52) Puolan viranomaiset selittävät, että myös vuoden 2011 tutkimuksen mukaan nettonykyarvo on positiivinen. Puolan viranomaiset ilmoittavat lisäksi, että lentoaseman pitäjän julkiset osakkaat tekivät tämän perusteella myöhemmin uusia pääomasijoituksia. Puolan viranomaiset huomauttavat, että yhtiön oma pääoma korotettiin 33,801 miljoonaan Puolan zlotyyn (8,45 miljoonaan euroon) heinäkuussa 2011 ja 64,810 miljoonaan Puolan zlotyyn (16,20 miljoonaan euroon) huhtikuussa 2013.

⁽²⁴⁾ Investointihankkeen yleissuunnitelmassa määriteltiin lentoaseman muuttamiseen tarvittavat toimenpiteet.

⁽²⁵⁾ Vapaa kassavirta yritykselle -mallia käytetään laskettaessa yrityksen tulos ennen korkoja ja veroja (EBIT) kunakin vuonna lisäen poistot ja kuolelutukset (koska niihin ei liity maksutapahtumaa) ja vähentäen investointitarpeet, käyttöpääoman muutokset ja verot (ks. vuoden 2010 tutkimuksen taulukko 5).

⁽²⁶⁾ Keskimääräinen pääomakustannus on hinta, joka yhtiön odotetaan maksavan kaikille arvopaperinhaltijoilleen varojensa rahoittamiseksi.

⁽²⁷⁾ Se perustuu seuraaviin arvoihin: riskiton korko [...] prosenttia, luottoriskipreemio [...] prosenttia, yhtiöveron verokanta 19 prosenttia, beeta [...], markkinariskipreemio [...] prosenttia sekä pääomarakenne, jossa velan osuus on [...] prosenttia ja oman pääoman osuus [...] prosenttia (ks. vuoden 2010 tutkimuksen kohta 4.4 sivulla 21). Komissio toteaa, että Puolan viranomaisten esittämät laskelmat näyttävät viittaavan siihen, että markkinaolosuhteissa toimivan sijoittajan testissä käytettiin keskimääräistä pääomakustannusta, jonka korkorakenne oli laskeva.

- (53) Vuoden 2011 tutkimuksessa diskontattu kassavirta laskettiin ennustejakson 2011–2040 diskontatun kassavirran perusteella. Päivitetty diskontattu kassavirta oli (– [...]) miljoonaa Puolan zlotya (– [...]) miljoonaa euroa ja viittasi aiempaa suurempiin tappioihin, kun taas päätearvo laski [...]) miljoonaan Puolan zlotyyn (noin [...]) miljoonaan euroon). Nettonykyarvo alennettiin sen vuoksi [...]) miljoonaan Puolan zlotyyn (eli alle [...]) miljoonaan euroon). Keskimääräinen pääomakustannus alennettiin [...]) prosenttiin ⁽²⁸⁾ ja päätearvon laskennassa käytetty tasainen kasvuvauhti [...]) prosentista [...]) prosenttiin. Näissä laskelmissa ei ole otettu huomioon menoja, jotka liittyvät yleisen edun piiriin kuuluviin toimiin, eli investoinnin kannattavuutta koskeissa ennusteissa ei ole otettu huomioon sellaisen infrastruktuurin rahoittamiseen tarvittavaa pääomaa, jonka on vahvistettu liittyvän yleisen edun piiriin kuuluviin toimiin.
- (54) Puolan viranomaiset toteavat, että makrotalouden tilanteen muutos (rahoituskriisi ja talouden hidastuminen) johti hankkeen uudelleenarvointiin vuonna 2012 ja edelleen uuteen markkinaolosuhteissa toimivan sijoittajan testiin (eli vuoden 2012 tutkimukseen). Puolan viranomaiset toteavat, että aiempien testien olettamuksiin tehtiin seuraavat muutokset vuoden 2012 tutkimusta varten:
- Gdynian lentoaseman ennustettuja matkustajamääriä pienennettiin;
 - investoinnin laajuutta supistettiin vähentämällä investointikustannuksia [...]) miljoonaa Puolan zlotya ([...]) miljoonaa euroa);
 - ajatuksesta rakentaa pääterminaali (sekä siihen liittyvä tieinfrastruktuuri ja pysäköintialueet) luovuttiin ja päätettiin sen sijaan laajentaa yleisilmailuun käytettävän terminaalin kapasiteettia [...]) prosenttia toisessa investointivaiheessa;
 - markkinatilanteen tarkistamisen jälkeen turvallisuuteen liittyviä investointikustannuksia oli lisättävä [...]) miljoonaa Puolan zlotya ([...]) miljoonaa euroa);
 - investoinnin supistaminen johti aiempaa lyhyempään investoinnin takaisinmaksuaikaan (nimellismääräisesti [...]) vuotta lyhyempään eli [...]) vuodesta ja [...]) kuukaudesta [...]) vuoteen ja [...]) kuukauteen).
- (55) Lisäksi Puolan viranomaiset toteavat, että aiemmissa testeissä käytettyä menetelmää muutettiin vuoden 2012 tutkimusta varten seuraavasti:
- Jotta rahoituksen rakenne ja velanhoidokustannukset voitaisiin ottaa aiempaa paremmin huomioon, vapaa kassavirta yritykselle -malli (free cash flow to the firm, jäljempänä 'FCFF-malli') korvattiin vapaa kassavirta omalle pääomalle -mallilla (free cash flow to equity, jäljempänä 'FCFE-malli') ⁽²⁹⁾.
 - Rahoitusmarkkinoilla (arvopaperimarkkinoilla) tapahtuneiden muutosten vuoksi riskitön korko ja beeta-kerroin päivitettiin. Lisäksi Euroopan ulkopuoliset yhtiöt poistettiin vertailuanalyseista. Näin saatiin uusi diskonttokorko.
 - Nettonykyarvon laskennassa käytetty diskonttokorko määriteltiin vastaavien yhtiöiden analyysin perusteella. Analyysissä tarkasteltiin sekä lentoasemayhtiöitä että lentoasemapalveluja tarjoavia yhtiöitä (joiden taloudelliset tulokset korreloivat läheisesti lentoasemayhtiöiden tulosten kanssa) ⁽³⁰⁾.
 - Oletuksena oli, että hanke rahoitettaisiin ensisijaisesti osakkeenomistajien varoista ja vasta sitten ulkopuolisista lähteistä (käyttöpääomalainat) ja toiminnan tuloista.
- (56) Diskontattu kassavirta laskettiin vuoden 2012 tutkimuksessa ennustejakson 2012–2030 diskontatun kassavirran perusteella (eli edellisessä tutkimuksessa käytettyä ennustejaksoa lyhennettiin 10 vuotta). Päivitetty diskontattu kassavirta oli (– [...]) miljoonaa Puolan zlotya (noin (– [...]) miljoonaa euroa), kun taas päätearvo kasvoi merkittävästi ja nousi [...]) miljoonaan Puolan zlotyyn ([...]) miljoonaan euroon). Siitä vähennettiin jo tehtyjen investointien pääomitettu arvo ([...]) miljoonaa Puolan zlotya). Tämän seurauksena vuonna 2012 päivitetty

⁽²⁸⁾ Riskitön korko nostettiin [...]) prosenttiin ja beeta arvoon [...]). Pääomarakennetta muutettiin lisäämällä velan osuutta ([...]) prosenttia) ja pienentämällä oman pääoman osuutta ([...]) prosenttia).

⁽²⁹⁾ FCFE = FCFF + otetut luotot ja lainat – takaisin maksetut luotot ja lainat – luottojen ja lainojen korot. Toisin kuin FCFF-mallissa, FCFE-mallissa vapaa kassavirta diskontataan oman pääoman tuotto-prosentilla, joka on aina suurempi kuin keskimääräinen pääomakustannus. Tämän vuoksi nettonykyarvo osoittaa, mikä osa sijoituksen tuotosta on osakkeenomistajien (pääomasijoittajien) käytettävissä. FCFE-mallin perusteella laskettu nettonykyarvo ei siten kuvaa sijoituksen kokonaistuottoa eli osakkeenomistajien saamaa tuottoa ja velkojien saamaa tuottoa.

⁽³⁰⁾ Lentoasemayhtiöiden ja lentoasemapalveluja tarjoavien yhtiöiden tyypillisen rahoitusrakenteen erojen huomioon ottamiseksi viimeksi mainittujen yhtiöiden oman pääoman tuottoa nostettiin ennen keskiarvojen laskemista.

nettonykyarvo oli [...] miljoonaa Puolan zlotya (eli [...] miljoonaa euroa). Nettonykyarvon laskennassa käytettiin [...] prosentin oman pääoman kustannusta ⁽³¹⁾, ja päätearvon laskennassa käytettyä tasaista kasvuvauhtia alennettiin edelleen [...] prosentista [...] prosenttiin.

- (57) Puolan viranomaiset huomauttavat, että vuoden 2012 tutkimuksen tulokset olivat yhä positiivisia ja johtivat osakkeenomistajien tekemiin uusiin pääomasijoituksiin. Puolan viranomaiset totesivat, että yhtiön osakepääoma oli korotettu 91,310 miljoonaa Puolan zlotyyn (22,8 miljoonaa euroon) huhtikuuhun 2013 mennessä eikä se muuttunut enää tämän jälkeen vuonna 2013, kuten taulukossa 3 esitetään.

Taulukko 3

Gdynian ja Kosakowon tekemät Gdynian lentoaseman pitäjän pääomankorotukset

Osakkeiden rekisteröintiä koskevan päätöksen päivämäärä	Pääoman korotamista koskevan päätöksen päivämäärä	Osakkeenomistajan nimi	Päätöksen kohde	Osakkeiden arvo	Osakepääoma	Kumulatiivinen osuus vuonna 2013 loppuun mennessä tehdyistä pääoman korotuksista
				(miljoonaa Puolan zlotya)	(miljoonaa Puolan zlotya)	
28.8.2007	23.7.2007	Gdynia	uusien osakkeiden luominen	0,030	0,030	0,03 %
28.8.2007	23.7.2007	Kosakowo	uusien osakkeiden luominen	0,020	0,050	0,05 %
4.3.2008	6.12.2007	Gdynia	uusien osakkeiden luominen	0,120	0,170	0,19 %
4.3.2008	6.12.2007	Kosakowo	uusien osakkeiden luominen	0,080	0,250	0,27 %
11.9.2008	21.7.2008	Gdynia	uusien osakkeiden luominen	0,500	0,750	0,82 %
28.7.2009	26.6.2009	Gdynia	404 Gdynian kunnan omistamaa osaketta mitätöitiin ilman korvausta osakkeenomistajalle	– 0,404	0,346	0,38 %
28.7.2009	26.6.2009	Gdynia	uusien osakkeiden luominen	1,345	1,691	1,85 %
8.12.2010	29.7.2010	Gdynia	uusien osakkeiden luominen	4,361	6,052	6,63 %
8.7.2011	7.6.2011	Gdynia	uusien osakkeiden luominen	25,970	32,022	35,07 %
1.9.2011	26.7.2011	Kosakowo	uusien osakkeiden luominen	1,779	33,801	37,02 %
25.4.2012	5.4.2012	Gdynia	uusien osakkeiden luominen	28,809	62,610	68,57 %
25.4.2012	5.4.2012	Kosakowo	uusien osakkeiden luominen	2,200	64,810	70,98 %
27.5.2013	8.4.2013	Gdynia	uusien osakkeiden luominen	4,269	69,079	75,65 %
27.5.2013	8.4.2013	Kosakowo	uusien osakkeiden luominen	2,200	71,279	78,06 %
17.6.2013	25.4.2013	Gdynia	uusien osakkeiden luominen	20,031	91,310	100,00 %

Lähde: Puolan viranomaisten toimittamat tiedot.

⁽³¹⁾ Riskitön korko alennettiin [...] prosenttiin ja beeta arvoon [...].

- (58) Puolan viranomaiset toteavat yhteenvedona, että vaikka paikallisviranomaiset aloittivat Gdynian lentoaseman muuttamiseen liittyvät valmistelut jo vuonna 2005, hanke sai lopullisen muotonsa vasta yleissuunnitelman ja ensimmäisen markkinaolosuhteissa toimivan sijoittajan testin laatimisen yhteydessä eli vuonna 2010. Viranomaisten mukaan hankkeen alussa tehtyjä oletuksia tarkistettiin huomattavasti ulkoisissa olosuhteissa tapahtuneiden muutosten vuoksi. Puolan viranomaiset esittävät, että julkisten osakkaiden lopullinen päätös hankkeen toteuttamisesta ja lopullisesta muodosta tehtiin vuonna 2012. Ne korostavat myös, että kaikki kolme markkinaolosuhteissa toimivan sijoittajan testiä vahvistivat hankkeen kannattavuuden ja osoittivat, että markkinaolosuhteissa toimiva sijoittaja olisi toteuttanut hankkeen.
- (59) Vaihtoehtoisesta skenaariosta Puolan viranomaiset toteavat, että kansallisen lainsäädännön mukaan Kosakowolla oli oikeus käyttää maata, jolla Gdynian lentoasema sijaitsee, vain uuden siviililentoaseman perustamiseen. Tältä osin Puolan viranomaiset selittävät, että lentoaseman alue vuokrattiin Kosakowolle 30 vuodeksi. Puolan viranomaiset ilmoittavat, että valtiokonttorin kanssa tehdyn vuokrasopimuksen mukaan Kosakowo voi vuokrata alueen vain yhteisölle, joka perustaa siviililentoaseman ja/tai pitää siviililentoasemaa. Viranomaisten mukaan valtio olisi voinut ottaa alueen takaisin, jos Kosakowo ei olisi vuokrannut sitä lentoaseman perustamiseen kuuden kuukauden kuluessa, jos sitä olisi käytetty muihin tarkoituksiin tai jos lentoasema ei olisi aloittanut toimintaansa kolmen vuoden kuluessa. Koska skenaario, jossa Gdynia-Kosakowon lentoaseman aluetta käytettäisiin tai alue vuokrattaisiin muuhun kuin ilmailuun, ei ollut mahdollinen, sitä ei voitu käyttää vaihtoehtoisena skenaariona.

3.1.2 Vuoden 2012 tutkimuksen tärkeimpien oletusten luotettavuus

Liikennemäärää ja tuloja koskevat ennusteet

- (60) Puolan viranomaiset selittävät, että suunnitellut lentoasemamaksut perustuvat julkisesti saatavilla oleviin muiden lentoasemien hinnastoihin, jotta nykyisiä markkinoita ei häiritä, mutta samalla varmistetaan hankkeen asianmukainen kannattavuus ennustetun matkustajaliikennemäärän perusteella. Puolan viranomaisten mukaan maksut eivät poikkea merkittävästi pienten lentoasemien perimistä vakiomaksuista. Esimerkiksi kaksi hiljattain Modlinissa ja Lublinissa avattua alueellista lentoasemaa perivät vakiolentoasemamaksuja, jotka ovat samanlaisia kuin markkinaolosuhteissa toimivan sijoittajan testissä Gdynian lentoasemalle ennakoidut maksut.
- (61) Vastauksena komission huomautukseen, että Gdynian lentoasemalle ennakoidut maksut (25 Puolan zlotya (6,25 euroa) lähtevää matkustajaa kohti kahtena ensimmäisenä vuonna ja 40 Puolan zlotya (10 euroa) sen jälkeen) ovat korkeampia kuin Gdanskin lentoasemalla perittävät maksut, joista on vähennetty alennukset (24 Puolan zlotya eli 6 euroa) lähtevää matkustajaa kohti kansainvälisellä reitillä vähintään kaksi kertaa viikossa liikennöivälle halpalentoyhtiön alukselle ja 12,5 Puolan zlotya (3,1 euroa) kotimaan reiteillä), Puolan viranomaiset toteavat, että liiketoimintasuunnitelmassa esitetty maksujen taso vastaa koko ennustejakson (2014–2030) keskiarvoa, ottaen huomioon, että Gdanskin lentoasemalla perittävät maksut odotettavasti nousevat pitkällä aikavälillä, kun lentoaseman palvelutaso paranee.
- (62) Lisäksi Puolan viranomaiset huomauttavat, että hankkeen voittomarginaali, tarkistettu (hieman suurempi) ilmaliiikenteen ennuste ja tiettyjen toimintakustannusten jakaminen puolustusvoimien kanssa tarkoittavat sitä, että Gdynian lentoaseman pitäisi pystyä pitämään matkustajamaksut alhaisempina pidemmän ajanjakson ajan (alempia maksuja voitaisiin periä vuoden 2021 loppuun asti) ja silti nettonykyarvo pysyisi positiivisena julkisille osakkaille.
- (63) Puolan viranomaiset esittävät myös, että (maaliskuussa 2013) päivitetystä Pommerin liikenne-ennusteesta oletettu liikennemäärä on suurempi kuin vuoden 2012 tutkimuksessa. Tuoreimpien lukujen mukaan Gdynian lentoaseman matkustajamäärä olisi 1 149 978 vuonna 2030 eikä 1 083 746. Koko Pommerin alueella matkustajamäärien ennustetaan kasvavan 7,8 miljoonasta niin, että määrä vuonna 2030 on 9 miljoonaa.
- (64) Puolan viranomaisten näkemyksen mukaan nämä luvut vahvistavat, että Gdanskin ja Gdynian lentoasemat voivat olla ja toimia yhdessä Pommerin markkinoilla kannattavasti. Puolan viranomaiset katsovat, että vaikka Gdanskin lentoasemaa laajennettaisiin suunniteltuun 7 miljoonan matkustajan kapasiteettiin, Pommerin kehittyvillä ilmailumarkkinoilla on yhä tilaa toiselle pienelle alueelliselle lentoasemalle (jonka kapasiteetti on miljoona matkustajaa), joka täydentäisi Gdanskin lentoaseman tarjoamia palveluja.

Taulukko 4

Vuoden 2012 tutkimuksen mukaisten Gdynian lentoaseman liikennemääräennusteiden ja maaliskuussa 2013 päivitettyjen liikennemääräennusteiden vertailu

Vuosi	Kaupallinen liikenne		Kaupallinen liikenne		Yleisilmailu	
	Matkustajia (tuhatta)		Nousuja ja laskuja		Nousuja ja laskuja	
	Perustuu vuoden 2012 tutkimukseen	Päivitetty ennuste	Perustuu vuoden 2012 tutkimukseen	Päivitetty ennuste	Perustuu vuoden 2012 tutkimukseen	Päivitetty ennuste
	Yhteensä	Yhteensä	Yhteensä	Yhteensä	Yhteensä	Yhteensä
2009	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
2010	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
2011	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
2012	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
2013	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
2014	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
2015	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
2016	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
2017	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
2018	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
2019	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
2020	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
2021	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
2022	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
2023	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
2024	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
2025	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
2026	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
2027	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
2028	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
2029	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
2030	1 083 746	1 149 978	[...]	[...]	[...]	[...]

Lähde: Perustuu Puolan viranomaisten toimittamiin tietoihin.

Toimintakustannukset (lento-yhtiöille annettavat kannustimet, lentoaseman sotilaskäyttöön liittyvät kustannukset)

- (65) Puolan viranomaiset selittävät, että markkinaolosuhteissa toimivan sijoittajan testissä otetaan huomioon lentoaseman markkinointi- ja myynninedistämistoimenpiteet arvioitaessa
- i. toimintakustannuksia, jotka arvioidaan Puolan kaikkien suurimpien lentoasemien saatavilla olevien tilinpäätösten perusteella
 - ii. lajeittain muita kustannuksia, jotka arvioidaan Gdynian lentoasemalle varovaisesti korkean tason mukaan ottaen huomioon muiden lentoasemien vastaavat kustannukset.
- (66) Lisäksi Puolan viranomaiset toteavat, että markkinaolosuhteissa toimivan sijoittajan testissä oletettiin, että sijoittaja vastaisi kaikista toimintakustannuksista, joten siinä ei otettu huomioon, että lentoaseman sotilaskäyttäjä osallistuu toimintakustannuksiin. Puolan viranomaiset esittävät, että yhteisen infrastruktuurin toimintakustannusten jaon oletettiin olevan [...] siviili- ja sotilaslentojen määrän mukaan. Puolan viranomaiset selittävät myös, että uudistamis- ja rakentamiskustannukset ovat [...]. Puolan viranomaiset korostavat, että lentoaseman yhteistä käyttöä koskevien sääntöjen hyväksyminen (sotilaskäyttäjän ja lentoaseman välistä muodollista sopimusta ei ole vielä tehty) vähentää kolmannen osapuolen tarjoamien palvelujen kustannuksia ja palkkakustannuksia vähintään [...]. Puolan viranomaisten mukaan tämän tekijän huomioon ottaminen markkinaolosuhteissa toimivan sijoittajan testeissä johtaisi hankkeen parempaan ennakoituun kannattavuuteen.

Pitkän aikavälin kasvu

- (67) Puolan viranomaiset selittävät, että markkinaolosuhteissa toimivan sijoittajan testissä käytetty [...] prosentin kasvu viittaa päätearvoon nimellismääräisenä.
- (68) Puolan viranomaiset toteavat myös, että [...] prosentin kasvu on yhtä suuri kuin Puolan kansallisen keskuspankin päätöksentekuelimen rahapolitiikkaneuvoston (Rada Polityki Pieniężnej) Puolalle asettama inflaatiotavoite. Puolan viranomaiset toteavat, että Kansainvälisen valuuttarahaston heinäkuussa 2013 julkaiseman tuoreimman ennusteen mukaan Puolan BKT kasvaa 2,2 prosenttia vuonna 2014, 3 prosenttia vuonna 2015, 3,3 prosenttia vuonna 2017 ja 3,8 prosenttia vuonna 2018.

Marraskuussa 2013 tehty päivitys

- (69) Marraskuussa 2013 Puolan viranomaiset ilmoittivat, että lentoaseman pitäjä oli saanut Puolan tulliviranomaisilta ja Puolan sähkömarkkinoiden sääntelyvirastolta (Urząd Regulacji Energetyki) hallinnolliset päätökset, joiden nojalla lentoaseman pitäjällä on oikeus myydä polttoainetta suoraan ilma-aluksille. Lentoaseman pitäjän harjoittama polttoainemyynti olisi lisätulonlähde ja parantaisi liiketoimintasuunnitelmassa esitettyä taloudellista tulosta.
- (70) Puolan viranomaisten mukaan kaikissa tähän mennessä tehdyissä markkinaolosuhteissa toimivan sijoittajan testeissä oletettiin, että polttoainemyynnistä vastaa ulkopuolinen toimija. Lentoaseman pitäjän harjoittama polttoainemyynti nostaisi yhtiön voittomarginaalia tämän toiminnan osalta [...] Puolan zlotysta ([...] eurosta) litralta (kun polttoaineen myy ulkopuolinen toimija) [...] Puolan zlotyyn ([...] euroon) litralta (kun polttoaineen myy suoraan lentoaseman pitäjää).
- (71) Puolan näkemyksen mukaan tämä lisätulo parantaisi vuoden 2012 päivityksessä esitettyä tulosta. Puolan viranomaiset huomauttavat, että hankkeen nettonykyarvon odotetaan siten kasvavan [...] miljoonasta Puolan zlotysta ([...] miljoonasta eurosta) [...] miljoonaan Puolan zlotyyn ([...] miljoonaan euroon). Puolan viranomaiset selittävät myös, että sisäinen korkokanta nousisi [...] prosentista [...] prosenttiin.
- (72) Puolan viranomaiset selittävät, että polttoaineen myynnistä saatavan lisätulon ansiosta voitaisiin vaihtoehtoisesti pitää lento-yhtiöiltä perittävät lentoasemamaksut alemmalla tasolla pitkällä aikavälillä.
- (73) Puolan viranomaiset selittävät, että lentoaseman pitäjän harjoittamaa polttoaineen myyntiä ei otettu huomioon markkinataloudessa toimivan sijoittajan testeissä varovaisuussyistä. Testien tekoajankohtana lentoaseman pitäjällä ei ollut myyntiin tarvittavia lupia tai takeita siitä, että luvat olisi mahdollista saada.

- (74) Lisäksi Puolan viranomaiset toteavat, että yhtiö aikoo tarjota lentoyhtiöille suunnistuspalveluja (Puolan lennonvarmistuspalveluviraston (Polska Agencja Żeglugi Powietrznej) tarjoamien palvelujen sijaan. Puolan viranomaiset huomauttavat, että lentoyhtiöiden maksamaa terminaalimaksua (joka nyt maksetaan virastolle) voitaisiin tämän ansiosta alentaa ja Gdynian lentokentästä voitaisiin tehdä siten lentoyhtiöiden kannalta houkuttelevampi. Lentoaseman pitäjä pystyisi siten tarjoamaan lentoyhtiöille naapurilentoasemien lentoasemamaksuja kilpailukykyisemmät maksut.

3.2 Tuen soveltuvuutta sisämarkkinoille koskeva arviointi

3.2.1 Investointituki

- (75) Puolan viranomaisten mukaan kaikki vuoden 2005 ilmailusuuntaviivoissa vahvistetut lentoasemien investointituen soveltuvuutta sisämarkkinoille koskevat perusteet täyttyvät.

Vastaako investointi jotakin selkeästi määriteltyä yleishyödyllistä tavoitetta?

- (76) Puolan viranomaisten mukaan lentoaseman perustaminen Gdyniaan osana Pommerin liikennejärjestelmää optimoi käytettävissä olevan infrastruktuurin käytön ja vaikuttaa myönteisesti aluekehitykseen erityisesti lentoaseman tarjoamien työpaikkojen lisääntymisen, ilmailumarkkinoiden toimitusketjusta saatavien tulojen ja matkailun kehityksen ansiosta.
- (77) Puolan viranomaiset viittaavat vuosia 2007–2020 koskevaan Pommerin seutuliikenteen kehitysstrategiaan, joka perustuu alueen lentoliikenne-ennusteisiin ja jossa todetaan, että on tarpeen luoda keskenään tiiviissä yhteistyössä toimivien lentoasemien keskus, jotta voidaan vastata kolmen kaupungin alueen (obszar Trójmiasta ⁽³²⁾) väestön tarpeisiin.
- (78) Puolan viranomaisten mukaan tärkeimmät perusteet lentoasemien keskuksen rakentamiseksi kolmen kaupungin alueelle ovat: lentoliikenteen lisääntyminen Puolassa, riittämättömät mahdollisuudet lisätä Gdanskin lentoaseman kapasiteettia ja kaupunkialueen ulottuminen lähes 60 kilometrin etäisyydelle asti (tai yli 100 kilometrin etäisyydelle asti, jos Tczewin ja Wejherowon kaupungit otetaan mukaan alueeseen). Puolan viranomaiset esittävät, että vaikka Gdanskin lentoaseman kapasiteetti on nykyisin noin 5 miljoonaa matkustajaa, joidenkin lentoliikenne-ennusteiden mukaan lentoaseman mahdollinen matkustajaliikenne voi olla vuonna 2035 yli 6 miljoonaa matkustajaa. Toisaalta viranomaiset esittivät huomautuksissaan, että ympäristörajoitteet ja asuntojen rakentaminen Gdanskin lentoaseman lähellä rajoittavat mahdollisuuksia laajentaa lentoasemaa lisää. Toisaalta Puolan viranomaiset vetosivat 6 päivänä joulukuuta 2012 esittämässään huomautuksissa Gdanskin lentoaseman yleissuunnitelmaan ja esittivät, ettei Gdanskin lentoaseman laajentamista koskevia rajoitteita ole.
- (79) Puolan viranomaiset toteavat, että myös lentoturvallisuus edellyttää lentoasemien keskuksen rakentamista kolmen kaupungin alueelle, jolloin Gdynia-Kosakowon lentoasema toimisi varalentoasemana (laskeutuminen Gdynian lentoasemalle on mahdollista noin 80 prosentissa tapauksista, joissa pilven alaraja ja näkyvyys estävät laskeutumisen Gdanskin lentoasemalle).
- (80) Lopuksi Puolan viranomaiset esittävät, että Gdynia-Kosakowon lentoaseman kehittäminen vastaa kansallisissa ja alueellisissa strategia-asiakirjoissa esitettyjä Puolan ilmailuinfrastruktuurin kehittämistä koskevia tavoitteita. Puolan viranomaiset selittävät, että Gdynia-Kosakowon lentoaseman kehittämisen odotetaan vaikuttavan myönteisesti Pommerin kehitykseen ja olemassa olevan sotilasinfrastruktuurin käyttöön ja että lentoasema täydentää Gdanskin lentoaseman tarjoamia palveluja.

Infrastruktuurin tarpeellisuus ja oikeasuhteisuus

- (81) Puolan viranomaisten mukaan infrastruktuuri on tarpeen ja oikeasuhteinen määriteltyyn tavoitteeseen nähden, kun otetaan huomioon lentoaseman toiminnan pienimuotoisuus (1,55 prosentin osuus Puolan ilmailumarkkinoista vuonna 2030), matkustajamääräennusteet, jotka ylittävät Gdanskin lentoaseman laajentumiskapasiteetin, alueen houkuttelevuus matkailukohteena ja ennustettu Pommerin nopea kehitys.

⁽³²⁾ Kolmen kaupungin alue on Pommerin kolmen suuren kaupungin (Gdansk, Gdynia ja Sopot) muodostama kaupunkialue. Alueella on nykyään kolme lentoasemaa: Lech Wałęsa -lentoasema Gdanskissa, Pruszcz Gdanskissa sijaitseva sotilaslentoasema sekä Gdynian ja Kosakowon rajalla sijaitseva sotilaslentoasema (Gdynia-Oksywie).

- (82) Puolan viranomaiset painottavat Gdynian sotilaslentoaseman strategista asemaa alueella ja toteavat, että olemassa olevan infrastruktuurin käyttäminen minimoi investointikustannukset ja maksimoi aluekehitykseen kohdistuvan myönteisen vaikutuksen.
- (83) Puolan viranomaiset huomauttavat myös, että kustannukset on minimoitu ja investoinnin tehokkuutta parannettu teknisillä ratkaisilla, kuten rakentamalla yleisilmailuterminaali sekä yleisilmailua että matkustajaliikennettä varten, sijoittamalla valtaosa lentoasemapalveluista (rajavartijat, tulli, poliisi, palokunta, johto) samaan rakennukseen ja mukauttamalla olemassa olevia rakennuksia niiden käytön optimoimiseksi. Lisäksi infrastruktuurin toimintakustannukset jaetaan puolustusvoimien kanssa.

Tyydyttävät käyttöön liittyvät odotukset keskipitkällä aikavälillä

- (84) Puolan viranomaiset huomauttavat, että Gdynia-Kosakowon lentoaseman käyttöön liittyvät odotukset ovat tyydyttävät keskipitkällä aikavälillä seuraavista syistä: BKT:n kasvu, jonka odotetaan Pommerissa ylittävän Puolan ja EU:n keskimääräisen kasvun, alueen houkuttelevuus matkailukohteena, alueen asema ulkomaisten sijoitusten keskuksena ja ennustettu lentoliikenteen kasvu.
- (85) Puolan viranomaiset korostavat, että myös suunniteltu yhteistyö Gdanskin lentoaseman kanssa ja näiden kahden lentoaseman tarjoamat toisiaan täydentävät palvelut (Gdynian lentoasema palvelee pääasiassa yleisilmailuliikennettä) parantavat Gdynia-Kosakowon lentoaseman käyttöön liittyviä odotuksia keskipitkällä ja pitkällä aikavälillä.
- (86) Puolan viranomaiset selittävät edelleen, että lentoasema aikoo lisäksi kehittää lentoaseman alueella ilmailuun liittyviä erikoistuneita toimia, kuten yksinkertaisten varaosien tuotantoa, ilma-alusten osien korjausta tai muiden osien/tuotteiden tuotantoa juuri haluttuna ajankohtana toimitettuina.
- (87) Puolan viranomaiset viittaavat liikepankin allekirjoittamaan aiesopimukseen, joka osoittaa, että pankki on halukas aloittamaan neuvottelut Gdynia-Kosakowon lentoaseman investoinnin rahoittamisesta, lisätodisteena hankkeen houkuttelevuudesta.

Vaikutus kaupan kehitykseen tavalla, joka on ristiriidassa yhteisen edun kanssa

- (88) Koska Gdynia-Kosakowon lentoaseman markkinaosuus tulee olemaan pieni (lentoasema palvelee alle miljoonaa matkustajaa vuodessa), Puolan viranomaiset katsovat, ettei hanke vaikuta kaupan kehitykseen tavalla, joka on ristiriidassa yhteisen edun kanssa. Kun otetaan huomioon lentoliikenteen ennustettu kasvu, Puolan viranomaiset odottavat Gdanskin ja Gdynian lentoasemien muodostavan yhteistyössä toimivan ilmailun keskuksen, joka palvelee Pommerin kolmen kaupungin aluetta ja tarjoaa toisiaan täydentäviä palveluja.
- (89) Puolan viranomaiset korostavat, että Gdynian lentoasemasta ei tule Gdanskin lentoaseman kilpailijaa, sillä Gdynian lentoasema keskittyy tarjoamaan palveluja yleisilmailun alalla (huolto-, korjaus- ja tarkastuspalvelut, lentokoulu) ja tekemään yhteistyötä Gdynian merisataman kanssa.
- (90) Puolan viranomaiset esittävät edelleen, että Gdynia-Kosakowon lentoaseman tilaus- ja halpalentoliikenne ei tapahdu Gdanskin lentoaseman kustannuksella vaan perustuu vaurauden ja liikkuvuuden kokonaiskasvuun. Puolan viranomaiset huomauttavat, että Gdanskin lentoaseman kasvunopeus ja sen palvelemaan lentotoiminnan luonne johtavat väistämättä tämän lentoaseman käsittelemien lentojen määrän rajoittamiseen ennemmin tai myöhemmin. Puolan viranomaiset toteavat, että nämä päätelmät esitetään Gdanskin Lech Wałęsa -lentoaseman laajennushankkeen ympäristövaikutusten arviointikertomuksessa.
- (91) Puolan viranomaiset selittävät, että investointi Gdynia-Kosakowon lentoasemaan voi rajoittaa mahdollisesta Gdanskin lentoaseman toiminnan rajoittumisesta aiheutuvia taloudellisia ja sosiaalisia kustannuksia. Puolan viranomaiset huomauttavat, että kun osa lentoliikenteestä siirretään Gdanskin lentoasemalta Gdynian lentoasemalle, molempien lentoasemien kapasiteettia voidaan käyttää entistä paremmin.

Tuen tarpeellisuus ja kannustava vaikutus

- (92) Puolan viranomaiset esittävät, ettei yhtiö olisi toteuttanut hanketta ilman julkista rahoitusta. Ne toteavat, että tuki rajoitettiin välttämättömään ja että hankkeen kustannuksia vähennettiin ja optimoitiin käyttämällä olemassa olevaa sotilasinfrastruktuuria.
- (93) Gdynian lentoasemaan tehdyt pääomasijoitukset ovat Puolan viranomaisten mukaan tarpeellisia ja ne on rajattu välttämättömään, mistä ovat osoituksena
- i. hankkeen sisäinen tuotto prosentti, joka on [...] prosenttia ja vain hieman korkeampi kuin diskonttokorko (oman pääoman kustannus), joka on [...] prosenttia (vuoden 2012 tutkimuksen perusteella);
 - ii. talousennusteessa ennustettu tarve ottaa käyttöä pääomallain lentoaseman toiminnan rahoittamiseksi, koska Gdynia-Kosakowon lentoasemayhtiö voi muuten menettää maksuvalmiutensa;
 - iii. se, että kokonaisrahoitus omasta pääomasta on pienempi kuin kokonaispääomamenot (omalla pääomalla katetun rahoituksen osuus on alle [...] ennustejakson kokonaiskassamenoista, joihin sisältyvät myös kokonaispääomamenot).
- (94) Puolan viranomaiset selittävät edelleen tukitoimenpiteen oikeasuhteisuutta vertaamalla toimenpiteen julkista rahoitusta (reaaliarvoltaan noin 148 miljoonaa Puolan zlotya) täysin uuden investoinnin (Lublin-Świdnikin lentoasema, jonka nettorakennuskustannukset olivat noin 420 miljoonaa Puolan zlotya) rahoitukseen ja sotilaslentoasemaan perustuvan investoinnin rahoitukseen (Varsova-Modlinin lentoasema, jonka rakentaminen on tähän mennessä maksanut lähes 454 miljoonaa Puolan zlotya).

3.2.2 Toimintatuki

- (95) Puolan viranomaisten mukaan hanke täyttää soveltuvuusperiaatteet, jotka on asetettu SEUT-sopimuksen 107 artiklan 3 kohdan a alakohdan kattamalle toimintatuella alueellisia valtiontukia koskevissa suuntaviivoissa. Puolan viranomaiset katsovat, että hankkeelle myönnetty toimintatuki
- i. on tarkoitettu etukäteen määritellyn menokokonaisuuden rahoittamiseen;
 - ii. on rajattu välttämättömään ja myönnetään väliaikaisesti (toimintakustannuksien tukea myönnetään siinä määrin ja siksi ajaksi, joka tarvitaan lentoaseman käynnistämiseksi eli vuoden 2018 loppuun asti);
 - iii. on asteittain vähenevää siten, että tuki on [...] prosenttia pääomamenoista vuonna 2013 ja [...] prosenttia vuonna 2018;
 - iv. on suunniteltu niin, että se vastaa hankkeen aluekehitystavoitteita ja lieventää olemassa olevia rajoitteita. Kun otetaan huomioon tuen määrä suhteessa niihin suotuisiin vaikutuksiin, joita tuella on Pommerin kehitykseen, Puolan viranomaiset esittävät, että tuen on katsottava olevan oikeasuhteista.
- (96) Puolan viranomaiset korostavat myös, että tuki on tarkoitettu pienelle lentoasemalle, jonka enimmäiskapasiteetti on miljoona matkustajaa vuodessa. Tämä tarkoittaa sitä, että kilpailun vääristymisen ja yhteisen edun vastaisen vaikutuksen vaara on erittäin vähäinen, erityisesti kun otetaan huomioon Gdynian ja Gdanskien lentoasemien välinen suunniteltu yhteistyö ja niiden yhteistyön toistensa toimintaa täydentävä luonne.
- (97) Lisäksi Puolan viranomaiset huomauttavat, että yhteistyö, josta neuvotellaan parhaillaan lentoaseman sotilaskäyttäjän kanssa, ja tämän osallistuminen lentoaseman toimintakustannuksiin vähentävät yhtiön tappioita ja toimintakustannuksia.

4. ASIANOMAISTEN OSAPUOLTEN HUOMAUTUKSET

- (98) Komissio ei ole saanut huomautuksia asianomaisilta osapuolilta julkaistuaan päätöksensä aloittaa SEUT-sopimuksen 108 artiklan 2 kohdassa tarkoitettu menettely, joka koskee Gdynian ja Kosakowon Gdynia-Kosakowon lentoasemayhtiölle myöntämää rahoitusta.

5. ARVIOINTI

5.1 Valtiontuen olemassaolo

- (99) SEUT-sopimuksen 107 artiklan 1 kohdan mukaan ”jäsenvaltion myöntämä taikka valtion varoista muodossa tai toisessa myönnetty tuki, joka vääristää tai uhkaa vääristää kilpailua suosimalla jotakin yritystä tai tuotannonalaa, ei sovellu sisämarkkinoille, siltä osin kuin se vaikuttaa jäsenvaltioiden väliseen kauppaan”.
- (100) SEUT-sopimuksen 107 artiklan 1 kohdassa vahvistetut arviointiperusteet ovat kumulatiivisia. Sen määrittämiseksi, onko toimenpide SEUT-sopimuksen 107 artiklan 1 kohdassa tarkoitettua valtiontukea, on tutkittava, täytyvätkö kaikki seuraavat edellytykset. Taloudellinen tuki
- on valtion myöntämää tukea tai myönnetään valtion varoista;
 - suosii tiettyjä yrityksiä tai tuotannonaloja;
 - vääristää tai uhkaa vääristää kilpailua; ja
 - vaikuttaa jäsenvaltioiden väliseen kauppaan.

5.1.1 Taloudellinen toiminta ja yrityksen käsite

- (101) Vakiintuneen oikeuskäytännön mukaan komission on ensin tutkittava, onko Gdynia-Kosakowon lentoasemayhtiö SEUT-sopimuksen 107 artiklan 1 kohdassa tarkoitettu yritys. Yrityksen käsite kattaa kaikki taloudellista toimintaa harjoittavat yksiköt riippumatta niiden oikeudellisesta muodosta ja rahoitustavasta ⁽³³⁾. Taloudellista toimintaa on kaikki toiminta, jossa tavaroita tai palveluja tarjotaan tietyillä markkinoilla ⁽³⁴⁾.
- (102) Asiassa Leipzig-Hallen lentoasema antamassaan tuomiossa unionin tuomioistuin vahvisti, että lentoaseman toiminnan harjoittaminen kaupallisiin tarkoituksiin ja lentoasemien infrastruktuurin rakentaminen ovat taloudellista toimintaa ⁽³⁵⁾. Kun lentoaseman pitäjä harjoittaa taloudellista toimintaa tarjoamalla lentoasemapalveluja korvausta vastaan, lentoaseman pitäjä katsotaan oikeudellisesta muodostaan tai rahoitustavastaan riippumatta SEUT-sopimuksen 107 artiklan 1 kohdassa tarkoitetuksi yritykseksi, ja sopimuksessa vahvistettuja valtiontukisääntöjä voidaan siten soveltaa valtion lentoaseman pitäjälle myöntämiin tai valtion varoista myönnettyihin etuihin ⁽³⁶⁾.
- (103) Tässä suhteessa komissio toteaa, että lentoaseman pitäjä eli Gdynia-Kosakowon lentoasemayhtiö aikoo käyttää tässä päätöksessä tarkasteltavana olevaa infrastruktuuria kaupallisiin tarkoituksiin. Koska lentoaseman pitäjä veloittaa vastaisuudessa käyttäjiä infrastruktuurin käytöstä, infrastruktuuria on pidettävä kaupallisesti hyödynnettävänä. Näin ollen kyseistä infrastruktuuria hyödyntävä yksikkö on SEUT-sopimuksen 107 artiklan 1 kohdassa tarkoitettu yritys.
- (104) Kaikki lentoaseman pitäjän toiminta ei kuitenkaan välttämättä ole taloudellista toimintaa ⁽³⁷⁾. Unionin tuomioistuin on todennut, että toiminta, joka kuuluu tavallisesti julkista valtaa käyttävän valtion vastuulle, ei ole luonteeltaan taloudellista eikä siten kuulu valtiontukisääntöjen soveltamisalaan. Lentoasemalla sellaisen toiminnan kuin lennonjohto, poliisi, tulli ja palokunta sekä toiminta, joka on tarpeen siviili-ilmailun turvaamiseksi siihen

⁽³³⁾ Asia C-35/96, komissio v. Italia, EU:C:1998:303; asia C-41/90, Höfner ja Elser, EU:C:1991:161; asia C-244/94, Fédération Française des Sociétés d'Assurances ym. v. Ministère de l'Agriculture et de la Pêche, EU:C:1995:392; asia C-55/96, Job Centre, EU:C:1997:603.

⁽³⁴⁾ Asia C-35/85, komissio v. Italia, EU:C:1987:283; asia C-35/96, komissio v. Italia, EU:C:1998:303.

⁽³⁵⁾ Yhdistetyt asiat T-455/08 ja T-443/08, Flughafen Leipzig-Halle GmbH ja Mitteldeutsche Flughafen AG v. komissio sekä Freistaat Sachsen ym. v. komissio, EU:T:2011:117, jonka unionin tuomioistuin on vahvistanut; asia C-288/11 P, Mitteldeutsche Flughafen ja Flughafen Leipzig-Halle v. komissio, EU:C:2012:821; ks. myös asia T-128/98, Aéroports de Paris v. komissio, EU:T:2000:290, jonka yhteisöjen tuomioistuin on vahvistanut, asia C-82/01 P, EU:C:2002:617, ja asia T-196/04, Ryanair Ltd v. komissio, EU:T:2008:585.

⁽³⁶⁾ Asiat C-159/91 ja C-160/91, Poucet v. AGF ja Pistre v. Cancava, EU:C:1993:63.

⁽³⁷⁾ Asia C-364/92, SAT Fluggesellschaft v. Eurocontrol, EU:C:1994:7.

kohdistuvilta laittomilta teoilta, ja tällaisen toiminnan harjoittamiseen tarvittaviin infrastruktuuriin ja laitteisiin liittyvien investointien katsotaan periaatteessa liittyvän yleisen edun piiriin kuuluviin toimiin, minkä vuoksi niitä ei pidetä luonteeltaan taloudellisena toimintana ⁽³⁸⁾. Tällaiseen toimintaan myönnetty julkinen rahoitus ei ole valtiontukea, mutta sen tulee rajoittua ainoastaan toiminnasta aiheutuvien kustannusten kattamiseen eikä sitä saa siirtää muun taloudellisen toiminnan hyväksi ⁽³⁹⁾.

- (105) Vakiintuneen oikeuskäytännön mukaan on kuitenkin kyse edusta silloin, kun viranomaiset vapauttavat yritykset kustannuksista, jotka ovat olennainen osa niiden taloudellista toimintaa ⁽⁴⁰⁾. Tästä johtuu, että jos tietyn oikeusjärjestelmän mukaan on yleisenä käytäntönä, että lentoaseman pitäjät vastaavat tiettyjen palvelujen kustannuksista, on mahdollista, että sellaiset lentoaseman pitäjät, joiden ei tarvitse vastata kyseisistä kustannuksista, saavat etua, vaikka palvelut katsottaisiinkin muuksi kuin taloudelliseksi toiminnaksi. Siksi on tarpeen analysoida lentoaseman pitäjään sovellettava oikeuskehys, jotta voidaan arvioida, edellytetäänkö kyseisessä oikeuskehyksessä lentoaseman pitäjien vastaavan jonkin sellaisen toiminnan kustannuksista, jota voidaan pitää muuna kuin taloudellisena toimintana, mutta joka on olennainen osa niiden taloudellisen toiminnan harjoittamista.
- (106) Komissio katsoo, että 2 päivänä heinäkuuta 2013 tehdyssä menettelyn aloittamista koskevassa päätöksessä ei arvioida sitä, velvoitetaanko lentoaseman pitäjät Puolan lainsäädännössä vastaamaan muiden kuin taloudelliseksi toiminnaksi katsottujen palvelujen kustannuksista. Sen sijaan kyseisessä päätöksessä todetaan selkeästi, että investoinnit palomiehii, tullivirkailijoita, lentoaseman vartijoita, poliiseja ja rajavartijoita varten tarvittaviin rakennuksiin ja laitteisiin liittyvät yleisen edun piiriin kuuluviin toimiin, minkä vuoksi ne eivät ole SEUT-sopimuksen 107 artiklan 1 kohdassa tarkoitettua valtiontukea ⁽⁴¹⁾. Kuten johdanto-osan 18 kappaleessa selitetään, komissio katsoo, että tätä päätelmää ei pidä asettaa kyseenalaiseksi kyseistä toimenpidettä koskevassa lopullisessa päätöksessä.
- (107) Menettelyn aloittamista koskevassa päätöksessä mainittu [...] miljoonan Puolan zlotyn ([...] miljoonan euron) määrä, joka liittyy yleisen edun piiriin kuuluvia rakennuksia ja laitteita varten tehtäviin investointeihin, perustuu vuoden 2012 tutkimukseen. Vuoden 2010 tutkimuksen mukaan julkisen vallan käyttöön liittyvien kustannusten määrä oli [...] miljoonaa Puolan zlotya ([...] miljoonaa euroa) ⁽⁴²⁾, kun taas vuoden 2011 tutkimuksen mukaan määrä oli [...] miljoonaa Puolan zlotya ([...] miljoonaa euroa) ⁽⁴³⁾.
- (108) Tämän vuoksi ja edellä esitetyn perusteella komissio vähentää vuosien 2010 ja 2011 tutkimuksia koskevasta arviostaan investointien sen osan, joiden on vahvistettu liittyvän julkisen vallan käyttöön. Koska näiden investointien rahoitusta ei katsota valtiontueksi, komissio ei määrää sitä perittäväksi takaisin.

5.1.2 Valtion varat ja valtion toimenpide

- (109) Tuen käsitteeseen kuuluu kaikentyyppinen suosiminen, joka rahoitetaan suoraan tai välillisesti valtion varoista joko valtion itsensä tai valtion valtuuttamien laitosten toimesta ⁽⁴⁴⁾. SEUT-sopimuksen 107 artiklassa tarkoitettua valtiontukea tarkasteltaessa paikallisviranomaisten varat ovat valtion varoja ⁽⁴⁵⁾. Esillä olevassa asiassa Gdynia-Kosakowon lentoasemayhtiön sijoitettu pääoma on peräisin kahden paikallisviranomaisen, Gdynian kaupungin ja Kosakowon kunnan, talousarvioista. Näin ollen komissio katsoo, että niiden varat ovat valtion varoja.
- (110) Komissio katsoo, ettei ole olennaista, myönnettiinkö toimenpide suorana avustuksena (Gdynian ja Kosakowon rahasijoitus) vai vaihdettiinkö lisäksi osa lentoaseman pitäjän velvoitteista jompaakumpaa julkista osakasta kohtaan yhtiön osakkeiksi (Kosakowolle maksettu vuokra). Vuokratuloista tulee osa Kosakowon varoja, minkä vuoksi ne ovat valtion varoja.

⁽³⁸⁾ Ks. erityisesti asia C-364/92, SAT Fluggesellschaft v. Eurocontrol, EU:C:1994:7, 30 kohta, ja asia C-113/07 P, Selex Sistemi Integrati v. komissio, EU:C:2009:191, 71 kohta.

⁽³⁹⁾ Asia C-343/95, Calì & Figli v. Servizi Ecologici Porto di Genova, EU:C:1997:160. Komission päätös N 309/2002, tehty 19 päivänä maaliskuuta 2003. Komission päätös N 438/2002, tehty 16 päivänä lokakuuta 2002, Tuki satamaviranomaisille julkisten viranomaisten tehtävien suorittamiseksi.

⁽⁴⁰⁾ Ks. muun muassa asia C-172/03, Wolfgang Heiser v. Finanzamt Innsbruck, EU:C:2005:130, 36 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen.

⁽⁴¹⁾ Menettelyn aloittamista koskeva päätös, johdanto-osan 25 kappale.

⁽⁴²⁾ Vuoden 2010 tutkimuksessa ei mainita, mikä osuus investoinneista liittyisi yleisen edun piiriin kuuluviin toimiin. Tämän vuoksi komissio sovelsi julkisen vallan käyttöön liittyvien investointien määrän selvittämiseksi vuoden 2011 tutkimuksessa sovellettua menetelmää. Ks. johdanto-osan 132 kappale.

⁽⁴³⁾ Kosakowo ilmoitti tuomioistuinmenettelyn yhteydessä, että investointeihin, joiden oletettiin liittyvän yleisen edun piiriin kuuluviin toimiin, oli osoitettu [...] miljoonaa Puolan zlotya ([...] miljoonaa euroa).

⁽⁴⁴⁾ Asia C-482/99, Ranska v. komissio, EU:C:2002:294.

⁽⁴⁵⁾ Yhdistetyt asiat T-267/08 ja T-279/08, Nord-Pas-de-Calais, EU:T:2011:209, 108 kohta.

- (111) Tämän vuoksi komissio katsoo, että Gdynia-Kosakowon lentoasemayhtiön hyväksi toteutetut pääomasijoitukset on rahoitettu valtion varoista, joten toimenpide voidaan katsoa valtion toteuttamaksi.

5.1.3 Taloudellinen etu

5.1.3.1 Johdanto

- (112) Komissio huomauttaa Puolan viranomaisten esittävän toisaalta, että pääomasijoitukset ovat markkinataloussijoittajaperiaatteen mukaisia, ja katsovan toisaalta, että tuki soveltuu sisämarkkinoille, koska lentoaseman pitäjä ei olisi tehnyt investointia ilman julkista rahoitusta.
- (113) Sen määrittelemiseksi, aiheuttaako käsiteltävänä oleva toimenpide Gdynia-Kosakowon lentoasemayhtiölle etua, jota se ei olisi saanut tavanomaisissa markkinaolosuhteissa, komission on verrattava lentoaseman pitäjän julkisten osakkaiden käyttäytymistä sellaisen markkinaolosuhteissa toimivan sijoittajan käyttäytymiseen, jonka käyttäytymistä ohjaavat pidemmän aikavälin kannattavuusnäköymät ⁽⁴⁶⁾.
- (114) Lentoaseman sijaintialueen talouteen kohdistuvat myönteiset vaikutukset olisi jätettävä arvioinnissa huomiotta, sillä unionin tuomioistuin on todennut, että markkinataloussijoittajaperiaatteen mukaan toimittaessa on pyrittävä ratkaisemaan kysymys, olisiko "yksityinen sijoittaja, joka perustaa toimintansa odotettavissa olevaan tuottoon jättäen kaikki yhteiskunnalliset sekä aluepoliittiset ja alakohtaiset näkökannat huomioon ottamatta, tehnyt tällaisen pääomasijoituksen samanlaisissa olosuhteissa" ⁽⁴⁷⁾.
- (115) Puolan viranomaiset esittävät, että käsiteltävänä olevat toimenpiteet eivät aiheuta taloudellista etua Gdynian lentoasemalle, koska ne ovat markkinataloussijoittajaperiaatteen mukaisia. Kuten 3.1 jaksossa kuvataan, Puolan viranomaiset toimittivat tämän väitteen tueksi kolme PWC:n tekemää markkinaolosuhteissa toimivan sijoittajan testiä ⁽⁴⁸⁾. Puolan viranomaiset toimittivat marraskuussa 2013 lisätietoja, joiden mukaan uudet tulolähteet (eli polttoainemyynti ja suunnistuspalvelujen tarjoaminen) parantaisivat hankkeen nettonykyarvoa. Menettelyn aloittamista koskevan päätöksen tekohetkellä Puolan viranomaiset olivat toimittaneet vain vuoden 2012 tutkimuksen.
- (116) Siitä huolimatta, että vuonna 2011 tehty osakkaiden sopimus velvoitti Gdynian ja Kosakowon osallistumaan investointihankkeen rahoitukseen rahasijoitusten ja apporttien muodossa vuoteen 2040 asti, Puolan viranomaiset esittävät, että ainoastaan vuoden 2012 tutkimus ja myöhemmät tiedot lisätulovirroista ovat merkityksellisiä arvioitaessa, soveltuvatko pääomasijoitukset sisämarkkinoille.
- (117) Jäljempänä komissio arvioi ensin Puolan viranomaisten väitettä, jonka mukaan lentoaseman pitäjälle mahdollisesti aiheutunutta etua on arvioitava vuoden 2012 tutkimuksen ja jäljempänä esitettyjen tietojen eikä vuosien 2010 ja 2011 tutkimusten perusteella (ks. 5.1.3.2 jakso). Sen jälkeen komissio arvioi, täyttyvätkö markkinataloussijoittajaperiaatteen edellytykset vuoden 2010 tutkimuksen (5.1.3.3 jakso) tai vuoden 2011 tutkimuksen tai vuoden 2012 tutkimuksen (5.1.3.4) perusteella.

5.1.3.2 Vuoden 2010 tutkimuksen soveltuvuus taloudellista etua koskevan arvioinnin kannalta

- (118) Asiassa Stardust Marine tuomioistuin totesi seuraavaa: "Sen tutkimiseksi, vastasiko valtion toiminta markkinataloudessa järkevästi toimivan sijoittajan toimintaa, valtion toiminnan taloudellista järkevyyttä on arvioitava ottaen huomioon rahoitustukien myöntämishetkellä vallinneet olosuhteet, ja on siis syytä jättää tekemättä arviointeja, jotka perustuvat myöhemmin vallinneeseen tilanteeseen" ⁽⁴⁹⁾.

⁽⁴⁶⁾ Asia C-305/89, Italia v. komissio ("Alfa Romeo"), EU:C:1991:142; asia T-296/97, Alitalia v. komissio, EU:T:2000:289.

⁽⁴⁷⁾ Asia C-40/85, Belgia v. komissio, EU:C:1986:305.

⁽⁴⁸⁾ Vaikka komissio pyysi Puolan viranomaisia toimittamaan laskelmien perustana käytetyt Excel-taulukot kaavoineen, Puolan viranomaiset toimittivat Excel-taulukot ilman kaavoja.

⁽⁴⁹⁾ Asia C-482/99, Ranska v. komissio, EU:C:2002:294.

- (119) Lisäksi tuomioistuimien vahvisti asiassa EDF antamassaan tuomiossa, että "[...] kyseisen edun myöntämisen jälkeen laaditut taloudelliset arviot, kyseisen jäsenvaltion toteuttaman sijoituksen todellisen tuottavuuden toteaminen jälkikäteen tai myöhemmät perustelut tosiasiallisesti valitusta toimintatavasta eivät riitä osoittamaan sitä, että tämä jäsenvaltio olisi ennen edun myöntämistä tai samanaikaisesti sen kanssa tehnyt tällaisen päätöksen osakkeenomistajan ominaisuudessaan" ⁽⁵⁰⁾.
- (120) Voidakseen soveltaa markkinataloussijoittajaperiaatetta komission on otettava huomioon entisen sotilaslentoaseman muuttamista siviililentoasemaksi koskevien yksittäisten päätösten tekohetkellä vallinneet olosuhteet. Lisäksi komission on käytettävä arviointinsa perustana tietoja ja oletuksia, jotka olivat julkisten osakkaiden käytettävissä investointihankkeen rahoitusjärjestelyjä koskevien päätösten tekohetkellä.
- (121) Komissio katsoo, että vuoden 2010 tutkimus on merkityksellisin analyysi määriteltäessä sitä, toimivatko Gdynia ja Kosakowo kuten yksityinen sijoittaja olisi toiminut. Itse asiassa sitä, onko valtion tukitoimenpide markkinaolosuhteiden mukainen, olisi arvioitava ennakoarvioinnin perusteella ottaen huomioon tiedot, jotka olivat käytettävissä investoinnista päätettäessä.
- (122) Komissio huomauttaa, että vuoteen 2010 mennessä kyseistä investointihanketta varten oli tehty ainoastaan tutkimuksia ja valmistelutöitä. Näitä olivat esimerkiksi investointihankkeen yleissuunnitelma, ympäristökertomus, yleisilmailuun käytettävän terminaalin suunnitteluasiakirjat, hallintorakennuksen ja paloaseman suunnitteluasiakirjat, ilmailua koskevat asiakirjat ja muut tutkimukset. Vuoden 2010 loppuun mennessä näiden tutkimusten kustannukset olivat [...] miljoonaa Puolan zlotya [...] euroa ⁽⁵¹⁾.
- (123) Kuten Puolan viranomaiset toteavat, lentoaseman pitäjän julkiset osakkaat saattoivat vuonna 2010 päätökseen kyseisen investointihankkeen valmistelut. Samana vuonna julkiset osakkaat korottivat yhtiön osakepääoman 6,05 miljoonaan Puolan zlotyyn (noin 1,5 miljoonaan euroon) investointihankkeen toteuttamiseksi. Tärkeimmät investoinnit käyttöomaisuuteen (kuten yleisilmailuun käytettävän terminaalin rakentaminen) piti suunnitelman mukaan aloittaa vuonna 2011, mutta ne aloitettiin vasta vuonna 2012. Komissio katsoo, että yksityinen sijoittaja olisi tuolloin arvioinut hankkeen odotetun kannattavuuden. Jos tuotto prosentti ei olisi ollut investointisuunnitelman mukaan hyväksyttävä tai jos investointisuunnitelma olisi perustunut kyseenalaisiin oletuksiin, yksityinen sijoittaja ei olisi aloittanut suunnitelman toteuttamista eikä olisi käyttänyt siihen enää enempää varoja johdanto-osan 122 kappaleessa mainittuihin valmistelutöihin jo käytettyjen varojen lisäksi. Pääomasijoituksista komissio toteaa, että päätös ensimmäisestä merkittävästä 4,4 miljoonan Puolan zlotyn pääomasijoituksesta tehtiin 29 päivänä heinäkuuta 2010 (jolloin silloinen 1,7 miljoonan Puolan zlotyn pääoma lähes nelinkertaistettiin), eli heti 16 päivänä heinäkuuta 2010 päivätyen vuoden 2010 tutkimuksen valmistumisen jälkeen. Lisäksi osakkaat allekirjoittivat (johdanto-osan 28 kappaleessa mainitun) sopimuksen vuoteen 2040 asti toteutettavista uusista pääomasijoituksista muutoshankkeen rahoittamiseksi 11 päivänä maaliskuuta 2011 ⁽⁵²⁾ (eli ennen 13 päivänä toukokuuta 2011 päivätyen toisen tutkimuksen valmistumista). Samaan aikaan tehtiin lisäksi toimintasopimus lentoaseman sotilaskäyttäjän kanssa (7 päivänä maaliskuuta 2011) ja yhtiön maa-aluetta koskeva (johdanto-osan 27 kappaleessa mainittu) vuokrasopimus (11 päivänä maaliskuuta 2011). Lisäksi Kosakowo teki valtiokonttorin kanssa sopimuksen niiden maa-alueiden vuokraamisesta, joilla sotilaslentoasema sijaitsee, 9 päivänä syyskuuta 2010, eli muutama kuukausi vuoden 2010 tutkimuksen laatimisen jälkeen (ks. johdanto-osan 26 kappale). Maa-alueita sai käyttää ainoastaan uuden siviililentoaseman perustamiseen (ks. johdanto-osan 25 ja 59 kappale).
- (124) Lisäksi komissio korostaa, että Puolan viranomaiset vahvistivat ⁽⁵³⁾, että 29 päivänä heinäkuuta 2010 päätetyt pääomasijoitukset perustuivat vuoden 2010 tutkimukseen sisältyvään hankkeen taloudelliseen arviointiin. Tämän perusteella on selvää, että julkiset osakkaat olivat yksiselitteisesti päättäneet sitoutua kyseiseen investointihankkeeseen, jonka toteuttamisen oli tarkoitus kestää 30 vuotta ja johon liittyi osapuolten tekemän sopimuksen nojalla sopimussakko siinä tapauksessa, että osapuolet eivät ole täyttäneet velvoitteitaan siihen mennessä kun sopimuksen voimaolo päättyi syyskuussa 2040 (ks. viittaus johdanto-osan 28 kappaleeseen).

⁽⁵⁰⁾ Asia C-124/10 P, Euroopan komissio v. Électricité de France (EDF), EU:C:2012:318, 85 kohta.

⁽⁵¹⁾ Ks. vuoden 2012 tutkimuksen kohta 4.7.5. Puolan viranomaisilta saatujen huomautusten mukaan Gdynian lentoasemaan tehdyt pääomasijoitukset olivat 26 päivänä kesäkuuta 2009 yhteensä 1,691 miljoonaa Puolan zlotya (noin 423 000 euroa). Vain [...] miljoonaa Puolan zlotya (noin [...] euroa) oli käytetty erilaisten hankkeen valmisteluun liittyvien tutkimusten rahoittamiseen.

⁽⁵²⁾ Sopimuksen mukaan Gdynia sijoittaisi rahasijoituksina yhteensä 59,048 miljoonaa Puolan zlotya (14,8 miljoonaa euroa) vuosina 2011–2013 ja Kosakowo apportina (muuntamalla vuosittaisia vuokramaksuja osakkeiksi) vuosina 2011–2040.

⁽⁵³⁾ Kirje 6.8.2013.

- (125) Siihen mennessä kun markkinaolosuhteissa toimivan sijoittajan testi päivitettiin ensimmäisen kerran vuonna 2011, julkiset osakkaat olivat sijoittaneet yhtiöön jo 6,05 miljoonaa Puolan zlotya (ks. taulukko 3). Siihen mennessä kun markkinaolosuhteissa toimivan sijoittajan testin toinen päivitys valmistui heinäkuussa 2012, julkiset osakkaat olivat sijoittaneet yhteensä 64,810 miljoonaa Puolan zlotya (eli noin 70 prosenttia kaikesta sijoitetusta pääomasta).
- (126) Edellä kuvattujen, lentoaseman pitäjän hyväksi tehtyjen pääomasijoitusten lisäksi Puolan viranomaisten esittämässä markkinataloudessa toimivan sijoittajan testeissä mainitaan pääomamenoja (capex) vuoteen 2030 saakka. Kuten erityisesti taulukosta 1 käy ilmi, vuoden 2012 tutkimus osoittaa, että käyttöomaisuuteen tehtävät investoinnit on jaettu neljän vaiheeseen. Puolan viranomaisten toimittamien tietojen mukaan pääomamenot olivat vuonna 2012 yhteensä [...] miljoonaa Puolan zlotya (josta yli puolet käytettiin jo ennen vuoden 2012 tutkimuspäivityksen aloittamista). Kaaviossa 1 esitetään vuotuiset (nimellismääräiset) pääomamenot vuoden 2012 tutkimuksen mukaisesti (luvusta on kuitenkin vähennetty menot, jotka liittyvät yleisen edun piiriin kuuluviin toimiin).

Kaavio 1

Vuotuiset pääomamenot (vuoden 2012 tutkimus, yleisen edun piiriin kuuluviin toimiin liittyvät menot pois lukien)

[...]

- (127) Vuosien 2011 ja 2012 tutkimuksissa arvioitiin vain muutoksia, jotka oli tehty investointihankkeeseen osallistumista koskevaan alkuperäiseen päätökseen, joka oli tehty vuonna 2010 vuoden 2010 tutkimuksen perusteella. Nämä kaksi myöhempää tutkimusta osoittavat, että osakkaiden käyttäytymistä ohjasi markkinakehitys ja että ne sopeuttivat hankkeen laajuutta sen mukaisesti (joko suurentaen tai pienentäen investointeja investoinnin tyypin mukaan). Nämä muutokset olivat kuitenkin vähäisiä verrattuna päätökseen muuttaa sotilaslentoasemaksi siviililentoasemaksi. Kaaviossa 2 esitetään (nimellismääräiset) pääomamenot vuosien 2010, 2011 ja 2012 tutkimusten mukaisesti (yleisen edun piiriin kuuluviin toimiin liittyvät menot pois lukien). Vaikka investointien ajoitusta ja laajuutta päivitettiin sekä vuonna 2011 että vuonna 2012, luvut osoittavat, että muutokset eivät olleet hankkeen kokonaislaajuuteen verrattuna merkittäviä. Vuonna 2010 nimellismääräisten pääomamenojen määrä oli noin [...] miljoonaa zlotya, ja vuonna 2011 määrä kasvoi [...] miljoonaa zlotyyn (lähinnä tieinfrastruktuuriin tehtyjen lisäinvestointien vuoksi).

Kaavio 2

Ennuste pääomamenoista (tuhatta zlotya) vuosien 2010, 2011 ja 2012 tutkimusten mukaisesti (yleisen edun piiriin kuuluviin toimiin liittyvät menot pois lukien)

[...]

- (128) Johdanto-osan 122 ja 127 kappaleen perusteella komissio katsoo, että sen arvioimiseksi, vastasiko Gdynian ja Kosakowon toiminta markkinataloudessa toimivan sijoittajan toimintaa, komission on käytettävä arviointinsa perustana vuoden 2010 tutkimusta ja jätettävä huomiotta myöhempi kehitys ja tiedot, jotka eivät olleet julkisten osakkaiden käytettävissä kyseisen investointihankkeen toteuttamista koskevan päätöksen tekohetkellä.
- (129) On odotettavissa, että yksityinen sijoittaja muuttaa investointisuunnitelmaa muuttuvien olosuhteiden vuoksi sen toteuttamisen aikana. Tarkasteltavana olevassa asiassa komission on kuitenkin arvioitava, olisiko yksityinen sijoittaja ryhtynyt toteuttamaan hanketta, jonka tarkoituksena oli muuttaa sotilaslentoasema siviililentoasemaksi. Tätä varten on määriteltävä, milloin periaatepäätös hankkeen toteuttamisesta tosiasiallisesti tehtiin. Oikeudellisiin asiakirjoihin (pääomasijoitukset ja lentoaseman aluetta koskevat vuokrasopimukset valtiokonttorin ja Kosakowon sekä Kosakowon ja lentoasemayhtiön välillä) sisältyvän näytön perusteella tärkeimmät päätökset tehtiin jo ennen vuoden 2011 tutkimuksen laatimista. Ottaen huomioon, että jokainen yksityinen sijoittaja arvioisi hankkeen kannattavuutta etukäteen ennen kuin sijoittaisi siihen huomattavasti varoja tai sitoutuisi siihen sopimusvelvoittein, vuoden 2010 tutkimus on tärkein analyysi arvioitaessa investoinnin soveltuvuutta sisämarkkinoille.

- (130) Vuosien 2011 ja 2012 tutkimukset sisältävät muutoksia suhteessa alkuperäiseen investointisuunnitelmaan, jonka perusteella alkuperäinen päätös sotilaslentoaseman muutoshankkeeseen osallistumisesta tehtiin. Sen vuoksi näiden myöhempien tutkimusten perusteella tehtyjä pääomasijoituksia ei voida tarkastella erikseen.

5.1.3.3 Markkinataloussijoittajaperiaatteen soveltaminen vuoden 2010 tutkimuksen perusteella

- (131) Vuoden 2010 tutkimus perustuu liiketoimintasuunnitelmaan, jossa ennustetaan vuosien 2010–2040 kassavirrat. Tutkimuksen tekoajankohtana Puolan viranomaiset odottivat, että lentoasema alkaisi palvella yleisilmailuliikennettä vuonna 2011, tilauslentoliikennettä vuonna 2013 ja halpalentoyhtiöitä vuonna 2015. Tällöin lentoaseman matkustajamäärä kasvaisi tasaisesti, eli vuonna 2013 matkustajia olisi [...], vuonna 2024 lähes [...] miljoonaa ja vuonna 2040 noin 1,753 miljoonaa (ks. taulukko 5).

Taulukko 5

Gdynian lentoaseman liikennemääräennuste vuoden 2010 tutkimuksen mukaan (tuhatta matkustajaa)

Vuoden 2010 tutkimuksessa käytetty liikennemääräennuste										
Vuosi	2013	2014	2015	2016	2020	2024	2028	2032	2036	2040
Matkustajien määrä	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	1 752 835

- (132) Puolan viranomaisten esittämä vuoden 2010 tutkimus kattaa myös pääoman, joka tarvitaan niiden kustannusten rahoittamiseksi, joiden katsotaan kuuluvan yleisen edun piiriin kuuluviin toimiin. Siinä ei kuitenkaan täsmennetä näiden kustannusten määrää. Vuoden 2011 tutkimus sen sijaan ei kata näitä pääomakustannuksia, mutta siinä ilmoitetaan niiden määrä. Investointihankkeen laajuus on vuosien 2010 ja 2011 tutkimuksissa periaatteessa sama. Vuoden 2011 tutkimus poikkeaa vuoden 2010 tutkimuksesta paitsi siksi, että siitä on poistettu yleisen edun piiriin kuuluviin toimiin liittyvät kustannukset, myös siksi, että siinä esitetään ainoastaan päivitettyt tiedot kustannusten määrästä ja diskonttokorosta, tieinfrastruktuurin tarkistetuista kustannuksista, Kosakowon ja lentoaseman pitäjän välillä tehdyn vuokrasopimuksen taloudellisesta tuloksesta sekä Kosakowon ja Gdynian hyväksymä pääomasijoitusten toteuttamisaikataulu. Vähentääkseen mainitut yleisen edun piiriin kuuluviin toimiin liittyvät kustannukset vuoden 2010 tutkimukseen sisältyvästä nykyarvoa koskevasta laskelmasta komissio sovelsi samaa menetelmää, jonka mukaan vuoden 2011 tutkimuksessa on määritetty yleisen edun piiriin kuuluviin toimiin liittyvien kustannusten osuus pääomasijoituksista. Vuoden 2011 tutkimuksesta käy ilmi erityisesti se ⁽⁵⁴⁾, että [...] prosenttia terminaalien (matkustajaterminaalit ja yleisilmailuun käytettävä terminaalit) kustannuksista katsotaan yleisen edun piiriin kuuluviin toimiin liittyviksi; [...] prosenttia palokunnan käyttöön tarkoitetun monitoimirakennuksen kustannuksista katsotaan yleisen edun piiriin kuuluviin toimiin liittyviksi; lisäksi kaikki aitausten sekä valvontaan ja matkatavaroiden tarkastukseen käytettävien laitteiden ja lentoaseman vartijoiden käytössä olevien laitteiden kustannukset katsotaan yleisen edun piiriin kuuluviin toimiin liittyviksi (yhteensä [...] miljoonaa Puolan zlotya eli [...] miljoonaa euroa). Komissio laski niiden vuoden 2010 tutkimukseen sisältyvien investointikustannusten osuuden, jotka tämän päätöksen tarkoituksia varten on erotettava tuosta tutkimuksesta sen vuoksi, että ne liittyvät yleisen edun piiriin kuuluviin toimiin. Tätä varten se erotti erikseen samat pääomamenot ja sovelsi samaa yleisen edun piiriin kuuluviin toimiin liittyvien kustannusten osuutta eri rakennuksiin (koska kyseiset arvot perustuvat näiden turvallisuuden varmistamiseen tarkoitettujen rakennusten pinta-alan, joka ei muuttunut tutkimusten välisenä aikana). Näitä kustannuksia oli [...] miljoonaa Puolan zlotya ([...] miljoonaa euroa).
- (133) Lisäksi yhtiö olisi vuoden 2010 tutkimuksen mukaan kannattava EBITDA:n (earnings before interest, taxes, depreciation and amortisation; tulos ennen korkoja, veroja, poistoja ja kuoletuksia) tasolla vuodesta 2018 alkaen. Kumulatiivisesti tarkasteltuna (eli kun lasketaan vuosittain yhteen aiempien vuosien kassavirrat) diskontatun kokonaiskassavirran koko ajanjaksolta 2010–2040 odotetaan kuitenkin olevan negatiivinen (kuten kaaviossa 3 esitetään). Toisin sanoen vuodesta 2018 alkaen syntyvien positiivisten kassavirtojen odotetaan olevan niin pieniä, etteivät ne riitä kattamaan alkuvaiheen investointikausien selvästi negatiivisia kassavirtoja. Kuten kaaviosta käy ilmi, vuoteen 2040 asti kertyvät hankkeen diskontatut kassavirrat ovat edelleen negatiivisia.

⁽⁵⁴⁾ Ks. vuoden 2011 tutkimuksen 35 kohta.

Kaavio 3

Diskontattu kassavirta, tuhatta Puolan zlotya (vuoden 2010 tutkimus)

[...]

Lähde: Vuoden 2010 tutkimuksen perusteella, yleisen edun piiriin kuuluviin toimiin liittyvät menot pois lukien.

- (134) Vuoden 2040 jälkeen lentoaseman pitäjän arvon odotetaan kasvavan ikuisesti vapaan kassavirran kasvunopeuden ollessa tasaisesti [...] prosenttia. Puolan viranomaiset laskivat lentoaseman pitäjän päätearvon vuodelle 2040 tämän oletuksen mukaisesti. Diskontattu päätearvo on [...] miljoonaa Puolan zlotya. Vuoden 2010 alkuperäisen tutkimuksen mukaan rahoitus johtaa oman pääoman⁽⁵⁵⁾ positiiviseen arvoon, joka on [...] miljoonaa Puolan zlotya (eli noin [...] miljoonaa euroa). Oman pääoman positiivinen arvo johtuu päätearvon erotuksesta, joka on [...] miljoonaa Puolan zlotya, eli suhteellisesti suurempi kuin vapaa kassavirta yritykselle (FCFF), jonka määräksi arvioidaan ([...] miljoonaa Puolan zlotya vuosina 2010–2040. Investointihankkeen sisäiseksi tuotto prosentiksi on arvioitu [...] prosenttia, mikä on suurempi kuin lentoaseman pitäjän pääomakustannuksia koskeva ennuste ([...] prosenttia). Sen jälkeen kun yleisen edun piiriin kuuluviin toimiin liittyvät menot on erotettu erikseen, vapaa kassavirta yritykselle (FCFF) on edelleen negatiivinen ja arvoltaan ([...]) miljoonaa Puolan zlotya, ja hanke muuttuu kannattavaksi vasta kun laskennallinen päätearvo on [...] miljoonaa Puolan zlotya. Hankkeen oman pääoman positiivinen arvo (julkisen vallan käyttöön liittyvät menot pois lukien) on näin ollen [...] miljoonaa Puolan zlotya (eli noin [...] miljoonaa euroa).
- (135) Näin ollen hankkeesta tulee kannattava vain jos oletetaan, että lentoaseman pitäjä toimii 30 vuoden vuokrasopimuksen jälkeen edelleen rajoittamattoman aikaperspektiivin mukaisesti lentoaseman pitäjänä ja että sen kasvu on vuosittain tasaisesti [...] prosenttia (päätearvo⁽⁵⁶⁾). Kuten johdanto-osan 25–27 kappaleessa todetaan, lentoasema sijaitsee valtiokonttorin omistamalla tontilla, jonka tämä on vuokrannut Kosakowon kunnalle 30 vuodeksi syyskuuhun 2040 saakka. Kosakowo puolestaan on vuokrannut tontin edelleen Gdynia-Kosakowon lentoasemayhtiölle 30 vuodeksi. Sovelletavan Puolan lainsäädännön (siviilikoodeksin 48 ja 191 §) mukaisesti rakennukset ja muut vuokratulle kiinteistölle rakennetut laitokset, jotka ovat kiinteästi sidoksissa maa-alueeseen, ovat kiinteistön haltijan (valtiokonttorin) omaisuutta, eivät Gdynia-Kosakowon lentoasemayhtiön tai Kosakowon kunnan. Valtiokonttorin ja Kosakowon välisen vuokrasopimuksen mukaan vuokrat kohde palautuu vuokraajalle [...] kuluttua vuokrasopimuksen voimassaolon päättymisestä (4 kappaleen 16 kohta). Vuokrasopimuksessa ei määrätä oikeudesta pidentää vuokra-aikaa yksipuolisesti sen päätyttyä eikä oikeudesta saada korvausta lentoasemaan tehdyistä infrastruktuuri-investoinneista. Ei myöskään ole selvää, olisiko mahdollista esittää tällaisia vaatimuksia Puolan siviilioikeuden yleisten säännösten nojalla. Kummassakin vuokrasopimuksessa (valtiokonttorin ja Kosakowon välisen sopimuksen 4 kappaleen 11 kohdassa/Kosakowon ja lentoasemayhtiön välisen sopimuksen 5 kappaleen 4 kohdassa) määrätään myös, että jos lentoaseman pitäjän taloudellinen toiminta päättyy, infrastruktuuri siirtyy valtiolle ilman korvausta. Näyttää siis siltä, että tutkimuksessa määritelyyn osuuteen vetoaminen ei ole perusteltua, koska 9 päivänä syyskuuta 2010 tehdyn, valtiokonttorin ja Kosakowon välisen vuokrasopimuksen mukaan lentoaseman infrastruktuuria eivät omista sen enempää lentoaseman pitäjä kuin lentoasemayhtiön osakkaatkaan. Tämän vuoksi investoinnin päätearvo, johon tutkimus perustuu, on epäuskottava ja mitä todennäköisimmin huomattavasti liioiteltu.
- (136) Komissio toteaa lisäksi, että Gdynian lentoaseman pitäjän vastaisten kassavirtojen tärkein osatekijä ovat odotetut tulot, jotka riippuvat matkustajamääristä ja lentoyhtiöiltä perittävien lentoasemamaksujen tasosta. Vuoden 2010 tutkimuksessa halpalentoyhtiöiden lennoista ja tilauslennoista saatavien tulojen (matkustaja-, laskeutumis- ja paikoitusmaksut) osuus on [80–90] prosenttia kaikista tuloista vuonna 2040 ja keskimäärin [80–90] prosenttia kaikista tuloista koko arviointikauden aikana eli vuosina 2010–2040. Tämä on ristiriidassa Puolan viranomaisten toteamusten kanssa, joiden mukaan Gdynian lentoaseman toiminta täydentäisi Gdanskin lentoaseman toimintaa, koska Gdynia keskittyisi yleisilmailuliikenteen palvelemiseen. Itse asiassa halpalentoyhtiöiden lennot ja tilauslennot ovat tärkein tulolähde useimpina ennusteen kattamina vuosina, kuten edellä esitetyt tiedot osoittavat. Kuten jäljempänä selitetään tarkemmin, myös suurin osa Gdanskin lentoaseman tuloista tulee kuitenkin halpalentoyhtiöiden lennoista ja tilauslennoista (ks. johdanto-osan 140 kappale).
- (137) Matkustajien ja lentoyhtiöiden aiheuttaman kysynnän yhteydessä komissio huomauttaa, että Gdynian lentoasemalla olisi sama vaikutusalue kuin Gdanskin lentoasemalla, joka sijaitsee vain noin 25 kilometrin päässä Gdynia-Kosakowon lentoasemasta. Gdanskin lentoasemaa laajennettiin vuonna 2012 palvelemaan jopa

⁽⁵⁵⁾ Tämä oman pääoman arvo muodostuu ajanjakson 2012–2040 kassavirtojen nettonykyarvosta ja Gdynian lentoaseman pitäjän diskontatusta päätearvosta vuonna 2040.

⁽⁵⁶⁾ Päätearvo lasketaan tarkan ennusteen viimeiselle vuodelle ennustetun kassavirran perusteella ottaen huomioon infrastruktuurin jatkuvan toiminnan kannalta välttämättömät korvausinfrastruktuuri-investoinnit.

5:tä miljoonaa matkustajaa, ja lisälaajennus jopa 7 miljoonan matkustajan palvelemiseksi on suunnitella vuodeksi 2015. Tämä laajennusaikataulu oli jo julkistettu vuonna 2010 eli vuoden 2010 tutkimuksen tekoajankohtana ⁽⁵⁷⁾. Lisäksi julkisesta rahoituksesta Gdanskin lentoaseman kapasiteetin laajentamiseksi 5 miljoonaan matkustajaan ilmoitettiin myös komissiolle 24 päivänä syyskuuta 2008 valtioneuvoston päätös nro N 472/08, ja komissio hyväksyi rahoituksen 5 päivänä helmikuuta 2009 ⁽⁵⁸⁾.

- (138) Puola ilmoitti komissiolle, että Gdanskin lentoasemalle vuonna 2010 laaditussa yleissuunnitelmassa ⁽⁵⁹⁾ varaudutaan kiitotien, asematasojen ja muun lentoasemainfrastruktuurin laajennukseen, jonka ansiosta Gdanskin lentoasema pystyisi tulevaisuudessa käsittelemään yli 10 miljoonaa matkustajaa vuodessa.
- (139) Komissio huomauttaa lisäksi, että vuonna 2010 Gdanskin lentoasema käsitteli 2,2 miljoonaa matkustajaa (eli se käytti 45 prosenttia kapasiteetistaan, kun mukaan lasketaan rakenteilla oleva kapasiteetti). Gdanskin lentoasemalle tehdyn ennusteen mukaan käytettävissä olevasta kapasiteetista vain 50–60 prosenttia on käytössä vuoteen 2020 mennessä ⁽⁶⁰⁾. Näissä ennusteissa ei oteta huomioon Gdynian lentoaseman toiminnan aloittamista (eli oletuksena on, että kaikki vaikutusalueen kysyntä tyydytetään Gdanskin lentoaseman palvelujen avulla). Komissio toteaa, että Gdanskin lentoasema pystyy tyydyttämään alueen kysynnän pitkään eli ainakin vuoteen 2030 asti, vaikka oletuksena olisi matkustajaliikenteen dynaaminen kasvu.
- (140) Kuten edellä on todettu, Gdynian lentoasemaa koskevassa vuoden 2010 tutkimuksessa odotetaan, että suurin osa lentoaseman tuloista (keskimäärin [80–90] prosenttia koko ajanjaksona 2012–2040) tulee halpa- ja tilauslento-yhtiöiltä. Tässä yhteydessä komissio toteaa, että myös Gdanskin lentoasema palvelee pääasiassa halpa- ja tilauslento-yhtiöiden liikennettä. Vuonna 2010 halpalentoyhtiöiden lentojen ja tilauslentojen osuus oli 72 prosenttia kaikista Gdanskin lentoaseman kautta kulkeneista matkustajista ⁽⁶¹⁾.
- (141) Kun otetaan huomioon, että aivan lähellä Gdynian lentoasemaa sijaitsee toinen asemansa vakiinnuttanut ja ruuhkaton lentoasema, jolla on samanlainen liiketoimintamalli ja pitkällä aikavälillä merkittävästi ylimääräistä kapasiteettia, komissio katsoo, että Gdynian lentoaseman pitäjän kyky houkuttaa liikennettä ja matkustajia riippuu pitkälti lentoyhtiöille tarjottavien lentoasemamaksujen tasosta, erityisesti lähimpien kilpailijoiden maksuihin verrattuna.
- (142) Tässä yhteydessä komissio huomauttaa, että vuoden 2010 tutkimuksessa ennakoitu matkustajamaksu on tilauslentoille ja halpalentoyhtiöiden lennoille 25 Puolan zlotya/matkustaja (6,25 euroa) vuoteen 2014 asti ja 40 Puolan zlotya/matkustaja (10 euroa) vuodesta 2015 alkaen (vuoteen 2040 asti). Laskeutumismaksuksi saman luokan lennoille asetettiin 25 Puolan zlotya/tonni (6,25 euroa) koko ajanjakson ajaksi (keskimääräisen suurimman sallitun lentoonlähötpainon oletettiin olevan 70 tonnia), kun taas paikoitusmaksun arvioitiin olevan 4 Puolan zlotya/24 h/tonni (1,0 euroa) (kun keskimääräinen suurin sallittu lentoonlähötpaino on 70 tonnia). Vuoden 2010 tutkimuksen mukaan hinnat asetettiin tasolle, joka vastasi muiden alueellisten lentoasemien hintatasoa tutkimuksen tekoajankohtana. Gdynian lentoaseman hinnat asetettiin myös olettaen, ettei Gdanskin lentoasema kilpaile Gdynian lentoaseman kanssa.
- (143) Komissio toteaa myös, että Gdanskin lentoaseman 31 päivästä joulukuuta 2008 alkaen noudattamassa hinnastossa vakiomatkustajamaksu on 48 Puolan zlotya/matkustaja (12,0 euroa), vakiolaskeutumismaksu yli kaksi tonnia painavalle ilma-alukselle (myös kaikille tilaus- ja halpalentoyhtiöiden koneille) 25 Puolan zlotya/tonni (6,25 euroa) ja paikoitusmaksu 4,5 Puolan zlotya/24 h/tonni (1,25 euroa).
- (144) Komissio toteaa kuitenkin, että Gdanskin lentoaseman hinnasto käsittää myös erilaisia alennuksia ja hyvityksiä, jotka koskevat muun muassa halpalentoyhtiöiden lentoja. Gdanskin lentoasema tarjoaa 24 Puolan

⁽⁵⁷⁾ Ks. esimerkiksi Euroopan laajuisten liikenneverkkojen alalla myönnettävästä yhteisön rahoitustuesta 3 päivänä kesäkuuta 2009 tehty komission päätös K(2009) 4445.

⁽⁵⁸⁾ Ks. alaviite 9.

⁽⁵⁹⁾ Yleissuunnitelmaa koskeva toimeksianto annettiin helmikuussa 2010, ja suunnitelma valmistui marraskuussa 2010.

⁽⁶⁰⁾ Gdanskin lentoaseman matkustajaliikenne (tuhatta matkustajaa vuodessa)

Todennäköinen matkustajamäärä:

Vuosi	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Matkustajamäärä	466	672	1 256	1 715	1 954	1 911	2 232	2 463	2 906

Oletettu matkustajamäärien kasvu:

Vuosi	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	
Matkustajamäärä	3 153	3 311	3 477	3 616	3 760	3 911	4 067	4 230	

⁽⁶¹⁾ Halpalentoyhtiöiden lennot 64,5 prosenttia ja tilauslennot 7,5 prosenttia. Sekä vuonna 2009 että vuonna 2011 niiden yhteenlaskettu osuus oli 70 prosenttia.

zlotyn/matkustaja (6 euroa) alennetun matkustajamaksun kaikille uusille yhteyksille (1 päivästä tammikuuta 2004 lähtien) ja kaikille lentovuorojen tihennyksille, kun lentokoneen suurin sallittu lentoonlätöpaino on 50–100 tonnia (esimerkiksi Airbus A320- ja Boeing 737 -koneet ja muut halpalentoyhtiöiden käyttämät lentokoneet). Myös tällaisilta yhteyksiltä perittävää laskeutumismaksua alennetaan 50 prosenttia (eli maksu on 12,5 Puolan zlotya/tonni). Paikoitusmaksua ei peritä ollenkaan, jos yhteydellä on vuoroja vähintään kuusi viikossa. Lisäksi vakiomatkustajamaksusta vähennetään lähtevien matkustajien osalta ensin 23 Puolan zlotya kaikilla kotimaan reittilennoilla. Tämän jälkeen sovelletaan asianmukaista alennusta. Komissio katsoo, että kun otetaan huomioon Gdanskin lentoasemalla myönnettävät alennukset ja hyvitykset, Gdynian lentoaseman ennakoitujen keskimääräiset lentoasemamaksut olivat merkittävästi korkeampia kuin asemansa vakiinnuttaneella naapurilentoasemalla perittävät maksut. Soveltamalla kyseisiä lentoasemamaksuja Gdynian lentoasema ei pysty uutena toimijana houkuttelemaan merkittävästi liikennettä, kun samalla vaikutusalueella on asemansa vakiinnuttanut lentoasema, jolla on ylimääräistä kapasiteettia ja joka soveltaa alhaisempia nettomaksuja uusiin yhteyksiin ja vuorojaan tihentäviin olemassa oleviin yhteyksiin. Komissio toteaa myös, että Gdanskin lentoaseman hinnaston mukaan alennettuja maksuja sovelletaan 31 päivään joulukuuta 2028 asti. Koska vuoden 2010 tutkimuksessa (joka perustuu lentoaseman pitäjän silloiseen liiketoimintasuunnitelmaan) pidetään lentoasemamaksuja lentoaseman pitäjän päätulonlähteenä, komissio katsoo tämän ratkaisun todistavan, ettei vuoden 2010 tutkimus ole riittävän luotettava ja uskottava osoittamaan, että yksityinen sijoittaja olisi toteuttanut kyseisen investointihankkeen.

- (145) Kun otetaan huomioon, että sekä Gdynian lentoasema että Gdanskin lentoasema keskittyisivät pääasiassa halpaa ja tilauslentoyhtiöiden palvelemiseen, että Gdanskin lentoasema ei käytä koko kapasiteettiaan, että todelliset maksut ovat alhaisempia kuin Gdynian liiketoimintasuunnitelmassa oletetut maksut ja että lentoasemat sijaitsevat hyvin lähellä toisiaan, komissio katsoo vääräksi myös sen oletuksen, ettei näiden kahden lentoaseman välillä olisi hintakilpailua.
- (146) Lisäksi komissio toteaa, että vuoden 2010 tutkimuksen tekoajankohtana Bydgoszczin lentoasema (joka sijaitsee 196 kilometrin eli 2 tunnin ja 19 minuutin automatkan päässä Gdynian lentoasemasta) ja Szczecinin lentoasema (joka sijaitsee 296 kilometrin eli 4 tunnin ja 24 minuutin automatkan päässä Gdynian lentoasemasta) eli toiseksi ja kolmanneksi lähimpänä Puolassa sijaitsevat alueelliset lentoasemat perivät merkittävästi alempia nettomaksuja (vakiomaksut, joista on vähennetty sovellettavat alennukset) ⁽⁶²⁾.
- (147) Edellä esitetyn perusteella ja ottaen huomioon toisen ruuhkattoman ja samanlaista liiketoimintamallia toteuttavan lentoaseman läheisyyden komissio katsoo, että vuoden 2010 tutkimuksessa ennakoitujen lentoasemamaksut, jotka ovat korkeampia kuin Gdanskin lentoaseman ja muiden lähellä sijaitsevien alueellisten lentoasemien perimät maksut, ovat epärealistisia. Ottaen huomioon Gdynian lentoaseman kilpailutilanteen vuoden 2010 tutkimuksen liikennemääräennusteet perustuvat epärealistisiin oletuksiin.
- (148) On myös pantava merkille, ettei vuoden 2010 tutkimus käsittänyt herkkyyksianalyysia eikä mitään arviota lopputuloksen todennäköisyyksistä (kuten parhaimman mahdollisen tilanteen, pahimman mahdollisen tilanteen ja perustilanteen skenaarioita). Komissio toteaa tämän vuoksi, että vuoden 2010 tutkimuksessa esitettävä skenaario näyttää perustuvan matkustajaliikenteen kehityksen ja maksujen tason osalta liian optimistisiin oletuksiin.
- (149) Komissio on suorittanut useita herkkyyksilaskelmia ja toteaa, että jo [...] prosentin vähennys halpalentoyhtiöiden liikenteeseen ja tilauslentoliikenteeseen liittyvistä matkustajamaksuista saatuihin vuotuisiin tuloihin (ennustejaksolla 2010–2040) riittää tekemään hankkeesta kannattamattoman, huolimatta merkittävästä päätearvosta, joka itsessään on epävarma tekijä, kuten johdanto-osan 135 kappaleessa selitetään. Tällainen tulojen supistuminen voisi tapahtua, jos maksut ovat alempia ja/tai liikenne vähäisempää kuin on oletettu. Tältä osin on syytä panna merkille, että vuoden 2010 tutkimukseen käytetyssä liiketoimintasuunnitelmassa esitettävät lentoasemamaksut ovat jo [...] prosenttia korkeampia kuin Gdanskin lentoaseman perimät maksut ⁽⁶³⁾. Tässä

⁽⁶²⁾ Bydgoszczin lentoasema: Lähtevän matkustajan vakiomaksu on 30 Puolan zlotya (7,5 euroa); vakiolaskeutumismaksu on 45 Puolan zlotya/tonni (11,25 euroa) suurimman sallitun lentoonlätöpainon kahdesta ensimmäisestä tonnista, 40 Puolan zlotya/tonni (10 euroa) suurimman sallitun lentoonlätöpainon tonneista 2–15, 35 Puolan zlotya/tonni (8,75 euroa) suurimman sallitun lentoonlätöpainon tonneista 15–40, 30 Puolan zlotya/tonni (7,5 euroa) suurimman sallitun lentoonlätöpainon tonneista 40–60, 25 Puolan zlotya/tonni (6,25 euroa) suurimman sallitun lentoonlätöpainon tonneista 60–80 ja 20 Puolan zlotya/tonni (5 euroa) jokaisesta 80 tonnia ylittävästä suurimman sallitun lentoonlätöpainon tonnista; vakiopaikoitusmaksu on 8 Puolan zlotya/tonni/24 h (2 euroa; ensimmäiset neljä tuntia maksuttomia). Alennukset: Matkustajamaksun alennukset vaihtelevat 5 prosentista (jos lentoyhtiöllä on kuukaudessa 100–300 matkustajaa, jotka lähtevät Bydgoszczin lentoasemalta) 50 prosenttiin (jos lentoyhtiöllä on kuukaudessa yli 8 000 matkustajaa, jotka lähtevät Bydgoszczin lentoasemalta); laskeutumismaksu – 50 prosentin alennus yhteyden 12 ensimmäisen kuukauden ajan, 50 prosentin alennus laskeuduttaessa klo 14.00–20.00; laskeutumis- ja paikoitusmaksut: 10 prosenttia lentoyhtiölle, jos lentoja on 4–10 kuukaudessa, 15 prosenttia, jos lentoja on 11–30 kuukaudessa ja 20 prosenttia, jos lentoja on vähintään 31 kuukaudessa. Szczecinin lentoasema: Lähtevän matkustajan vakiomaksu on 35 Puolan zlotya (8,75 euroa); vakiolaskeutumismaksu on 70 Puolan zlotya/tonni (17,5 euroa); vakiopaikoitusmaksu on 8 Puolan zlotya/tonni/24 h (ensimmäiset kaksi tuntia maksuttomia). Alennukset: 20 prosentista (jos lentoyhtiö tarjoaa lähteville matkustajille yli 800 paikkaa viikossa) 90 prosenttiin (jos tarjottavien paikkojen määrä on yli 1 300).

⁽⁶³⁾ Halpalentoyhtiöiltä perittäviä matkustajamaksuja koskeva laskelma.

tilanteessa on hyvin epätodennäköistä, että Gdynian lentoasema pystyisi houkuttelemaan liikennettä myöntämättä merkittäviä alennuksia liiketoimintasuunnitelmassa esittävään 40 Puolan zlotyn (10 euron) maksuun. Nettonykyarvon suuri herkkyys näennäisen vähäiselle lentoasemamaksujen alenemiselle (joka perustuu realistisiin oletuksiin) antaa merkittävää aihetta epäillä alkuperäisen liiketoimintasuunnitelman uskottavuutta.

- (150) Vaikka vuoden 2010 tutkimus perustui tekoajankohtana saatavilla oleviin liikennemääräennusteisiin eikä jälkikäteen käytettävissä olevia tietoja pitäisi käyttää tutkimuksen suoraan arviointiin, komissio huomauttaa silti, miten ylioptimistisia ennusteet olivat. Erityisesti vuosien 2010 ja 2012 liikennemääräennusteiden vertailu osoittaa, että niiden välillä on merkittäviä eroja. Sen lisäksi, että hankkeen aloittamista lykättiin, ”positiivisen EBITDA:n” kauden liikennemääräennusteita alennettiin [...] prosentista [...] prosenttiin jokaisen vuoden osalta. Näin merkittävä korjaus vain kahden vuoden jälkeen ja ilman merkittävää olosuhteiden muutosta merkitsee hyödyllistä alkuperäisten oletusten järkevyyden tarkistamista. Korjaus osoittaa myös, että komission tekemät herkkyystarkistukset (jotka ovat korjaukseen verrattuna vähäisiä) osoittavat selvästi hankkeen kannattavuutta tulevien oletusten epärealistisuuden.

Taulukko 6

Vuosien 2010 ja 2012 tutkimuksissa käytettyjen liikennemääräennusteiden vertailu

	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Matkustajien kokonaismäärä 2010 tutkimuksen mukaan	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Matkustajien kokonaismäärä 2012 tutkimuksen mukaan	—	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
<i>Erotus</i>		– 53 %	– 69 %	– 55 %	– 38 %	– 36 %	– 29 %	– 27 %	– 25 %
	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Matkustajien kokonaismäärä 2010 tutkimuksen mukaan	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	1 343 234
Matkustajien kokonaismäärä 2012 tutkimuksen mukaan	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	1 083 746
<i>Erotus</i>	– 23 %	– 21 %	– 19 %	– 17 %	– 17 %	– 18 %	– 18 %	– 19 %	– 19 %

- (151) Uudet herkkyystestit viittaavat siihen, että hankkeesta tulisi kannattamaton, jos kokonaistulot olisivat vuosittain vain [...] prosenttia pienemmät koko ennustejakson ajan tai jos tulot olisivat [...] prosenttia pienemmät ja toimintakustannukset [...] prosenttia suuremmat. Hankkeen kannattavuus on siis erittäin herkkä perusoletusten vähäisille muutoksille. Komissio katsoo, että tällaiset muutokset ovat vähäisiä peräkkäisiin markkinaolosuhteissa toimivan sijoittajan testeihin tehtyihin muutoksiin verrattuna.
- (152) Komissio huomauttaa lisäksi, että vuoden 2010 tutkimuksen positiiviset tulokset riippuvat myös suurelta osin hankkeen päätearvosta liiketoimintasuunnitelman kattaman ajanjakson lopussa (eli vuonna 2040). Itse asiassa yhtiön diskontattu kassavirta ajanjaksolta 2010–2040 on negatiivinen eli (– [...]) miljoonaa Puolan zlotya. Diskontattu päätearvo 30 päivänä kesäkuuta 2010 on [...] miljoonaa Puolan zlotya.

- (153) Päätearvo on laskettu olettaen, että hankkeen kassavirran vuosittainen kasvu vuoden 2040 jälkeen olisi aina [...] prosenttia. Vakiokäytännön mukaan yrityksen kasvunopeuden ei pitäisi olla suurempi kuin sen talouden kasvunopeus, jossa yritys toimii (BKT:n kasvuna ilmaistuna). Sitä paitsi päätearvo lasketaan ajankohtana, jona yrityksen odotetaan olevan täysin kehittynyt ja jolloin yrityksen nopean kasvun vaihe on jo ohi. Koska talouden odotetaan käsittävän nopeasti kasvavia yrityksiä ja tasaisesti kasvavia yrityksiä, täysin kehittyneiden yritysten kasvunopeuden odotetaan siksi olevan pienempi kuin koko talouden keskimääräinen kasvunopeus. Puolan viranomaiset eivät ilmoittaneet huomautuksissaan, minkä perusteella ne valitsivat pitkän aikavälin kasvuksi [...] prosenttia, mutta selittivät, että kyse on nimellisestä kasvusta. Komissio totesi Kansainväliseltä valuuttarahastolta (IMF) saatavissa olevien tietojen perusteella, että vuoden 2010 alussa käytettävissä olleet Puolan reaaliset BKT:n kasvun ennusteet osoittivat, että Puolan talouden nimellinen kasvu vaihtelisi vuodelle 2011 ennustetusta 5,6 prosentista vuodelle 2015 ennustettuun 6,6 prosenttiin. Kun inflaatio olisi suunnilleen 2,5 prosenttia, reaaliset BKT:n voitaisiin odottaa kasvavan 4 prosenttia. Näin ollen [...] prosentin nimellisen kasvun valitsemista Gdynian lentoaseman kasvunopeudeksi voitaisiin ensi näkemältä pitää kyseisenä ajankohtana käytettävissä olevien tietojen ja sen vakiokäytännön mukaisena, että valitaan talouden kasvunopeutta pienempi kasvunopeus. Valitsemalla inflaatiota (jonka vauhdiksi huhtikuussa 2010 arvioitiin 2,5 prosenttia) suurempi pitkän aikavälin kasvunopeus liiketoimintasuunnitelmassa kuitenkin oletettiin, että lentoaseman kasvu jatkuisi joka vuosi myös vuoden 2040 jälkeen.

Taulukko 7

IMF:ltä huhtikuussa 2010 saatavissa olleet BKT:tä ja inflaatiota koskevat tiedot ja ennusteet

	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
BKT:n kasvu (kiinteät hinnat) (%)	1,70	2,70	3,20	3,90	4,00	4,00	4,00
BKT:n kasvu (käyvät hinnat) (%)	5,50	4,40	5,60	6,20	6,60	6,50	6,60
inflaatio (%)	4,20	3,50	2,30	2,40	2,50	2,50	2,50

Lähde: Kansainvälinen valuuttarahasto, World Economic Outlook Database, huhtikuu 2010 (ladattu osoitteesta <http://www.imf.org/external/data.htm>).

- (154) Lisäksi komissio toteaa, että tässä tapauksessa, kun otetaan huomioon erityisen pitkä ennustejakso ja sen ajankohdan kaukaisuus, jota varten päätearvo laskettiin, asianmukaisimman kasvunopeuden määrittäminen on erityisen monimutkaista ja epävarmuus sitäkin suurempi. Itse asiassa BKT:n kasvuennusteita laaditaan harvoin viittä vuotta pidemmäksi ajanjaksoksi, kun taas tässä tapauksessa mallilla oli ennustettava lentoasemalle 30 toimintavuoden jälkeinen perusteltu kasvunopeus. Tämä osoittaa, että järkevästi toimiva sijoittaja olisi tehnyt herkkyystestejä.
- (155) Tässä tapauksessa päätearvon laskemiseen käytetty tasaisen kasvun malli edellyttää myös oletusten tekemistä siitä ajankohdasta, jolloin yritys alkaa kasvaa tasaisella nopeudella, jota se kykenee pitämään yllä jatkuvasti. Vuoden 2010 tutkimuksessa täksi ajankohdaksi oli määritelty vuosi 2040, jolloin ennustejakso oli 30 vuotta (2010–2040). Vuoden 2012 tutkimuksessa ennustejakso lyhennettiin 18 vuoteen (2012–2030), joten päätearvo laskettiin vuodelle 2030. Jos samaa ajanjaksoa sovelletaan vuoden 2010 tutkimukseen, nettonykyarvosta tulee huomattavasti alempi ([...] miljoonaa Puolan zlotya eli [...] miljoonaa euroa).
- (156) Komissio toteaa myös, että vuoden 2012 tutkimuksessa mainitaan erityisesti, että järkevästi toimiva sijoittaja olisi ottanut huomioon sen, että hankkeesta tulee kannattava vasta erityisen pitkän ajanjakson jälkeen. (Ks. vuoden 2012 tutkimuksen kohta 4.10.1.2, jossa todetaan, että nettonykyarvon positiivinen tulos osoittaa, että Gdynia-Kosakowon lentoasemaan sijoittaminen voi olla mielenkiintoinen toimi potentiaalisille sijoittajille. Ennen päätösten tekemistä sijoittajien on kuitenkin otettava huomioon myös infrastruktuuri-investointihankkeille tyypillinen pitkä sijoitushorisontti.)

Päätelmä

- (157) Gdynia-Kosakowon lentoaseman muuttaminen on merkittävä investointi ja synnyttää pitkään negatiivisia kassavirtoja. Liiketoimintasuunnitelma osoittaa, että ennustejakson 2010–2040 kumulatiivinen diskontattu kassavirta on negatiivinen (– [...] miljoonaa Puolan zlotya eli – [...] miljoonaa euroa). Liiketoimintasuunnitelman mukaan hanke johtaa positiivisiin lukuihin vain vuodelle 2040 ja sen jälkeiselle ajalle rajoittamattoman aikaperspektiivin mukaisesti lasketun diskontatun päätearvon ansiosta, joka on [...] miljoonaa Puolan zlotya, olettaen, että lentoaseman nimellinen kasvu olisi kyseisen vuoden jälkeen vuosittain [...] prosenttia. Kuten johdanto-osan 135 kappaleessa selitetään, näyttää kuitenkin siltä, että lentoaseman maa-aluetta eivät omista sen enempää lentoaseman pitäjä kuin lentoasemayhtiön osakkaatkaan, vaan se kuuluu valtiokonttorille, minkä vuoksi esitetty lentoaseman päätearvo on epäuskottava. Vielä tärkeämpää on, että tällaiseen pitkäaikaiseen hankkeeseen liittyvistä merkittävistä epävarmuustekijöistä huolimatta liiketoimintasuunnitelma ei sisällä herkkyyssanalyysejä, minkä vuoksi se ei vastaa analyysejä, jonka järkevästi toimiva sijoittaja olisi tehnyt tällaista hanketta varten.
- (158) Lisäksi komission tarkastelussa todettiin, että liiketoimintasuunnitelma perustuu oletuksiin, jotka ovat liian optimistisia ja epärealistisia, kun otetaan huomioon, että lähellä sijaitsee Gdanskin lentoasema, jolla on samanlainen liiketoimintamalli, ylimääräistä kapasiteettia ja laajentumissuunnitelmia. Useat herkkyyssitestit osoittavat, että hankkeen nettohyötyarvosta tulee negatiivinen, jos perustana oleviin oletuksiin tehdään vähäisiä ja realistisia muutoksia.
- (159) Edellä esitetyn perusteella komissio katsoo, ettei yksityinen sijoittaja olisi päättänyt ryhtyä kyseiseen sijoitus-hankkeeseen vuoden 2010 tutkimuksen perusteella. Sen vuoksi Gdynian ja Kosakowon päätös myöntää rahoitusta sotilaslentoaseman muuttamiseen siviililentoasemaksi aiheuttaa lentoaseman pitäjälle taloudellista etua, jota se ei olisi saanut tavanomaisissa markkinaolosuhteissa.

5.1.3.4 Markkinataloussijoittajaperiaatteen soveltaminen vuosien 2011 ja 2012 tutkimusten perusteella

Markkinataloussijoittajaperiaatteen soveltaminen vuoden 2011 tutkimuksen perusteella

- (160) Markkinaolosuhteissa toimivan sijoittajan testi päivitettiin ensimmäisen kerran toukokuussa 2011. Vaikka tämän tutkimuksen tekemisen jälkeen tehtiin pääomasijoituksiin sitouduttu ennen toukokuuta 2011 (ks. edellä oleva johdanto-osan 51 kappale), komissio arvioi myös tähän taloudelliseen tutkimukseen sisältyvien tietojen perusteella, voidaanko pääomasijoitusten katsoa vastaavan markkinataloudessa toimivan yksityisen sijoittajan toimintaa. Vuoden 2011 tutkimuksessa hankkeesta saatavat tulot pidettiin ennallaan, mutta pääomamenoja lisättiin (ks. kaavio 2, jossa esitetään kumulatiiviset pääomamenot). Tutkimuksessa otetaan huomioon myös aiemmat pääomasijoitukset ja jo toteutuneet pääomamenot. Keskimääräistä pääomakustannusta pienennettiin hieman ([...] prosentista [...] prosenttiin) ja pitkän aikavälin kasvunopeutta vähennettiin [...] prosentista [...] prosenttiin. Nämä päivitykset johtivat merkittävästi pienempään nettohyötyarvoon, joka oli [...] miljoonaa Puolan zlotya (noin [...] euroa). Vähennys johtui suuremmista tappioista (ajanjakson 2011–2030 diskontattu kassavirta olisi – [...] miljoonaa Puolan zlotya), ja päätearvo pieneni hieman eli [...] miljoonaa Puolan zlotyyn.
- (161) Lentomatkustajaliikenteen kysynnästä ja tähän liittyvistä tuloista komissio katsoo, että johdanto-osan 136–141 kappaleessa esitetyt perustelut, jotka koskevat Gdynian lentoaseman kilpailua lentoyhtiöistä ja matkustajista Gdanskin lentoaseman kanssa, pätevät myös vuoden 2011 tutkimuksen arviointiin.
- (162) Komissio huomauttaa erityisesti, että vuoden 2011 tutkimuksessa esitettyjen lentoasemamaksujen taso on sama kuin vuoden 2010 tutkimuksessa.
- (163) Koska Gdanskin, Bydgoszczin ja Szczecin lentoasemat sovelsivat vuonna 2011 samoja hintoja (ja samoja alennuksia) kuin vuonna 2010, komission arviointi vuoden 2011 tutkimuksessa Gdynian lentoasemalle käytetystä hintatasosta on sama kuin vuoden 2010 tutkimuksen perusteella tehdyssä arvioinnissa (ks. johdanto-osan 141–147 kappale).

- (164) Komissio katsoo, ettei markkinaolosuhteissa toimiva sijoittaja, jonka käyttäytymistä ohjaavat kannattavuusnäkömät, olisi perustanut kyseistä hanketta koskevaa investointipäätöstä maksujen tasoon, joka on merkittävästi korkeampi kuin muilla Puolan alueellisilla lentoasemilla ⁽⁶⁴⁾ ja erityisesti Gdanskin lentoasemalla perittävien nettomaksujen taso.
- (165) Tässä yhteydessä komissio toteaa, että muilla Puolan alueellisilla lentoasemilla (esimerkiksi Gdanskin, Bydgoszczin, Szczecin ja Lublinin lentoasemilla) perittäviä maksuja vastaava alennettu lentoasemamaksu johtaisi oman pääoman negatiiviseen arvoon.
- (166) Komissio on suorittanut useita herkkyyyslaskelmia ja toteaa, että vain [...] prosentinkin vähennys halpalentoyhtiöiden liikenteeseen ja tilauslentoliikenteeseen liittyvistä matkustajamaksuista saatuihin vuotuisiin tuloihin (ennustejaksolla 2010–2040) riittää tekemään hankkeesta kannattamattoman, huolimatta merkittävästä päätearvosta.
- (167) Lisäherkkyytestit viittaavat siihen, että hankkeesta tulisi kannattamaton, jos kokonaistulot olisivat vuosittain vain [...] prosenttia pienemmät koko ennustejakson ajan tai jos tulot olisivat [...] prosenttia pienemmät ja toimintakustannukset [...] prosenttia suuremmat. Hankkeen kannattavuus on siis erittäin herkkä perusoletusten vähäisille muutoksille.
- (168) Komissio huomauttaa lisäksi, että vuoden 2011 tutkimuksen positiiviset tulokset riippuvat myös suurelta osin investoinnin päätearvosta liiketoimintasuunnitelman kattaman ajanjakson lopussa (eli vuonna 2040). Kuten johdanto-osan 135 kappaleessa selitetään, on epävarmaa, saavatko lentoaseman pitäjä ja sen osakkaat infrastruktuurin päätearvon kokonaan tai edes osan siitä.
- (169) Tämän perusteella komissio katsoo, että vuoden 2011 tutkimus perustuu vuoden 2010 tutkimuksen tavoin epärealistisiin oletuksiin erityisesti lentoliikennettä ja lentoasemamaksuja koskevien ennusteiden osalta. Näin ollen Gdynian ja Kosakowon päätös rahoittaa Gdynia-Kosakowon (Gdynia-Oksywie) sotilaslentoaseman muuttamista siviililentoasemaksi ei ole markkinataloussijoittajaperiaatteen mukainen myöskään vuoden 2011 tutkimuksen perusteella ja päätös aiheuttaa siksi lentoaseman pitäjälle taloudellista etua, jota se ei olisi saanut tavanomaisissa markkinaolosuhteissa.

Markkinataloussijoittajaperiaatteen soveltaminen vuoden 2012 tutkimuksen perusteella

- (170) Puolan viranomaiset katsovat, että komission olisi arvioitava markkinataloussijoittajaperiaatteen noudattamista ainoastaan vuoden 2012 tutkimuksen perusteella. Komissio toteaa, että vuoden 2012 tutkimuspäivityksessä otetaan huomioon aiemmat pääomasijoitukset ja jo toteutuneet pääomamenot. Vuoden 2012 tutkimus osoittaa, että Gdynia-Kosakowon lentoasemayhtiölle myönnetty rahoitus johtaa osakkeenomistajien oman pääoman positiiviseen arvoon, joka on [...] miljoonaa Puolan zlotya (noin [...] miljoonaa euroa). Lisäksi investointihankkeen [...] prosentin sisäinen tuotto prosentti on korkeampi kuin lentoaseman pitäjän ennustettu pääomakustannus ([...] prosenttia) ⁽⁶⁵⁾.
- (171) Vuoden 2012 tutkimuksessa verrataan yhtiön oman pääoman arvoa, kun lisäsijoitukset tehdään tilanteessa, jossa uusi lentoasema aloittaa toimintansa ("perusskenaario"), yhtiön oman pääoman arvoon, kun lisäsijoituksia ei tehdä tilanteessa, jossa investointihanke lopetetaan kesäkuusta 2012 alkaen ("vaihtoehtoinen skenaario") ⁽⁶⁶⁾.

⁽⁶⁴⁾ Gdanskin, Bydgoszczin ja Szczecin lentoasemien maksujen lisäksi komissio tarkasteli myös joulukuussa 2012 avatulla alueellisella Lublinin lentoasemalla perittäviä maksuja. Lublinin lentoasemalla lähtevän matkustajan vakiomaksu on 34 Puolan zlotya (8,5 euroa); vakioalaskeutumismaksu on 36 Puolan zlotya/tonni; vakioipaikoitusmaksu on 15 Puolan zlotya/tonni/24 h (ensimmäiset neljä tuntia ovat maksuttomia). Alennukset: Jos lentoyhtiö avaa Lublinin lentoasemalla toimipaikan, lähtevän matkustajan maksu on 4,21–5,76 Puolan zlotya (1,05–1,44 euroa) viiden ensimmäisen kauden ajan (2,5 vuotta); paikoitus- ja laskeutumismaksuihin myönnetään 99 prosentin alennus. Viiden kauden jälkeen myönnetään alennuksia uusille yhteyksille. Uusia yhteyksiä koskevat alennukset: Matkustaja-, laskeutumis- ja paikoitusmaksujen alennukset vaihtelevat yhteyden ensimmäisen vuoden 95 prosentista viidennen vuoden 25–65 prosenttiin (matkustajien määrästä riippuen). Viidennen vuoden jälkeen myönnetään 60 prosentin alennus, jos lentoyhtiötä käyttää yli 250 000 Lublinin lentoasemalta lähtevää matkustajaa.

⁽⁶⁵⁾ Näissä laskelmissa on otettu huomioon yleisen edun piiriin kuuluviin toimiin liittyvät menot.

⁽⁶⁶⁾ Koska tutkimus tehtiin kesäkuussa 2012, analyysi perustuu tähän ajankohtaan.

- (172) Tämän menetelmän soveltamiseen sen arvioimiseksi, sisältyykö sotilaslentoaseman muuttamiseen siviililentoasemaksi valtiontukea, liittyy periaatteellinen virhe, koska siinä ei oteta huomioon kyseiseen lentoasemaan jo investoitua huomattavaa pääomaa. Oikea vaihtoehtoinen skenaario olisi ollut se, ettei hankkeen toteutusta aloitettaisi lainkaan. Komissio toteaa, ettei yksityinen sijoittaja olisi alun alkaenkaan investoinut hankkeeseen, jos suunnitelmilla rakentaa alueelle uusi siviililentoasema ei näyttäisi olevan realistisia mahdollisuuksia tuottaa investoinnille voittoa. Vuoden 2012 tutkimuksessa määritelty vaihtoehtoinen skenaario on siten vääristynyt aiempien päätösten vuoksi, jotka eivät vastanneet yksityisen sijoittajan toimintaa. Siinä missä aiemmat pääomasijoitukset ovat valtiontukea, koska markkinatalousolosuhteissa toimiva sijoittaja ei olisi toteuttanut niitä, sama pätee myös hankkeen puitteissa myöhemmin toteutettuihin pääomasijoituksiin.
- (173) Komissio huomauttaa, että Puolan viranomaisten toimittaman vuoden 2012 tutkimuksen perusskenaario perustuu liiketoimintasuunnitelmaan, jossa oletuksena ovat pääomasijoittajille ajanjakson 2012–2030 aikana (eli nopean kasvun aikana) tulevat kassavirrat ⁽⁶⁷⁾. Arvio tulevista kassavirroista perustuu oletukseen, että lentokenttä aloittaa toimintansa vuonna 2013. Vuoden 2012 tutkimuksen tekoajankohtana Puolan viranomaiset odottivat, että lentoasema palvelisi noin [...] matkustajaa vuonna 2014 ja laajentaisi asteittain toimintaansa [...] matkustajaan vuonna 2020 ja noin [...] matkustajaan vuonna 2028 (ks. jäljempänä olevassa taulukossa 8 esitettävät matkustajamääräennusteet).

Taulukko 8

Gdynian lentoaseman liikennemääräennusteet (tuhatta matkustajaa)

Oletettu matkustajamäärien kasvu										
Vuosi	2013	2014	2015	2017	2018	2019	2020	2023	2026	2030
Yhteensä	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	1 083,7

- (174) Vuoden 2012 tutkimuksen mukaan lentoaseman pitäjän odotetaan kasvavan vuoden 2030 jälkeen jatkuvasti tasaisella [...] prosentin kasvunopeudella. Puolan viranomaiset laskivat lentoaseman pitäjän päätearvon vuodelle 2030 tämän oletuksen mukaisesti.
- (175) Komissio toteaa, että samoin kuin vuoden 2010 tutkimuksessa, myös tässä tutkimuksessa Gdynian lentoaseman vastaisten kassavirtojen tärkeimpänä osatekijänä ovat odotetut ilmailutoiminnasta saatavat tulot, jotka riippuvat matkustajamääristä ja lentoyhtiöiltä perittävien lentoasemamaksujen tasosta.
- (176) Puolan viranomaiset toteavat odotetusta matkustajamäärien kehityksestä, että lentomatkustajaliikenteen kysyntä kasvaa ajan mittaan sekä Puolan BKT:n odotetun kasvun ja alueen kehityksen myötä. Puolan viranomaiset ovat sen vuoksi sitä mieltä, että liikennemääräennusteet ovat varovaisia ja että todellisuudessa liikenne voi olla ennustettua vilkkaampaa. Puolan viranomaisten näkemyksen mukaan maaliskuussa 2013 tehdyssä alueen liikenne-ennusteiden päivityksessä ennakoitua vuoden 2012 tutkimuksessa käytettyjä ennusteita vilkkaampaa liikennettä.
- (177) Puolan viranomaisen mukaan liiketoimintasuunnitelmassa ennustetaan, että Gdynian lentoasema käsittelee alle [...] prosenttia alueen matkustajaliikenteestä. Lisäksi Pommerin kehittyvillä lentoliikennemarkkinoilla on Puolan viranomaisten mukaan tilaa pienelle uudelle lentoasemalle, joka täydentää Gdanskin lentoaseman tarjoamia palveluja.
- (178) Lentomatkustajaliikenteen kysynnästä ja tähän liittyvistä tuloista komissio katsoo, että johdanto-osan 136–147 ja 161–165 kappaleessa esitetty vuosien 2010 ja 2011 tutkimusten perustelut, jotka koskevat Gdynian lentoaseman kilpailua lentoyhtiöistä ja matkustajista Gdanskin lentoaseman kanssa, pätevät myös vuoden 2012 tutkimuksen arviointiin.

⁽⁶⁷⁾ Laajasti käytetty pääomasijoitus päätösten arviointimenetelmä on tarkastella yhtiön pääoman arvoa. Pääoman arvo on yhtiön arvo, joka on sen omistajien tai osakkeenomistajien käytettävissä. Pääoman arvo lasketaan laskemalla yhteen kaikki pääomasijoittajien käytettävissä olevat vastaiset kassavirrat, jotka on diskontattu asianmukaisella tuotto prosentilla. Diskonttokorkona käytetään yleensä pääoman kustannusta, joka kuvastaa kassavirtoihin liittyvää riskiä.

- (179) Komissio katsoo, ettei markkinaolosuhteissa toimiva sijoittaja asettaisi maksujaan korkeammalle tasolle sen oletuksen perusteella, että Gdanskin lentoaseman perimät maksut nousevat pitkällä aikavälillä. Tässä suhteessa komissio huomauttaa, että Gdanskin lentoaseman hinnastossa ennakoidaan, että alennuksia sovelletaan vuoteen 2028 asti (eli vain kaksi vuotta vuoden 2012 tutkimukseen sisältyvän liiketoimintasuunnitelman ajanjaksoa lyhyemmän ajanjakson ajan). Komissio katsoo tämän perusteella, että vaikka Gdanskin lentoaseman perimät lentoasemamaksut nousisivatkin vuoden 2028 jälkeen, liiketoimintasuunnitelman ajanjaksolle (eli vuoteen 2030 asti) ennustetut keskimääräiset lentoasemamaksut pysyvät korkeampina kuin lähimmän kilpailevan lentoaseman keskimääräiset maksut.
- (180) Puolan viranomaiset ovat vahvistaneet, että vuoden 2012 tutkimuksessa otetaan huomioon lentoasemalla harjoitettavaan sotilastoimintaan liittyvät toimintakustannukset. Valtion odotetaan hyvittävän nämä kustannukset. Puolan viranomaiset ovat myös vahvistaneet, ettei kustannusten (sekä toiminta- että investointikustannusten) jakamisesta ole vielä päästy muodolliseen sopimukseen Gdynian lentoaseman ja sotilaskäyttäjän välillä.
- (181) Komissio katsoo, että markkinaolosuhteissa toimiva sijoittaja perustaisi arviointinsa vain investointipäätöksen tehoketkellä ennakoitavissa oleviin tuloksiin. Tämän vuoksi komissio katsoo, ettei kustannusten jakamisesta lentoaseman sotilaskäyttäjän kanssa johtuvaa mahdollista kustannusten vähentymistä (sekä vaikutusta lentoaseman kokonaiskustannuksiin ja tuloihin) pitäisi ottaa huomioon arvioitaessa, onko investointi markkinataloussijoittajaperiaatteen mukainen. Itse asiassa vuoden 2012 tutkimuksessa ei ilmaista määrällisesti niitä kustannusten alennuksia, jotka lentoaseman pitäjä voisi saada tässä yhteydessä.
- (182) Samoin kuin vuoden 2010 tutkimuksessa, tässäkin tutkimuksessa hankkeen diskontattu kokonaiskassavirta ajanjaksolta 2012–2030 on negatiivinen, kuten kaaviossa 4 esitetään. Lentoasema alkaa tuottaa positiivisia kassavirtoja vasta vuonna 2020, mutta pitkä investointiaika merkitsee sitä, että kumulatiivinen diskontattu kassavirta pysyisi negatiivisena ennustejakson ajan.

Kaavio 4

Kumulatiivinen diskontattu kassavirta (zlotyina) vuoden 2012 tutkimuksen mukaan (yleisen edun piiriin kuuluvuihin toimiin liittyvät menot pois lukien)

[...]

- (183) Näin ollen komissio toteaa, että vuoden 2012 tutkimusta ei voida pitää oikeana testinä sen arvioimiseksi, oliko Gdynian ja Kosakowon päätös rahoittaa Gdynian lentoaseman muuttaminen siviililentoasemaksi markkinataloussijoittajaperiaatteen mukainen. Vuoden 2012 tutkimuksen toteutusajankohtana osakkaat olivat jo tehneet investointipäätöksensä. Komissio katsoo myös, ettei vuoden 2012 tutkimuksen jälkeen tehtyjä pääomasijoituksia voida pitää itsenäisinä, erikseen tehtyinä investointipäätöksinä, koska sijoitukset koskevat samaa investointihanketta, jota julkiset osakkaat alkoivat toteuttaa viimeistään vuonna 2010, ja vuoden 2012 tutkimuksessa käsitellään ainoastaan alkuperäisen hankkeen mukautuksia tai muutoksia.

Marraskuussa 2013 tehty päivitys

- (184) Komissio katsoo myös, ettei investointisuunnitelmaan tehtyjä muutoksia, joilla pyritään saamaan lisätuloja lentoaseman (eikä ulkopuolisen toimijan) harjoittaman polttoainemyynnin ja tarjoamien suunnistuspalvelujen avulla, pitäisi ottaa huomioon arvioitaessa, onko investointi markkinataloussijoittajaperiaatteen mukainen. Puolan viranomaiset ovat vahvistaneet, että nämä mahdolliset lisätulonlähteet eivät sisällyneet Gdynian lentoasemaa koskeviin vuosien 2010, 2011 ja 2012 tutkimuksiin, koska julkiset osakkaat ja yhtiö eivät kumpikaan olleet tutkimusten tekoajankohtana varmoja siitä, että ne saisivat palvelujen tarjoamiseen tarvittavat toimitukset ja muut luvat, eivätkä sen vuoksi ottaneet näitä tuloja huomioon omissa ennusteissaan (edes optimistisena skenaariona). Koska tarvittavien toimilupien ja muiden lupien saaminen ei ollut tutkimusten tekoajankohtana todennäköistä, komissio ei voi ottaa niitä huomioon jälkikäteen.

Päätelmä

- (185) Gdynian ja Kosakowon lentoaseman pitäjälle myöntämä julkinen rahoitus ei ole markkinataloussijoittajaperiaatteen mukaista. Näin ollen käsiteltävänä oleva toimenpide aiheuttaa Gdynia-Kosakowon lentoasemayhtiölle taloudellista etua, jota se ei olisi saanut tavanomaisissa markkinaolosuhteissa.

5.1.4 Tuen valikoivuus

- (186) SEUT-sopimuksen 107 artiklan 1 kohdan mukaan toimenpiteen on suosittava "jotain yritystä tai tuotannonalaa", jotta se voidaan katsoa valtiontueksi. Käsiteltävänä olevassa tapauksessa komissio katsoo, että pääomasijoitukset koskevat ainoastaan Gdynia-Kosakowon lentoasemayhtiötä. Näin ollen toimenpiteet ovat valikoivia SEUT-sopimuksen 107 artiklan 1 kohdassa tarkoitettua merkityksessä.

5.1.5 Kilpailun vääristyminen ja vaikutus kauppaan

- (187) Kun jäsenvaltion myöntämä tuki vahvistaa yrityksen asemaa sisämarkkinoilla muihin, kilpaileviin yrityksiin verrattuna, tuen on katsottava vaikuttavan kauppaan⁽⁶⁸⁾. Käsiteltävänä olevan toimenpiteen aiheuttama taloudellinen etu vahvistaa lentoaseman pitäjän taloudellista asemaa, koska lentoaseman pitäjä pystyy aloittamaan liiketoimintansa ilman, että sen tarvitsee huolehtia siihen olennaisena osana liittyvistä investointi- ja toimintakustannuksista.
- (188) Kuten 5.1.1 jaksossa todettiin, lentoaseman pitäminen on taloudellista toimintaa. Kilpailua on toisaalta lentoasemien välillä, kun ne pyrkivät houkuttelemaan lentoyhtiöitä ja vastaavaa lentoliikennettä (matkustajia ja rahtitavaraa), ja toisaalta lentoaseman pitäjien välillä, jotka voivat kilpailla keskenään tietyn lentoaseman hallinnoinnista. Lisäksi komissio korostaa, että eri vaikutusalueilla ja eri jäsenvaltioissa sijaitsevat lentoasemat saattavat kilpailla keskenään houkutellessaan lentoyhtiöitä erityisesti halpalentoyhtiöiden osalta. Komissio toteaa, että Gdynian lentoasema käsittelee noin [...] 000 matkustajaa vuoteen 2020 asti ja jopa miljoona matkustajaa vuonna 2030.
- (189) Kuten vuoden 2005 ilmaisuuntaviivojen 40 kohdassa muistutetaan, SEUT-sopimuksen 107 artiklan 1 kohtaa on sovellettava myös pieniin lentoasemiin, koska ne kilpailevat muiden pienten lentoasemien kanssa ennen muuta tilauslennoista ja halpalentoyhtiöiden toteuttamista lennoista. Komissio katsoo, että tämä voi vaikuttaa kilpailuun ja jäsenvaltioiden väliseen kauppaan.
- (190) Johdanto-osan 187–189 kappaleessa esitettyjen perustelujen nojalla voidaan todeta, että Gdynian lentoaseman pitäjälle aiheutuva taloudellinen etu vahvistaa sen asemaa kilpailijoihin verrattuna lentoasemapalvelujen tarjoajien keskuudessa unionin markkinoilla. Näin ollen tarkastelun kohteena oleva julkinen rahoitus vääristää tai uhkaa vääristää kilpailua ja vaikuttaa jäsenvaltioiden väliseen kauppaan.

5.1.6 Päätelmä

- (191) Johdanto-osan 101–190 kappaleessa esitettyjen perustelujen nojalla komissio katsoo, että Gdynia-Kosakowon lentoasemayhtiöön tehdyt pääomasijoitukset ovat SEUT-sopimuksen 107 artiklan 1 kohdassa tarkoitettua valtiontukea. Koska rahoitus oli jo asetettu Gdynia-Kosakowon lentoasemayhtiön käyttöön, komissio katsoo lisäksi, etteivät Puolan viranomaiset ole noudattaneet SEUT-sopimuksen 108 artiklan 3 kohdassa asetettua kieltoa⁽⁶⁹⁾.

⁽⁶⁸⁾ Asia T-214/95, Het Vlaamse Gewest v. komissio, EU:T:1998:77.

⁽⁶⁹⁾ Asia T-109/01, Fleuren Compost v. komissio, EU:T:2004:4.

5.2 Tuen soveltuvuus sisämarkkinoille

- (192) Komissio on tutkinut, voidaanko käsiteltävänä olevan tuen katsoa soveltuvan sisämarkkinoille. Kuten edellä kuvataan, tuki koostuu Gdynian lentoaseman toiminnan aloittamiseen liittyvien investointikustannusten ja lentoaseman ensimmäisten toimintavuosien aikaisten liiketappioiden (vuoden 2019 loppuun asti sekä vuoden 2010 että vuoden 2012 tutkimuksen mukaan) rahoittamisesta.

5.2.1 Vuosien 2005 ja 2014 ilmailusuuntaviivojen soveltaminen

- (193) SEUT-sopimuksen 107 artiklan 3 kohdassa määrätään poikkeuksista SEUT-sopimuksen 107 artiklan 1 kohdassa vahvistettuun yleiseen sääntöön, jonka mukaan valtiontuki ei sovellu sisämarkkinoille. Kyseistä tukea voidaan arvioida vain SEUT-sopimuksen 107 artiklan 3 kohdan c alakohdan perusteella, jonka mukaan sisämarkkinoille soveltuvana voidaan pitää ”tukea tietyn taloudellisen toiminnan tai talousalueen kehityksen edistämiseen, jos tuki ei muuta kaupankäynnin edellytyksiä yhteisen edun kanssa ristiriitaisella tavalla”.
- (194) Vuoden 2005 ilmailusuuntaviivat ja 31 päivänä maaliskuuta 2014 annetut suuntaviivat valtiontuesta lentoasemille ja lentoyhtiöille ⁽⁷⁰⁾, jäljempänä ’vuoden 2014 ilmailusuuntaviivat’, tarjoavat kehyksen sen arvioimiseksi, voidaanko lentoaseman pitäjille myönnettävä tuki katsoa sisämarkkinoille soveltuvaksi SEUT-sopimuksen 107 artiklan 3 kohdan c alakohdan nojalla.
- (195) Vuoden 2014 ilmailusuuntaviivojen mukaan komission ilmoitusta valtiontuen sääntöjenvastaisuuden arvioinnissa sovellettavien sääntöjen määräytymisestä ⁽⁷¹⁾ sovelletaan lentoasemille myönnettyyn sisämarkkinoille soveltumattomaan investointitukeen. Jos sisämarkkinoille soveltumaton investointituki on myönnetty ennen 4 päivää huhtikuuta 2014, komissio soveltaa edellä esitetyn perusteella niitä sisämarkkinoille soveltuvuutta koskevia periaatteita, jotka olivat voimassa silloin kun investointituki myönnettiin. Näin ollen komissio soveltaa lentoasemille ennen 4 päivää huhtikuuta 2014 myönnettyyn sisämarkkinoille soveltumattomaan investointitukeen vuoden 2005 ilmailusuuntaviivoja ⁽⁷²⁾.
- (196) Vuoden 2014 ilmailusuuntaviivojen mukaan ilmoitusta valtiontuen sääntöjenvastaisuuden arvioinnissa sovellettavien sääntöjen määräytymisestä ei pitäisi soveltaa sellaisiin käsiteltävänä oleviin asioihin, jotka koskevat lentoasemille ennen 4 päivää huhtikuuta 2014 myönnettyä sääntöjenvastaista toimintatukea. Sen sijaan komissio soveltaa vuoden 2014 ilmailusuuntaviivojen periaatteita kaikkiin tapauksiin, jotka koskevat lentoasemille myönnettyä toimintatukea (vireillä olevat ilmoitukset ja sääntöjenvastainen ilmoittamaton tuki), vaikka tuki olisi myönnetty ennen 4 päivää huhtikuuta 2014 ⁽⁷³⁾.
- (197) Pääomasijoitukset ovat sääntöjenvastaista valtiontukea, joka on myönnetty Gdynia-Kosakowon lentoasemalle ennen 4 päivää huhtikuuta 2014 (ks. johdanto-osan 191 kappale).

5.2.2 Investointi- ja toimintatuen erottelu

- (198) Johdanto-osan 196–197 kappaleessa tarkoitettujen, vuoden 2014 ilmailusuuntaviivojen säännösten mukaan komission on määriteltävä, onko käsiteltävänä oleva toimenpide sääntöjenvastaista investointi- vai toimintatukea.
- (199) Vuoden 2014 ilmailusuuntaviivojen 25 kohdan 18 alakohdan mukaan investointituella tarkoitetaan tukea kiinteän käyttöpääoman rahoittamiseen, erityisesti pääomakustannusten rahoitusvajeen kattamiseen.
- (200) Toimintatuella puolestaan tarkoitetaan tukea, jolla katetaan lentoaseman tulojen ja toimintakustannusten välinen rahoitusvaje eli lentoasemalle lentoasemapalvelujen tarjoamisesta aiheutuvia ”kustannuksia, mukaan lukien sellaiset kustannusryhmät kuin henkilöstökustannukset, ostetut palvelut, viestintä, jätehuolto, energia,

⁽⁷⁰⁾ Komission tiedonanto – Suuntaviivat valtiontuesta lentoasemille ja lentoyhtiöille (EUVL C 99, 4.4.2014, s. 3).

⁽⁷¹⁾ EUVL C 119, 22.5.2002, s. 22.

⁽⁷²⁾ Vuoden 2014 ilmailusuuntaviivojen 173 kohta.

⁽⁷³⁾ Vuoden 2014 ilmailusuuntaviivojen 172 kohta.

kunnossapito, vuokrat ja hallinto, mutta pois lukien pääomakustannukset, lentoaseman lentoyhtiöille tarjoama markkinointituki tai muut kannustimet, ja kustannukset, jotka kuuluvat yleisen edun piiriin” ⁽⁷⁴⁾).

- (201) Näiden määritelmien perusteella Gdynia-Kosakowon lentoasemalle myönnettyä valtiontukea on pidettävä investointitukena siltä osin kuin se oli tarkoitettu kiinteän käyttöpääoman rahoittamiseen. Investointitukea on myös se osa vuotuisista pääomasijoituksista, joka kattaa lentoaseman pitäjän ne tappiot, joita ei ole vielä sisällytetty EBITDAan (eli kiinteän käyttöpääoman vuotuinen arvonalennus, rahoituskustannukset yms.), pois lukien johdanto-osan 102–107 kappaleessa määritellyt yleisen edun piiriin kuuluvien toimiin liittyvät menot.
- (202) Sen sijaan se osa vuotuisista pääomasijoituksista, jolla on katettu Gdynia-Kosakowon lentoasemayhtiön vuotuiset toimintatappiot ⁽⁷⁵⁾, pois lukien ne EBITDAan sisällytetyt kustannukset, joiden katsotaan kuuluvan johdanto-osan 102–107 kappaleessa määriteltyihin yleisen edun piiriin kuuluvien toimiin liittyviin menoihin, ovat lentoaseman pitäjälle myönnettyä toimintatukea.

5.2.3 Investointituki

- (203) Lentoasemien infrastruktuurin rahoitukseen myönnettävä valtiontuki on SEUT-sopimuksen 107 artiklan 3 kohdan c alakohdan mukaista, jos se täyttää vuoden 2005 ilmailusuuntaviivojen 61 kohdassa vahvistetut edellytykset:
- i) infrastruktuurin rakentaminen ja käyttö vastaa selkeästi määriteltyä yleishyödyllistä tavoitetta (aluekehitys, liikenneyhteyksien parantaminen jne.);
 - ii) infrastruktuuri on tarpeen ja oikeasuhteinen vahvistetun tavoitteen kannalta;
 - iii) infrastruktuurin käyttöön liittyvät odotukset ovat tyydyttävät keskipitkällä aikavälillä, erityisesti kun niitä verrataan jo olemassa olevien infrastruktuurien käyttöön;
 - iv) kaikilla mahdollisilla käyttäjillä on tasavertainen ja syrjimätön oikeus infrastruktuurin käyttöön; ja
 - v) tuki ei vaikuta kaupan kehitykseen tavalla, joka on ristiriidassa unionin etujen kanssa.
- (204) Jotta lentoasemille myönnettävän valtiontuen voidaan katsoa soveltuvan sisämarkkinoille, sillä, samoin kuin kaikilla muillakin valtiontukitoimenpiteillä, olisi lisäksi oltava kannustava vaikutus ja sen olisi oltava tarpeellista ja oikeassa suhteessa tavoiteltuun oikeutettuun päämäärään.
- (205) Puolan viranomaiset ovat sitä mieltä, että Gdynian lentoaseman muutoshankkeen julkinen rahoitus täyttää kaikki vuoden 2005 ilmailusuuntaviivoissa investointituelle vahvistetut perusteet.
- i) *Infrastruktuurin rakentaminen ja käyttö vastaavat selkeästi määriteltyä yleishyödyllistä tavoitetta (aluekehitys, liikenneyhteyksien parantaminen jne.)*
- (206) Komissio toteaa, että vain 25 kilometrin päässä suunnitellusta uudesta lentoasemasta sijaitseva Gdanskin lentoasema palvelee jo tehokkaasti Pommerin aluetta.
- (207) Gdanskin lentoasema sijaitsee kolmen kaupungin alueen kehätien vieressä, joka on osa Gdynian, Sopotin ja Gdanskin ohittavaa S6-moottoriliikennetietä ja tarjoaa valtaosalle Pommerin asukkaista hyvät yhteydet lentoasemalle. Uuden lentoaseman rakentaminen ei parantaisi huomattavasti edes Gdynian asukkaiden liikenneyhteyksiä, koska sekä Gdynian että Gdanskin lentoasemat sijaitsevan noin 20–25 minuutin automatkan päässä Gdynian keskustasta.

⁽⁷⁴⁾ Vuoden 2014 ilmailusuuntaviivojen 21, 22 ja 23 kohta.

⁽⁷⁵⁾ EBITDA = yrityksen tulos ennen korkojen, verojen, arvonalennusten ja kuoletusten vähentämistä.

- (208) Komissio huomauttaa myös, että parhaillaan rakennettavan, unionin rakennerahastoista rahoitettavan kolmen kaupungin alueen ratayhteyden (Trójmiejska Kolej Metropolitalna) ansiosta sekä Gdanskin että Gdynian asukkaat voivat tulevaisuudessa matkustaa kotikaupunkinsa keskustasta suoraan Gdanskin lentoasemalle noin 25 minuutissa. Rakennettava ratayhteys tarjoaa myös Pommerin muiden alueiden asukkaille suoran tai välillisen ratayhteyden Gdanskin lentoasemalle.
- (209) Komissio huomauttaa myös, että Gdanskin lentoaseman nykyinen kapasiteetti on 5 miljoonaa matkustajaa vuodessa, kun taas todelliset matkustajamäärät vuosina 2010–2013 olivat seuraavat: vuonna 2010 – 2,2 miljoonaa, vuonna 2011 – 2,5 miljoonaa, vuonna 2012 – 2,9 miljoonaa, vuonna 2013 – 2,8 miljoonaa. Lisäksi komissio toteaa, että Gdanskin lentoasemaa laajennetaan parhaillaan käsittelemään 7 miljoonaa matkustajaa vuodessa. Investoinnin on määrä valmistua vuonna 2015.
- (210) Lisäksi Puolan viranomaisten toimittaman, vuoden 2012 tutkimuspäivityksen laatimiseen käytetyn Pommeria koskevan liikenne-ennusteen mukaan alueen kokonaiskysyntä on [...] matkustajaa vuodessa [...].

Taulukko 9

Pommerin liikennemääräennusteet (miljoonaa matkustajaa)

2013	2015	2017	2019	2020	2023	2026	2027	2028	2030
2,8	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	7,7

- (211) Komissio huomauttaa myös, että Puolan viranomaisten toimittamien tietojen mukaan Gdanskin lentoaseman yleissuunnitelmassa varaudutaan lentoaseman lisälaajennukseen, jonka ansiosta lentoasema pystyisi käsittelemään yli 10 miljoonaa matkustajaa vuodessa. Tulevaisuudessa saatetaan siis tehdä päätös laajentaa Gdanskin lentoaseman kapasiteettia yli 7 miljoonaan matkustajaan liikenteen kehityksestä riippuen.
- (212) Puolan viranomaisten mukaan (maaliskuussa 2013 laadittu) päivitetty ennuste osoittaa, että vaikutusalueen kysynnän odotetaan olevan vuoden 2012 liikennemääräennusteita suurempaa. Muutettujen ennusteiden mukaan vaikutusalueen kysyntä on noin 9 miljoonaa matkustajaa vuonna 2030. Tämäkin ennuste osoittaa kuitenkin, että Gdanskin lentoasema pystyisi tyydyttämään alueen kysynnän yksin ilman lisäinvestointeja ainakin vuoteen 2025 asti (johdanto-osan 63 kappaleessa kuvailtujen tarkistettujen liikennemääräennusteiden perusteella).
- (213) Lisäksi Gdanskin lentoaseman nykyinen kiitotiekapasiteetti on Puolan viranomaisten toimittamien tietojen mukaan 40–44 nousua/laskua tunnissa, kun taas käyttö on nykyisin keskimäärin 4,7 nousua/laskua tunnissa.
- (214) Komissio huomauttaa Puolan viranomaisten toimittamien tietojen perusteella (ks. edellä johdanto-osan 209–213 kappale), että Gdanskin lentoasema käyttää tulevana vuosina vain noin 50–60 prosenttia kapasiteetistaan. Gdanskin lentoasema pystyy siis pitkään tyydyttämään sekä lentoyhtiöiden että matkustajien aiheuttaman kysynnän, vaikka matkustajamäärät kasvaisivatkin Pommerissa nopeasti.
- (215) Komissio huomauttaa lisäksi, että Gdanskin lentoasema tarjoaa yhteyksiä yli 40 kansalliseen ja kansainväliseen kohteeseen (sekä kahden paikkakunnan välisiä yhteyksiä että yhteyksiä keskushentoasemiin, kuten Frankfurtiin, Müncheniin, Varsovaan ja Kööpenhaminaan).
- (216) Kuten johdanto-osan 78 kappaleessa mainitaan, Puolan viranomaiset esittävät toisaalta, että Gdanskin lentoaseman mahdollisuudet laajentaa kapasiteettiaan ovat rajalliset kaavoitukseen ja ympäristöön liittyvistä syistä. Toisaalta Puolan viranomaiset esittävät myös, ettei Gdanskin lentoaseman kapasiteetin laajentamiselle ole mitään rajoitteita. Koska kapasiteetin laajentamisen rajoitteita koskevat lausumat ovat keskenään ristiriitaisia eikä niiden tueksi esitetä mitään todisteita, komissio katsoo, ettei se voi perustaa arviointiaan niiden varaan.

- (217) Kun otetaan huomioon Gdanskin lentoaseman ylimääräinen kapasiteetti, jota ei käytetä täysin vielä pitkän aikavälin kuluessakaan, ja suunnitelmat laajentaa tarvittaessa lentoaseman kapasiteettia pitkällä aikavälillä entisestään, komissio katsoo, ettei toisen lentoaseman perustaminen Pommeriin edistäisi alueen kehitystä. Lisäksi komissio huomauttaa, että yhteydet Pommerin alueelle ovat jo hyvät Gdanskin lentoaseman ansiosta ja ettei uusi lentoasema paranna yhteyksiä alueelle.
- (218) Komissio toteaa myös, että Gdynian lentoaseman liiketoimintamalli viittaa siihen, että lentoasema kilpailisi matkustajista Gdanskin lentoaseman kanssa halpalentojen, tilauslentojen ja yleisilmailun markkinoilla. Lisäksi uuden lentoaseman perustamisella varalentoasemaksi ei voida perustella Gdynian lentoaseman investoinnin laajuutta.
- (219) Kuten johdanto-osan 77 kappaleessa todetaan, Puolan viranomaiset viittaavat vuosia 2007–2020 koskevaan Pommerin seutuliikenteen kehitysstrategiaan, jossa niiden mukaan todetaan, että on tarpeen luoda keskenään tiiviissä yhteistyössä toimivien lentoasemien keskus, jotta voidaan vastata Pommerin väestön tarpeisiin.
- (220) Komissio katsoo kuitenkin, että vuosia 2007–2020 koskevassa Pommerin seutuliikenteen kehitysstrategiassa on esitetty ainoastaan potentiaaliset strategiset suuntaviivat, joiden mukaan alueen liikennettä voidaan kehittää tai olisi kehitettävä. Gdynian lentoasemaa koskevat päätelmät ovat hyvin yleisluontoisia. Kyseisessä asiakirjassa ei myöskään määritellä mitään täytäntöönpanotoimenpiteitä, joilla varmistettaisiin, että Gdynian lentoasemaa käytettäisiin siviili-ilmailun tarkoituksiin. Siinä ei myöskään esitetä tätä koskevia velvoitteita. Päinvastoin. Asiakirjassa korostetaan, että Gdynia-Kosakowon tai Słupsk-Redzikowon lentoasemien kaupallisen toiminnan kehittämissuunnitelmissa on keskityttävä ennen muuta taloudellisesti kannattavaan ja nykyiset tarpeet täyttävään kapasiteettiin ja rahdinkäsittelymahdollisuuteen siellä missä se on kannattavaa.
- (221) Myös puolustusministeriön, liikenneministeriön ja Gdanskin lentoaseman edustajien sekä useiden alueellisten viranomaisten 29 päivänä huhtikuuta 2005 allekirjoittama aiesopimus (ks. tämän päätöksen johdanto-osan 21 kappale) on hyvin yleisluontoinen ja sisältää ainoastaan suunnitelmia Kosakowon lentoaseman käyttämisestä siviili-ilmailun tarkoituksiin.
- (222) Komissio toteaa lisäksi, että Pommerin voivodikunnan aluejohtaja sekä Gdanskin ja Sopotin (alueen kolmesta kaupungista suurimmat ja Gdanskin lentoaseman osakkaat) kaupunginjohtajat antoivat päätöksen 2014/883/EU antamisen jälkeen kirjallisen lausunnon, jossa he ilmoittivat, että allekirjoittaessaan aiesopimuksen 29 päivänä huhtikuuta 2005 heillä ei ollut tarkoituksena aloittaa uuden lentoaseman rakentamista Gdyniaan. Lausunnon mukaan aiesopimus allekirjoitettiin vain jotta olisi voitu varmistaa olemassa olevan sotilaslentoaseman infrastruktuurin hyödyntäminen Gdanskin lentoaseman kanssa tulevaisuudessa tehtävän yhteistyön puitteissa. Siinä tapauksessa Gdynian lentoasemaa olisi voitu käyttää ainoastaan yleisilmailun alalla.
- (223) Paikallisviranomaiset korostivat lisäksi, että päätös lentoaseman perustamisesta Gdyniaan oli Gdynian ja Kosakowon itsenäinen päätös, jonka ne tekivät siitä huolimatta, että niille oli moneen kertaan ilmoitettu, ettei tällainen investointi ollut taloudellisesti kannattava.
- (224) Puolan viranomaiset ilmoittivat 6 päivänä elokuuta 2013 päivätyllä kirjeellä, että Gdanskin lentoaseman osakkaat (mm. Gdynia) olivat 30 päivänä heinäkuuta 2013 (eli muodollisen tutkintamenettelyn aloittamisen jälkeen) päättäneet perustaa työryhmän, jonka tehtävänä oli analysoida Gdynian ja Gdanskin lentoasemien mahdollista yhteistyötä koskevia vaihtoehtoja. Gdynian kaupunginjohtaja ilmoitti 30 päivänä lokakuuta 2013 päivätyssä kirjeessä (joka toimitettiin komissiolle 4 päivänä marraskuuta 2013), että työryhmä suositti Gdanskin lentoaseman osakkaille Pommerissa sijaitsevien kahden lentoaseman yhdistämistä (siten, että Gdynian lentoasema yhdistettäisiin Gdanskin lentoasemaan). Lisäksi kaupunginjohtaja ilmoitti, että yhdistymiseen liittyvien yksityiskohtien tarkastelu oli vielä kesken.
- (225) Komission näkemyksen mukaan työryhmän perustaminen oli vain reaktio muodollisen tutkintamenettelyn aloittamiseen, eikä sitä voida pitää osoituksena alueellisen liikennestrategian toteuttamisesta. Lisäksi on syytä mainita, ettei komissiolle ole ilmoitettu mistään aiemmista eikä myöhemmistä toimista, jotka koskisivat näiden Pommerissa sijaitsevien kahden lentoaseman yhteistyötä. Komissio huomauttaa myös, että Gdynian ja Gdanskin lentoasemien yhteistyö erityisen keskuksen puitteissa ei poistaisi infrastruktuurin päällekkäisyyttä, jota ei voida perustella liikennetarpeisiin liittyvin tosiseikoin.

- (226) Edellä esitetyn perusteella komissio katsoo, että Gdynian lentoaseman investointi johtaa alueella infrastruktuurin päällekkäisyyteen, mikä ei vastaa selkeästi määriteltyä yleishyödyllistä tavoitetta.

ii) Infrastruktuuri on tarpeen ja oikeasuhteinen vahvistetun tavoitteen kannalta

- (227) Kuten johdanto-osan 206–226 kappaleessa todetaan, komissio katsoo, että Gdanskin lentoasema palvelee nykyisin ja vastaisuudessa Gdynian lentoaseman vaikutusaluetta tehokkaasti. Lisäksi molemmilla lentoasemilla on samanlainen toimintamalli ja ne keskittyvät pääasiassa halpa- ja tilauslentoihin.
- (228) Koska selkeästi määriteltyä yleishyödyllistä tavoitetta ei ole, komissio katsoo, ettei infrastruktuurin voida katsoa olevan tarpeen eikä oikeasuhteinen yleishyödyllisen tavoitteen kannalta (ks. myös edellä oleva johdanto-osan 226 kappale).

iii) Infrastruktuurin käyttöön liittyvät odotukset ovat tyydyttävät keskipitkällä aikavälillä, erityisesti kun niitä verrataan jo olemassa olevien infrastruktuurien käyttöön

- (229) Kuten i kohdassa todettiin, Gdynian lentoasema on vain 25 kilometrin päässä olemassa olevasta Gdanskin lentoasemasta ja lentoasemilla on sama vaikutusalue ja samanlainen liiketoimintamalli.
- (230) Gdanskin lentoaseman kapasiteetista on nykyisin käytössä alle 60 prosenttia. Kun otetaan huomioon Gdanskin lentoasemalla parhaillaan toteutettavat investoinnit, Gdanskin lentoaseman kapasiteetti riittää tyydyttämään alueen kysynnän ainakin vuosiin 2025–2028 asti käytettävästä ennusteesta riippuen, ja lentoaseman lisälaajennus on mahdollinen.
- (231) Komissio toteaa myös, että Gdynian lentoaseman liiketoimintasuunnitelman mukaan lentoasema saisi noin [80–90] prosenttia tuloistaan palvelemalla halpa- ja tilauslentoyhtiöitä. Tämä tarkoittaa, että se keskittyisi markkinoihin, jotka ovat Gdanskin lentoaseman ydinliiketoimintaa.
- (232) Tässä yhteydessä komissio huomauttaa myös, etteivät Puolan viranomaiset ole esittäneet mitään todisteita lentoasemien mahdollisesta yhteistyöstä (ks. myös johdanto-osan 224–225 kappale).
- (233) Myöskään suunnitelmat saada tuloja muista ilmailuun ja muuhun kuin ilmailuun liittyvästä toiminnasta (tuotanto ja palvelut) eivät itsessään riittäisi kattamaan Gdynian lentoaseman pitämiseen liittyviä korkeita toimintakustannuksia.
- (234) Näin ollen komissio katsoo, etteivät Gdynian lentoaseman käyttöön liittyvät odotukset ole tyydyttäviä keskipitkällä aikavälillä.

iv) Kaikilla mahdollisilla käyttäjillä on tasavertainen ja syrjimätön oikeus infrastruktuurin käyttöön

- (235) Puolan viranomaiset vahvistivat, että kaikilla mahdollisilla käyttäjillä olisi tasavertainen ja syrjimätön oikeus lentoasemainfrastruktuurin käyttöön ilman kaupallisesti perusteetonta syrjintää.

v) Tuki ei vaikuta kaupan kehitykseen tavalla, joka on ristiriidassa yhteisen edun kanssa

- (236) Komissio toteaa, että Puolan viranomaiset eivät ole esittäneet mitään todisteita siitä, että Gdynian ja Gdanskin lentoasemat muodostaisivat keskenään yhteistyötä tekevän ilmailun keskuksen. Loogisesti ajateltuna vaikuttaisi siltä, että lentoasemien olisi itse asiassa kilpailtava keskenään periaatteessa samoista matkustajista.

- (237) Komissio toteaa lisäksi, että Gdynian lentoaseman liiketoimintasuunnitelma (jonka mukaan noin [80–90] prosenttia tuloista tulee halpa- ja tilauslentoista) ja investoinnin laajuus (esimerkiksi terminaali, jonka kapasiteetti on 0,5 miljoonaa matkustajaa vuodessa ja jota on tarkoitus laajentaa tulevaisuudessa) eivät tue väitettä, että Gdynian lentoasema keskittyisi yleisilmailuliikenteeseen ja tarjoaisi palveluja vain tai pääasiassa yleisilmailun alalla.
- (238) Kun otetaan huomioon edellä esitetty ja se, että molemmat lentoasemat keskittyisivät halpa- ja tilauslentoihin, komissio katsoo, että tuki on kohdistettu lentoasemalle, joka kilpailisi suoraan toisen samalla vaikutusalueella toimivan lentoaseman kanssa ilman, että alueella olisi lentoasemapalvelujen kysyntää, jota jo olemassa oleva lentoasema ei voisi tyydyttää.
- (239) Näin ollen komissio katsoo, että kyseinen tuki vaikuttaisi kauppaan tavalla, joka on ristiriidassa yhteisen edun kanssa. Tätä päätelmää tukee se, ettei ole yleishyödyllistä tavoitetta, joka tuella pyrittäisiin saavuttamaan.

vi) Tuen tarpeellisuus ja kannustava vaikutus

- (240) Komissio katsoo Puolan viranomaisten toimittamien tietojen perusteella, että investointikustannukset voivat olla alhaisemmat kuin rakennettaessa muita vastaavia alueellisia lentoasemia Puolassa. Tämä johtuu pääasiassa sotilaslentoaseman olemassa olevan infrastruktuurin käytöstä. Lisäksi Puolan viranomaiset esittävät, että ilman tukea lentoaseman pitäjää ei tekisi investointia.
- (241) Komissio huomauttaa lisäksi, että tämäntyyppisissä investoinneissa kannattavuusrajan saavuttamiseen tarvittava pitkä aika tarkoittaa, että julkinen rahoitus voisi olla tarpeen, jotta tuensaajan käyttäytymistä voidaan muuttaa niin, että se jatkaa investointia. Koska investointihankkeen odotettua kannattavuutta ei voida osoittaa (ks. johdanto-osan 185 kappale) eikä markkinaolosuhteissa toimiva sijoittaja ryhtyisi tällaiseen hankkeeseen, on lisäksi itse asiassa todennäköistä, että tuki muuttaa lentoaseman pitäjän käyttäytymistä.
- (242) Koska selkeästi määriteltyä yleishyödyllistä tavoitetta ei ole, komissio toteaa kuitenkin, ettei tuen voida katsoa olevan tarpeellista eikä oikeassa suhteessa tavoitteeseen.
- (243) Komissio katsoo näin ollen, että Gdynian ja Kosakowon Gdynia-Kosakowon lentoasemayhtiölle myöntämä investointituki ei täytä vuoden 2005 ilmailusuuntaviivoissa vahvistettuja vaatimuksia ja ettei tukea voida pitää sisämarkkinoille soveltuvana.

5.2.4 Toimintatuki

- (244) Komissio perusti päätöksen 2014/883/EU johdanto-osan 227 kappaleessa esitetyn arvionsa toimintatuesta päätelmään, jonka mukaan "toimintatuen myöntäminen sellaisen investointihankkeen toiminnan varmistamiseksi, jolle on myönnetty sisämarkkinoille soveltumatonta investointitukea, on luonnostaan sisämarkkinoille soveltumatonta". Ilman sisämarkkinoille soveltumatonta investointitukea Gdynian lentoasemaa ei olisi olemassa, koska sen koko rahoitus on peräisin tästä tuesta, eikä toimintatukea voida myöntää olemattomalle lentoaseman infrastruktuurille.
- (245) Tämä vuoden 2005 ilmailusuuntaviivoihin perustuva päätelmä pätee myös vuoden 2014 ilmailusuuntaviivojen nojalla ja riittää sen toteamiseen, että lentoaseman pitäjälle myönnetty toimintatuki ei sovellu sisämarkkinoille.
- (246) On myös selvää, että vuoden 2014 ilmailusuuntaviivoissa määritelty ensimmäinen edellytys, jonka nojalla toimintatuen voidaan katsoa soveltuvan sisämarkkinoille, jos se edistää yhteisen edun mukaisen tavoitteen saavuttamista (lisäämällä unionin kansalaisten liikkuvuutta ja alueellisia yhteyksiä tai edistämällä alueellista kehitystä), ei täyty, jos kyseisen toimintatuen tarkoituksena on varmistaa sellaisen lentoaseman toiminta, joka on rakennettu yksinomaan sisämarkkinoille soveltumattoman investointituen avulla.

- (247) Komissio katsoo näin ollen, että johdanto-osan 203 kappaleessa ja sitä seuraavissa kappaleissa on osoitettu paitsi se, että Gdynia-Kosakowon lentoasemayhtiölle myönnetty investointituki ei sovellu sisämarkkinoille vuoden 2005 ilmaisuuntaviivojen nojalla, koska lentoasemainfrastruktuurin päällekkäisyys ei vastaa selkeästi määriteltyä yleishyödyllistä tavoitetta, myös se, että Gdynia-Kosakowon lentoasemayhtiölle myönnetty toimintatuki ei niin ikään sovellu sisämarkkinoille, kuten päätöksessä 2014/883/EU on jo todettu. Gdynia-Kosakowon lentoasemayhtiölle myönnetty toimintatuki (samoin kuin investointituki) johtaa lisäksi lentoasemainfrastruktuurin päällekkäisyyteen alueella, jota palvelee jo ilmeisen hyvin ruuhkaton lentoasema, niin että tuki ei edistä yhteisen edun mukaisen tavoitteen saavuttamista.
- (248) Täydellisuuden vuoksi komissio huomauttaa, että se päätyisi samaan päätelmään myös siinä tapauksessa, että toimintatukea arvioitaisiin Puolan viranomaisten mainitsemien aluetuen sääntöjen mukaisesti. Siinä tapauksessa komission olisi otettava huomioon se, että Gdynian lentoasema sijaitsee vaikeassa taloudellisessa tilanteessa olevalla alueella, johon sovelletaan SEUT-sopimuksen 107 artiklan 3 kohdan a alakohdan poikkeusta, minkä vuoksi komission olisi arvioitava, voidaanko kyseistä toimintatukea pitää sisämarkkinoille soveltuvana alueellisia valtiontukia koskevien suuntaviivojen nojalla.
- (249) Alueellisia valtiontukia koskevien suuntaviivojen 76 kohdan mukaan toimintatuki voidaan sallia alueilla, joihin sovelletaan SEUT-sopimuksen 107 artiklan 3 kohdan a alakohdan poikkeusta edellyttäen, että seuraavat kumulatiiviset perusteet täyttyvät: i) tuki edistää alueellista kehitystä, myöntäminen on perusteltua tuen laadun vuoksi ja ii) tuen taso on suhteessa niihin haittoihin, joita sillä pyritään lievittämään.
- (250) Puolan viranomaiset ovat sitä mieltä, että toimintatuki on alueellisia valtiontukia koskevien suuntaviivojen 76 kohdan mukaista (ks. johdanto-osan 95–97 kappale).
- (251) Koska Gdanskin lentoasema palvelee jo Pommerin aluetta eikä uusi lentoasema paranna yhteyksiä alueella, komissio ei voisi katsoa, että tuki edistää alueellista kehitystä.
- (252) Komissio toteaisi näin ollen, ettei toimintatuen voida katsoa olevan oikeassa suhteessa niihin haittoihin, joita sillä pyritään lievittämään, koska Pommerin alue ei näytä kärsivän liikenneyhteyksiä koskevista haitoista.
- (253) Lisäksi komissio katsoisi, että arvioinnin kohteena oleva toimintatuki on osoitettu etukäteen määritellyn menokokonaisuuden rahoittamiseen. Kun otetaan huomioon 5.1.3 jaksossa esitetyt Gdynian lentoaseman liiketoimintasuunnitelmaa sekä ennustettujen tulojen ja kustannusten tasoa koskevat komission arviot, ei voitaisi katsoa, että tuki olisi rajattu välttämättömään tai että se olisi myönnetty väliaikaisesti ja olisi asteittain vähenevää. Erityisesti kun otetaan huomioon lentoaseman pitäjän odotettuun kannattavuuteen liittyvä epävarmuus (ks. valtion tuen olemassaoloa koskeva jakso), tuen väliaikaisuutta ja asteittaista vähenemistä ei voida taata.
- (254) Myös tästä syystä komissio katsoo, että Gdynia-Kosakowon lentoasemayhtiölle myönnetty toimintatuki ei sovellu sisämarkkinoille, koska sen tarkoituksena on turvata sellaisen lentoaseman toiminta, jonka olemassaolo perustuu ainoastaan sisämarkkinoille soveltumattomaan investointitukeen, minkä lisäksi toimintatuki (mainitun investointituen tavoin) johtaa lentoasemainfrastruktuurin päällekkäisyyteen.

5.2.5 Päätelmä tuen soveltuvuudesta sisämarkkinoille

- (255) Näin ollen komissio katsoo, että Gdynia-Kosakowon lentoasemayhtiölle myönnetty valtiontuki ei sovellu sisämarkkinoille.
- (256) Komissio ei ole löytänyt muuta tuen soveltuvuutta sisämarkkinoille koskevaa säännöstä, jonka perusteella kyseinen tuki voitaisiin katsoa sisämarkkinoille soveltuvaksi SEUT-sopimuksen mukaisesti. Myöskään Puolan viranomaiset eivät ole vedonneet mihinkään tuen soveltuvuutta sisämarkkinoille koskevaan säännökseen eivätkä esittäneet perusteluja, joiden perusteella komissio voisi katsoa tuen soveltuvan sisämarkkinoille.

- (257) Investointituki ja toimintatuki, jotka Puolan viranomaiset ovat myöntäneet tai aikovat myöntää Gdynia-Kosakowon lentoasemayhtiölle, eivät sovellu sisämarkkinoille. Puolan viranomaiset ovat myöntäneet sääntöjenvastaisesti kyseessä olevat tuet, jotka ovat SEUT-sopimuksen 108 artiklan 3 kohdan vastaisia.

6. TAKAISINPERINTÄ

- (258) Kun komissio on todennut, että tuki ei sovellu sisämarkkinoille, sillä on SEUT-sopimuksen ja unionin tuomioistuimen vakiintuneen oikeuskäytännön mukaan toimivalta päättää, että kyseisen valtion on poistettava tuki tai muutettava sitä ⁽⁷⁶⁾. Tuomioistuimen vakiintuneen oikeuskäytännön mukaan valtiolle asetetulla velvollisuudella poistaa komission sisämarkkinoille soveltumattomaksi katsoma valtiontuki pyritään palauttamaan aikaisempi tilanne ⁽⁷⁷⁾. Tuomioistuin on todennut, että tällainen tavoite on saavutettu, kun tuensaaaja on palauttanut sääntöjenvastaisesti myönnettyt tuet ja tämän myötä menettänyt markkinoilla kilpailijoihinsa nähden saamansa edun ja kun ennen tuen maksamista vallinnut tilanne on palautettu ⁽⁷⁸⁾.
- (259) Neuvoston asetuksen (EY) N:o 659/1999 ⁽⁷⁹⁾ 14 artiklassa säädetään edellä mainitun oikeuskäytännön mukaisesti seuraavaa: ”Sääntöjenvastaista tukea koskevilla kielteisissä päätöksissä komissio päättää, että asianomaisen jäsenvaltion on toteutettava kaikki tarpeelliset toimenpiteet tuen perimiseksi takaisin tuensaaajalta [...]”.
- (260) Näin ollen edellä mainittu valtiontuki on maksettava takaisin Puolan viranomaisille siltä osin kuin tuki on jo maksettu tuensaaajalle.
- (261) Komissio muistuttaa, että vakiintuneen oikeuskäytännön mukaan se, että yritys on vaikeuksissa tai konkurssissa, ei vaikuta jäsenvaltion velvollisuuteen periä tuki takaisin ⁽⁸⁰⁾. Tällaisessa tapauksessa aiemman tilanteen palauttaminen ja kilpailun vääristymän poistaminen voidaan lähtökohtaisesti toteuttaa siten, että tukien palauttamisesta johtuva saatava kirjataan velkojen saatavista laadittavaan luetteloon ⁽⁸¹⁾. Se, että tukien palauttamiseen perustuva saatava merkitään velkojen saatavista laadittuun luetteloon, mahdollistaa takaisinperintävelvollisuuden noudattamisen vain, jos siinä tapauksessa, että valtion viranomaiset eivät pysty perimään tukien määrää takaisin kokonaisuudessaan, konkurssimenettely johtaa sääntöjenvastaisten tukien saajayrityksen purkamiseen eli sen toiminnan lopulliseen lopettamiseen ⁽⁸²⁾.

ON HYVÄKSYNYT TÄMÄN PÄÄTÖKSEN:

1 artikla

Kumotaan päätös 2014/883/EU.

2 artikla

1. Gdynia-Kosakowon lentoasemayhtiölle 28 päivän elokuuta 2007 ja 17 päivän kesäkuuta 2013 välisenä aikana myönnettyt pääomasijoitukset ovat valtiontukea, jonka Puola on myöntänyt Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 108 artiklan 3 kohdan vastaisesti ja joka ei sovellu sisämarkkinoille, lukuun ottamatta näiden pääomasijoitusten sitä osaa, joka on myönnetty investointeihin sellaisen toiminnan toteuttamiseksi, jonka on päätöksen C(2013) 4045 final nojalla katsottava liittyvän yleisen edun piiriin kuuluviin toimiin.

⁽⁷⁶⁾ Asia C-70/72, komissio v. Saksa, EU:C:1973:87, 13 kohta.

⁽⁷⁷⁾ Yhdistetyt asiat C-278/92, C-279/92 ja C-280/92, Espanja v. komissio, EU:C:1994:325, 75 kohta.

⁽⁷⁸⁾ Asia C-75/97, Belgia v. komissio, EU:C:1999:311, 64–65 kohta.

⁽⁷⁹⁾ Neuvoston asetus (EY) N:o 659/1999, annettu 22 päivänä maaliskuuta 1999, Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 108 artiklan soveltamista koskevista yksityiskohtaisista säännöistä (EYVL L 83, 27.3.1999, s. 1).

⁽⁸⁰⁾ Asia C-42/93, Espanja v. komissio (Merco) EU:C:1994:326, 33 kohta; asia C-496/09, komissio v. Italia, EU:C:2011:740, 72 kohta.

⁽⁸¹⁾ Asia C-277/00, Saksa v. komissio (SMI), EU:C:2004:238, 85 kohta; asia 52/84, komissio v. Belgia, EU:C:1986:3, 14 kohta; asia C-142/87, Belgia v. komissio (Tubemeuse), EU:C:1990:125, 60–62 kohta.

⁽⁸²⁾ Asia C-610/10, komissio v. Espanja (Magefesa), EU:2012:781, 104 kohta ja mainittu oikeuskäytäntö.

2. Pääomasijoitukset, jotka Puola aikoo myöntää Gdynia-Kosakowon lentoasemayhtiölle 17 päivän kesäkuuta 2013 jälkeen Gdynia-Kosakowon sotilaslentoaseman muuttamiseen siviililentoasemaksi, ovat sisämarkkinoille soveltumatonta valtiontukea. Kyseistä valtiontukea ei saa sen vuoksi myöntää.

3 artikla

1. Puolan on perittävä 2 artiklan 1 kohdassa tarkoitettu tuki takaisin tuensaajalta.
2. Takaisinperittävästä tuesta on maksettava korkoa siitä lähtien, kun tuki saatettiin tuensaajien käyttöön, sen tosiasialliseen takaisinperintään asti. Korolle on laskettava korkoa komission asetuksen (EY) N:o 794/2004 ⁽⁸³⁾ V luvun mukaisesti.
3. Puolan on peruttava kaikki 2 artiklan 2 kohdassa tarkoitettut vielä maksattamattomat tukierät tämän päätöksen tiedoksiantamispäivästä alkaen.

4 artikla

1. Edellä 2 artiklan 1 kohdassa tarkoitettu tuki ja 3 artiklan 2 kohdassa tarkoitettut korot on perittävä takaisin välittömästi ja tosiasiallisesti.
2. Puolan on varmistettava, että tämä päätös pannaan täytäntöön neljän kuukauden kuluessa sen tiedoksi antamisesta.

5 artikla

1. Puolan on toimitettava komissiolle kahden kuukauden kuluessa tämän päätöksen tiedoksiantamisesta seuraavat tiedot:
 - a) tuensaajalta takaisin perittävä kokonaismäärä (tuki ja siitä perittävä korko);
 - b) yksityiskohtainen kuvaus toimenpiteistä, jotka on jo toteutettu tai joita suunnitellaan tämän päätöksen noudattamiseksi;
 - c) asiakirjat, jotka osoittavat, että tuensaaja on määrätty maksamaan tuki takaisin.
2. Puolan on ilmoitettava komissiolle tämän päätöksen täytäntöön panemiseksi toteutettavien kansallisten toimenpiteiden edistymisestä siihen saakka, kunnes 2 artiklan 1 kohdassa tarkoitettun tuen ja 3 artiklan 2 kohdassa tarkoitettujen korkojen takaisinperintä on saatettu loppuun. Puolan on annettava välittömästi komission pyynnöstä tiedot toimenpiteistä, jotka on jo toteutettu tai joita suunnitellaan tämän päätöksen noudattamiseksi. Puolan on annettava myös tarkat tiedot tuensaajalta jo perityistä tukimääristä ja koroista.

6 artikla

Tämä päätös on osoitettu Puolan tasavallalle.

Tehty Brysselissä 26 päivänä helmikuuta 2015.

Komission puolesta
Margrethe VESTAGER
Komission jäsen

⁽⁸³⁾ Komission asetus (EY) N:o 794/2004, annettu 21 päivänä huhtikuuta 2004, Euroopan yhteisön perustamissopimuksen 93 artiklan soveltamista koskevista yksityiskohtaisista säännöistä annetun neuvoston asetuksen (EY) N:o 659/1999 täytäntöönpanosta (EUVL L 140, 30.4.2004, s. 1).

LIITE

TIEDOT SAADUISTA TUKIMÄÄRISTÄ, TAKAISINPERITTÄVISTÄ TUISTA JA JO PALAUTETUISTA TUISTA

Tuensaajan tiedot	Saadun tuen kokonaismäärä (*)	Takaisinperittävän tuen kokonaismäärä (*) (pääoma)	Palautetun tuen kokonaismäärä (*)	
			Pääoma	Korko

(*) miljoonaa (kansallinen valuutta).