

SKLEP KOMISIJE (EU) 2015/1586**z dne 26. februarja 2015****o ukrepu SA.35388 (13/C) (ex 13/NN in ex 12/N) – Poljska – Vzpostavitev letališča Gdynia-Kosakowo***(notificirano pod dokumentarno številko C(2015) 1281)***(Besedilo v poljskem jeziku je edino verodostojno)****(Besedilo velja za EGP)**

EVROPSKA KOMISIJA JE –

ob upoštevanju Pogodbe o delovanju Evropske unije in zlasti prvega pododstavka člena 108(2) Pogodbe,

ob upoštevanju Sporazuma o Evropskem gospodarskem prostoru in zlasti člena 62(1)(a) Sporazuma,

po pozivu vsem zainteresiranim stranem, naj predložijo svoje pripombe v skladu z zgoraj navedenima določbama ⁽¹⁾,

ob upoštevanju naslednjega:

1. POSTOPEK**1.1 Postopek pred Komisijo**

- (1) Poljska je z dopisom z dne 7. septembra 2012 zaradi pravne varnosti uradno obvestila Komisijo o načrtih za financiranje preureditve vojaškega letališča blizu Gdynie na severu Poljske v civilno letališče. Ta ukrep je bil evidentiran pod številko SA.35388.
- (2) Komisija je z dopisoma z dne 7. novembra 2012 in 6. februarja 2013 zahtevala dodatne informacije o priglašenem ukrepu. Poljska je 7. decembra 2012 in 15. marca 2013 predložila dodatne informacije. Komisija in Poljska sta se sestali 17. aprila 2013. Na tem sestanku je Poljska potrdila, da je priglašeno financiranje že nepreklicno odobreno.
- (3) Komisija je z dopisom z dne 15. maja 2013 Poljsko obvestila, da je zadevo prenesla v register nepriglašenih pomoči, ker je bilo celotno financiranje, priglašeno Komisiji, že nepreklicno odobreno. Poljska je z dopisom z dne 16. maja 2013 predložila dodatne informacije.
- (4) Komisija je z dopisom z dne 2. julija 2013 Poljsko obvestila o svojem sklepu o začetku postopka na podlagi člena 108(2) Pogodbe o delovanju Evropske unije (PDEU) ⁽²⁾ (v nadaljnjem besedilu: sklep o začetku postopka) v zvezi s financiranjem, ki sta ga družbi Port Lotniczy Gdynia-Kosakowo sp. z o. o. (v nadaljnjem besedilu: Gdynia-Kosakowo Airport Ltd ali upravljavec letališča) odobrila mesto Gdynia (v nadaljnjem besedilu: Gdynia) in občina Kosakowo (v nadaljnjem besedilu: Kosakowo). Poljska je 6. avgusta 2013 predložila svoje pripombe o sklepu o začetku postopka.
- (5) Sklep Komisije o začetku postopka je bil objavljen v *Uradnem listu Evropske unije* ⁽³⁾. Komisija je zainteresirane strani pozvala, naj v enem mesecu od dneva objave predložijo svoje pripombe o zadevnem ukrepu.

⁽¹⁾ UL C 243, 23.8.2013, str. 25.

⁽²⁾ S 1. decembrom 2009 sta člena 87 in 88 Pogodbe ES postala člen 107 oziroma člen 108 Pogodbe o delovanju Evropske unije (PDEU). Oba niza določb sta vsebinsko enaka. V tem sklepu je treba sklicevanje na člena 107 in 108 PDEU razumeti kot sklicevanje na člena 87 in 88 Pogodbe ES, kadar je to primerno. S PDEU so bile uvedene tudi nekatere spremembe izrazja, na primer besedo „Skupnost“ je zamenjala beseda „Unija“, besedno zvezo „skupni trg“ pa „notranji trg“. V celotnem besedilu tega sklepa se uporablja terminologija PDEU.

⁽³⁾ Sklep, ki je bil priglašen Poljski pod številko zadeve C(2013) 4045 final, je bil objavljen s povzetkom v UL C 243, 23.8.2013, str. 25.

- (6) Komisija ni prejela pripomb zainteresiranih strank. Poljska je bila o tem obveščena z dopisom z dne 9. oktobra 2013.
- (7) Komisija je z dopisom z dne 30. oktobra 2013 zahtevala dodatne informacije. Poljska je z dopisoma z dne 4. in 15. novembra 2013 predložila dodatne informacije. Komisija in Poljska sta se sestali 26. novembra 2013. Poljska je z dopisoma z dne 3. decembra 2013 in 2. januarja 2014 predložila dodatne informacije.
- (8) Komisija je 11. februarja 2014 sprejela Sklep 2014/883/EU ⁽⁴⁾, v katerem je ugotovila, da sta državna pomoč, ki jo je Poljska nezakonito dodelila družbi Gdynia-Kosakowo Airport Ltd, in državna pomoč, ki jo je Poljska nameravala dodeliti navedenemu upravljavcu letališča, nezdružljivi z notranjim trgov. V skladu s sklepom je morala Poljska od družbe Gdynia-Kosakowo Airport Ltd izterjati pomoč, ki je bila že dodeljena.

1.2 Postopek pred Splošnim sodiščem in postopek izterjave

- (9) Kosakowo ter pozneje Gdynia in upravljavec letališča so 9. aprila 2014 oziroma 16. aprila 2014 izpodbijali Sklep 2014/883/EU pred Splošnim sodiščem ter zahtevali, naj se razglasi za ničnega ⁽⁵⁾. Tožeče stranke so med drugim trdile, da je Komisija zmotno vključila izdatke za dejavnosti s področja javne politike v znesek, ki ga je treba izterjati.
- (10) Gdynia in upravljavec letališča ter Kosakowo so 8. oziroma 9. aprila 2014 vložili predlog za izdajo začasne odredbe v teh zadevah.
- (11) Okrožno sodišče Gdańsk-Polnoc je 7. maja 2014 izdalo sklep o razglasitvi stečaja družbe Gdynia-Kosakowo Airport Ltd in odredilo njeno likvidacijo. Vsi upniki so bili pozvani, naj v treh mesecih vložijo svoje terjatve. Kosakowo je 5. junija 2014 vložilo terjatev v vrednosti 6,28 milijona PLN (približno 1,57 milijona EUR) skupaj z obrestmi. Gdynia je 22. avgusta 2014 vložila terjatev v vrednosti 85,44 milijona PLN (približno 21,36 milijona EUR) skupaj z obrestmi.
- (12) Predsednik Splošnega sodišča je s sklepoma z dne 20. avgusta 2014 zavrnil predloga za izdajo začasne odredbe ⁽⁶⁾. Predsednik Splošnega sodišča je ugotovil zlasti, da Sklepa 2014/883/EU ni mogoče šteti za odločilni razlog za škodo, nastalo zaradi stečaja družbe Gdynia-Kosakowo Airport Ltd, saj je družba sama vložila predlog za stečajni postopek, preden so poljski organi sprejeli zavezujoče ukrepe za izvedbo sklepa Komisije.
- (13) Poljska je 15. oktobra 2014 posredovala v obeh glavnih zadevah, pri čemer je trdila, da bi bilo treba Sklep 2014/883/EU razglasiti za ničnega v točki, ki zadeva izterjavo finančnih sredstev, dodeljenih upravljavcu letališča in uporabljenih za financiranje dejavnosti s področja javne politike, kot je opisano v točki 3.1.1 sklepa o začetku postopka.
- (14) Po informacijah, ki jih je zagotovila Poljska, v skladu s stečajnim postopkom v teku, ki vključuje likvidacijo premoženja družbe, letališče Gdynia-Kosakowo upravlja skrbnik ⁽⁷⁾.

1.3 Umik

- (15) Med postopkom pred Splošnim sodiščem je postalo jasno, da pomoč, ki se v skladu s Sklepom 2014/883/EU šteje za nezdružljivo z notranjim trgov, vključuje nekatere naložbe, ki glede na sklep o začetku postopka ne pomenijo državne pomoči.

⁽⁴⁾ Sklep Komisije 2014/883/EU z dne 11. februarja 2014 o ukrepu SA.35388 (13/C) (ex 13/NN in ex 12/N) – Poljska – Vzpostavitev letališča Gdynia-Kosakowo (UL L 357, 12.12.2014, str. 51).

⁽⁵⁾ Ta predloga sta bila evidentirana kot zadevi T-215/14 in T-217/14.

⁽⁶⁾ Sklep predsednika Splošnega sodišča v zadevi T-215/14 R, *Gmina Miasto Gdynia in Port Lotniczy Gdynia Kosakowo proti Komisiji*, EU:T:2014:733; Sklep predsednika Splošnega sodišča v zadevi T-217/14 R, *Gmina Kosakowo proti Komisiji*, neobjavljen.

⁽⁷⁾ Dopisa predsednika Urada za varstvo konkurence in varstvo potrošnikov z dne 30. junija 2014 in 8. januarja 2015.

- (16) Komisija je v uvodni izjavi 25 sklepa o začetku postopka dejansko ugotovila, da naložba v zgradbe in opremo za gasilce, carino, letališke varnostnike, policijo in mejne policiste spada na področje javne politike in zato ne pomeni državne pomoči v smislu člena 107(1) PDEU. Zato se formalni postopek preiskave ni nanašal na to naložbo.
- (17) Vendar je Komisija v Sklepu 2014/883/EU ugotovila, da morajo v skladu s poljsko zakonodajo upravljavci letališč financirati takšne naložbe iz lastnih sredstev. Zato bi zasebni udeleženec na trgu upošteval te stroške, kadar bi se odločal, ali vložiti v letališče (kot je bilo storjeno v študijah, ki jih je predložila Poljska), javno financiranje te naložbe pa bi lahko pomenilo državno pomoč.
- (18) Glede na to, da je bilo v sklepu o začetku postopka ugotovljeno, da naložba v zgradbe in opremo za gasilce, carino, letališke varnostnike, policijo in mejne policiste ne pomeni državne pomoči, Komisija meni, da navedene sklepne ugotovitve ne bi smela postaviti pod vprašaj v končni odločitvi o ukrepu. Zato bi bilo treba Sklep 2014/883/EU umakniti in nadomestiti s tem sklepom. Ker so vsi elementi, potrebni za oceno ukrepa, na voljo v evidenci, ni treba znova začeti formalnega postopka preiskave.

2. OPIS UKREPOV IN RAZLOGOV ZA ZAČETEK POSTOPKA

2.1 Ozadje preiskave

- (19) Zadeva se nanaša na financiranje novega civilnega letališča v Pomorjanski (Pomorjanskem vojvodstvu) na meji med mestom Gdynia in občino Kosakowo, 25 kilometrov od letališča Gdańsk⁽⁸⁾. Novo letališče upravlja družba Gdynia-Kosakowo Airport Ltd. Upravljavec letališča je v celoti v lasti občin Gdynia in Kosakowo.
- (20) Cilj naložbenega projekta je vzpostaviti drugo letališče v Pomorjanski na podlagi infrastrukture vojaškega letališča v Kosakowem⁽⁹⁾. Novo letališče naj bi se uporabljalo zlasti za splošni letalski promet (npr. zasebna reaktivna letala, jadralna/lahka športna letala), nizkocenovne prevoznike in čarterske lete. Ob priglasitvi je bilo predvideno, da bo letališče začelo delovati na začetku leta 2014. V poročilu družbe PricewaterhouseCoopers (v nadaljnjem besedilu: PWC) iz leta 2012 je bila naslednja napoved potniškega prometa v prvih letih delovanja: približno [...] leta 2014, [...] leta 2017, [...] leta 2020 in približno [...] leta 2028.
- (21) Projekt je bil zasnovan aprila 2005, ko so različni regionalni organi, ministrstvo za obrambo in predstavniki letališča Gdańsk⁽¹⁰⁾ podpisali pismo o nameri za vzpostavitev novega letališča v Pomorjanski na podlagi infrastrukture vojaškega letališča v Kosakowem.
- (22) V navedenem pismu je bilo določeno, da bo letališče Gdańsk upravljalo prihodnje letališče Gdynia-Kosakowo. To odločitev sta avgusta 2006 odobrila minister za promet in minister za obrambo.

⁽⁸⁾ Odvisno od izbrane poti sta letališči Gdynia in Gdańsk oddaljeni od 26 do 29 kilometrov vožnje z avtomobilom; vir: zemljevidi Google in Bing. Lastnik in upravljavec letališča Gdańsk je družba Gdańsk Lech Wałęsa Airport Ltd, ki so jo ustanovili javni subjekti. Delniški kapital družbe si delijo mesto Gdańsk (32 %), Pomorjansko vojvodstvo (32 %), družba „Polish Airports“ State Enterprise (31 %), mesto Sopot (3 %) in mesto Gdynia (2 %). Letališče Gdańsk Lech Wałęsa (v nadaljnjem besedilu: letališče Gdańsk) je tretje največje letališče na Poljskem. Leta 2012 je imelo 2,9 milijona potnikov (2,7 milijona na rednih zračnih prevozi in 0,2 milijona na čarterskih letih).

Redne zračne prevoze z letališča Gdańsk je zagotavljalo naslednjih osem letalskih prevoznikov (januarja 2014): Wizzair (22 destinacij), Ryanair (7 destinacij), EuroLOT (4 destinacije), LOT (2 destinaciji), Lufthansa (2 destinaciji), SAS (2 destinaciji), Air Berlin (1 destinacija), Norwegian (1 destinacija). Od odprtja novega terminala maja 2012 ima letališče Gdańsk zmogljivost pet milijonov potnikov na leto. Po informacijah, ki jih je zagotovila Poljska, se bo s širitvijo terminala (predvideno v letih 2013–2015) zmogljivost letališča povečala na sedem milijonov potnikov. Naložba v letališče Gdańsk se je financirala tudi z državno pomočjo (glej sklep Komisije iz leta 2008 v zadevi v zvezi z državno pomočjo N 153/08 – 1,7 milijona EUR (UL C 46, 25.2.2009, str. 7); sklep Komisije iz leta 2009 v zadevi v zvezi z državno pomočjo N 472/08, na podlagi katerega je Poljska letališču Gdańsk dodelila približno 33 milijonov EUR (UL C 79, 2.4.2009, str. 2)).

⁽⁹⁾ Sedanje vojaško letališče Gdynia-Oksywie je na meji med mestom Gdynia in občino Kosakowo.

⁽¹⁰⁾ Pismo so podpisali organi Pomorjanskega vojvodstva, mest Gdańsk, Gdynia in Sopot in občine Kosakowo ter predstavniki poljske vlade (guverner Pomorjanskega vojvodstva, ministrstvo za obrambo in ministrstvo za promet) in letališča Gdańsk.

- (23) Julija 2007 so lokalni organi v Gdynii in Kosakowem ustanovili družbo Gdynia-Kosakowo Airport Ltd. Decembra 2009 sta občini Gdynia in Kosakowo pridobili soglasje ministrstva za promet, da bo družba Gdynia-Kosakowo Airport Ltd odtlej odgovorna za novo letališče.
- (24) Poljski parlament je 10. julija 2008 sprejel spremembo ⁽¹¹⁾ zakona z dne 30. maja 1996 o upravljanju nekaterih sredstev ministrstva za državno blagajno in agencije za vojaško lastnino (v nadaljnjem besedilu: zakon z dne 30. maja 1996, kot je bil spremenjen), ki je omogočila preureditev vojaških letališč v civilna.
- (25) Poljska vlada je 24. decembra 2008 sprejela izvedbeni akt o zakonu z dne 30. maja 1996, kot je bil spremenjen (v nadaljnjem besedilu: izvedbeni akt), s seznamom vojaških letališč ali njihovih delov, ki se lahko uporabijo za vzpostavitev ali širitev civilnih letališč. V izvedbenem aktu je vojaško letališče Gdynia-Kosakowo (natančneje, deli letališča) uvrščeno med vojaška letališča, ki se lahko v skladu z zakonom z dne 30. maja 1996, kot je bil spremenjen, dajo v najem lokalnemu organu za najmanj 30 let in izključno za vzpostavitev ali širitev civilnega letališča. V skladu z zakonom z dne 30. maja 1996, kot je bil spremenjen, lahko lokalni organ, ki se ne odloči sam ustanoviti letališča, zemljišče v najemu odda drugemu subjektu, ki bo vzpostavil ali upravljal civilno letališče, v zakup ali najem za najmanj 30 let.
- (26) V skladu z zakonom z dne 30. maja 1996, kot je bil spremenjen, in izvedbenim aktom je guverner Pomorjanskega vojvodstva kot predstavnik ministrstva za državno blagajno 9. septembra 2010 s Kosakowim sklenil 30-letno pogodbo (ki velja od 9. septembra 2010 do 9. septembra 2040) za najem 253 hektarov zemljišča, na katerem je vojaško letališče. V skladu z najemno pogodbo mora Kosakowo prenesti 30 % najemnine na sklad za modernizacijo oboroženih sil ⁽¹²⁾.
- (27) Kosakowo je 11. marca 2011 dalo zemljišče v zakup upravljavcu letališča, tj. družbi Gdynia-Kosakowo Airport Ltd, za 30 let (do 9. septembra 2040). Zakupna pogodba določa pravice in obveznosti pogodbenic ter znesek najemnine, ki ga mora upravljavec letališča plačati Kosakowemu.
- (28) Z drugim sporazumom, sklenjenim 11. marca 2011, sta delničarja (Gdynia in Kosakowo) določila pogoje financiranja za naložbo v vzpostavitev civilnega letališča. V tem sporazumu se je Gdynia zavezala, da bo v obdobju 2011–2013 vložila skupaj 59 milijonov PLN. Kosakowo pa se je zavezalo, da bo v obdobju 2011–2040 zagotovilo stvarni vložek v obliki zamenjave dolga za lastniški kapital.
- (29) Poleg tega je bil 7. marca 2011 sklenjen sporazum o poslovanju z vojaškim uporabnikom letališča, da bi se določila pravila o skupni uporabi letališča in letališke infrastrukture s strani družbe Gdynia-Kosakowo Airport Ltd in vojaškega uporabnika ⁽¹³⁾.

Naložbeni projekt ⁽¹⁴⁾

- (30) Ker se je sedanje letališče Gdynia-Kosakowo (Gdynia-Oksywie) prvotno uporabljalo izključno za vojaške namene, lahko upravljavec novega letališča uporabi obstoječo infrastrukturo (na primer vzletno-pristajalno stezo, dolgo 2 500 metrov, vozne steze, letališko ploščad, navigacijsko opremo itd.). Skupni stroški naložbe v projekt preureditve so nominalno ocenjeni na 164,9 milijona PLN (41,2 milijona EUR ⁽¹⁵⁾), realno pa na 148,4 milijona PLN (37,1 milijona EUR). V preglednici 1 je prikazan pregled postopnega razvoja letališča, ki je razdeljen na štiri faze. Po mnenju Poljske skupni stroški naložbe vključujejo tudi naložbo, ki je povezana z opravljanjem nalog s področja javne politike ⁽¹⁶⁾ in znaša skupaj približno [...] milijonov PLN ([...] milijonov EUR) (za vse štiri faze).

⁽¹¹⁾ Uradni list iz leta 2008, št. 144, točka 901 (Dz. U. št. 144, poz. 901).

⁽¹²⁾ S to klavzulo se izvaja člen 4h(2) zakona z dne 30. maja 1996, kot je bil spremenjen.

⁽¹³⁾ V sporazumu o poslovanju je določeno, da delitev stroškov poslovanja ureja ločen sporazum (odstavek 5(5)), delitev naložbenih stroškov in stroškov prenov pa ločeni sporazumi, ki jih pogodbenici skleneta pred novimi naložbami ali prenovitvenimi deli (odstavek 9(7)).

⁽¹⁴⁾ Naložbeni stroški, predstavljeni v tem delu, izražajo naložbeni projekt, kot je bil predstavljen v dopisu Poljske z dne 7. septembra 2012 in študiji načela VPTP iz leta 2012, predloženi z dopisom.

⁽¹⁵⁾ V tem sklepu je uporabljen menjalni tečaj 1 EUR = 4 PLN, kar ustreza povprečnemu tedenskem menjalnemu tečaju v letu 2010. Vir: Eurostat.

⁽¹⁶⁾ Po mnenju Poljske naložba s področja javne politike vključuje zgradbe in opremo za gasilce, carinike, letališke varnostnike, policiste in mejne policiste, zunanjo ograjo letališča z video nadzorom itd.

Preglednica 1

Skupni nominalni stroški naložbe v letališče Gdynia-Kosakowo v obdobju 2007–2030

Naložbeni projekt		
	Stroški (v milijonih PLN)	Stroški (v milijonih EUR)
Faza I: 2007–2011	[...]	[...]
pripravljalna dela (npr. čiščenje terena, odstranitev starih zgradb in dreves), študije izvedljivosti, načrtovanje		
Faza II: 2012–2013	[...]	[...]
— terminal (ki naj bi bil končan junija 2013 in se sprva uporabljal za splošni letalski promet)		
— zgradba za letališko upravo in gasilske enote		
— prenova letališke ploščadi		
— energetska infrastruktura, navigacijske luči in letališka ograja		
— vzdrževanje letališča in varnostna oprema		
— prilagoditev navigacijske opreme		
— dovozne poti, bencinska črpalka in parkirišče		
Faza III: 2014–2019	[...]	[...]
— potrebne naložbe za večja letala (npr. Boeing 737 ali Airbus A320), na primer razširitev vozne steze, letališke ploščadi in letališke opreme		
— druge naložbe, namenjene storitvam za potnike (npr. razširitev parkirišča)		
Faza IV: 2020–2030	[...]	[...]
— razširitev terminala		
— razširitev zgradbe za letališko upravo in gasilske enote		
— razširitev letaliških ploščadi, voznih stez in parkirišč		
Skupni naložbeni stroški	164,90	41,02
Vir: Informacije je zagotovila Poljska.		

Financiranje naložbenega projekta

- (31) Naložbeni projekt financirata javna delničarja (tj. Gdynia in Kosakowo) z dokapitalizacijami. Dokapitalizacije naj bi pokrile naložbene stroške in stroške poslovanja letališča v začetni fazi delovanja (tj. v obdobju do konca leta 2019). Javna delničarja pričakujeta, da bo upravljavec letališča leta 2020 začel ustvarjati dobiček in bo tako lahko financiral vse svoje dejavnosti iz lastnih prihodkov.
- (32) Pred priglasitvijo projekta Komisiji (tj. pred 7. septembrom 2012) sta se javna delničarja družbe Gdynia-Kosakowo Airport Ltd dogovorila, da bosta skupaj prispevala približno 207,48 milijona PLN ⁽¹⁷⁾ (približno 51,87 milijona EUR) za izvedbo naložbenega projekta in kritje izgub letališča v prvih letih delovanja. Gdynia bi morala v letih 2007–2019 prispevati 142,48 milijona PLN (približno 35,62 milijona EUR) denarnih sredstev. Kosakowo je ob ustanovitvi družbe prispevalo denarna sredstva v višini 0,1 milijona PLN (25 000 EUR). V

⁽¹⁷⁾ Nominalno.

letih 2011–2040 bi morale Kosakowo zagotoviti tudi stvarni vložek v višini 64,9 milijona PLN (približno 16,2 milijona EUR) z zamenjavo dela letne najemnine, ki jo mora plačati letališče Gdynia za zakup, za delnice letališča (glej preglednico 2).

Preglednica 2

Financiranje naložbenega projekta z dokapitalizacijami

	(v milijonih PLN)	(v milijonih EUR)
Pred 18. junijem 2012		
Denarne dokapitalizacije Gdynie	60,73	15,18
Denarne dokapitalizacije Kosakowega	0,10	0,03
Zamenjava dolga za lastniški kapital Kosakowega	3,98	1,00
Skupni znesek prispevkov do 18. junija 2012	64,81	16,20
Predvidoma po 18. juniju 2012		
Denarne dokapitalizacije Gdynie:	81,75	20,44
od tega:		
leta 2013	29,90	7,48
leta 2014	[...]	[...]
leta 2015	[...]	[...]
leta 2016	[...]	[...]
leta 2017	[...]	[...]
leta 2018	[...]	[...]
leta 2019	[...]	[...]
Zamenjava dolga za lastniški kapital Kosakowega:	60,92	15,23
od tega:		
v obdobju 2013–2039 (27 * [...] PLN)	[...]	[...]
leta 2040	[...]	[...]
Skupni znesek prispevkov, predvidenih po 18. juniju 2012	142,67	35,67
Predvideni skupni kapital družbe Gdynia-Kosakowo Airport Ltd	207,48	51,87
Vir: Na podlagi informacij, ki jih je zagotovila Poljska.		

2.2 Razlogi za začetek formalnega postopka preiskave in prvotna ocena**2.2.1 Sklepna ugotovitev**

(33) Sklep o začetku postopka je vseboval naslednji vprašanje:

— Prvo je, ali je javno financiranje naložbenega projekta v skladu z načelom vlagatelja pod tržnimi pogoji (v nadaljnjem besedilu: načelo VPTP), zlasti kar zadeva (i) pravočasno uporabo načela VPTP, metodologijo uporabe načela VPTP in (ii) ali analiza načela VPTP, ki so jo opravili poljski organi in katere rezultat je pozitivna neto sedanja vrednost ⁽¹⁸⁾, temelji na realističnih in zanesljivih predpostavkah.

⁽¹⁸⁾ Neto sedanja vrednost kaže, ali donosnost danega projekta presega (oportunitetne) stroške kapitala. Projekt velja za ekonomsko uspešno naložbo, če ima pozitivno neto sedanjo vrednost. Naložbe, ki imajo nižjo donosnost od (oportunitetnih) stroškov kapitala, niso ekonomsko uspešne. (Oportunitetni) stroški kapitala se kažejo v diskontni stopnji.

— Drugič, ali se lahko pomoč letališču Gdynia za tekoče poslovanje in naložbe šteje za združljivo z notranjim trgov.

2.2.2 Uporaba načela VPTP

- (34) V zvezi s prvim vprašanjem je Komisija imela pomisleke, ali se študija načela VPTP, opravljena leta 2012, tj. po sprejetju nepreklicne odločitve javnih delničarjev o financiranju preureditve letališča, lahko uporabi za presojo obstoja državne pomoči. Komisija je zato imela pomisleke, ali je bil hipotetični scenarij, po katerem naj bi se naložbe končale leta 2012, ustrezen.
- (35) Glede na to, da naj bi letališče Gdynia uporabljalo podoben poslovni model (osredotočanje na nizkocenovne prevoznike, čarterske lete in splošni letalski promet) kot letališče Gdańsk, ki ima še vedno neizkoriščene zmogljivosti in načrte za nadaljnjo širitev ter je oddaljeno samo 25 kilometrov, je imela Komisija pomisleke, ali so predvideni prihodki za letališče Gdynia temeljili na realističnih predpostavkah, zlasti kar zadeva raven letaliških pristojbin in predvidenega potniškega prometa. Komisija je ugotovila, da je poslovni načrt za letališče Gdynia predvidel višje potniške pristojbine, kot veljajo na letališču Gdańsk in drugih primerljivih regionalnih letališčih na Poljskem po odbitku popustov/rabatov.
- (36) Komisija je imela tudi pomisleke glede tega, ali so v poslovnem načrtu upoštevane vse načrtovane spodbude (kot so podpora za trženje, rabati ali kakršne koli druge spodbude za razvoj prog itd.), ki jih bodo letališče Gdynia, njegova delničarja ali drugi regionalni organi neposredno odobrili letalskim družbam, da jih spodbudijo k vzpostavitvi novih prog z letališča.
- (37) Ker stopnja rasti podjetja po navadi ni višja od stopnje rasti gospodarstva, v katerem deluje (tj. v smislu rasti BDP), je imela Komisija pomisleke glede tega, ali je stopnja rasti prometa [...], uporabljena za izračun končne vrednosti ⁽¹⁹⁾, ustrežna. Ta pomislek neposredno vpliva na presojo donosnosti naložbenega projekta, saj vrednost lastniškega kapitala novega letališča postane pozitivna šele ob upoštevanju končne vrednosti projekta iz leta 2040 (kumulativni diskontirani denarni tokovi v obdobju napovedi 2010–2040 so negativni).
- (38) Komisija je zato menila, da ima zaradi javnega financiranja naložbenega projekta upravljavec letališča Gdynia selektivne gospodarske koristi. Javno financiranje je bilo odobreno tudi iz državnih sredstev in gre v breme države. Poleg tega izkrivlja ali bi lahko izkrivljalo konkurenco in trgovino med državami članicami. Ker so bila izpolnjena vsa kumulativna merila za pojem pomoči, je Komisija menila, da javno financiranje pomeni državno pomoč v smislu člena 107(1) PDEU.

2.2.3 Združljivost pomoči

- (39) V zvezi z drugim vprašanjem je imela Komisija pomisleke glede tega, ali se lahko pomoč za naložbe in tekoče poslovanje za upravljavca letališča šteje za združljivo z notranjim trgov.
- (40) V zvezi s pomočjo za naložbe je imela Komisija pomisleke, ali so izpolnjena vsa merila združljivosti iz smernic za letalski sektor iz leta 2005 za pomoč letališčem za naložbe ⁽²⁰⁾. Komisija je imela predvsem pomisleke, ali zadevna naložba izpolnjuje jasno opredeljen cilj skupnega interesa, ali je infrastruktura potrebna in sorazmerna in ali zagotavlja zadovoljiva srednjeročna pričakovanja v zvezi z uporabo. Komisija je imela poleg tega pomisleke, ali je vpliv na razvoj trgovine združljiv s skupnim interesom.

⁽¹⁹⁾ Končna vrednost je sedanja vrednost vseh denarnih tokov, ustvarjenih po izteku obdobja napovedi. Pri tem se predpostavlja, da bo projekt trajal neskončno in rasel v skladu s predhodno določeno stopnjo rasti (v zadevnem primeru na podlagi vrednosti lastniškega kapitala upravljavca letališča v zadnjem letu predloženega poslovnega načrta).

⁽²⁰⁾ Sporočilo Komisije – Smernice Skupnosti o financiranju letališč in zagonski državni pomoči letalskim družbam z odhodi z regionalnih letališč (UL C 312, 9.12.2005, str. 1).

- (41) Kar zadeva pomoč za tekoče poslovanje v obliki financiranja izgub iz tekočega poslovanja družbe Gdynia-Kosakowo Airport Ltd v prvih letih njenega poslovanja, je Komisija izrazila pomisleke, ali taka pomoč izpolnjuje pogoje za odstopanje iz člena 107(3)(a) PDEU. Komisija je imela zlasti pomisleke, ali se pomoč za tekoče poslovanje lahko šteje za združljivo v skladu s Smernicami o državni regionalni pomoči za obdobje 2007–2013 ⁽²¹⁾.

3. PRIPOMBE POLJSKE

3.1 Uporaba načela VPTP in obstoj pomoči

- (42) Poljska zagovarja svoje stališče, da je javno financiranje naložbe v letališče Gdynia v skladu z načelom vlagatelja pod tržnimi pogoji (VPTP), zaradi česar ne pomeni državne pomoči. V zvezi s tem se sklicuje na študije načela VPTP, opravljene glede naložbe v letih 2010–2012. Poljska navaja, da so vse študije načela VPTP pokazale pozitivno neto sedanjo vrednost in višjo notranjo stopnjo donosa ⁽²²⁾ od stroškov kapitala.

3.1.1 Postopek odločanja in metodološka zanesljivost študije načela VPTP

- (43) Poljska pojasnjuje, da so se razprave in dejavnosti v zvezi s preureditvijo vojaškega letališča Gdynia/Kosakowo v civilno letališče začele leta 2005. Takrat so pri tem sodelovali tudi drugi partnerji (na primer letališče Gdańsk). Poljska še pojasnjuje, da sta Gdynia in Kosakowo leta 2007 ustanovila družbo Gdynia-Kosakowo Airport Ltd, ki je od tedaj odgovorna za naložbo.
- (44) Poljska je med postopkom predložila tri študije načela vlagatelja pod tržnimi pogoji, ki jih je opravila družba PWC. Prva študija načela VPTP (z dne 16. julija 2010, v nadaljnjem besedilu: študija načela VPTP iz leta 2010) je bila opravljena julija 2010. Družba PWC je nato pripravila dve dopolnjeni študiji načela VPTP: prvo maja 2011 (z dne 13. maja 2011, v nadaljnjem besedilu: študija načela VPTP iz leta 2011), drugo pa julija 2012 (z dne 13. julija 2012, v nadaljnjem besedilu: študija načela VPTP iz leta 2012). Dopolnjeni študiji vključujeta nove napovedi potniškega prometa, spremembe obsega projekta, spremembe zneskov naložb in spremembe metodologije in osnovnih podatkov za izračun neto sedanje vrednosti (kot sta faktor beta in diskontna stopnja). Novembra 2013 je Poljska predložila dodatne informacije, ki so kazale, da naj bi novi viri prihodkov (tj. prodaja goriva in zagotavljanje navigacijskih storitev) povečali neto sedanjo vrednost projekta. Ob sprejetju sklepa o začetku postopka je Poljska predložila samo študijo načela VPTP iz leta 2012.
- (45) Poljska pojasnjuje tudi časovni okvir projekta Gdynie in Kosakowega za vlaganje v letališče Gdynia. V zvezi s tem poudarja, da je postopek vlaganja mogoče razdeliti na dve fazi izvajanja projekta:
- (i) *Prva faza (2007–2009) je vključevala pripravljala dela in študije izvedljivosti za vzpostavitev novega letališča (to je povezano s prvo fazo, opisano v preglednici 1):*
- (46) Poljska pojasnjuje, da je v prvi fazi družba, ki sta jo ustanovila Gdynia in Kosakowo, izvedla pripravljalne naloge (npr. pripravila glavni načrt za naložbo, potrebne dokumente za pridobitev statusa upravljavca letališča, poročilo o vplivih naložbe na okolje, projektno dokumentacijo itd.).
- (47) Poljska trdi, da v prvi fazi ni bilo pomembnejših naložb kapitala in da so bila javna sredstva, dodeljena upravljavcu letališča, skladna s pravili o pomoči *de minimis* ⁽²³⁾. Navaja še, da je bil do 26. junija 2009 skupni znesek dokapitalizacij družbe 1,691 milijona PLN (približno 423 000 EUR).

⁽²¹⁾ Smernice o državni regionalni pomoči za 2007–2013 (UL C 54, 4.3.2006, str. 13).

⁽²²⁾ Notranja stopnja donosa naložbe je diskontna stopnja, po kateri je neto sedanja vrednost enaka nič. Notranja stopnja donosa se običajno primerja s stroški kapitala.

⁽²³⁾ Pravila, ki so se uporabljala v tistem obdobju, so bila določena v Uredbi Komisije (ES) št. 1998/2006 z dne 15. decembra 2006 o uporabi členov 87 in 88 Pogodbe pri pomoči *de minimis* (UL L 379, 28.12.2006, str. 5).

(ii) *Druga faza (od leta 2010) se je nanašala na dejansko preureditev letališča (to je povezano z drugo, tretjo in četrto fazo, kot so opisane v preglednici 1):*

- (48) Poljska pojasnjuje tudi, da se je prva, pripravljalna faza končala leta 2010, ko sta bila končana glavni načrt ⁽²⁴⁾ in prva študija načela VPTP iz leta 2010 za letališče Gdynia. Poudarja, da je študija načela VPTP iz leta 2010 pokazala, da bi bila naložba lokalnih organov opravljena pod tržnimi pogoji (tj. ne bi pomenila državne pomoči), pri čemer bi se povečal delniški kapital družbe na 6,05 milijona PLN (približno 1,5 milijona EUR).
- (49) V študiji načela VPTP iz leta 2010 je bila neto sedanja vrednost naložbenega projekta izračunana z metodo prostega denarnega toka podjetja (FCFF) ⁽²⁵⁾. Ta izračun neto sedanje vrednosti temelji na predpostavki, da bi bile vse dokapitalizacije, predvidene v naložbenem načrtu, opravljene za izvedbo naložbenega projekta. Ta metoda vrednotenja se uporablja za izračun denarnega toka za vse lastnike kapitala v podjetju (delničarje in imetnike obveznic) v obdobju napovedi. Od napovedi denarnega toka se nato odštejejo povprečni tehtani stroški kapitala (WACC) ⁽²⁶⁾, da se pridobi diskontirani denarni tok (DCF) v obdobju napovedi. Potem se izračuna končna vrednost po metodi neprekinjene rasti (ki predvideva stabilno rast na podlagi prostega denarnega toka podjetja v najbolj nedavnem obdobju napovedi). Neto sedanja vrednost temelji na vsoti diskontiranega denarnega toka v obdobju napovedi in končne vrednosti. V tem primeru so bili v študiji načela VPTP iz leta 2010 za oceno denarnega toka za obdobje 2010–2040 uporabljeni povprečni tehtani stroški kapitala v višini [...] % ⁽²⁷⁾. Na podlagi teh osnovnih podatkov sta bila v študiji izračunana diskontirani denarni tok v vrednosti minus [...] milijonov PLN ([...] milijonov EUR) za obdobje 2010–2040 in (diskontirana) končna vrednost približno [...] milijonov PLN ([...] milijonov EUR). Neto sedanja vrednost celotnega projekta je zato bila ocenjena na [...] milijonov PLN (ali [...] milijonov EUR) ob predpostavki, da bo letališče od leta 2040 vedno ustvarjalo stabilni dobiček in da bo stopnja rasti znašala [...] % na leto.
- (50) Hkrati dodaja, da sta delničarja, čeprav je študija načela VPTP pokazala, da naložba ne pomeni državne pomoči, za Komisijo začela pripravljati priglasitev, ki naj bi jo predložila samo zaradi pravne varnosti.
- (51) Poljska pojasnjuje tudi, da je bila maja 2011 opravljena nova študija načela VPTP. Navaja, da je ta študija načela VPTP dopolnila študijo načela VPTP iz leta 2010, ki je bila opravljena zaradi napredovanja priprav in razpoložljivosti natančnejših podatkov o naložbenem načrtu, njegovem časovnem okviru in financiranju. Poljska pojasnjuje, da sta med pripravo študije načela VPTP iz leta 2010 in študije načela VPTP iz leta 2011:
- delničarja 11. marca 2011 podpisala sporazum, ki je določal pogoje financiranja za naložbo v začetek poslovanja civilnega letališča. V tem sporazumu se je Gdynia zavezala, da bo v obdobju 2011–2013 vložila skupaj 59 milijonov PLN. Kosakowo pa se je zavezalo, da bo v obdobju 2011–2040 zagotovilo stvarni vložek v obliki zamenjave dolga za lastniški kapital (kot je opisano v preglednici 2),
 - istega dne, 11. marca 2011, je družba, odgovorna za vzpostavitev letališča Gdynia-Kosakowo, s Kosakowim sklenila zakupno pogodbo za zemljišče (v kateri so bili določeni obseg zakupljenega zemljišča, pogoji za plačila po zakupu, davčne zadeve itd.),
 - naložbeni stroški, vključeni v naložbeni načrt, so bili opredeljeni in posodobljeni.
- (52) Poljska pojasnjuje, da je tudi študija načela VPTP iz leta 2011 pokazala pozitivno neto sedanjo vrednost. Poleg tega navaja, da sta javna delničarja upravljavca letališča na podlagi tega opravila nadaljnje dokapitalizacije. Poljska poudarja, da se je lastniški kapital (lastni kapital) družbe julija 2011 povečal na 33,801 milijona PLN (8,45 milijona EUR), aprila 2013 pa na 64,810 milijona PLN (16,20 milijona EUR).

⁽²⁴⁾ V glavnem načrtu naložbenega projekta so bili opredeljeni različni ukrepi, potrebni za preureditev letališča.

⁽²⁵⁾ Prosti denarni tok podjetja se uporablja za izračun vsakoletnega zaslužka podjetja pred obrestmi in davki s prišteto amortizacijo (ker gre za nedenarne stroške) ter odštetimi naložbenimi potrebami, spremembami obratnih sredstev in davki (glej preglednico 5 študije načela VPTP iz leta 2010).

⁽²⁶⁾ Povprečni tehtani stroški kapitala so stopnja, ki naj bi jo družba predvidoma plačala vsem imetnikom njenih vrednostnih papirjev za financiranje njenih sredstev.

⁽²⁷⁾ Temeljijo na netvegani stopnji v višini [...] %, premiji kreditnega tveganja v višini [...] %, stopnji davka od dohodkov pravnih oseb v višini 19 %, faktorju beta [...], stopnjo tržne premije v višini [...] % in kapitalsko sestavo [...] % dolga in [...] % lastniškega kapitala (glej razdelek 4.4 na strani 21 študije načela VPTP iz leta 2010). Komisija ugotavlja, da se zdi, da izračuni, ki jih je predložila Poljska, kažejo, da so bili za študijo načela VPTP uporabljeni povprečni tehtani stroški kapitala z navzdol usmerjeno časovno strukturo stopnje.

- (53) V študiji načela VPTP iz leta 2011 je bil diskontirani denarni tok izračunan na podlagi diskontiranega denarnega toka za obdobje napovedi 2011–2040. Posodobljena vrednost diskontiranega denarni toka je znašala – [...] milijonov PLN (– [...] milijonov EUR), kar je pomenilo večje izgube, medtem ko se je končna vrednost zmanjšala na [...] milijonov PLN (približno [...] milijonov EUR). Neto sedanja vrednost se je tako zmanjšala na [...] milijonov PLN (ali manj kot [...] milijonov EUR). Povprečni tehtani stroški kapitala so se zmanjšali na [...] % ⁽²⁸⁾, stopnja stabilne rasti za končno vrednost pa se je zmanjšala z [...] % na [...] %. Pri teh izračunih se niso upoštevali izdatki s področja javne politike, kar pomeni, da napovedi donosnosti naložbe ne upoštevajo kapitala, potrebnega za financiranje dela infrastrukture, ki domnevno spada na področje javne politike.
- (54) Poljska navaja, da je bil zaradi makroekonomskih razmer (finančna kriza in gospodarska upočasnitev) projekt leta 2012 znova ocenjen, pri čemer je bila opravljena nova študija načela VPTP (in sicer študija načela VPTP iz leta 2012). Navaja še, da so bile v študiji načela VPTP iz leta 2012 opravljene naslednje spremembe predpostavk iz predhodnih študij načela VPTP:
- napoved potniškega prometa za letališče Gdynia se je zmanjšala,;
 - zmanjšal se je obseg naložbe, pri čemer so se naložbeni stroški zmanjšali za [...] milijonov PLN ([...] milijonov EUR),
 - zamisel o gradnji glavnega terminala je bila opuščena (skupaj s povezanim razvojem cestne infrastrukture in parkirišč). Namesto tega je bila sprejeta odločitev o širitvi zmogljivosti terminala za splošni letalski promet za [...] % v drugi fazi naložbe,
 - po preverjanju razmer na trgu je bilo treba povečati naložbene stroške v zvezi z varnostjo za [...] milijonov PLN ([...] milijonov EUR),
 - zaradi zmanjšanja naložbe se je skrajšal čas vračanja naložbe (nominalno za [...] let, z [...] let in [...] mesecev na [...] let in [...] mesecev).
- (55) Poljska navaja še, da je bila metodologija, uporabljena v prejšnjih študijah načela VPTP, v študiji načela VPTP iz leta 2012 spremenjena:
- za boljši prikaz strukture financiranja in stroškov odplačevanja dolga je bila metoda prostega denarnega toka podjetja nadomeščena z metodo prostega denarnega toka lastniškega kapitala (FCFE) ⁽²⁹⁾,
 - po spremembah na finančnem trgu (trgu vrednostnih papirjev) sta bila posodobljena netvegana obrestna mera in faktor beta. Poleg tega so bile iz primerjalne analize odstranjene družbe zunaj Evrope. Posledica tega je bila nova diskonta stopnja,
 - diskontna stopnja za izračun neto sedanje vrednosti je bila določena na podlagi analize primerljivih družb, vključno z letališkimi družbami in družbami, ki zagotavljajo storitve na letališčih (katerih finančni rezultati so tesno povezani z uspešnostjo letaliških družb) ⁽³⁰⁾,
 - predpostavilo se je, da se bo projekt na prvem mestu financiral iz sredstev delničarjev in šele nato iz zunanjih virov (posojila za obratna sredstva) ter prihodkov iz rednega poslovanja.
- (56) V študiji načela VPTP iz leta 2012 je bil diskontirani denarni tok izračunan na podlagi diskontiranega denarnega toka za obdobje napovedi 2012–2030 (tj. obdobje napovedi iz predhodne študije je bilo skrajšano za 10 let).

⁽²⁸⁾ Netvegana stopnja se je povežala na [...] %, faktor beta pa na [...]. Kapitalska sestava se je spremenila s povečanjem deleža dolga ([...] %) in zmanjšanjem deleža lastniškega kapitala ([...] %).

⁽²⁹⁾ Prosti denarni tok lastniškega kapitala = prosti denarni tok podjetja + najeti krediti in posojila – odplačani krediti in posojila – obresti na kredite in posojila. V primerjavi s prostim denarnim tokom podjetja je prosti denarni tok lastniškega kapitala diskontiran po stopnji donosa na lastniški kapital, ki ji vedno višja od povprečnih tehtanih stroškov kapitala. Neto sedanja vrednost posledično kaže, kolikšen del donosa naložbe je na voljo delničarjem (vlagateljem v lastniški kapital). Neto sedanja vrednost, izračunana na podlagi prostega denarnega toka lastniškega kapitala, zato ne izraža celotnega donosa naložbe, tj. donosa za delničarje in donosa za upnike.

⁽³⁰⁾ Za prikaz razlik v značilni sestavi financiranja letaliških družb in družb, ki zagotavljajo letališke storitve, se je donos lastniškega kapitala slednjih družb povečal pred izračunom povprečij.

Posodobljeni diskontirani denarni tok je znašal – [...] milijonov PLN (približno – [...] milijonov EUR), končna vrednost pa se je precej povečala, in sicer na [...] milijonov PLN ([...] milijonov EUR). Potem se je odštela kapitalizirana vrednost že opravljenih naložb ([...] milijonov PLN). Neto sedanja vrednost je bila po posodobitvi iz leta 2012 [...] milijonov PLN (ali [...] milijonov EUR). Za izračun neto sedanje vrednosti so bili uporabljeni stroški lastniškega kapitala v višini [...] % ⁽³¹⁾, stopnja stabilne rasti za izračun končne vrednosti pa se je zmanjšala z [...] % na [...] %.

- (57) Poljska poudarja, da so bili rezultati študije načela VPTP iz leta 2012 še vedno pozitivni, delničarja pa sta na podlagi teh rezultatov opravila dodatne dokapitalizacije. Poljska je navedla, da se je kapital družbe do aprila 2013 povečal na 91,310 milijona PLN (22,8 milijona EUR) in se v letu 2013 ni več spreminjal, kot je prikazano v preglednici 3.

Preglednica 3

Dokapitalizacije upravljavca letališča Gdynia, ki sta jih opravila Gdynia in Kosakowo

Datum sklepa o vpisu v nacionalni sodni register	Datum sklepa o povečanju kapitala	Ime delničarja	Predmet sklepa	Vrednost delnic	Delniški kapital	Skupni delež vseh dokapitalizacij do konca leta 2013
				(v milijonih PLN)	(v milijonih PLN)	
28.8.2007	23.7.2007	Gdynia	izdaja novih delnic	0,030	0,030	0,03 %
28.8.2007	23.7.2007	Kosakowo	izdaja novih delnic	0,020	0,050	0,05 %
4.3.2008	6.12.2007	Gdynia	izdaja novih delnic	0,120	0,170	0,19 %
4.3.2008	6.12.2007	Kosakowo	izdaja novih delnic	0,080	0,250	0,27 %
11.9.2008	21.7.2008	Gdynia	izdaja novih delnic	0,500	0,750	0,82 %
28.7.2009	26.6.2009	Gdynia	404 delnice v lasti občine Gdynia so bile izbrisane brez nadomestila delničarju	– 0,404	0,346	0,38 %
28.7.2009	26.6.2009	Gdynia	izdaja novih delnic	1,345	1,691	1,85 %
8.12.2010	29.7.2010	Gdynia	izdaja novih delnic	4,361	6,052	6,63 %
8.7.2011	7.6.2011	Gdynia	izdaja novih delnic	25,970	32,022	35,07 %
1.9.2011	26.7.2011	Kosakowo	izdaja novih delnic	1,779	33,801	37,02 %
25.4.2012	5.4.2012	Gdynia	izdaja novih delnic	28,809	62,610	68,57 %
25.4.2012	5.4.2012	Kosakowo	izdaja novih delnic	2,200	64,810	70,98 %
27.5.2013	8.4.2013	Gdynia	izdaja novih delnic	4,269	69,079	75,65 %
27.5.2013	8.4.2013	Kosakowo	izdaja novih delnic	2,200	71,279	78,06 %
17.6.2013	25.4.2013	Gdynia	izdaja novih delnic	20,031	91,310	100,00 %

Vir: Informacije je zagotovila Poljska.

⁽³¹⁾ Netvegana stopnja se je znižala na [...] %, faktor beta pa na [...].

- (58) Poljska povzema, da so lokalni organi prve korake za vzpostavitev letališča Gdynia naredili že leta 2005, vendar je projekt dobil končno obliko šele s pripravo glavnega načrta in prvo študijo načela VPTP, torej leta 2010. Pojasnjuje, da so se začetne predpostavke pomembno spremenile zaradi sprememb zunanjih okoliščin. Trdi še, da sta javna delničarja sprejela končno odločitev o izvedbi in končni obliki projekta leta 2012. Poljska še poudarja, da so vse tri različice študije načela VPTP potrdile izvedljivost projekta in pokazale, da bi vlagatelj pod tržnimi pogoji izvedel ta projekt.
- (59) V zvezi s hipotetičnim scenarijem Poljska trdi, da je imelo Kosakowo po nacionalni zakonodaji pravico, da lahko zemljišče, na katerem je letališče Gdynia, uporabi samo za vzpostavitev novega civilnega letališča. V zvezi s tem pojasnjuje, da je bilo letališče Kosakowu dano v zakup za 30 let. Navaja še, da mora Kosakowo v skladu z najemno pogodbo dati zemljišče v zakup izključno subjektu, odgovornemu za vzpostavitev in/ali upravljanje civilnega letališča. Po trditvah Poljske, bi lahko država to zemljišče odvzela, če ga Kosakowo v šestih mesecih ne bi dalo v zakup za vzpostavitev civilnega letališča, če bi se zemljišče uporabilo za druge namene ali če letališče ne bi začelo delovati v treh letih. Ker scenarij, po katerem se zemljišče letališča Gdynia uporabi/da v zakup za druge namene kot letalstvo, ni bil mogoč, zemljišča ni bilo mogoče uporabiti za opredelitev hipotetičnega scenarija.

3.1.2 Zanesljivost ključnih predpostavk za študijo načela VPTP iz leta 2012

Napovedi prometa in prihodkov

- (60) Poljska pojasnjuje, da so načrtovane letališke pristojbine temeljile na javno dostopnih tarifah, ki jih uporabljajo druga letališča, da ne bi povzročile motenj na sedanjem trgu, hkrati pa zagotovile ustrezno raven donosnosti projekta na podlagi predvidene količine potniškega prometa. Po mnenju Poljske se pristojbine ne razlikujejo pomembno od standardnih pristojbin, ki jih zaračunavajo mala letališča. Zlasti dve novo odprti regionalni letališči, Warsaw-Modlin in Lublin, uporabljata podobne standardne letališke pristojbine, kot so bile predvidene v študiji načela VPTP za letališče Gdynia.
- (61) V odgovor na pripombo Komisije, da so predvidene pristojbine na odhajajočega potnika za letališče Gdynia, ki naj bi bile v prvih dveh letih 25 PLN (6,25 EUR), pozneje pa 40 PLN (10 EUR), višje od znižanih pristojbin, ki se na odhajajočega potnika uporabljajo na letališču Gdańsk za zrakoplove nizkocenovnih prevoznikov na mednarodnih progah z vsaj dvema letoma na teden in znašajo 24 PLN (6 EUR) oziroma 12,5 PLN (3,1 EUR) za notranje lete, Poljska navaja, da raven pristojbin v poslovnem načrtu pomeni povprečje za celotno obdobje napovedi (2014–2030), ob upoštevanju dejstva, da se bodo pristojbine na letališču Gdańsk dolgoročno povišale z izboljšanjem standarda storitev na navedenem letališču.
- (62) Poljska poleg tega poudarja, da stopnja dobička tega projekta, popravljena (malo večja) napoved zračnega prometa in delitev nekaterih stroškov poslovanja z vojsko pomenijo, da bi letališče Gdynia lahko ohranilo znižane potniške pristojbine dlje časa (znižane pristojbine bi se lahko uporabljale do konca leta 2021), pri tem pa vseeno ohranilo pozitivno neto sedanjo vrednost za javna delničarja.
- (63) Poljska trdi še, da posodobljena napoved prometa za Pomorjansko (iz marca 2013) predvideva večji promet kot študija načela VPTP iz leta 2012. Najnovejše številke kažejo, da naj bi letališče Gdynia leta 2030 imelo 1 149 978 potnikov, in ne 1 083 746. Za celotno Pomorjansko naj bi se število potnikov leta 2030 po napovedih povečalo s 7,8 na 9 milijonov potnikov.
- (64) Po mnenju Poljske te številke potrjujejo, da lahko letališči Gdańsk in Gdynia uspešno soobstajata in skupaj poslujeta na pomorjanskem trgu. Poljska meni, da je kljub širitvi letališča Gdańsk na načrtovano zmogljivost sedem milijonov potnikov na razvijajočem se letalskem trgu Pomorjanske prostor za še eno malo regionalno letališče (z zmogljivostjo milijon potnikov), ki bi dopolnjevalo storitve letališča Gdańsk.

Preglednica 4

Primerjava napovedi prometa iz študije načela VPTP iz leta 2012 in posodobljenih napovedi prometa (marec 2013) za letališče Gdynia

Leto	Komerčni promet		Komerčni promet		Splošno letalstvo	
	Potnikov (v tisočih)		Letalske operacije		Letalske operacije	
	Na podlagi študije načela VPTP iz leta 2012	Posodobljena napoved	Na podlagi študije načela VPTP iz leta 2012	Posodobljena napoved	Na podlagi študije načela VPTP iz leta 2012	Posodobljena napoved
	Skupaj	Skupaj	Skupaj	Skupaj	Skupaj	Skupaj
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	[...]	[...]	[...]	[...]

Vir: Na podlagi informacij, ki jih je zagotovila Poljska.

Stroški poslovanja (spodbude za letalske družbe, stroški, povezani z vojaško uporabo letališča)

(65) Poljska pojasnjuje, da se v študiji načela VPTP upoštevajo ukrepi za trženje in promocijo letališča pri izračunu:

(i) stroškov poslovanja, ki so ocenjeni na podlagi finančnih poročil, ki so na voljo za vsa večja poljska letališča;

(ii) drugih stroškov po posameznih vrstah, ki so za letališče Gdynia predvideni na previdno visoki ravni, tudi ob upoštevanju ustreznih stroškov na drugih letališčih.

(66) Poljska navaja še, da je bilo v študiji načela VPTP predvideno, da bo vse stroške poslovanja kril vlagatelj, zaradi česar ni bilo upoštevano, da se bodo stroški poslovanja delili z vojaškim uporabnikom letališča. Trdi, da je bilo predvideno, da bo delitev stroškov poslovanja za skupno infrastrukturo znašala [...] za določeno število civilnih in vojaških letov. Pojasnjuje, da bodo stroški prenove in popravil znašali [...]. Ob tem poudarja, da se bodo zaradi sprejetja pravil o skupni uporabi letališča (ki še niso formalno dogovorjena z vojaškim uporabnikom letališča), stroški v zvezi s storitvami tretjih oseb in plačami zmanjšali za vsaj [...]. Po trditvah Poljske bi se zaradi vključitve tega dejavnika v študije načela VPTP povečala predvidena donosnost projekta.

Dolgoročna stopnja rasti

(67) Poljska pojasnjuje, da se stopnja rasti v višini [...] %, sprejeta v študiji načela VPTP, nominalno nanaša na končno vrednost.

(68) Poljska še navaja, da je stopnja rasti v višini [...] % enaka ciljni inflaciji, ki jo je za Poljsko določil Svet za denarno politiko (organ odločanja Narodne banke Poljske). Poljska ugotavlja, da bo po najnovejših napovedih Mednarodnega denarnega sklada iz julija 2013 stopnja rasti poljskega BDP 2,2 % v letu 2014, 3 % v letu 2015, 3,3 % v letu 2017 in 3,8 % v letu 2018.

Posodobitev podatkov iz novembra 2013

(69) Poljska je novembra 2013 poročala, da je upravljavec letališča prejel upravni odločbi carinskega urada in urada za upravljanje energije, s katerima je dobil pooblastilo za neposredno prodajo goriva zrakoplovom. Upravljavec letališča bi s prodajo goriva pridobil dodaten vir prihodkov in izboljšal finančne rezultate poslovnega načrta.

(70) Po mnenju Poljske je bila v vseh doslej opravljenih študijah načela VPTP predvidena prodaja goriva prek zunanjega izvajalca dejavnosti. Če bi gorivo prodajal upravljavec letališča, bi se stopnja dobička družbe v zvezi s to dejavnostjo zvišala s [...] PLN ([...] EUR) na liter (kadar gorivo prodaja zunanji izvajalec dejavnosti) na [...] PLN ([...] EUR) (kadar gorivo prodaja neposredno upravljavec letališča).

(71) Po mnenju Poljske bi se zaradi tega dodatnega prihodka izboljšali rezultati dopolnjene študije načela VPTP iz leta 2012. Poudarja, da naj bi se neto sedanja vrednost projekta po pričakovanjih tako zvišala z [...] milijonov PLN ([...] milijonov EUR) na [...] milijonov PLN ([...] milijonov EUR). Ob tem še pojasnjuje, da naj bi se notranja stopnja donosa povečala z [...] % na [...] %.

(72) Poljska trdi, da bi dodatni prihodki po drugi strani omogočili, da se letališke pristojbine za letalske družbe dolgoročno ohranijo na nizki ravni.

(73) Poljska je potrdila, da se možnost neposredne prodaje goriva letalskim operaterjem zaradi previdnostnega pristopa ni vključila v študije načela VPTP. V času opravljanja teh študij, upravljavec letališča ni imel potrebnih dovoljenj in nobenega zagotovila, da jih bo lahko pridobil.

- (74) Poljska je poleg tega navedla, da namerava družba letalskim družbam zagotavljati navigacijske storitve (namesto poljske agencije za navigacijske storitve zračnega prometa). Poudarja, da bi to omogočilo znižanje terminalske pristojbine, ki jo plačujejo letalske družbe (trenutno jo plačujejo agenciji), zaradi česar bi postalo letališče Gdynia privlačnejše za letalske družbe. Upravitelj letališča bi tako lahko letalskim družbam ponudil konkurenčnejše letališče pristojbine od sosednjih letališč.

3.2 Ocena združljivosti

3.2.1 Pomoč za naložbe

- (75) Po mnenju Poljske so izpolnjena vsa pravila združljivosti, določena v smernicah za letalski sektor iz leta 2005 glede pomoči za naložbe letališčem.

Izpolnjevanje jasno opredeljenega cilja skupnega interesa

- (76) Poljska trdi, da bi vzpostavitev letališča Gdynia kot sestavnega dela pomorjanskega prevoznega sistema optimizirala uporabo razpoložljive infrastrukture in pozitivno vplivala na regionalni razvoj, predvsem zaradi večjega števila delovnih mest na letališču, prihodkov iz oskrbovalne verige letalskega trga in razvoja turizma.
- (77) Poljska se sklicuje na „Regionalno strategijo prometnega razvoja v Pomorjanski za obdobje 2007–2020“, ki temelji na napovedih zračnega prometa za to regijo in v kateri je prepoznana potreba po gradnji vozlišča letališč, ki bi tesno sodelovala pri izpolnjevanju potreb prebivalstva tromestja ⁽³²⁾.
- (78) Po mnenju Poljske so glavni argumenti za gradnjo vozlišča letališč na območju tromestja: povečevanje zračnega prometa na Poljskem, pomanjkanje možnosti za povečanje zmogljivosti letališča Gdańsk in razprostiranje strnjene naselja čez skoraj 60 kilometrov (ali več kot 100 kilometrov, če se vključita še mesti Tczew in Wejherowo). Poljska trdi, da bi lahko po nekaterih napovedih zračnega prometa leta 2035 potniški promet na letališču Gdańsk morda presegel šest milijonov potnikov, čeprav je trenutna zmogljivost tega letališča približno pet milijonov potnikov. Na eni strani je Poljska v svojih pripombah trdila, da okoljske omejitve in razvoj naselij v bližini letališča Gdańsk omejujejo možnosti njegove nadaljnje širitve. Po drugi strani pa se je v svojih pripombah s 6. decembra 2012 sklicevala na glavni načrt za letališče Gdańsk, ko je trdila, da ni nobenih omejitev v zvezi s širitvijo letališča Gdańsk.
- (79) Poljska navaja, da je gradnja vozlišča letališč na območju tromestja upravičena tudi zaradi varnosti zračnega prometa, saj bi se letališče Gdynia uporabljalo kot nadomestno letališče v nujnih primerih (na letališču Gdynia je mogoče pristati v približno 80 % primerov, ko zaradi baze oblakov in vidljivosti ni mogoč pristanek na letališču Gdańsk).
- (80) Nazadnje Poljska trdi, da je razvoj letališča Gdynia skladen s cilji nacionalnih in regionalnih strateških dokumentov glede razvoja letalske infrastrukture na Poljskem. Pojasnjuje, da naj bi imel razvoj letališča Gdynia po pričakovanih pozitiven učinek na razvoj Pomorjanske in uporabo sedanje vojaške infrastrukture ter dopolnjuje letališče Gdańsk.

Nujnost in sorazmernost infrastrukture

- (81) Poljska trdi, da je infrastruktura potrebna in sorazmerna z zastavljenim ciljem zaradi majhnega obsega dejavnosti tega letališča (1,55-odstotni delež na poljskem letalskem trgu leta 2030), napovedi količine potniškega prometa, ki presegajo širitvene zmogljivosti letališča Gdańsk, privlačnosti regije za turizem in predvidene stopnje razvoja Pomorjanske.

⁽³²⁾ Tromestje je urbano območje, ki ga sestavljajo tri večja mesta v Pomorjanski (Gdańsk, Gdynia in Sopot). Na območju tromestja trenutno delujejo tri letališča: letališče Lecha Wałęse v Gdańsku, vojaško letališče v mestu Pruszcz Gdański in vojaško letališče na meji med Gdynio in Kosakowim (Gdynia-Oksywie).

- (82) Poljska poudarja strateško vlogo vojaškega letališča Gdynia v regiji in ugotavlja, da se z uporabo obstoječe infrastrukture zmanjšajo naložbeni stroški ter poveča pozitiven vpliv na regionalni razvoj.
- (83) Poljska poudarja še, da so se z uporabo tehničnih rešitev, kot so na primer gradnja terminala za splošni letalski promet, namenjenega splošnemu letalskemu in potniškemu prometu, nastanitev večine letaliških služb (mejna policija, carinski uradi, policija, gasilci, uprava) v eni zgradbi in preureditev drugih obstoječih zgradb za optimizacijo njihove uporabe, stroški ohranili na najnižji ravni, učinkovitost naložbe pa povečala. Poleg tega se bodo stroški poslovanja v zvezi z infrastrukturo delili z vojsko.

Zadovoljiva srednjeročna pričakovanja v zvezi z uporabo

- (84) Poljska poudarja, da so srednjeročna pričakovanja v zvezi z uporabo letališča Gdynia-Kosakowo zadovoljiva zaradi rasti PDB v Pomorjanski, rast naj bi namreč preseгла povprečno rast na Poljskem in v EU, privlačnosti regije za turiste, njenega statusa središča za tuje naložbe in napovedane rasti zračnega prometa.
- (85) Poljska poudarja, da načrtovano sodelovanje z letališčem Gdańsk in dopolnjevanje storitev, ki jih zagotavljata letališči (letališče Gdynia bo namenjeno predvsem splošnemu letalskemu prometu) dodatno izboljšuje srednjeročna in dolgoročna pričakovanja v zvezi z letališčem Gdynia-Kosakowo.
- (86) Poljska še pojasnjuje, da letališče načrtuje tudi razvoj posebnih dejavnosti, povezanih z letalstvom, na območju letališča, kot so proizvodnja preprostih servisnih delov, popravilo delov zrakoplovov ali proizvodnja drugih komponent/proizvodov, ki se dobavijo v zadnjem trenutku.
- (87) Poljska opozarja na pismo o nameri, ki ga je podpisala poslovna banka in v njem izrazila svojo pripravljenost začeti pogajanja o financiranju naložbe v letališče Gdynia-Kosakowo, kot dodaten dokaz o privlačnosti tega projekta.

Vpliv na razvoj trgovine, ki je v nasprotju s skupnim interesom

- (88) Ker bo letališče Gdynia-Kosakowo imelo majhen tržni delež (z manj kot milijonom potnikov na leto), se Poljski ne zdi, da bi bil vpliv projekta na trgovino v nasprotju s skupnim interesom. Glede na predvideno rast zračnega prometa pričakuje, da bosta letališči Gdańsk in Gdynia vzpostavili skupno letalsko vozlišče, ki bo namenjeno pomorjanskemu območju tromestja in zagotavljalo dopolnjujoče se storitve.
- (89) Poljska poudarja, da letališče Gdynia ne bo tekmeč letališča Gdańsk, saj se bo osredotočilo na zagotavljanje storitev za sektor splošnega letalstva (storitve vzdrževanja, popravila in remonta, letalska akademija) in sodelovalo z morskim pristaniščem Gdynia.
- (90) Poljska še trdi, da čarterski in nizkocenovni promet na letališču Gdynia-Kosakowo ne bo oškodoval letališča Gdańsk, ampak bo posledica splošnega povečanja blagostanja in mobilnosti. Poudarja, da bo letališče Gdańsk ob taki stopnji rasti, kot jo ima, in vrsti letalskih operacij, za katere se uporablja, prej ali slej moralo omejiti število letov. Poljska navaja še, da so te sklepne ugotovitve predstavljene v oceni vpliva na okolje za projekt „Širitev letališča Lecha Wałęsae Gdańsk“.
- (91) Poljska pojasnjuje, da lahko naložba v letališče Gdynia-Kosakowo omeji finančne in družbene stroške kakršnih koli omejitev dejavnosti na letališču Gdańsk. Poudarja, da bi se s preselitvijo dela zračnega prometa z letališča Gdańsk na letališče Gdynia izboljšala uporaba zmogljivosti na obeh letališčih.

Nujnost pomoči in spodbujevalni učinek

- (92) Poljska trdi, da družba ne bi izvedla projekta brez javnega financiranja. Navaja, da je bil znesek pomoči minimalen in da so se stroški projekta zmanjšali in optimizirali z uporabo obstoječe vojaške infrastrukture.
- (93) Po mnenju Poljske so dokapitalizacije letališča Gdynia nujne in omejene na najmanjši možni znesek, kar potrjujejo:
- (i) notranja stopnja donosa projekta, ki znaša [...] % in je le malo višja od diskontne stopnje (stroškov lastniškega kapitala), ki znaša [...] % (na podlagi študije načela VPTP iz leta 2012);
 - (ii) v finančnih napovedih predvidena potreba po posojilu za obratna sredstva za financiranje dejavnosti letališča, saj bi družba Gdynia-Kosakowo Airport Ltd drugače lahko izgubila likvidnost;
 - (iii) dejstvo, da je skupno financiranje iz lastniškega kapitala nižje od skupnih naložb v osnovna sredstva (financiranje iz lastniškega kapitala znaša manj kot [...] skupnih denarnih stroškov v obdobju napovedi, vključno s skupnimi naložbami v osnovna sredstva).
- (94) Poljska ob tem pojasnjuje sorazmernost ukrepa pomoči, tako da primerja svoje javno financiranje (realno približno 148 milijonov PLN) s financiranjem naložbe v popolnoma novo letališče (letališče Lublin-Świdnik, katerega stroški gradnje so bili približno 420 milijonov PLN) in naložbo na podlagi vojaškega letališča (letališče Warsaw-Modlin, katerega gradnja je doslej stala skoraj 454 milijonov PLN).

3.2.2 Pomoč za tekoče poslovanje

- (95) Poljska trdi, da projekt izpolnjuje merila združljivosti, določena v Smernicah o državni regionalni pomoči za tekoče poslovanje v regijah iz člena 107(3)(a) PDEU. Po mnenju Poljske je pomoč projektu za tekoče poslovanje:
- (i) namenjena financiranju predhodno opredeljenega niza izdatkov;
 - (ii) omejena na nujni najnižji znesek in dodeljena začasno (pomoč za stroške poslovanja je dodeljena v tolikšnem znesku in za tako obdobje, kot je potrebno za začetek delovanja letališča, tj. do konca leta 2018);
 - (iii) je regresivna in se postopno zmanjšuje z [...] % naložb v osnovna sredstva v letu 2013 na [...] % v letu 2018;
 - (iv) je namenjena doseganju ciljev projekta v zvezi z regionalnim razvojem in odpravljanju sedanjih omejitev. Glede na razmerje med zneskom pomoči in njenim koristnim vplivom na razvoj Pomorjanske Poljske trdi, da je treba pomoč šteti za sorazmerno.
- (96) Poljska še poudarja, da je pomoč namenjena malemu letališču z največjo zmogljivost milijona potnikov na leto, kar pomeni, da je tveganje, da bi izkrivljala konkurenco in imela učinek, ki je v nasprotju s skupnim interesom, zelo majhno, zlasti glede na načrtovano sodelovanje med letališčema Gdynia in Gdańsk in dopolnjevanje njunih dejavnosti.
- (97) Poljska prav tako poudarja, da se bodo zaradi sodelovanja, v zvezi s katerim trenutno potekajo pogajanja z vojaškim uporabnikom letališča, in udeležbe tega uporabnika pri stroških poslovanja letališča zmanjšali izgube in stroški poslovanja družbe.

4. PRIPOMBE TRETJIH OSEB

- (98) Komisija po objavi sklepa o začetku postopka na podlagi člena 108(2) PDEU ni prejela pripomb zainteresiranih strani v zvezi s financiranjem, ki sta ga družbi Gdynia-Kosakowo Airport Ltd dodelila Gdynia in Kosakowo.

5. ANALIZA

5.1 Obstoje državne pomoči

- (99) Skladno s členom 107(1) PDEU je „vsaka pomoč, ki jo dodeli država članica ali kakršna koli vrsta pomoči iz državnih sredstev, ki izkrivlja ali bi lahko izkrivljala konkurenco z dajanjem prednosti posameznim podjetjem ali proizvodnji posameznega blaga, nezdružljiva s skupnim trgom, kolikor prizadene trgovino med državami članicami“.
- (100) Merila iz člena 107(1) PDEU so kumulativna. Za določitev, ali zadevni ukrep pomeni državno pomoč v smislu člena 107(1) PDEU, morajo biti torej izpolnjeni vsi naslednji pogoji. In sicer za finančno podporo velja, da:
- jo mora dodeliti država ali mora biti dodeljena iz državnih sredstev,
 - mora dajati prednost nekaterim podjetjem ali proizvodnji nekega blaga,
 - mora izkrivljati ali bi lahko izkrivljala konkurenco in
 - mora vplivati na trgovino med državami članicami.

5.1.1 Gospodarska dejavnost in pojem podjetja

- (101) V skladu z uveljavljeno sodno prakso mora Komisija najprej ugotoviti, ali je družba Gdynia-Kosakowo Airport Ltd podjetje v smislu člena 107(1) PDEU. Pojem „podjetje“ zajema vse subjekte, ki opravljajo gospodarsko dejavnost, ne glede na njihov pravni položaj in način financiranja ⁽³³⁾. Katera koli dejavnost ponudbe blaga in storitev na določenem trgu je gospodarska dejavnost ⁽³⁴⁾.
- (102) Sodišča je v sodbi o „letališču Leipzig-Halle“ potrdilo, da upravljanje letališča za komercialni namen in gradnja letališke infrastrukture pomenita gospodarsko dejavnost ⁽³⁵⁾. Ko začne upravljavec letališča opravljati gospodarske dejavnosti, tako da zagotavlja plačljive letališke storitve, se ne glede na njegov pravni položaj ali način financiranja šteje za podjetje v smislu člena 107(1) PDEU, zato se pravila Pogodbe o državni pomoči lahko uporabljajo za prednost, ki mu jo je dodelila država ali ki mu je bila dodeljena iz državnih sredstev ⁽³⁶⁾.
- (103) Komisija v zvezi s tem ugotavlja, da bo infrastrukturo, ki je predmet tega sklepa, upravljavec letališča, družba Gdynia-Kosakowo Airport Ltd, upravljal za komercialni namen. Ker bodo morali uporabniki upravljavcu letališča plačati za uporabo te infrastrukture, jo je treba obravnavati, kot da se izkorišča v komercialne namene. Iz tega sledi, da subjekt, ki izkorišča to infrastrukturo, pomeni podjetje v smislu člena 107(1) PDEU.
- (104) Vendar vse dejavnosti upravljavca letališča niso nujno gospodarske ⁽³⁷⁾. Sodišče je razsodilo, da naloge, za katere je običajno odgovorna država na podlagi svoje suverene pristojnosti, niso gospodarske in ne spadajo na področje uporabe pravil o državni pomoči. Dejavnosti na letališčih, kot so kontrola zračnega prometa, dejavnosti policije, carine in gasilcev, dejavnosti, ki so potrebne za varovanje civilnega letalstva pred dejanji nezakonitega vmešavanja,

⁽³³⁾ Zadeva C-35/96, *Komisija proti Italiji*, Recueil 1998, EU:C:1998:303/[1998], str. I-3851; zadeva C-41/90, *Höfner in Elser*, Recueil 1991, EU:C:1991:161/[1991], str. I-1979; zadeva C-244/94, *Fédération Française des Sociétés d'Assurances proti Ministère de l'Agriculture et de la Pêche*, Recueil 1995, EU:C:1995:392/[1995], str. I-4013; zadeva C-55/96, *Job Centre*, Recueil 1997, EU:C:1997:603/[1997], str. I-7119.

⁽³⁴⁾ Zadeva C-118/85, *Komisija proti Italiji*, Recueil 1987, EU:C:1987:283/[1987], str. 2599; zadeva C-35/96, *Komisija proti Italiji*, Recueil 1998, EU:C:1998:303/[1998], str. I-3851.

⁽³⁵⁾ Sodba v združenih zadevah T-455/08, *Flughafen Leipzig-Halle GmbH in Mitteldeutsche Flughafen AG proti Komisiji*, in T-443/08, *Freistaat Sachsen in Land Sachsen-Anhalt proti Komisiji*, ZOdl. 2011, EU:T:2011:117/[2011], str. II-01311, ki jo je Sodišče potrdilo s sodbo v zadevi C-288/11P, *Mitteldeutsche Flughafen in Flughafen Leipzig-Halle proti Komisiji*, EU:C:2012:821; glej tudi sodbo v zadevi T-128/98, *Aéroports de Paris proti Komisiji*, Recueil 2000, EU:T:2000:290/[2000], str. II-3929, ki jo je Sodišče potrdilo s sodbo v zadevi C-82/01P, Recueil 2002, EU:C:2002:617/[2002], str. I-9297, in zadevi T-196/04, *Ryanair proti Komisiji*, ZOdl. 2008, EU:T:2008:585/[2008], str. II-3643.

⁽³⁶⁾ Zadevi C-159/91 in C-160/91, *Poucet proti AGV in Pistre proti Cancave*, Recueil 1993, EU:C:1993:63/[1993], str. I-637.

⁽³⁷⁾ Zadeva C-364/92, *SAT Fluggesellschaft proti Eurocontrol*, Recueil 1994, EU:C:1994:7/[1994], str. I-43.

in naložbe, povezane s potrebno infrastrukturo in opremo za izvajanje teh dejavnosti, se na splošno štejejo za negospodarske dejavnosti ⁽³⁸⁾. Čeprav javno financiranje takšnih negospodarskih dejavnosti ne pomeni državne pomoči, mora biti strogo omejeno na nadomestilo za stroške, ki nastanejo zaradi teh dejavnosti, in se ne sme uporabiti za kritje stroškov, povezanih z drugimi vrstami gospodarskih dejavnosti ⁽³⁹⁾.

- (105) Dejansko je v skladu z uveljavljeno sodno prakso omogočanje prednosti dejanje, s katerim javni organi razbremenijo podjetja stroškov, ki so neločljivo povezane z gospodarskimi dejavnostmi teh podjetij ⁽⁴⁰⁾. Če torej nek pravni sistem običajno zahteva, da upravljavci letališč krijejo stroške nekaterih storitev, potem lahko imajo upravljavci letališč, ki jim ni treba kriti navedenih stroškov, prednost, čeprav navedene storitve same po sebi veljajo za negospodarske. Zato je treba opraviti analizo pravnega okvira, ki se uporablja za upravljavca letališča, da se ugotovi, ali morajo v tem pravnem okviru upravljavci letališča ali letalske družbe kriti stroške zagotavljanja nekaterih dejavnosti, ki bi lahko bile same po sebi negospodarske, vendar so neločljivo povezane z izvajanjem njihovih gospodarskih dejavnosti.
- (106) Komisija ugotavlja, da v sklepu o začetku postopka z dne 2. julija 2013 ni presodila, ali morajo upravljavci letališč v skladu s poljsko zakonodajo kriti stroške storitev, ki so domnevno negospodarske. V tem sklepu je izrecno navedeno, da naložba v zgradbe in opremo za gasilce, carino, letališke varnostnike, policijo in mejne policiste spada na področje javne politike in zato ne pomeni državne pomoči v smislu člena 107(1) PDEU ⁽⁴¹⁾. Kot je pojasnjeno v uvodni izjavi 18, Komisija meni, da v teh okoliščinah te sklepne ugotovitve ne bi smela postaviti pod vprašaj v svoji končni odločitvi.
- (107) Znesek iz sklepa o začetku postopka v višini [...] milijonov PLN ([...] milijonov EUR) za naložbene stroške za zgradbe in opremo s področja javne politike se nanaša na študijo načela VPTP iz leta 2012. Na podlagi študije načela VPTP iz leta 2010 bi stroški s področja javne politike znašali [...] milijonov PLN ([...] milijonov EUR), ⁽⁴²⁾ medtem ko je v študiji načela VPTP iz leta 2011 naveden znesek v višini [...] milijonov PLN ([...] milijonov EUR) ⁽⁴³⁾.
- (108) Na podlagi zgornjih navedb Komisija pri oceni študij načela VPTP iz let 2010 in 2011 ne bo upoštevala dela naložbe, povezanega z dejavnostmi, ki domnevno spadajo na področje javne politike. Ker se financiranje tega dela naložb ne šteje za državno pomoč, Komisija ne bo zahtevala izterjave teh sredstev.

5.1.2 Državna sredstva in pripisovanje državi

- (109) Pojem državne pomoči se uporablja za vsako prednost, ki jo iz državnih sredstev dodeli država sama ali posrednik, ki deluje na podlagi dodeljenih pooblastil ⁽⁴⁴⁾. V smislu člena 107 PDEU so sredstva lokalnih organov državna sredstva ⁽⁴⁵⁾. V tej zadevi so bile dokapitalizacije družbe Gdynia-Kosakowo Airport Ltd opravljene iz proračuna dveh lokalnih organov, Gdynie in Kosakowega. Komisija zato meni, da so sredstva zadevnih občin državna sredstva.
- (110) Komisija meni, da ni pomembno, ali ima ukrep obliko neposrednih nepovratnih sredstev (denarna sredstva, ki sta jih prispevala Gdynia in Kosakowo) ali zamenjave dela dolga, ki ga ima upravljavec letališča do enega od svojih delničarjev (najemnika, ki se plačuje Kosakowemu), za lastniški kapital. Prihodek od najemnine je del finančnih sredstev Kosakowega in zato pomeni državna sredstva.

⁽³⁸⁾ Glej zlasti zadevo C-364/92, *SAT Fluggesellschaft* proti *Eurocontrol*, Recueil 1994, str. I-43, točka 30, in zadevo C-113/07, *P Selex Sistemi Integrati* proti Komisiji, ZOdl., EU:C:2009:191/[2009], str. I-2207, točka 71.

⁽³⁹⁾ Zadeva C-343/95, *Cali & Figli* proti *Servizi ecologici porto di Genova*, Recueil 1997, EU:C:1997:160/[1997], str. I-1547; Odločba Komisije z dne 19. marca 2003 N 309/2002; Odločba Komisije N 438/2002 z dne 16. oktobra 2002, Subvencije belgijskim pristaniškim upravam za izvrševanje nalog javne oblasti.

⁽⁴⁰⁾ Glej med drugim zadevo C-172/03, *Wolfgang Heiser* proti *Finanzamt Innsbruck*, ZOdl. 2005, EU:C:2005:130/[2005], str. I-01627, točka 36, in navedeno sodno prakso.

⁽⁴¹⁾ Uvodna izjava 25 sklepa o začetku postopka.

⁽⁴²⁾ V študiji načela VPTP iz leta 2010 ni navedeno, kolikšen del naložb bi spadal na področje javne politike. Komisija je zato uporabila pristop iz študije načela VPTP iz leta 2011, da je ocenila znesek naložb, ki bi spadal na področje javne politike. Glej uvodno izjavo 132.

⁽⁴³⁾ Kosakowo je med postopkom pred Splošnim sodiščem navedlo, da je bilo za naložbe, ki domnevno spadajo na področje javne politike, porabljenih [...] milijonov PLN ([...] milijonov EUR).

⁽⁴⁴⁾ Zadeva C-482/99, *Francija* proti Komisiji, Recueil 2002, EU:C:2002:294/[2002], str. I-4397.

⁽⁴⁵⁾ Sodba z dne 12. maja 2011 v združenih zadevah T-267/08 in T-279/08, *Nord-Pas-de-Calais*, ZOdl. 2011, EU:T:2011:209/[2011], str. II-01999, točka 108.

- (111) Na podlagi tega Komisija meni, da se kapital, vložen v družbo Gdynia-Kosakowo Airport Ltd, financira iz državnih sredstev in da ga je mogoče pripisati državi.

5.1.3 Gospodarska prednost

5.1.3.1 Sklepna ugotovitev

- (112) Komisija ugotavlja, da Poljska po eni strani trdi, da so dokapitalizacije v skladu z načelom VPTP, vendar po drugi strani meni, da je pomoč združljiva, saj upravljavec letališča naložbe ne bi opravil brez javnega financiranja.
- (113) Za ugotovitev, ali zadevni ukrep v tej zadevi omogoča družbi Gdynia-Kosakowo Airport Ltd prednost, ki je pod običajnimi tržnimi pogoji ne bi dobila, mora Komisija primerjati ravnanje javnih delničarjev upravljavca letališča z ravnanjem vlagatelja pod tržnimi pogoji, ki upošteva dolgoročna pričakovanja v zvezi z donosnostjo ⁽⁴⁶⁾.
- (114) Pri presoji se ne smejo upoštevati pozitivni vplivi na gospodarstvo regije, v kateri je letališče, saj je Sodišče pojasnilo, da je pri uporabi študije načela VPTP pomembno vprašanje, „ali bi v podobnih okoliščinah zasebni delničar ob upoštevanju predvidljivih možnosti donosa ter ne glede na socialne dejavnike, dejavnike regionalne politike in sektorsko problematiko vpisal zadevni kapital“ ⁽⁴⁷⁾.
- (115) Poljska trdi, da zadevni ukrepi ne dajejo gospodarske prednosti letališču Gdynia, ker so skladni z načelom VPTP. Kot je opisano v oddelku 3.1, je Poljska to trditev podprla s predložitvijo rezultatov študij načela VPTP, ki jih je opravila družba PWC ⁽⁴⁸⁾. Novembra 2013 je Poljska predložila dodatne informacije, ki so kazale, da naj bi novi viri prihodkov (tj. prodaja goriva in zagotavljanje navigacijskih storitev) povečali neto sedanjo vrednost projekta. V času sprejetju sklepa o začetku postopka je Poljska predložila samo študijo načela VPTP iz leta 2012.
- (116) Čeprav morata v skladu z delničarskim sporazumom iz leta 2011 Gdynia in Kosakowo prispevati denarna sredstva in stvarne vloške za financiranje naložbenega projekta do leta 2040, Poljska trdi, da so za ugotovitev, ali so dokapitalizacije združljive z notranjim trgov, pomembne samo študija načela VPTP iz leta 2012 in poznejše informacije o dodatnih tokovih prihodkov.
- (117) V nadaljevanju bo Komisija najprej obravnavala trditev poljskih organov, da bi bilo treba vprašanje, ali je upravljavec letališča dobil prednost, presoditi na podlagi študije načela VPTP iz leta 2012 in poznejših informacij in torej ne na podlagi študij načela VPTP iz let 2010 in 2011 (oddelek 5.1.3.2). Nato bo presodila, ali je načelo VPTP izpolnjeno na podlagi študije načela VPTP iz leta 2010 (oddelek 5.1.3.3) oziroma na podlagi študije načela VPTP iz leta 2011 in študije načela VPTP iz leta 2012 (oddelek 5.1.3.4).

5.1.3.2 Ustreznost študije načela VPTP iz leta 2010 za presoj o gospodarske prednosti

- (118) V sodbi *Stardust Marine* je Sodišče odločilo, da je „[...] za preučitev vprašanja, ali je država ravnala kot preudaren vlagatelj, ki deluje pod pogoji tržnega gospodarstva, potrebna umestitev v obdobje, v katerem so bili sprejeti ukrepi finančne podpore, da se ugotovi gospodarska racionalnost ravnanja države in s tem prepreči kakršna koli presoja na podlagi poznejših razmer“ ⁽⁴⁹⁾.

⁽⁴⁶⁾ Zadeva C-305/89, *Italija proti Komisiji* („Alfa Romeo“), Recueil 1991, EU:C:1991:142/[1991], str. I-1603, in zadeva T-296/97, *Alitalia proti Komisiji*, Recueil 2000, EU:T:2000:289/[2000], str. II-3871.

⁽⁴⁷⁾ Zadeva C-40/85, *Belgija proti Komisiji*, Recueil 1986, EU:C:1986:305/[1986], str. I-2321.

⁽⁴⁸⁾ Čeprav je Komisija zaprosila poljske organe, naj predložijo temeljne preglednice v excelu, uporabljene za izračune, s formulami, so poljski organi predložili preglednice v excelu brez formul.

⁽⁴⁹⁾ Zadeva C-482/99, *Francija proti Komisiji*, Recueil 2002, EU:C:2002:294/[2002], str. I-4397.

- (119) Poleg tega je Sodišče v zadevi *EDF* razsodilo, da „[...] ekonomske ocene, izvedene po dodelitvi take prednosti, naknadna ugotovitev dejanskega donosa naložbe, ki jo izvede zadevna država članica, ali naknadne utemeljitve dejansko uporabljenega postopka ne morejo zadostovati za dokaz, da je ta država članica predhodno ali sočasno s to dodelitvijo tako odločitev sprejela kot delničarka“ ⁽⁵⁰⁾.
- (120) Da bi lahko uporabila načelo VPTP, mora Komisija upoštevati obdobje, v katerem so bile sprejete posamezne odločitve o preureditvi nekdanjega vojaškega letališča v civilno letališče. Komisija mora svojo presojo utemeljiti tudi z informacijami in predpostavkami, ki sta jih imela na voljo javna delničarja ob sprejetju odločitve glede financiranja naložbenega projekta.
- (121) Komisija meni, da je študija načela VPTP iz leta 2010 najpomembnejša za opredelitev, ali sta občini Gdynia in Kosakowo ravnali kot zasebni vlagatelj. Presojo, ali je državna intervencija skladna s tržnimi pogoji, je treba dejansko opraviti na podlagi predhodne analize ob upoštevanju informacij in podatkov, ki so bili na voljo ob sprejetju odločitve o naložbi.
- (122) Komisija ugotavlja, da so bile pred letom 2010 opravljene samo študije in pripravljala dela v zvezi z zadevnim naložbenim projektom. Vključevale so glavni načrt za naložbeni projekt, okoljsko poročilo, projektno dokumentacijo terminala za splošni letalski promet, projektno dokumentacijo za zgradbo uprave in zgradbo za gasilce, posebno letalsko dokumentacijo in druge študije. Ob koncu leta 2010 so bili stroški teh študij [...] milijonov PLN ([...] milijonov EUR) ⁽⁵¹⁾.
- (123) Poleg tega sta po navedbah Poljske leta 2010 javna delničarja upravljavca letališča končala priprave za zadevni naložbeni projekt. Istega leta sta javna delničarja povečala delniški kapital družbe na 6,05 milijona PLN (približno 1,5 milijona EUR) za izvedbo naložbenega projekta. Glavne naložbe v osnovna sredstva (kot je gradnja terminala za splošni letalski promet) naj bi se po načrtih začele leta 2011, vendar so se v resnici začele leta 2012. Komisija meni, da bi vsak zasebni vlagatelj takrat preučil pričakovano donosnost projekta. Če naložbeni načrt ne bi pokazal sprejemljive stopnje donosa ali bi temeljil na vprašljivih predpostavkah, zasebni vlagatelj ne bi začel izvajati načrta in zanj ne bi zapravil dodatnih denarnih sredstev poleg tistih, ki jih je že porabil za pripravljala dela, navedena v uvodni izjavi 122. Komisija v zvezi z dokapitalizacijami ugotavlja, da je bila odločitev o prvi pomembni dokapitalizaciji v višini 4,4 milijona PLN sprejeta 29. julija 2010 (s katero se je kapital, ki je do takrat znašal 1,7 milijona PLN, skoraj po četveril), takoj po 16. juliju 2010, ko je bila zaključena študija načela VPTP iz leta 2010. Ob tem je bil 11. marca 2011 (tj. pred zaključkom druge študije načela VPTP z dne 13. maja 2011) podpisan delničarski sporazum o nadaljnjih povečanjih delniškega kapitala družbe do leta 2040 (naveden v uvodni izjavi 28) ⁽⁵²⁾. Nadalje sta bila hkrati sklenjena sporazum o poslovanju z vojaškim uporabnikom letališča in zakupna pogodba za zemljišče (navedena v uvodni izjavi 27), tj. 7. oziroma 11. marca 2011. Kosakowo je 9. septembra 2010, torej nekaj mesecev po študiji načela VPTP iz leta 2010, sklenilo še najemno pogodbo z ministrstvom za državno blagajno za zemljišče, na katerem je vojaško letališče (glej uvodno izjavo 26). Navedeno zemljišče se je lahko uporabilo samo za vzpostavitev novega civilnega letališča (glej uvodni izjavi 25 in (59).
- (124) Komisija še poudarja, da je Poljska potrdila ⁽⁵³⁾, da je dokapitalizacija, o kateri je bila odločitev sprejeta 29. julija 2010, temeljila na ekonomski oceni projekta iz študije načela VPTP iz leta 2010. Zato je jasno, da sta se javna delničarja v tej fazi nedvoumno zavezala zadevnemu naložbenemu projektu, ki naj bi se izvajal 30 let in pri katerem je v skladu z delničarskim sporazumom (navedenem v uvodni izjavi 28) veljala pogodbeni kazni za neizpolnitev obveznosti pogodbenic do njegovega zaključka septembra 2040.

⁽⁵⁰⁾ Zadeva C-124/10P, *Evropska komisija proti Électricité de France (EDF)*, EU:C:2012:318, točka 85.

⁽⁵¹⁾ Glej razdelek 4.7.5 študije načela VPTP iz leta 2012. V skladu s pripombami, ki jih je predložila Poljska, je bil skupni znesek dokapitalizacij letališča Gdynia 26. junija 2009 1,691 milijona PLN (približno 423 000 EUR). Samo [...] milijonov PLN (približno [...] EUR) je bilo uporabljenih za financiranje raznih študij, opravljenih za pripravo projekta.

⁽⁵²⁾ V sporazumu je določeno, da bo Gdynia v obdobju 2011–2013 zagotovila denarna sredstva v skupnem znesku 59,048 milijona PLN (14,8 milijona EUR), Kosakowo pa bo v obdobju 2011–2040 zagotovilo stvarni vložek (zamenjava letne najemnine za delnice).

⁽⁵³⁾ Dopis z dne 6. avgusta 2013.

- (125) Preden je bila leta 2011 opravljena prva dopolnitev študije načela VPTP, sta javna delničarja v družbo že vložila 6,05 milijona PLN (glej preglednico 3). Preden je bila julija 2012 končana druga dopolnitev študije načela VPTP, sta javna delničarja skupaj vložila 64,810 milijona PLN (tj. približno 70 % vsega vloženega kapitala).
- (126) Poleg zgoraj opisanih dokapitalizacij upravljavca letališča so v različnih študijah načela VPTP, ki so jih predložili poljski organi, opisane tudi napovedane naložbe v osnovna sredstva (tj. odlivi kapitala) do leta 2030. Zlasti študija načela VPTP iz leta 2012 kaže, da so naložbe v osnovna sredstva razdeljene v štiri faze, kot je opisano tudi v preglednici 1. Opozoriti je treba, da so po informacijah, ki jih je predložila Poljska, naložbe v osnovna sredstva v letu 2012 znašale [...] milijonov PLN (od česar je bila porabljena več kot polovica, preden se je dopolnilna študija načela VPTP sploh začela pripravljati). Slika 1 kaže letno (nominalno) vrednost naložb v osnovna sredstva, kot je bila predstavljena v študiji načela VPTP iz leta 2012 (vendar so bili izdatki s področja javne politike izvezeti).

Slika 1

Letne naložbe v osnovna sredstva (študija načela VPTP iz leta 2012 brez upoštevanja izdatkov s področja javne politike)

[...]

- (127) V študijah načela VPTP iz let 2011 in 2012 so bile preučene samo spremembe začetne odločitve o začetku naložbenega projekta, sprejete leta 2010 na podlagi študije načela VPTP iz leta 2010. Poznejši študiji kažeta, da sta delničarja upoštevala razvoj trga in ustrezno prilagodila obseg projekta (tako da sta ga povečala ali pomanjšala, odvisno od vrste naložbe). Te spremembe so bile v primerjavi s skupno odločitvijo o preureditvi vojaškega oporišča v civilno letališče izjemno majhne. Slika 2 kaže (nominalno) vrednost naložb v osnovna sredstva, kot je bila predstavljena v študijah načela VPTP iz let 2010, 2011 in 2012 (brez upoštevanja izdatkov s področja javne politike). Kot je razvidno, te spremembe niso bile pomembne v primerjavi s skupnim obsegom projekta, čeprav sta bila v letih 2011 in 2012 posodobljena časovni okvir in obseg naložb. Leta 2010 je bila nominalna vrednost naložb v osnovna sredstva ocenjena na približno [...] milijonov PLN, leta 2011 pa se je ta znesek povečal na približno [...] milijonov PLN (predvsem zaradi nove naložbe v cestno infrastrukturo).

Slika 2

Naložbe v osnovna sredstva (v tisočih PLN), napovedane v študijah načela VPTP iz let 2010, 2011 in 2012 (brez upoštevanja izdatkov s področja javne politike)

[...]

- (128) V uvodnih izjavah 122 in 127 Komisija ugotavlja, da mora za to, da bi preučila, ali sta Gdynia in Kosakowo ravnala kot preudaren zasebni vlagatelj, ki deluje pod pogoji tržnega gospodarstva, svojo presojo opreti predvsem na študijo načela VPTP iz leta 2010 in pri tem ne upoštevati nadaljnega razvoja dogodkov in informacij, ki navedenima javnima delničarjema niso bile na voljo, ko sta sprejela odločitev o izvedbi zadevnega naložbenega projekta.
- (129) Pričakuje se, da bo zasebni vlagatelj zaradi spremenjenih okoliščin med izvajanjem prilagodil naložbeni načrt. Vendar mora Komisija v tem primeru presoditi, ali bi se zasebni vlagatelj odločil za projekt preureditve vojaškega letališča v civilno letališče. Zato je treba ugotoviti, kdaj točno je bila dejansko sprejeta glavna odločitev o izvedbi projekta. Glede na dokaze, ki so na voljo v evidenci (dokapitalizacije, najemna pogodba in zakupna pogodba), so bili ključni koraki narejeni pred študijo načela VPTP iz leta 2011. Glede na to, da bi vsak zasebni vlagatelj pred zagotovitvijo pomembne količine sredstev ali sklenitvijo zavezujoče pogodbe opravil predhodno oceno finančne donosnosti projekta, je študija načela VPTP iz leta 2010 najpomembnejša analiza za oceno skladnosti naložbe s trgom.

- (130) Študiji načela VPTP iz let 2011 in 2012 izražata prilagoditev prvotnega naložbenega načrta, na podlagi katerega je bila sprejeta začetna odločitev o začetku projekta za preureditev vojaškega letališča. Zato ni mogoče ločeno preučiti dokapitalizacij, opravljenih po teh naknadnih študijah načela VPTP.

5.1.3.3 Uporaba načela VPTP na podlagi študije načela VPTP iz leta 2010

- (131) Študija načela VPTP iz leta 2010 temelji na poslovnem načrtu, v katerem so predvideni prihodnji denarni tokovi za obdobje 2010–2040. Med izvajanjem študije načela VPTP je Poljska predvidevala, da se bo letališče začelo uporabljati za splošni letalski promet leta 2011, za čarterske lete leta 2013, za nizkocenovne prevoznike pa leta 2015. Na podlagi tega bi se število prepeljanih potnikov enakomerno povečevalo z [...] potnikov leta 2013 na skoraj [...] milijona leta 2024 in na 1,753 milijona leta 2040 (kot je prikazano v spodnji preglednici 5).

Preglednica 5

Napovedi prometa za letališče Gdynia, uporabljene v študiji načela VPTP iz leta 2010 (v tisočih)

Predvideni razvoj potniškega prometa (študija načela VPTP iz leta 2010)										
Leto	2013	2014	2015	2016	2020	2024	2028	2032	2036	2040
Število potnikov	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	1 752 835

- (132) Študija načela VPTP iz leta 2010, ki jo je predložila Poljska, vključuje kapital, potreben za financiranje stroškov, ki domnevno spadajo na področje javne politike, vendar navedeni stroški v študiji niso količinsko opredeljeni. Po drugi strani pa so navedeni stroški kapitala v študiji načela VPTP iz leta 2011 količinsko opredeljeni, vendar niso upoštevani. Obseg naložbenega projekta se ne razlikuje bistveno v študijah načela VPTP iz let 2010 in 2011. Poleg tega, da ne vključuje stroškov, povezanih s področjem javne politike, se študija načela VPTP iz leta 2011 razlikuje od študije načela VPTP iz leta 2010 samo po tem, da vsebuje posodobljene podatke o stroških in diskontni stopnji, preverjene stroške cestne infrastrukture, finančni rezultat zakupne pogodbe, ki sta jo sklenila Kosakowo in upravljavec letališča, ter seznam dokapitalizacij, dogovorjen med Kosakowem in Gdynio. Zato je Komisija za to, da bi iz izračunov neto sedanje vrednosti iz študije načela VPTP iz leta 2010 izključila domnevne stroške s področja javne politike, uporabila isto metodologijo, kot je bila uporabljena v študiji načela VPTP iz leta 2011 za ugotovitev deleža naložb kapitala, ki so ga tvorili stroški s področja javne politike. Študija načela VPTP iz leta 2011 zlasti kaže ⁽⁵⁴⁾, da je [...] % stroškov terminala (za terminala za potniški in splošni letalski promet) opredeljenih kot stroški s področja javne politike; [...] % stroškov za večnamensko zgradbo za nastanitev gasilcev spada na področje javne politike, kot tudi vsi stroški, povezani z ograjo, opremo za nadzor, opremo za pregledovanje prtljage, opremo za letališke varnostne storitve (skupno [...] milijonov PLN; [...] milijonov EUR). Komisija je z izključitvijo istih postavk stroškov kapitala in uporabo istega deleža stroškov s področja javne politike za različne zgradbe (ker te številke temeljijo na tlorisni površini navedenih zgradb, namenjeni za varnostne funkcije, ki se ni spremenila v času med obema študijama) izračunala delež naložbenih stroškov iz študije načela VPTP iz leta 2010, ki bi ga bilo treba v tem sklepu izključiti iz načela VPTP in opredeliti kot delež stroškov s področja javne politike. Ti stroški znašajo [...] milijonov PLN (ali [...] milijonov EUR).
- (133) Poleg tega bi v skladu s študijo načela VPTP iz leta 2010 družba postala donosna na ravni dobička pred obrestmi, davki in amortizacijo od leta 2018. Vendar je kumulativno (tj. po vsakoletnem prišteju denarnih tokov iz prejšnjih let) skupni diskontirani denarni tok za celotno obdobje 2010–2040 po pričakovanih negativen (kot je prikazano na Figure 3). Povedano drugače, pozitivni denarni tokovi, ki naj bi se po pričakovanih začeli ustvarjati od leta 2018, niso dovolj visoki, da bi izravnali negativne denarne tokove iz predhodnih naložbenih obdobj. Kot je razvidno, bi kumulativni diskontirani denarni tok projekta ostal negativen do leta 2040.

⁽⁵⁴⁾ Glej stran 35 študije načela VPTP iz leta 2011.

Slika 3

Kumulativni diskontirani denarni tok v tisočih PLN (študija načela VPTP iz leta 2010)

[...]

Vir: Na podlagi študije načela VPTP iz leta 2010 in brez upoštevanja izdatkov s področja javne politike.

- (134) Po pričakovanjih bo vrednost upravljavca letališča po letu 2040 neprestano rasla, pri čemer bo stabilna stopnja rasti prostega denarnega toka [...] %. Na podlagi te predpostavke je Poljska izračunala končno vrednost upravljavca letališča leta 2040. Diskontirana končna vrednost je [...] milijonov PLN. Izvirna študija načela VPTP iz leta 2010 je prikazala pozitivno vrednost lastniškega kapitala ⁽⁵⁵⁾ v višini [...] milijonov PLN (tj. približno [...] milijonov EUR). Ta pozitivna vrednost lastniškega kapitala je posledica razlike od končne vrednosti v višini [...] milijonov PLN, ki je v absolutnem smislu višja od neto sedanje vrednosti prostega denarnega toka podjetja, ocenjene na [...] milijonov PLN v obdobju 2010–2040. Notranja stopnja donosa naložbenega projekta je bila ocenjena na [...] %, kar presega predvidene stroške kapitala upravljavca letališča ([...] %). Po izključitvi izdatkov s področja javne politike neto sedanja vrednost prostega denarnega toka podjetja ostane negativna in znaša [...] milijonov PLN, projekt pa postane donosen samo zaradi izračunane končne vrednosti v višini [...] milijonov PLN. Pozitivna vrednost lastniškega kapitala projekta (brez upoštevanja izdatkov s področja javne politike) je zato [...] milijonov PLN (tj. približno [...] milijonov EUR).
- (135) Zato projekt postane donosen samo ob predpostavki, da bo upravljavec letališča po izteku 30-letnega obdobja zakupa še naprej upravljal letališče, in sicer za neskončno obdobje, ter da bo stopnja rasti upravljavca letališča stabilna in bo znašala [...] % na leto (tj. končna vrednost ⁽⁵⁶⁾). Vendar, kot je navedeno v uvodnih izjavah 25–27, je zemljišče, na katerem je zgrajeno letališče, v lasti Poljske, ki je to zemljišče dala Kosakowemu v najem za 30-letno obdobje do septembra 2040. Kosakowo je nato dalo zemljišče v zakup družbi Gdynia-Kosakowo Airport Ltd za 30 let. Zato so v skladu s poljsko zakonodajo, ki se uporablja (člena 48 in 191 civilnega zakonika), vse zgradbe in objekti, ki so zgrajeni na najetem zemljišču in so mu trajno priključeni, v lasti lastnika zemljišča (ministrstva za državno blagajno) in ne družbe Gdynia-Kosakowo Airport Ltd ali Kosakowega. V najemni pogodbi je določeno, da je treba najeto zemljišče vrniti lastniku v [...] po izteku najemne pogodbe (§ 4(16)). Najemna pogodba ne določa enostranske pravice do podaljšanja najema po navedenem obdobju ali pravice do kakršnega koli nadomestila za naložbe v letališko infrastrukturo. Prav tako ni jasno, ali je mogoče takšne pravice zahtevati v skladu s splošnimi določbami poljskega civilnega prava. Poleg tega je v najemni pogodbi (§ 4(11)) in zakupni pogodbi (§ 5(4)) določeno, da je treba infrastrukturo predati državi brez nadomestila, če upravljavec letališča preneha svojo gospodarsko dejavnost. Na podlagi tega se zanašanje na točni znesek iz študije zdi nerazumno, saj letališka infrastruktura v skladu s pogoji najemne pogodbe z dne 9. septembra 2010 ni niti v lasti upravljavca letališča niti delničarjev. Zato je končna vrednost naložbe, na katero se opirajo študije načela VPTP, nezanesljiva in po vsej verjetnosti bistveno precenjena.
- (136) Nadalje Komisija ugotavlja, da so ključni dejavnik za ustvarjanje vrednosti prihodnjih denarnih tokov upravljavca letališča Gdynia pričakovani prihodki, ki bodo odvisni od števila potnikov in ravni letaliških pristojbin, ki jih plačujejo letalske družbe. Prihodki od nizkocenovnih prevoznikov in čarterskih letov (potniške in pristajalne pristojbine ter parkirnine) v študiji načela VPTP iz leta 2010 zajemajo [80–90] % vseh prihodkov v letu 2040 in v povprečju [80–90] % vseh prihodkov v celotnem ocenjenem obdobju, torej od leta 2010 do leta 2040. To je v nasprotju s trditvami Poljske, da bi dejavnosti letališča Gdynia dopolnjevale dejavnosti letališča Gdańsk, ker bi se letališče Gdynia osredotočalo na dejavnosti splošnega letalskega prometa. Kot kažejo zgoraj predstavljeni podatki, so nizkocenovni prevozniki in čarterski leti pravzaprav glavni vir prihodkov v večini let, zajetih v napovedi. Vendar, kot je podrobneje pojasnjeno v nadaljevanju, tudi večina prihodkov letališča Gdańsk temelji na nizkocenovnih prevoznikih in čarterskih letih (glej uvodno izjavo 140).
- (137) Komisija v zvezi s povpraševanjem potnikov in letalskih prevoznikov ugotavlja, da bi imelo letališče Gdynia isto zaledje kot letališče Gdańsk, ki je od letališča Gdynia-Kosakowo oddaljeno samo približno 25 kilometrov. Zmogljivost letališča Gdańsk je bila leta 2012 povečana na pet milijonov potnikov, leta 2015 pa se načrtuje

⁽⁵⁵⁾ Ta vrednost lastniškega kapitala vključuje neto sedanjo vrednost denarnih tokov v obdobju 2012–2040 skupaj z diskontirano končno vrednostjo letališča Gdynia, kot je bila izračunana za obdobje po letu 2040.

⁽⁵⁶⁾ Končna vrednost se izračuna na podlagi napovedanega denarnega toka za zadnje leto podrobne napovedi, prilagojenega ob upoštevanju nadomestne naložbe, potrebne za zagotovitev neprekinjenega obratovanja infrastrukture.

nadaljnje povečanje zmogljivosti na sedem milijonov potnikov. Ta časovni načrt širitve je bil javno znan že leta 2010, tj. v času priprave študije načela VPTP iz leta 2010. ⁽⁵⁷⁾ Poleg tega je bilo Komisiji 24. septembra 2008 kot zadeva v zvezi z državno pomočjo št. N 472/08 priglašeno tudi javno financiranje širitve letališča Gdańsk na zmogljivost pet milijonov potnikov, ki ga je Komisija odobrila 5. februarja 2009 ⁽⁵⁸⁾.

- (138) Poljska je Komisijo obvestila, da je v glavnem načrtu za letališče Gdańsk iz leta 2010 ⁽⁵⁹⁾ predvidena širitev vzletno-pristajalne steze, letaliških ploščadi in druge letališke infrastrukture, s katero bi se zmogljivost letališča Gdańsk v prihodnje povečala na več kot deset milijonov potnikov na leto.
- (139) Komisija ob tem ugotavlja, da je imelo letališče Gdańsk leta 2010 2,2 milijona potnikov (tj. izkoriščenih je bilo 45 % njegovih zmogljivosti, vključno z zmogljivostmi v gradnji). Po napovedih za letališče Gdańsk bo do leta 2020 izkoriščenih samo od 50 do 60 % razpoložljive zmogljivosti ⁽⁶⁰⁾. V teh napovedih ni upoštevan začetek delovanja letališča Gdynia (tj. domneva se, da bo celotnemu povpraševanju v tem zaledju zadostilo letališče Gdańsk). Komisija ugotavlja, da bo lahko letališče Gdańsk dolgo zadoščalo povpraševanju v regiji, tj. vsaj do leta 2030, tudi ob predpostavki, da bo rast potniškega prometa dinamična.
- (140) Kot je navedeno zgoraj, je v študiji načela VPTP iz leta 2010 predvideno, da bo letališče Gdynia večino svojih prihodkov (v povprečju [80–90] % za celotno obdobje 2012–2040) ustvarilo z nizkocenovnimi prevozniki in čarterskimi letalskimi prevozniki. Komisija v zvezi s tem ugotavlja, da se tudi letališče Gdańsk uporablja predvsem za nizkocenovne prevoznike in čarterski promet. Leta 2010 se je z nizkocenovnimi in čarterskimi letalskimi prevozniki prepeljalo 72 % vseh potnikov, ki so uporabili letališče Gdańsk ⁽⁶¹⁾.
- (141) Komisija glede na tesno bližino drugega uveljavljenega in ne prezasedenega letališča, ki ima enak poslovni model in dolgoročno precej neizkoriščenih zmogljivosti, meni, da bo sposobnost upravljavca letališča Gdynia, da pritegne promet in potnike, odvisna predvsem od višine letaliških pristojbin za letalske družbe, zlasti v primerjavi z letališkimi pristojbinami najbližjih tekmecev.
- (142) Komisija v zvezi s tem ugotavlja, da je v študiji načela VPTP iz leta 2010 predvidena potniška pristojbina za čarterske lete in lete nizkocenovnih prevoznikov v višini 25 PLN na potnika (6,25 EUR) do leta 2014 in 40 PLN na potnika (10 EUR) od leta 2015 (do leta 2040). Pristajalna pristojbina za takšne lete je bila določena v višini 25 PLN/tono (6,25 EUR) za celotno obdobje (povprečna največja vzletna masa (MTOW) naj bi bila 70 ton), predvidena parkirna pa je bila 4 PLN/tono za 24 ur (1,0 EUR) (s povprečno MTOW 70 ton). V skladu s študijo načela VPTP iz leta 2010 je bila določena višina cen primerljiva z višino cen na drugih regionalnih letališčih v času izvajanja študije načela VPTP iz leta 2010. Cene na letališču Gdynia so bile določene tudi ob predpostavki, da letališče Gdańsk ne bo pomenilo konkurence.
- (143) Komisija ugotavlja še, da je v seznamu tarif, ki jih letališče Gdańsk uporablja od 31. decembra 2008, standardna potniška pristojbina določena v višini 48 PLN na potnika (12,0 EUR), standardna pristajalna pristojbina za zrakoplove, težje od 2 ton (tj. vključno z vsemi zrakoplovi čarterskih in nizkocenovnih prevoznikov), v višini 25 PLN/tono (6,25 EUR), parkirna pa v višini 4,5 PLN/tono za 24 ur (1,25 EUR).
- (144) Vendar Komisija ugotavlja, da seznam tarif, ki se uporabljajo na letališču Gdańsk, vsebuje tudi razne popuste in rabate, med drugim za lete nizkocenovnih prevoznikov. Letališče Gdańsk uporablja znižano potniško pristojbino

⁽⁵⁷⁾ Glej na primer Odločbo Komisije št. C(2009) 4445 z dne 3. junija 2009 o dodelitvi finančne pomoči Skupnosti na področju vseevropskih prometnih omrežij.

⁽⁵⁸⁾ Glej opombo 9.

⁽⁵⁹⁾ Glavni načrt je bil naročen februarja 2010 in predložen novembra 2010.

⁽⁶⁰⁾ Potniški promet (v tisočih potnikov na leto) na letališču Gdańsk.

Dejansko število potnikov:

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

Pričakovana rast števila potnikov

Leto	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	
Število potnikov	3 153	3 311	3 477	3 616	3 760	3 911	4 067	4 230	

⁽⁶¹⁾ Nizkocenovni prevozniki: 64,5 %, čarterski prevozniki: 7,5 %. V letih 2009 in 2011 je bila ta številka 70 %.

v višini 24 PLN na potnika (6 EUR) za vse nove povezave (od 1. januarja 2004) in za vsa povečanja pogostosti letov z zrakoplovi z MTOW med 50 in 100 ton (npr. Airbus A320 in Boeing 737 ter drugi zrakoplovi, ki jih uporabljajo nizkocenovni prevozniki). Pristajalna pristojbina za take povezave je tudi znižana za 50 % (tj. na 12,5 PLN/tono). Parkirnina se sploh ne zaračunava, če je pogostost povezave vsaj šestkrat na teden. Poleg tega se standardna potniška pristojbina najprej zniža za 23 PLN za vse odhajajoče potnike na rednih domačih povezavah. Nato se obračuna ustrezni popust. Komisija meni, da so bile ob upoštevanju popustov in rabatov, ki se uporabljajo na letališču Gdańsk, letališke pristojbine na letališču Gdynia v povprečju precej višje od tistih na uveljavljenem sosednjem letališču. Z uporabo zadevnih letaliških pristojbin letališče Gdynia kot novi tekmeč ne bo moglo pritegniti pomembne količine prometa, če v istem zaledju deluje uveljavljeno letališče z neizkoriščenimi zmogljivostmi, ki uporablja nižje neto pristojbine za nove povezave in povečanje pogostosti sedanjih povezav. Komisija ugotavlja še, da je v seznamu letaliških pristojbin za letališče Gdańsk uporaba znižanih pristojbin predvidena do 31. decembra 2028. Ker se v študiji načela VPTP iz leta 2010 (na podlagi takratnega poslovnega načrta upravljavca letališča) letališke pristojbine obravnavajo kot glavni vir prihodkov upravljavca letališče, po mnenju Komisije ta rešitev dokazuje, da študija načela VPTP iz leta 2010 ni dovolj zanesljiva in verodostojna, da bi pokazala, da bi zadevni naložbeni projekt izvedel zasebni vlagatelj.

- (145) Glede na to, da bi bili letališči Gdynia in Gdańsk obe osredotočeni predvsem na nizkocenovne in čarterske prevoznike, da letališče Gdańsk ne izkorišča vseh svojih zmogljivosti in da so njegove dejanske pristojbine nižje od tistih, ki so predvidene v poslovnem načrtu letališča Gdynia, ter glede na tesno bližino obeh letališč, Komisija še meni, da je predpostavka, da med letališčema ne bo cenovne konkurence, nepravilna.
- (146) Komisija ugotavlja še, da so se času priprave študije načela VPTP iz leta 2010 na letališču Bydgoszcz (od letališča Gdynia oddaljenem 196 kilometrov ali 2 uri in 19 minut vožnje z avtomobilom) in na letališču Szczecin (od letališča Gdynia oddaljenem 296 kilometrov ali 4 ure in 24 minut vožnje z avtomobilom), drugem in tretjem najbližjem poljskem regionalnem letališču, uporabljale precej nižje neto pristojbine (standardne pristojbine po veljavnih popustih) ⁽⁶²⁾.
- (147) Komisija glede na zgornje navedbe meni, da so ob upoštevanju tesne bližine drugega ne prezasedenega letališča z enakim poslovnim modelom letališke pristojbine iz študije načela VPTP iz leta 2010, ki so višje od pristojbin, ki se uporabljajo na letališču Gdańsk in drugih bližnjih regionalnih letališčih, nerealne. Glede na konkurenčnost letališča Gdynia so napovedi prometa iz študije načela VPTP iz leta 2010 temeljile na nerealnih predpostavkah.
- (148) Treba je tudi opozoriti, da študija načela VPTP iz leta 2010 ni vključevala niti analize občutljivosti niti ocene verjetnosti rezultatov (kot so najslabši, najboljši in osnovni scenarij). Komisija zato ugotavlja, da se zdi, da scenarij, predstavljen v študiji načela VPTP iz leta 2010, temelji na preveč optimističnih predpostavkah glede razvoja potniškega prometa in višine pristojbin.
- (149) Komisija je opravila več izračunov občutljivosti in ugotavlja, da zmanjšanje letnih prihodkov iz potniških pristojbin, povezanih z nizkocenovnimi prevozniki in čarterskim prometom, za [...] % (v obdobju napovedi 2010–2040) zadostuje za to, da projekt postane nedonosen, kljub znatni končni vrednosti, ki je sama po sebi negotova, kot je pojasnjeno v uvodni izjavi 135. Tako zmanjšanje prihodkov bi bilo mogoče, če bi bili pristojbine in/ali promet manjši od predvidenih. V zvezi s tem je treba opozoriti, da so letališke pristojbine v poslovnem načrtu, uporabljenem za študijo načela VPTP iz leta 2010, že [...] % višje kot na letališču Gdańsk ⁽⁶³⁾. V takih okoliščinah je malo verjetno, da bi letališče Gdynia lahko pritegnilo promet, ne da bi v poslovnem načrtu

⁽⁶²⁾ Letališče Bydgoszcz: standardna pristojbina na odhajajočega potnika znaša 30 PLN (7,5 EUR); standardna pristajalna pristojbina znaša 45 PLN/tono (11,25 EUR) za prvi dve toni MTOW, 40 PLN/tono (10 EUR) za MTOW od 2 do 15 ton, 35 PLN/tono (8,75 EUR) za MTOW od 15 do 40 ton, 30 PLN/tono (7,5 EUR) za MTOW od 40 do 60 ton, 25 PLN/tono (6,25 EUR) za MTOW od 60 do 80 ton in 20 PLN/tono (5 EUR) za vsako tono nad 80 ton MTOW; standardna parkirnina znaša 8 PLN/tono za 24 ur (2 EUR); za prve štiri ure se pristojbina ne zaračuna). Popusti: potniške pristojbine se lahko znižajo od 5 % (če ima letalski prevoznik 100–300 odhajajočih potnikov z letališča Bydgoszcz na mesec) do 50 % (če ima letalski prevoznik več kot 8 000 odhajajočih potnikov z letališča Bydgoszcz na mesec); pristajalna pristojbina – 50-odstotni popust v 12 mesecih povezave, 50 % za pristajanje med 14.00 in 20.00; pristajalne pristojbine in parkirnina: 10 % za prevoznika s 4–10 leti na mesec, 15 % za 11–30 letov na mesec, 20 % za več kot 31 letov na mesec. Letališče Szczecin: standardna pristojbina na odhajajočega potnika znaša 35 PLN (8,75 EUR); standardna pristajalna pristojbina znaša 70 PLN/tono (17,5 EUR); standardna parkirnina znaša 8 PLN/tono za 24 ur (za prvi dve uri se pristojbina ne zaračuna). Popusti: od 20 % (če prevoznik zagotovi sedeže več kot 800 odhajajočim potnikom na teden) do 90 % (če zagotovi več kot 1 300 sedežev).

⁽⁶³⁾ Izračun potniških pristojbin za nizkocenovne prevoznike.

ponudilo precejšnje rabate za pristojbino 40 PLN (10 EUR). Zaradi močne občutljivosti neto sedanje vrednosti za navidežno nepomembno znižanje letaliških pristojbin (ki je posledica realnih predpostavk) je tako precej vprašljiva verodostojnost prvotnega poslovnega načrta.

- (150) Čeprav je študija načela VPTP iz leta 2010 temeljila na napovedih prometa, ki so bile na voljo v tistem času, za neposredno presojo študije načela VPTP pa se ne bi smele uporabiti naknadne informacije, Komisija vseeno ugotavlja, da so bile take napovedi preveč optimistične. Primerjava napovedi prometa iz leta 2010 in 2012 resnično pokaže velike razlike. Ne samo, da je bil odložen začetek projekta, ampak so se poleg tega v obdobju „pozitivnega dobička pred obrestmi davki in amortizacijo“ napovedi prometa zmanjšale za [...], na [...] % vsako leto. Tako velik popravek po samo dveh letih, ne da bi se medtem pomembno spremenile okoliščine, pomeni koristno preverjanje smiselnosti prvotnih predpostavk. To dodatno potrjuje dejstvo, da pregledi občutljivosti, ki jih je opravila Komisija (in katerih obseg je veliko ožji v primerjavi), poudarjajo nerealnost predpostavk, na katerih temelji ugotovitev, da se je projekt izplačal.

Preglednica 6

Primerjava napovedi potniškega prometa, uporabljenih v študiji načela VPTP iz leta 2010 in študiji načela VPTP iz leta 2012

	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Skupno število potnikov iz študije načela VPTP iz leta 2010	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Skupno število potnikov iz študije načela VPTP iz leta 2012	—	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Razlika		– 53 %	– 69 %	– 55 %	– 38 %	– 36 %	– 29 %	– 27 %	– 25 %
	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Skupno število potnikov iz študije načela VPTP iz leta 2010	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	1 343 234
Skupno število potnikov iz študije načela VPTP iz leta 2012	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	1 083 746
Razlika	– 23 %	– 21 %	– 19 %	– 17 %	– 17 %	– 18 %	– 18 %	– 19 %	– 19 %

- (151) Nadaljnji preizkusi občutljivosti kažejo, da bi projekt postal nedonosen, če bi bil skupni prihodek nižji za samo [...] % na leto v celotnem obdobju napovedi ali če bi bil prihodek nižji za [...] %, odhodki iz poslovanja pa za [...] % višji. Donosnost naložbe je zato zelo občutljiva na male spremembe osnovnih predpostavk. Komisija meni, da so take spremembe nepomembne v primerjavi s spremembami, opravljenimi v naslednjih študijah načela VPTP.
- (152) Komisija poleg tega ugotavlja, da so pozitivni rezultati študije načela VPTP iz leta 2010 tudi zelo odvisni od končne vrednosti naložbe na koncu obdobja, zajetega v poslovni načrt (tj. leta 2040). Diskontirani denarni tok družbe v obdobju 2010–2040 je tako negativen in znaša – [...] milijonov PLN. Diskontirana končna vrednost 30. junija 2010 je [...] milijonov PLN.

- (153) Kar zadeva predpostavke, na katerih temeljijo izračuni, je bila končna vrednost izračunana na podlagi predpostavk, da bo letna stopnja rasti denarnega toka naložbe po letu 2040 vedno znašala [...] %. V skladu z običajno prakso stopnja rasti podjetja ne bi smela biti višja od stopnje rasti gospodarstva, v katerem deluje (tj. v smislu rasti BDP). Končna vrednost se izračuna za čas, ko naj bi podjetje predvidoma dozorelo, čimer se tako konča obdobje visoke rasti podjetja. Ker se pričakuje, da gospodarstvo vključuje podjetja z visoko rastjo in podjetja s stabilno rastjo, bi morala biti stopnja rasti zrelih podjetij nižja od povprečne stopnje rasti celotnega gospodarstva. Poljska v svojih pripombah ni navedla podlage, na kateri je določila dolgoročno stopnjo rasti, ki [...] %, je pa pojasnila, da je dolgoročna stopnja rasti nominalna stopnja rasti. Komisija je na podlagi informacij MDS ugotovila, da so napovedi realne rasti BDP na Poljskem, ki so bile na voljo na začetku leta 2010, kazale, da se bo nominalna stopnja rasti poljskega gospodarstva gibala od 5,6 % v letu 2011 do 6,6 % v letu 2015. Ob 2,5-odstotni inflaciji naj bi realni BDP po pričakovanjih zrasel za 4 %. Zato bi se lahko izbira [...] -odstotne nominalne stopnje rasti za letališče Gdynia na prvi pogled zdela skladna z informacijami, ki so bile na voljo v tistem času, in običajno prakso izbire nižje stopnje rasti od stopnje rasti gospodarstva. Vendar se z izbiro višje dolgoročne stopnje rasti od inflacije (ki je bila aprila 2010 ocenjena na 2,5 %) v poslovnem načrtu predvideva, da bo letališče raslo vsako leto tudi po letu 2040.

Preglednica 7

Podatki in napovedi MDS glede BDP in inflacije iz aprila 2010

	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Rast BDP (v %) (stalne cene)	1,70	2,70	3,20	3,90	4,00	4,00	4,00
Rast BDP (v %) (tekoče cene)	5,50	4,40	5,60	6,20	6,60	6,50	6,60
Inflacija (v %)	4,20	3,50	2,30	2,40	2,50	2,50	2,50

Vir: Mednarodni denarni sklad, podatkovna zbirka World Economic Outlook Database, april 2010 (preneseno s spletnega naslova <http://www.imf.org/external/data.htm>).

- (154) Komisija poleg tega ugotavlja, da je v tem primeru glede na posebno dolgo obdobje napovedi in časovno oddaljenost datuma, za katerega je bila izračunana končna vrednost, določitev najustreznejše stopnje rasti še bolj zapletena in negotova naloga. Napovedi rasti BDP v resnici redko presegajo pet let, medtem ko je bilo treba v tem primeru z modelom predvideti razumno stopnjo rasti za letališče po 30 letih delovanja. To dejstvo kaže, da bi preudaren vlagatelj opravil raznovrstne preizkuse občutljivosti.
- (155) Pri modelu stopnje stabilne rasti, uporabljenem za izračun končne vrednosti, je treba v tem primeru prav tako predvideti datum, na katerega bo podjetje začelo rasti s stabilno stopnjo, ki jo lahko neskončno vzdržuje. V študiji načela VPTP iz leta 2010 je bilo kot ta datum določeno leto 2040, kar pomeni 30-letno obdobje napovedi (2010–2040). V študiji načela VPTP iz leta 2012 se je obdobje napovedi skrajšalo na 18 let (2012–2030), tako da je bila končna vrednost izračunana za leto 2030. Če se to obdobje uporabi za študijo načela VPTP iz leta 2010, se neto sedanja vrednost projekta bistveno zmanjša ([...] milijonov PLN ali [...] milijonov EUR).
- (156) Komisija ugotavlja še, da je v študiji načela VPTP iz leta 2012 izrecno navedeno, da bi preudaren vlagatelj upošteval dejstvo, da je potrebnega posebej veliko časa, preden projekt postane donosen (glej razdelek 4.10.1.2 študije načela VPTP iz leta 2012, v kateri je ugotovljeno, da „pozitivni rezultat neto sedanje vrednosti dokazuje, da je naložba v letališče Gdynia-Kosakowo lahko zanimiva za morebitne vlagatelje. Vendar bodo morali vlagatelji pred kakršno koli odločitvijo upoštevati tudi dolgoročno naložbeno obdobje, značilno za infrastrukturne naložbene projekte“).

Sklepna ugotovitev

- (157) Projekt preureditve letališča Gdynia-Kosakowo pomeni precejšnje naložbe in dolgo obdobje negativnih denarnih tokov. Poslovni načrt dejansko kaže, da je kumulativni diskontirani denarni tok v obdobju napovedi 2010–2040 negativen (– [...] milijonov PLN ali – [...] milijonov EUR). Po poslovnem načrtu projekt doseže pozitivne rezultate samo na podlagi diskontirane končne vrednosti [...] milijonov PLN, izračunane za leto 2040 in naprej, ob predpostavki, da letališče letno in za vedno raste z nominalno stopnjo [...] %. Vendar, kot je pojasnjeno v uvodni izjavi 135, se zdi, da je zemljišče še naprej v lasti ministrstva za državno blagajno, in ne upravljavca letališča ali njegovih delničarjev, zato končna vrednost, predstavljena za letališče, ni zanesljiva. Poleg tega poslovni načrt kljub pomembnim negotovostim, značilnim za tako dolgoročen projekt, ne vsebuje analize občutljivosti, zaradi česar se razlikuje od analize, ki bi jo preudaren vlagatelj opravil v zvezi s takim projektom.
- (158) Analiza Komisije poleg tega ugotavlja, da poslovni načrt temelji na raznovrstnih predpostavkah, ki so preveč optimistične in nerealne glede na bližino letališča Gdańsk, ki ima enak poslovni model, neizkoriščene zmogljivosti in širitvene načrte. Več preizkusov občutljivosti kaže, da postane neto sedanja vrednost projekta negativna ob manjših realnih spremembah osnovnih predpostavk.
- (159) Komisija glede na zgornje navedbe meni, da se zasebni vlagatelj ne bi odločil za začetek zadevnega naložbenega projekta na podlagi študije načela VPTP iz leta 2010. Zato odločitev občin Gdynia in Kosakowo, da financirata preureditev letališča v civilno letališče, upravljavcu letališča omogoča gospodarsko prednost, ki je pod običajnimi tržnimi pogoji ne bi pridobil.

5.1.3.4 Uporaba načela VPTP na podlagi študije načela VPTP iz leta 2011 in študije načela VPTP iz leta 2012

Uporaba načela VPTP na podlagi študije načela VPTP iz leta 2011

- (160) Prva dopolnitev študije načela VPTP je bila opravljena maja 2011. Čeprav je bila zaveza glede dokapitalizacij, opravljenih po izvedbi te študije načela VPTP, sprejeta pred majem 2011 (glej uvodno izjavo 51 zgoraj), je Komisija preučila še, ali je na podlagi informacij iz te ekonomske študije dokapitalizacije mogoče obravnavati, kot da ustrezajo ravnanju zasebnega vlagatelja, ki deluje pod pogoji tržnega gospodarstva. V študiji načela VPTP iz leta 2011 so prihodki iz projekta ostali nespremenjeni, naložbe v osnovna sredstva pa so se povečale (glej Figure 2, ki prikazuje kumulativne naložbe v osnovna sredstva). V tej študiji se upoštevajo tudi predhodne dokapitalizacije in že opravljene naložbe v osnovna sredstva. Povprečni tehtani stroški kapitala so se malce znižali (z [...] % na [...] %), dolgoročna stopnja rasti pa se je znižala z [...] % na [...] %. Zaradi teh sprememb se je neto sedanja vrednost precej znižala, na [...] milijonov PLN (približno [...] EUR). Vzrok za to so bile večje izgube (diskontirani denarni tok v obdobju 2011–2030 bi bil – [...] milijonov PLN), končna vrednost pa bi se malce znižala, na [...] milijonov PLN.
- (161) Komisija v zvezi s potniškim povpraševanjem in povezanimi prihodki meni, da argumenti, predstavljeni v uvodnih izjavah 136–141 v zvezi s konkuriranjem letališča Gdynia letališču Gdańsk glede letalskih družb in potnikov, veljajo tudi za preučitev študije načela VPTP iz leta 2011.
- (162) Komisija ugotavlja zlasti, da je raven letaliških pristojbin, navedena v študiji načela VPTP iz leta 2011, enaka kot v študiji načela VPTP iz leta 2010.
- (163) Ker so letališča Gdańsk, Bydgoszcz in Szczecin leta 2011 uporabljala enake tarife kot leta 2010 (vključno z enakimi popusti), je Komisija raven pristojbin za letališče Gdynia v študiji načela VPTP iz leta 2011 ocenila enako kot v študiji načela VPTP iz leta 2010 (glej uvodne izjave 141–147).

- (164) Komisija meni, da vlagatelj pod tržnimi pogoji, ki bi upošteval možnosti za donosnost, odločitev o naložbah v zvezi z zadevnim projektom ne bi utemeljil na pristojbinah, ki so precej višje od neto pristojbin, ki se uporabljajo na drugih poljskih regionalnih letališčih ⁽⁶⁴⁾, zlasti na letališču Gdańsk.
- (165) V zvezi s tem Komisija ugotavlja, da bi nižja letališka pristojbina, primerljiva z letališkimi pristojbinami, ki se plačujejo na drugih poljskih regionalnih letališčih (npr. Gdańsk, Bydgoszcz, Szczecin, Lublin), povzročila negativno vrednost lastniškega kapitala.
- (166) Komisija je opravila več izračunov občutljivosti in ugotavlja, da zmanjšanje letnih prihodkov iz potniških pristojbin, povezanih z nizkocenovnimi prevozniki in čarterskim prometom, za samo [...] % (v obdobju napovedi 2010–2040) zadostuje za to, da projekt postane nedonosen, kljub znatni končni vrednosti.
- (167) Nadaljnji preizkusi občutljivosti kažejo, da bi projekt postal nedonosen, če bi bil skupni prihodek nižji za samo [...] % na leto v celotnem obdobju napovedi ali če bi bil prihodek nižji za [...] %, stroški poslovanja pa za [...] % višji. Donosnost naložbe je zato zelo občutljiva na male spremembe osnovnih predpostavk.
- (168) Komisija poleg tega ugotavlja, da so pozitivni rezultati študije načela VPTP iz leta 2011 tudi zelo odvisni od končne vrednosti naložbe na koncu obdobja, zajetega v poslovnem načrtu (tj. leta 2040). Kot je pojasnjeno v uvodni izjavi 135, je dvomljivo, da bo končna vrednost infrastrukture v celoti ali vsaj deloma pripadala upravljavcu letališča in njegovima delničarjema.
- (169) Na podlagi tega Komisija ugotavlja, da študija načela VPTP iz leta 2011 temelji na nerealnih predpostavkah, zlasti kar zadeva napovedi prometa in letališke pristojbine, tako kot študija načela VPTP iz leta 2010. Torej je tudi na podlagi študije načela VPTP iz leta 2011 odločitev občin Gdynia in Kosakowo, da financirata preureditev letališča Gdynia-Kosakowo (Gdynia-Oksywie) v letališče za civilno letalstvo, neskladna z načelom VPTP in zato upravljavcu letališča omogoča gospodarsko prednost, ki je pod običajnimi tržnimi pogoji ne bi pridobil.

Uporaba načela VPTP na podlagi študije načela VPTP iz leta 2012

- (170) Poljska meni, da bi morala Komisija preučiti skladnost z načelom VPTP na podlagi študije načela VPTP iz leta 2012. Komisija ugotavlja, da se v študiji načela VPTP iz leta 2012 upoštevajo tudi predhodne dokapitalizacije in že opravljene naložbe v osnovna sredstva. Študija načela VPTP iz leta 2012 kaže, da je rezultat financiranja, zagotovljenega družbi Gdynia-Kosakowo Airport Ltd, pozitivna vrednost lastniškega kapitala v višini [...] milijonov PLN (približno [...] milijonov EUR) za njene delničarje. Poleg tega je notranja stopnja donosa naložbenega projekta, ki znaša [...] %, višja od predvidenih stroškov kapitala upravljavca letališča ([...] %) ⁽⁶⁵⁾.
- (171) V študiji načela VPTP iz leta 2012 se primerja vrednost lastniškega kapitala družbe z nadaljnjimi naložbami v okoliščinah, v katerih novo letališče začne delovati („osnovni scenarij“), z vrednostjo lastniškega kapitala družbe brez nadaljnjih naložb v okoliščinah, v katerih se junija 2012 naložbeni projekt opusti („hipotetični scenarij“) ⁽⁶⁶⁾.

⁽⁶⁴⁾ Komisija je poleg letališč Gdańsk, Bydgoszcz in Szczecin analizirala tudi pristojbine na letališču Lublin, ki je regionalno letališče, odprto decembra 2012. Standardna pristojbina na odhajajočega potnika na letališču Lublin je 34 PLN (8,5 EUR); standardna pristajalna pristojbina je 36 PLN/tono; standardna parkirna je 15 PLN/tono za 24 ur (za prve štiri ure se pristojbina ne zaračuna). Popusti: Če letalski prevoznik odpre obratovalno bazo na letališču Lublin, je pristojbina na odhajajočega potnika med 4,21 PLN (1,05 EUR) in 5,76 PLN (1,44 EUR) v prvih petih sezonah (2,5 leta); za parkirnine in pristajalne pristojbine se uporablja 99-odstotni popust. Po petih sezonah se popusti uporabljajo za vse nove povezave. Popusti na potniške in pristajalne pristojbine ter parkirnine se gibljejo od 95 % v prvem letu povezave do 25–65 % v petem letu (odvisno od števila potnikov). Po petem letu se uporablja 60-odstotni popust, če letalski prevoznik prepelje več kot 250 000 odhajajočih potnikov z letališča Lublin.

⁽⁶⁵⁾ Navedeni izračuni vključujejo izdatke s področja javne politike.

⁽⁶⁶⁾ Ker je bila študija načela VPTP opravljena junija 2012, analiza temelji na tem datumu.

- (172) Ta pristop je v osnovi napačen za presojo, ali preureditev vojaškega letališča v civilno letališče vključuje državno pomoč, saj ne upošteva znatnih zneskov kapitala, ki so bili že vloženi v letališče. Pravilni hipotetični scenarij bi bil, da se projekt sploh ne začne izvajati. Komisija ugotavlja, da zasebni vlagatelj že na začetku ne bi zagotovil naložbe v projekt, če načrti za razvoj novega civilnega letališča na tem območju ne bi pokazali realnih možnosti za dobičkonosnost take naložbe. Hipotetični scenarij, opredeljen v študiji načela VPTP iz leta 2012, je torej izkrivljen zaradi predhodnih odločitev, ki niso ustrezale ravnanju zasebnega vlagatelja. Tako kot prejšnje dokapitalizacije pomenijo državno pomoč, ker jih zasebni udeleženec na trgu ne bi opravil, tudi poznejše dokapitalizacije v okviru istega projekta pomenijo državno pomoč.
- (173) Komisija ugotavlja, da osnovni scenarij iz študije načela VPTP iz leta 2012, ki jo je predložila Poljska, temelji na poslovnem načrtu, ki obravnava denarne tokove vlagateljev kapitala v obdobju 2012–2030 (tj. v obdobju visoke rasti) ⁽⁶⁷⁾. Napovedani prihodnji denarni tokovi temeljijo na predpostavki, da bo letališče začelo delovati leta 2013. V času izvedbe študije VPTP iz leta 2012 je Poljska predvidevala, da bo letališče leta 2014 imelo približno [...] potnikov, nato pa bo postopno razširilo svoje dejavnosti na [...] potnikov leta 2020 in približno [...] leta 2028 (glej napoved razvoja potniškega prometa v preglednici 8).

Preglednica 8

Napovedi potniškega prometa za letališče Gdynia (v tisočih)

Predvideni razvoj potniškega prometa										
Leto	2013	2014	2015	2017	2018	2019	2020	2023	2026	2030
Skupaj	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	1 083,7

- (174) V skladu s študijo VPTP iz leta 2012 se predvideva, da bo imel po letu 2030 upravljavec letališča stopnjo neskončne stabilne rasti, ki znaša [...]. Na podlagi te predpostavke je Poljska izračunala končno vrednost upravljavca letališča leta 2030.
- (175) Komisija ugotavlja, da so tako kot v študijah načela VPTP iz let 2010 in 2011 ključni dejavnik za ustvarjanje vrednosti prihodnjih denarnih tokov upravljavca letališča Gdynia pričakovani prihodki od letalstva, ki bodo odvisni od števila potnikov in ravni letaliških pristojbin, ki jih plačujejo letalske družbe.
- (176) V zvezi s predvidenim razvojem potniškega prometa Poljska trdi, da se bo povpraševanje po storitvah potniškega prometa v zračnem prevozu sčasoma povečalo s pričakovanim dvigom poljskega BDP in razvojem regije. Poljska zato meni, da so napovedi prometa previdne in bi dejanski promet lahko presegel napovedanega. Po mnenju Poljske je v posodobljeni napovedi prometa v regiji iz marca 2013 predviden večji promet kot v študiji načela VPTP iz leta 2012.
- (177) Poljska trdi, da je v poslovnem načrtu predvideno, da bo imelo letališče Gdynia manj kot [...] % regionalnega potniškega prometa. Poleg tega meni, da je v razvoju pomorjanskega trga storitev zračnega prevoza še dovolj možnosti za dodatno malo letališče, ki dopolnjuje storitve letališča Gdańsk.
- (178) Komisija v zvezi s potniškim povpraševanjem in povezanimi prihodki meni, da argumenti, predstavljeni za študiji načela VPTP iz let 2010 in 2011 v uvodnih izjavah 136 – 147 in 161 – 165, veljajo tudi za preučitev študije načela VPTP iz leta 2012.

⁽⁶⁷⁾ Splošno uporabljena metoda za preučitev odločitev o kapitalskih naložbah je presoja vrednosti lastniškega kapitala družbe. Vrednost lastniškega kapitala je vrednost družbe, ki je na voljo njenim lastnikom ali delničarjem. Izračuna se tako, da se seštejejo vsi prihodnji denarni tokovi, ki jih bodo imeli na voljo vlagatelji kapitala, z ustrezno diskontno stopnjo donosa. Navadno se uporablja diskontna stopnja, ki je enaka stroškom lastniškega kapitala, ki izražajo tveganje denarnih tokov.

- (179) Komisija meni, da vlagatelj pod tržnimi pogoji ne bi določil višje ravni svojih pristojbin na podlagi predpostavke, da se bodo pristojbine na letališču Gdańsk dolgoročno zvišale. Komisija v zvezi s tem ugotavlja, da je na seznamu pristojbin, ki se uporabljajo na letališču Gdańsk, predvidena uporaba popustov do leta 2028 (tj. samo za dve leti krajše obdobje kot v poslovnem načrtu za študijo načela VPTP iz leta 2012). Tudi če bi se letališke pristojbine na letališču Gdańsk višale po letu 2028, Komisija na podlagi tega meni, da so predvidene povprečne letališke pristojbine v obdobju poslovnega načrta (tj. do leta 2030) še vedno višje od povprečne ravni na konkurenčnih letališčih.
- (180) Poljska je potrdila, da so v študiji načela VPTP iz leta 2012 upoštevani stroški poslovanja, povezani z vojaško dejavnostjo na letališču. Te stroške naj bi pokrila država. Poljska je potrdila tudi, da še ni bil sklenjen formalni sporazum o delitvi stroškov (stroškov poslovanja in naložbenih stroškov) med letališčem Gdynia in vojaškim uporabnikom.
- (181) Komisija medni, da bi vlagatelj pod tržnimi pogoji svojo presojo utemeljil izključno na rezultatih, ki bi jih bilo mogoče predvideti v času odločitve o naložbi. Komisija zato meni, da se pri preučitvi skladnosti z načelom VPTP ne bi smelo upoštevati morebitno znižanje stroškov zaradi delitve stroškov z vojaškim uporabnikom letališča (in učinek na celotne stroške in prihodke letališča). V študiji načela VPTP iz leta 2012 znižanje stroškov, ki bi ga v zvezi s tem lahko dosegel upravljavec letališča, dejansko ni količinsko opredeljeno.
- (182) Tako kot v študiji načela VPTP iz leta 2010 je skupni diskontirani denarni tok projekta v obdobju 2012–2030 negativen, kot je prikazano na Figure 4. Letališče bo začelo ustvarjati pozitivne denarne tokove leta 2020, vendar dolgoročno naložbeno obdobje pomeni, da bi kumulativni diskontirani denarni tok v obdobju napovedi ostal negativen.

Slika 4

Kumulativni diskontirani denarni tok (v PLN) v študiji načela VPTP iz leta 2012 (brez upoštevanja izdatkov s področja javne politike)

[...]

- (183) Komisija zato ugotavlja, da študije načela VPTP iz leta 2012 ni mogoče obravnavati kot ustrezní preizkus za presojo, ali je odločitev občin Gdynia in Kosakowo, da financirata preureditev letališča Gdynia v letališče za civilno letalstvo, v skladu z načelom VPTP. Delničarja sta odločitve o naložbah sprejela preden je bila izvedena študija načela VPTP iz leta 2012. Komisija meni tudi, da dokapitalizacij, opravljenih po študiji načela VPTP iz leta 2012, ni mogoče obravnavati kot samostojnih, ločeno sprejetih odločitev o naložbah, saj se nanašajo na isti naložbeni projekt, ki sta ga javna delničarja začela izvajati najpozneje leta 2010, študija načela VPTP iz leta 2012 pa izraža zgolj prilagoditve ali dopolnitve prvotnega projekta.

Posodobitev podatkov iz novembra 2013

- (184) Komisija tudi meni, da se spremembe naložbenega načrta za ustvarjanje dodatnega dobička iz prodaje goriva na letališču (brez zunanega izvajalca dejavnosti) in zagotavljanja navigacijskih storitev ne bi smele upoštevati pri presoji skladnosti naložbe z načelom VPTP. Poljska je potrdila, da ta možna dodatna vira prihodkov nista bila vključena v študije načela VPTP iz let 2010, 2011 in 2012 za letališče Gdynia, saj javna delničarja in družba v času priprave teh študij niso bili prepričani, ali bodo pridobili vsa potrebna dovoljenja in koncesije za zagotavljanje teh storitev, zato teh prihodkov niso vključili v svoje napovedi (niti kot optimistični scenarij). Ker med izvedbo študij načela VPTP ni bilo verjetno, da bodo potrebna dovoljenja in koncesije podeljene, jih Komisija ne more upoštevati za nazaj.

Sklepna ugotovitev

- (185) Javno financiranje, ki sta ga upravljavcu letališča zagotovila Gdynia in Kosakowo, ni v skladu z načelom VPTP. Komisija zato meni, da zadevni ukrep omogoča družbi Gdynia-Kosakowo Airport Ltd gospodarsko prednost, ki je ne bi pridobila pod običajnimi tržnimi pogoji.

5.1.4 Selektivnost

- (186) V skladu s členom 107(1) PDEU mora ukrep, da ga je mogoče opredeliti kot državno pomoč, omogočiti prednost „posameznim podjetjem ali proizvodnji posameznega blaga“. Komisija v zadevnem primeru ugotavlja, da se dokapitalizacije nanašajo samo na družbo Gdynia-Kosakowo Airport Ltd. Zato so po svoji naravi selektivne v smislu člena 107(1) PDEU.

5.1.5 Izkrivljanje konkurence in vpliv na trgovino

- (187) Če pomoč, ki jo dodeli država članica, okrepi položaj podjetja v primerjavi z drugimi konkurenčnimi podjetji na notranjem trgu, je treba tega obravnavati, kot da nanj ta pomoč negativno vpliva ⁽⁶⁸⁾. Gospodarska prednost, ki jo je omogočil zadevni ukrep, krepi gospodarski položaj upravljavca letališča, saj bo lahko začel poslovati, ne da bi moral kriti naložbene stroške in stroške poslovanja, ki so neločljivo povezani s tem.
- (188) V skladu s presojo iz razdelka 5.1.1 je delovanje letališča gospodarska dejavnost. Na eni strani si konkurirajo letališča, da bi pridobila letalske družbe in ustrezen zračni promet (potniški in tovorni), po drugi strani pa upravljavci letališč, da bi lahko upravljali zadevno letališče. Komisija poleg tega poudarja, predvsem v zvezi z nizkocenovnimi prevozniki, da si lahko konkurirajo tudi letališča z različnimi zaledji in v različnih državah članicah, da bi pridobila te letalske prevoznike. Komisija ugotavlja, da bo imelo letališče Gdynia do leta 2020 približno [...] 000 potnikov, leta 2030 pa največ milijon potnikov.
- (189) Kot je navedeno v odstavku 40 smernic za letalski sektor iz leta 2005, tudi malih letališč ni mogoče izvzeti iz področja uporabe člena 107(1) PDEU, saj konkurirajo drugim malim letališčem, da bi pritegnila zlasti nizkocenovne prevoznike in čarterski promet. Komisija meni, da je mogoč negativen vpliv na konkurenco in trgovino med državami članicami.
- (190) Na podlagi argumentov, predstavljenih v uvodnih izjavah 187–189, gospodarska prednost, omogočena upravljavcu letališča Gdynia, krepi njegov položaj v primerjavi s tekmeci na trgu izvajalcev letaliških storitev v Uniji. Obravnavano javno financiranje zato izkrivlja ali bi lahko izkrivljalo konkurenco in negativno vplivalo na trgovino med državami članicami.

5.1.6 Sklepna ugotovitev

- (191) Glede na argumente, predstavljene v uvodnih izjavah 101–190, Komisija meni, da dokapitalizacije družbe Gdynia-Kosakowo Airport Ltd pomenijo državno pomoč v smislu člena 107(1) PDEU. Ker je bilo družbi Gdynia-Kosakowo Airport Ltd to financiranje že na voljo, Komisija meni še, da Poljska ni ravnala skladno s prepovedjo iz člena 108(3) PDEU ⁽⁶⁹⁾.

⁽⁶⁸⁾ Zadeva T-214/95, *Het Vlaamse Gewest proti Komisiji*, Recueil 1998, EU:T:1998:77/[1998], str. II-717.

⁽⁶⁹⁾ Zadeva T-109/01, *Fleuren Compost proti Komisiji*, Recueil 2004, EU:T:2004:4/[2004], str. II-127.

5.2 Združljivost pomoči

- (192) Komisija je preučila, ali zadevna pomoč lahko velja za združljivo z notranjim trgov. Kot je opisano zgoraj, pomoč zajema financiranje naložbenih stroškov, povezanih z začetkom delovanja letališča Gdynia, in izgubami iz tekočega poslovanja v prvih letih delovanja letališča (tj. vključno do leta 2019 v skladu s študijama načela VPTP iz let 2010 in 2012).

5.2.1 Uporaba smernic za letalski sektor iz leta 2014 in 2005

- (193) V členu 107(3) PDEU je določenih več izvezit iz splošnega pravila, določenega v členu 107(1) PDEU, da državna pomoč ni združljiva z notranjim trgov. Zadevna pomoč se lahko preuči na podlagi člena 107(3)(c) PDEU, ki določa, da se „pomoč za pospeševanje razvoja določenih gospodarskih dejavnosti ali določenih gospodarskih območij, kadar takšna pomoč ne spreminja trgovinskih pogojev v obsegu, ki bi bil v nasprotju s skupnimi interesi“ šteje kot združljiva s skupnim trgov.
- (194) V zvezi s tem smernice za letalski sektor iz leta 2005 in Smernice o državni pomoči letališčem in letalskim prevoznikom z dne 31. marca 2014 (v nadaljnjem besedilu: smernice za letalski sektor iz leta 2014) ⁽⁷⁰⁾ zagotavljajo okvire za presojo, ali se lahko pomoč letališčem označi za združljivo v skladu s členom 107(3)(c) PDEU.
- (195) V skladu s smernicami za letalski sektor iz leta 2014 se za nezakonito pomoč za naložbe letališčem uporablja obvestilo Komisije o določitvi veljavnih pravil za oceno nezakonite državne pomoči ⁽⁷¹⁾. V zvezi s tem bo Komisija, če je bila nezakonita pomoč za naložbe dodeljena pred 4. aprilom 2014, uporabila pravila združljivosti, ki so veljala v času dodelitve nezakonite pomoči za naložbe. V skladu s tem bo uporabila načela iz smernic za letalski sektor iz leta 2005 za nezakonito pomoč za naložbe letališčem, dodeljeno pred 4. aprilom 2014. ⁽⁷²⁾
- (196) V skladu s smernicami za letalski sektor iz leta 2014 se za nerešene zadeve glede nezakonite pomoči za tekoče poslovanje letališčem, ki se je dodelila pred 4. aprilom 2014, ne bi smele uporabiti določbe obvestila o določitvi veljavnih pravil za oceno nezakonite državne pomoči. Komisija bo načela v smernicah za letalski sektor iz leta 2014 namreč uporabila za vse zadeve o pomoči za tekoče poslovanje (nerešene prijave in nezakonita nepriglašena pomoč) letališčem, tudi če je bila pomoč dodeljena pred 4. aprilom 2014 ⁽⁷³⁾.
- (197) Dokapitalizacije pomenijo nezakonito državno pomoč družbi Gdynia-Kosakowo Airport Ltd, ki je bila dodeljena pred 4. aprilom 2014 (glej uvodno izjavo 191).

5.2.2 Razlika med pomočjo za naložbe in pomočjo za tekoče poslovanje

- (198) Komisija mora glede na določbe smernic za letalski sektor iz leta 2014, navedene v uvodnih izjavah 196–197, ugotoviti, ali zadevni ukrep pomeni nezakonito pomoč za naložbe ali pomoč za tekoče poslovanje.
- (199) V skladu s točko 25(18) smernic za letalski sektor iz leta 2014 je pomoč za naložbe opredeljena kot „pomoč za financiranje osnovnih sredstev, zlasti za pokritje 'vrzeli v financiranju stroškov investicijskega vzdrževanja'“.
- (200) Po drugi strani pomoč za tekoče poslovanje pomeni pomoč za pokritje primanjkljaja med letališkimi prihodki in stroški poslovanja letališča, pri čemer stroški poslovanja pomenijo „osnovne stroške [...] zagotavljanja letaliških storitev, vključno s stroškovnimi kategorijami, kot so stroški za zaposlene, pogodbene storitve, komunikacije,

⁽⁷⁰⁾ Sporočilo Komisije – Smernice o državni pomoči letališčem in letalskim prevoznikom (UL C 99, 4.4.2014, str. 3).

⁽⁷¹⁾ UL C 119, 22.5.2002, str. 22.

⁽⁷²⁾ Točka 173 smernic za letalski sektor iz leta 2014.

⁽⁷³⁾ Točka 172 smernic za letalski sektor iz leta 2014.

odpadke, energijo, vzdrževanje, najem in upravljanje itd., vendar ne vključujejo stroškov investicijskega vzdrževanja, podpore za trženje ali vseh drugih spodbud, ki jih letalskim prevoznikom dodeli letališče, ter stroškov, ki spadajo na področje javne politike“ ⁽⁷⁴⁾.

- (201) Na podlagi navedenih opredelitev je treba državno pomoč v korist družbe Gdynia-Kosakowo Airport Ltd obravnavati kot pomoč za naložbe, če je bila namenjena financiranju osnovnih sredstev. Del letnih dokapitalizacij za kritje izgub upravljavca letališča, ki niso že vključene v EBITDA (tj. letna amortizacija, stroški financiranja itd.), zmanjšan za stroške s področja javne politike, kot je ugotovljeno v uvodnih izjavah 102–107, prav tako pomeni pomoč za naložbe.
- (202) V nasprotju s tem del letnih dokapitalizacij, ki se je uporabil za kritje letnih izgub iz poslovanja ⁽⁷⁵⁾ družbe Gdynia-Kosakowo Airport Ltd, brez stroškov, vključenih v EBITDA, ki veljajo za stroške s področja javne politike, kot je ugotovljeno v uvodnih izjavah 102–107, pomeni pomoč za tekoče poslovanje v korist upravljavca letališča.

5.2.3 Pomoč za naložbe

- (203) Državna pomoč za financiranje letališke infrastrukture je združljiva s členom 107(3)(c) PDEU, če je skladna s pogoji iz odstavka 61 smernic za letalski sektor iz leta 2005:
- (i) gradnja in uporaba infrastrukture ustrezata cilju splošnega interesa, ki je jasno opredeljen (regionalni razvoj, dostopnost itd.);
 - (ii) infrastruktura je potrebna in sorazmerna z zadanim ciljem;
 - (iii) infrastruktura ponuja zadovoljive možnosti srednjeročne uporabe, zlasti glede na uporabo obstoječe infrastrukture;
 - (iv) dostop do infrastruktur je odprt za vse morebitne uporabnike enako in brez razlikovanja;
 - (v) vpliv na razvoj trgovine ni v nasprotju z interesom Unije.
- (204) Poleg tega mora državna pomoč letališčem, da bi bila združljiva z notranjim trgov, tako kot vsi drugi ukrepi državne pomoči, spodbudno vplivati ter biti potrebna in sorazmerna z legitimnim zastavljenim ciljem.
- (205) Poljska meni, da je javno financiranje projekta preureditve letališča Gdynia skladno z vsemi merili za pomoč za naložbe iz smernic o letalskem sektorju iz leta 2005.
- (i) *Gradnja in uporaba infrastrukture ustrezata cilju splošnega interesa, ki je jasno opredeljen (regionalni razvoj, dostopnost itd.)*
- (206) Komisija ugotavlja, da v Pomorjanski že uspešno deluje letališče Gdańsk, ki je od načrtovanega novega letališča oddaljeno samo 25 kilometrov.
- (207) Letališče Gdańsk je v bližini obvoznice tromestja, ki je del hitre ceste S6, speljane mimo mest Gdynia, Sopot in Gdańsk, in omogoča večini prebivalcev Pomorjanske preprost dostop do letališča. Tudi za prebivalce Gdynie gradnja novega letališča ne bi pomenila pomembnega izboljšanja povezav, saj sta letališči Gdynia in Gdańsk od središča Gdynie oddaljeni približno 20–25 minut vožnje z avtomobilom.

⁽⁷⁴⁾ Točka 25(21), (22) in (23) smernic za letalski sektor iz leta 2014.

⁽⁷⁵⁾ Izražene kot dobiček pred obrestmi, davki in amortizacijo (EBITDA).

- (208) Komisija tudi ugotavlja, da bo metropolitanska železnica tromestja, ki se trenutno gradi s sofinanciranjem iz strukturnih skladov Unije, prebivalcem Gdańska in Gdynie omogočila, da se iz središča mesta pripeljejo na letališče Gdańsk v približno 25 minutah. Metropolitanska železnica tromestja bo zagotovila neposredno ali posredno povezavo do letališča Gdańsk tudi ljudem iz drugih področij Pomorjanske.
- (209) Komisija ugotavlja tudi, da ima letališče Gdańsk trenutno zmogljivost pet milijonov potnikov na leto, dejanski potniški promet v letih 2010 do 2013 pa je bil naslednji: leta 2010 2,2 milijona, leta 2011 2,5 milijona, leta 2012 2,9 milijona in leta 2013 2,8 milijona. Komisija tudi ugotavlja, da se letališče Gdańsk trenutno širi, da ga bo lahko letno uporabljalo sedem milijonov potnikov. Ta naložba bo končana leta 2015.
- (210) Poleg tega bo po napovedi prometa v Pomorjanski, ki jo je predložila Poljska in je bila uporabljena za pripravo študije načela VPTP iz leta 2012, skupno povpraševanje v regiji [...] milijonov potnikov na leto [...].

Preglednica 9

Napovedi primeta za Pomorjansko (v milijonih)

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

- (211) Komisija ugotavlja tudi, da je po informacijah, ki jih je zagotovila Poljska, v glavnem načrtu za letališče Gdańsk predvidena nadaljnja širitev letališča na zmogljivost več kot 10 milijonov potnikov na leto. Glede na razvoj prometa se v prihodnosti tako lahko sprejme odločitev o širitvi zmogljivosti letališča Gdańsk na več kot sedem milijonov.
- (212) Po trditvah Poljske posodobljena napoved (iz marca 2013) kaže, da bo povpraševanje v zaledju po pričakovanjih preseglo napovedi prometa iz leta 2012. Po spremenjenih napovedih bo leta 2030 povpraševanje v zaledju približno devet milijonov potnikov. Vendar tudi ta napoved kaže, da bo samo letališče Gdańsk brez nadaljnjih naložb zadoščalo povpraševanju v regiji vsaj do leta 2025 (na podlagi prilagojenih napovedi prometa, opisanih v uvodni izjavi 63).
- (213) Poleg tega je po informacijah, ki jih je zagotovila Poljska, trenutna vzletno-pristajalna zmogljivost na letališču Gdańsk 40–44 operacij na uro, trenutno povprečje pa je 4,7 operacije na uro.
- (214) Komisija na podlagi informacij, ki jih je zagotovila Poljska (glej uvodne izjave 209–213), ugotavlja, da bo letališče Gdańsk v naslednjih letih uporabljalo samo približno 50–60 % svojih zmogljivosti. Zaradi tega bo lahko letališče Gdańsk kljub hitri rasti števila potnikov v Pomorjanski še dolgo zadostilo povpraševanju letalskih družb in potnikov.
- (215) Komisija poleg tega ugotavlja, da letališče Gdańsk omogoča več kot 40 notranjih in mednarodnih povezav (povezav od točke do točke in povezav z vozlišči, kot so Frankfurt, München, Varšava in København).
- (216) Kot je navedeno v uvodni izjavi 78, Poljska na eni strani trdi da so širitvene zmogljivosti letališča Gdańsk omejene zaradi načrtov in okolja. Po drugi strani pa trdi tudi, da širitvene zmogljivosti letališča Gdańsk niso omejene. Ker so argumenti glede omejitev širitvenih zmogljivosti protislovni in niso utemeljeni, Komisija meni, da ne more utemeljiti svoje presoje na njih.

- (217) Glede na neizkoriščene zmogljivosti letališča Gdańsk, ki dolgoročno ne bodo v celoti uporabljene, in načrt za nadaljnjo širitev zmogljivosti tega letališča, če bo to dolgoročno potrebno, Komisija ne verjame, da bi lahko vzpostavitev dodatnega letališča v Pomorjanski prispevala k razvoju regije. Komisija poleg tega ugotavlja, da Pomorjanska že ima dobre povezave zaradi letališča Gdańsk in novo letališče ne bo izboljšalo povezav s to regijo.
- (218) Komisija ugotavlja tudi, da je iz poslovnega modela letališča Gdynia razvidno, da bo tekmovalo z letališčem Gdańsk na trgih nizkocenovnega, čarterskega in splošnega letalstva. Poleg tega vzpostavitev novega letališča, ki bi se uporabljalo kot nadomestno letališče v nujnih primerih, ne more upravičiti obsega naložbe v letališče Gdynia.
- (219) Kot je navedeno v uvodni izjavi 77, se Poljska sklicuje na „Regionalno strategijo prometnega razvoja v Pomorjanski za obdobje 2007–2020“, v kateri je po njenih trditvah prepoznana potreba po gradnji vozlišča tesno sodelujočih letališč za izpolnjevanje potreb Pomorjanske.
- (220) Vendar Komisija ugotavlja, da so v „Regionalni strategiji prometnega razvoja v Pomorjanski za obdobje 2007–2020“ predstavljene samo mogoče strateške smeri, v katerih bi se lahko ali bi se moral razvijati regionalni promet. Sklepne ugotovitve v zvezi z letališčem Gdynia so zelo splošne. Poleg tega dokument ne določa nobenih izvedbenih korakov za zagotovitev uporabe letališča Gdynia za civilno letalstvo. Prav tako ne določa nobenih obveznosti v zvezi s tem ciljem. Prav nasprotno, v dokumentu je poudarjeno, da bi bilo treba „[n]ačrte za razvoj komercialnih dejavnosti na letališčih Gdynia-Kosakowo ali Slupsk-Redzikowo [...] usmeriti predvsem v zmogljivost, ki je ekonomsko uspešna in ustreza obstoječemu povpraševanju, ter možnost ravnanja s tovarom, kadar je dobičkonosno“.
- (221) Podobno je tudi pismo o nameri, ki so ga 29. aprila 2005 podpisali ministrstvo za obrambo, ministrstvo za promet, letališče Gdańsk in različni regionalni organi (navedeno v uvodni izjavi 21 tega sklepa), zelo splošno in izraža zgolj namero za uvedbo civilnega letalstva na vojaškem letališču v Kosakowem.
- (222) Komisija ugotavlja tudi, da so guverner Pomorjanskega vojvodstva ter župana mest Gdańsk in Sopot (dve od treh največjih mest v regiji in delničarja letališča Gdańsk) po sprejetju Sklepa 2014/883/EU dali pisno izjavo. V tej izjavi so navedli, da pisma z dne 29. aprila 2005 niso podpisali zato, da bi začeli gradnjo novega letališča v Gdynii. Glede na izjavo je bilo pismo o nameri podpisano samo zato, da se zaščiti infrastruktura obstoječega vojaškega letališča za prihodnje sodelovanje tega letališča z letališčem Gdańsk. V tem smislu bi se lahko letališče Gdynia uporabljalo samo za splošni letalski promet.
- (223) Lokalni organi so poudarili tudi, da je bila odločitev o vzpostavitvi letališča Gdynia samostojna odločitev Gdynie in Kosakowega, ki sta bila večkrat obveščena, da ta naložba ni gospodarsko upravičena.
- (224) Poljska je z dopisom z dne 6. avgusta 2013 sporočila, da so se delničarji letališča Gdańsk (vključno z Gdynio) 30. julija 2013 (tj. po začetku formalnega postopka preiskave) odločili vzpostaviti delovno skupino za analizo mogočih scenarijev za sodelovanje med letališčema Gdynia in Gdańsk. Župan Gdynie je z dopisom z dne 30. oktobra 2013 (ki je bil Komisiji predložen 4. novembra 2013) sporočil, da je delovna skupina priporočila delničarjem letališča Gdańsk, naj se letališči v Pomorjanski združita (tako da bi letališče Gdańsk prevzelo letališče Gdynia). Sporočil je še, da analiza podrobnosti takšne združitve še poteka.
- (225) Po mnenju Komisije je bila delovna skupina vzpostavljena izključno zaradi začetka formalnega postopka preiskave, zato njene vzpostavitev ni mogoče obravnavati kot dokaz izvedbe regionalne prometne strategije. Poudariti je treba tudi, da Komisija ni bila obveščena o nobenih preteklih ali poznejših ukrepih v zvezi s sodelovanjem med obema letališčema v Pomorjanski. Komisija ugotavlja tudi, da sodelovanje med letališčema Gdynia in Gdańsk v okviru vozlišča ne bi odpravilo podvajanja infrastrukture, ki ni utemeljeno z dejanskimi potrebami po prevoznih storitvah.

- (226) Komisija glede na zgornje navedbe meni, da se bo z naložbo v letališča Gdynia samo podvojila infrastruktura v regiji, kar ne izpolnjuje jasno opredeljenega cilja skupnega interesa.

(ii) Infrastruktura je potrebna in sorazmerna z zadanim ciljem

- (227) Kot je navedeno v uvodnih izjavah 206–226, Komisija meni, da letališče Gdańsk učinkovito pokriva zaledje letališča Gdynia in ga bo tudi v prihodnje. Poleg tega imata obe letališči podoben poslovni model in se osredotočata predvsem na nizkocenovne in čarterske lete.

- (228) Ker ni jasno opredeljenega cilja skupnega interesa, Komisija meni, da infrastrukture ni mogoče obravnavati kot potrebno in sorazmerno s ciljem skupnega interesa (glej tudi uvodno izjavo 226).

(iii) Infrastruktura ponuja zadovoljive možnosti srednjeročne uporabe, zlasti glede na uporabo obstoječe infrastrukture

- (229) Kot je navedeno v točki (i), je letališče Gdynia samo 25 kilometrov oddaljeno od letališča Gdańsk, obe letališči pa imata isto zaledje in podoben poslovni model.

- (230) Letališče Gdańsk trenutno uporablja manj kot 60 % svojih zmogljivosti. Ob upoštevanju naložb, ki se trenutno izvajajo, letališče Gdańsk zadošča povpraševanju v regiji vsaj do obdobja 2025–2028, odvisno od uporabljenih napovedi, njegova nadaljnja širitev pa je izvedljiva.

- (231) Komisija ugotavlja še, da poslovni načrt za letališče Gdynia kaže, da bo to letališča ustvarilo približno [80–90] % svojih prihodkov iz zagotavljanja storitev nizkocenovnim in čarterskim prevoznikom. To pomeni, da se bo osredotočilo na trge, ki zagotavljajo osnovni posel letališču Gdańsk.

- (232) V zvezi s tem Komisija ugotavlja tudi, da Poljska ni zagotovila nobenega dokazila o morebitnem sodelovanju med letališčema (glej tudi uvodni izjavi 224 in 225).

- (233) Načrti za ustvarjanje prihodkov iz drugih letalskih in neletalskih dejavnosti (proizvodnje in storitev) sami ne bi zadoščali za kritje visokih stroškov poslovanja, povezanih z upravljanjem letališča Gdynia.

- (234) Komisija zato meni, da letališče Gdynia nima zadovoljivih možnosti srednjeročne uporabe.

(iv) Dostop do infrastruktur je odprt za vse morebitne uporabnike enako in brez razlikovanja

- (235) Poljska je potrdila, da bi vsi morebitni uporabniki lahko dostopali do letališke infrastrukture enako in brez razlikovanja brez kakršnega koli komercialno neupravičenega razlikovanja.

(v) Vpliv na razvoj trgovine ni v nasprotju z interesom Skupnosti

- (236) Komisija ugotavlja, da Poljska ni zagotovila nobenega dokazila, da bosta letališči Gdynia in Gdańsk sodelovali kot letalsko vozlišče. Po logičnem sklepanju bosta letališči dejansko tekmovali, da bi pritegnili iste potnike.

- (237) Komisija poleg tega ugotavlja, da poslovni načrt letališča Gdynia (po katerem približno [80–90] % prihodkov ustvarijo nizkocenovni in čarterski leti) in obseg naložbe (npr. terminal z zmogljivostjo 0,5 milijona potnikov na leto, ki se bo v prihodnosti razširil) ne podpirata trditve, da se bo letališče Gdynia osredotočilo na splošni letalski promet in zagotavljajo samo ali predvsem storitve sektorju splošnega letalskega prometa.
- (238) Ob upoštevanju zgornjih navedb in dejstva, da se bosta obe letališči osredotočali na nizkocenovne in čarterske lete, Komisija meni, da je pomoč namenjena letališču, ki bo neposredno konkuriralo drugemu letališču z istim zaledjem, pri čemer ne bo povpraševanja po letalskih storitvah, katerim obstoječe letališče ne bi moglo zadostiti.
- (239) Komisija zato meni, da bi zadevna pomoč vplivala na trgovino v obsegu, ki je v nasprotju s skupnim interesom. To ugotovitev potrjuje neobstoj cilja skupnega interesa, ki naj bi ga ta pomoč dosegla.

(iv) Nujnost pomoči in spodbujevalni učinek

- (240) Na podlagi podatkov, ki jih je zagotovila Poljska, Komisija meni, da bi naložbeni stroški lahko bili nižji od stroškov gradnje drugih primerljivih regionalnih letališč na Poljskem. Razlog za to je predvsem uporaba obstoječe infrastrukture vojaškega letališča. Poljska poleg tega trdi, da upravljavec letališča ne bi izvedel naložbe brez pomoči.
- (241) Komisija še ugotavlja, da dolgo obdobje, ki je potrebno za doseganje praga dobička za tovrstno naložbo, pomeni, da bi javno financiranje lahko bilo potrebno za tako spremembo ravnanja upravičenca, da bi nadaljeval naložbo. Ker poleg tega ni mogoče določiti pričakovane donosnosti naložbenega projekta (glej uvodno izjavo 185) in vlagatelj pod tržnimi pogoji ne bi začel takega projekta, je dejansko verjetno, da je ravnanje upravljavca letališča spremenjeno zaradi pomoči.
- (242) Vendar Komisija zaradi odsotnosti jasno opredeljenega cilja v skupnem interesu ugotavlja, da pomoči ni mogoče šteti za nujno in sorazmerno s tem ciljem.
- (243) Komisija zato meni, da pomoč za naložbe, ki sta jo Gdynia in Kosakowo zagotovila družbi Gdynia-Kosakowo Airport Ltd, ni skladna z zahtevami smernic za letalski sektor iz leta 2005 in ne more šteti za združljivo z notranjim trgov.

5.2.4 Pomoč za tekoče poslovanje

- (244) Komisija je svojo oceno pomoči za tekoče poslovanje iz uvodne izjave 227 Sklepa 2014/883/EU oprla na ugotovitev, „da je dodelitev pomoči za zagotovitev tekočega poslovanja naložbenega projekta, ki ima korist od nezdružljive pomoči za naložbe, sama po sebi nezdružljiva z notranjim trgov“. Letališče Gdynia ne bi obstajalo brez nezdružljive pomoči za naložbe, saj se v celoti financira iz navedene pomoči, medtem ko pomoči za tekoče poslovanje ni mogoče dodeliti za neobstoječo letališko infrastrukturo.
- (245) Navedena sklepna ugotovitev v skladu s smernicami za letalski sektor iz leta 2005 enako velja tudi v skladu s smernicami za letalski sektor iz leta 2014 in zadostuje za ugotovitev, da je pomoč za tekoče poslovanje, dodeljena upravljavcu letališča, nezdružljiva z notranjim trgov.
- (246) Poleg tega je jasno, da prvi pogoj združljivosti iz smernic za letalski sektor iz leta 2014, v skladu s katerim se lahko pomoč za tekoče poslovanje šteje za združljivo, če prispeva k natančno opredeljenemu cilju skupnega interesa s povečanjem mobilnosti državljanov Unije in poveztivosti regij ali spodbujanjem regionalnega razvoja, ni izpolnjen, če je zadevna pomoč za tekoče poslovanje namenjena zagotovitvi delovanja letališča, zgrajenega izključno s pomočjo za naložbe, ki je nezdružljiva z notranjim trgov.

- (247) V skladu s tem Komisija meni, da uvodna izjava (203) in naslednje (ki dokazujejo, da pomoč za naložbe družbi Gdynia-Kosakowo Airport Ltd zaradi podvajanja letaliških infrastruktur ne izpolnjuje jasno opredeljenega cilja skupnega interesa in je zato nezdružljiva z notranjim trgov v skladu s smernicami za letalski sektor iz leta 2005) dokazujejo tudi, da je pomoč za tekoče poslovanje, dodeljena družbi Gdynia-Kosakowo Airport Ltd, enako nezdružljiva z notranjim trgov, kot je bilo že ugotovljeno v Sklepu 2014/883/EU. Pomoč za tekoče poslovanje, dodeljena družbi Gdynia-Kosakowo Airport Ltd, bo (tako kot pomoč za naložbe) preprosto povzročila podvajanje letališke infrastrukture v regiji, za katero se zdi, da ga že ustrezno pokriva letališče, ki ni prezasedeno, zato navedena pomoč ne prispeva k natančno opredeljenemu cilju skupnega interesa.
- (248) Zaradi popolnosti Komisija ugotavlja, da bi bila sklepna ugotovitev enaka, če bi se pomoč za tekoče poslovanje ocenila na podlagi pravil o regionalni pomoči, na katere se sklicuje Poljska. V tem primeru bi morala Komisija upoštevati, da je letališče Gdynia v prikrajsani regiji, za katero velja odstopanje iz člena 107(3)(a) PDEU, pri čemer bi morala preučiti, ali se lahko zadevna pomoč za tekoče poslovanje šteje za združljivo v skladu s Smernicami o državni regionalni pomoči.
- (249) V skladu z odstavkom 76 Smernic o državni regionalni pomoči se pomoč za tekoče poslovanje v regijah, za katere se uporablja odstopanje iz člena 107(3)(a) PDEU, lahko dodeli, če sta izpolnjeni naslednji kumulativni pravili: (i) pomoč je upravičena zaradi svojega prispevka k regionalnemu razvoju in zaradi svoje narave ter (ii) njena višina je sorazmerna razvojnim problemom, ki jih želi ublažiti.
- (250) Poljska meni, da je pomoč za tekoče poslovanje združljiva z odstavkom 76 Smernic o državni regionalni pomoči (glej uvodne izjave 95–97).
- (251) Ker v Pomorjanski že deluje letališče Gdańsk in novo letališče ne bo izboljšalo povezav s to regijo, Komisija ne bi mogla sklepati, da bo pomoč prispevala k regionalnemu razvoju.
- (252) Komisija zato meni, da pomoči za tekoče poslovanje ni mogoče šteti za sorazmerno razvojnim problemom, ki jih želi ublažiti, saj ni videti, da bi imela Pomorjanska težave s povezavami.
- (253) Komisija bi poleg tega menila, da je bila ocenjena pomoč za tekoče poslovanje dodeljena za financiranje predhodno opredeljenega niza izdatkov. Vendar glede na preučitev poslovnega načrta za letališče Gdynia ter ravni napovedanih prihodkov in stroškov iz oddelka 5.1.3, ki jo je opravila Komisija, ni mogoče sklepati, da bi bila pomoč omejena na nujni najnižji znesek, dodeljena začasno in degresivna. Zlasti glede negotovosti, povezanih s pričakovano donosnostjo upravljavca letališča (glej oddelek o obstoju pomoči), začasnost in degresivnost pomoči ne moreta biti zagotovljeni.
- (254) Komisija zato meni, da je pomoč za tekoče poslovanje, ki sta jo Gdynia in Kosakowo dodelila družbi Gdynia-Kosakowo airport Ltd, nezdružljiva z notranjim trgov, saj je namenjena zagotovitvi delovanja letališča, ki obstaja samo zaradi nezdružljive pomoči za naložbe, in (tako kot navedena pomoč za naložbe) povzroča samo podvajanje letališke infrastrukture.

5.2.5 Ugotovitev o združljivosti

- (255) Komisija posledično ugotavlja, da je državna pomoč, dodeljena družbi Gdynia-Kosakowo Airport Ltd, nezdružljiva z notranjim trgov.
- (256) Komisija ni opredelila nobene druge določbe o združljivosti z notranjim trgov, ki bi lahko pomenila podlago, da bi se zadevna pomoč lahko obravnavala kot združljiva skladno s Pogodbo. Poljska tudi ni navedla nobenega sklicevanja na določbo, ki zadeva združljivost z notranjim trgov, ali zagotovila ključnih argumentov, ki bi Komisiji omogočili, da to pomoč obravnava kot združljivo.

- (257) Pomoč za naložbe in tekoče poslovanje, ki jo je Poljska dodelila ali jo namerava dodeliti družbi Gdynia-Kosakowo Airport Ltd, je nezdržljiva z notranjim trgov. Poljska je nezakonito uporabila pomoč in prekršila člen 108(3) PDEU.

6. IZTERJAVA

- (258) V skladu s PDEU in uveljavljeno sodno prakso Sodišča je Komisija pristojna za odločitev, ali mora zadevna država članica odpraviti ali spremeniti pomoč, za katero je Komisija ugotovila, da je nezdržljiva z notranjim trgov ⁽⁷⁶⁾. Sodišče ves čas vztraja tudi pri tem, da je obveznost države, da odpravi pomoč, ki jo Komisija šteje za nezdržljivo s skupnim trgov, namenjena za ponovno vzpostavitev prejšnjih razmer ⁽⁷⁷⁾. V zvezi s tem je Sodišče ugotovilo, da je cilj dosežen, ko prejemnik povrne zneske, ki so mu bili dodeljeni v obliki nezakonite pomoči, in tako izgubi prednost, ki jo je imel pred tekmeci na trgu, ter ko se znova vzpostavijo razmere pred izplačilom pomoči ⁽⁷⁸⁾.
- (259) V skladu z navedeno sodno prakso je v členu 14 Uredbe Sveta (ES) št. 659/1999 ⁽⁷⁹⁾ določeno, da „če se v primerih nezakonite pomoči sprejmejo negativne odločbe, Komisija odloči, da mora zadevna država članica sprejeti vse potrebne ukrepe, da upravičenec vrne pomoč“.
- (260) Zato je treba zgoraj navedeno državno pomoč, kolikor je bila izplačana, povrniti poljskim organom.
- (261) Komisija opozarja, da v skladu z uveljavljeno sodno prakso dejstvo, da so podjetja v težavah ali v stečaju, ne vpliva na obveznost držav članic, da izterjajo pomoč ⁽⁸⁰⁾. V teh primerih je mogoče vzpostavitev prejšnjega stanja in odpravo izkrivljanja konkurence, ki izhaja iz nezakonitega izplačila pomoči, načeloma doseči z vpisom terjatve v zvezi z vrnitvijo takšne pomoči v seznam terjatev ⁽⁸¹⁾. Vpis terjatve omogoča izpolnitev obveznosti zagotovitve vračila samo, če bi stečajni postopek takrat, ko državni organi ne morejo zagotoviti vračila celotnega zneska pomoči, povzročil prenehanje zadevnega podjetja, to je popolno prenehanje njegove dejavnosti ⁽⁸²⁾ –

SPREJELA NASLEDNJI SKLEP:

Člen 1

Sklep 2014/883/EU se umakne.

Člen 2

1. Dokapitalizacije v korist družbe Gdynia-Kosakowo Airport Ltd, zagotovljene med 28. avgustom 2007 in 17. junijem 2013, pomenijo državno pomoč, ki jo je Poljska v nasprotju s členom 108(3) Pogodbe o delovanju Evropske unije nezakonito dodelila in je nezdržljiva z notranjim trgov, razen če so se te dokapitalizacije porabile za naložbe, potrebne za opravljanje dejavnosti, ki jih je treba v skladu s Sklepom C(2013) 4045 final obravnavati kot dejavnosti s področja javne politike.

⁽⁷⁶⁾ Zadeva C-70/72, *Komisija proti Nemčiji*, EU:C:1973:87/[1973], str. 813, točka 13.

⁽⁷⁷⁾ Združene zadeve C-278/92, C-279/92 in C-280/92, *Španija proti Komisiji*, EU:C:1994:325/[1994], str. I-04103, točka 75.

⁽⁷⁸⁾ Zadeva C-75/97, *Belgija proti Komisiji*, EU:C:1999:311/[1999], str. I-03671, točki 64 in 65.

⁽⁷⁹⁾ Uredba Sveta (ES) št. 659/1999 z dne 22. marca 1999 o določitvi podrobnih pravil za uporabo člena 108 Pogodbe o delovanju Evropske unije (UL L 83, 27.3.1999, str. 1).

⁽⁸⁰⁾ Zadeva C-42/93, *Španija proti Komisiji* (Merco), EU:C:1994:326/[1994], str. I-4175, točka 33; zadeva C-496/09, *Komisija proti Italiji*, EU:C:2011:740/[2011], I-11483, točka 72.

⁽⁸¹⁾ Zadeva C-277/00, *Nemčija proti Komisiji* („SMI“), EU:C:2004:238/[2004], str. I-4355, točka 85; zadeva 52/84 *Komisija proti Belgiji*, EU:C:1986:3/[1986] 89, točka 14; zadeva C-142/87, *Belgija proti Komisiji* („Tubemeuse“), EU:C:1990:125/[1990] I-959, točke 60–62.

⁽⁸²⁾ Sodba v zadevi C-610/10, *Komisija proti Španiji* (Magesfa), EU:C:2012:781, točka 104 in navedena sodna praksa.

2. Dokapitalizacije, ki jih Poljska namerava izvesti v korist družbe Gdynia-Kosakowo Airport Ltd po 17. juniju 2013 za preureditev vojaškega letališča Gdynia-Kosakowo v letališče za civilno letalstvo, pomenijo državno pomoč, ki je nezdružljiva z notranjim trgov. Državne pomoči zato ni mogoče uporabiti.

Člen 3

1. Poljska od upravičenca izterja pomoč, navedeno v členu 2(1).
2. Za zneske, ki jih je treba izterjati, se do njihove dejanske izterjave obračunajo obresti od datuma, ko jih je upravičenec dobil na voljo. Obresti se izračunajo z obrestnoobrestnim računom v skladu s poglavjem V Uredbe Komisije (ES) št. 794/2004 ⁽⁸³⁾.
3. Poljska prekliče vsa neizplačana plačila pomoči iz člena 2(2) od datuma priglasitve tega sklepa.

Člen 4

1. Pomoč iz člena 2(1) in obresti iz člena 3(2) se povrnejo takoj in učinkovito.
2. Poljska zagotavlja, da se ta sklep izvede v štirih mesecih od priglasitve.

Člen 5

1. Poljska po dveh mesecih od priglasitve tega sklepa Komisiji predloži naslednje informacije:
 - (a) skupni znesek (glavnica in obresti), ki ga mora upravičenec vrniti;
 - (b) podroben opis že sprejetih in načrtovanih ukrepov za skladnost s tem sklepom;
 - (c) dokumente, ki dokazujejo, da se je od upravičenca zahtevalo vračilo pomoči.
2. Poljska obvešča Komisijo o napredku glede sprejetih nacionalnih ukrepov za izvajanje tega sklepa, dokler se povračilo pomoči iz člena 2(1) in obresti iz člena 3(2) ne konča. Takoj predloži tudi vse informacije o že sprejetih in načrtovanih ukrepih za skladnost s tem sklepom, ki jih zahteva Komisija. Prav tako predloži podrobne informacije o zneskih pomoči in obresti, ki jih je upravičenec že vrnil.

Člen 6

Ta sklep je naslovljen na Republiko Poljsko.

V Bruslju, 26. februarja 2015

Za Komisijo
Margrethe VESTAGER
Članica Komisije

⁽⁸³⁾ Uredba Komisije (ES) št. 794/2004 z dne 21. aprila 2004 o izvajanju Uredbe Sveta (ES) št. 659/1999 o določitvi podrobnih pravil za uporabo člena 93 Pogodbe ES (UL L 140, 30.4.2004, str. 1).

PRILOGA

INFORMACIJE O PREJETIH ZNESKIH POMOČI, KI JIH JE ŠE TREBA POVRNITI OZIROMA SO BILI ŽE POVRNjeni

Identiteta upravičenca	Celotni znesek prejete pomoči (*)	Celotni znesek pomoči, ki ga je treba povrniti (*) (glavnica)	Celotni znesek, ki je bil že povrnjen (*)	
			Glavnica	Obresti

(*) V milijonih nacionalne valute.