

V

(Avis)

PROCÉDURES RELATIVES À LA MISE EN ŒUVRE DE LA POLITIQUE DE
CONCURRENCE

COMMISSION EUROPÉENNE

AIDES D'ÉTAT — POLOGNE

**Aide d'État SA.35388 (2013/C) (ex 2013/NN et ex 2012/N) — Reconversion de l'aéroport de
Gdynia-Kosakowo****Invitation à présenter des observations conformément à l'article 108, paragraphe 2, du TFUE**

(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)

(2013/C 243/04)

Par lettre du 2 juillet 2013, reproduite dans la langue faisant foi dans les pages qui suivent le présent résumé, la Commission a notifié à la Pologne sa décision d'ouvrir la procédure prévue à l'article 108, paragraphe 2, du TFUE concernant la mesure susmentionnée.

Les parties intéressées peuvent présenter leurs observations sur la mesure à l'égard de laquelle la Commission ouvre la procédure dans un délai d'un mois à compter de la date de publication du présent résumé et de la lettre qui suit, à l'adresse suivante:

Commission européenne
Direction générale de la concurrence
Greffé des aides d'État
Bureau: MAD0 12/059
1049 Bruxelles
BELGIQUE

Fax +32 22961242

Ces observations seront communiquées à la Pologne. Le traitement confidentiel de l'identité de la partie intéressée qui présente les observations peut être demandé par écrit, en spécifiant les motifs de la demande.

PROCÉDURE

Par lettre du 7 septembre 2012, les autorités polonaises ont notifié à la Commission leur projet de financer la reconversion d'un ancien aéroport militaire en aéroport civil près de Gdynia, dans le nord de la Pologne. Par lettres des 7 novembre 2012 et 6 février 2013, la Commission a demandé des éclaircissements sur la mesure notifiée. Le 7 décembre 2012, le 15 mars 2013 et le 16 mai 2013, les autorités polonaises ont transmis des renseignements complémentaires. Une réunion a eu lieu le 17 avril 2013. Par lettre du 15 mai 2013, la Commission a informé les autorités polonaises qu'elle entendait transférer cette affaire vers le registre des aides non notifiées (affaire NN).

DESCRIPTION DES MESURES

En juillet 2007, les autorités locales de Gdynia et de Kosakowo ont fondé une société, Port Lotniczy Gdynia-Kosakowo sp. z o.

o. («société Aéroport de Gdynia-Kosakowo»), dont l'objectif était la reconversion d'un aéroport militaire en un nouvel aéroport civil. Ce nouvel aéroport civil est censé devenir le deuxième aéroport de Poméranie et sera principalement utilisé par des prestataires de services d'aviation générale, des compagnies charters et à bas coûts et des écoles de pilotage. Une partie de l'aéroport continuera d'être utilisée à des fins militaires.

Les coûts d'investissement prévus s'élèvent à 148,8 millions de PLN à prix courants (environ 37,2 millions d'EUR⁽¹⁾) consacrés à des investissements afférents à des activités relevant de missions d'intérêt général. Le projet d'investissement sera financé au moyen d'injections de capital par les actionnaires publics (Gdynia et Kosakowo) pour un montant de 207,48 millions de PLN (environ 51,87 millions d'EUR). Ces apports

⁽¹⁾ Taux de change retenu: 4 PLN = 1 EUR.

couvriront les coûts d'investissement nécessaires à la reconversion de l'aéroport en un aéroport civil ainsi que les frais de fonctionnement de l'aéroport au cours de ses premières années d'exploitation (jusqu'en 2019).

APPRÉCIATION DE LA MESURE

Existence d'une aide: la Pologne a communiqué les résultats d'une étude du respect du critère de l'investisseur en économie de marché montrant que le financement octroyé à la société Aéroport de Gdynia-Kosakowo aboutissait à une valeur nette réelle positive pour ses actionnaires. Cependant, la Commission doute fortement que les injections de capital finançant le projet de reconversion de l'aéroport de Gdynia soient conformes au principe de l'investisseur en économie de marché.

Premièrement, l'étude transmise par les autorités polonaises a été réalisée au moment de l'adoption de la décision irrévocable de l'actionnaire public de financer le projet d'investissement et sur la base d'événements qui étaient alors prévisibles.

Deuxièmement, la Commission doute que les prévisions de trafic et de recettes figurant dans le plan d'entreprise se réalisent, étant donné la présence, à 25 kilomètres seulement, d'un aéroport peu encombré, celui de Gdansk, qui répond déjà à la demande de services de transport aérien de passagers en Poméranie. Par ailleurs, la Commission note que le niveau des redevances passagers qu'il est prévu de percevoir à l'aéroport de Gdynia est supérieur à celui appliqué (net de toutes remises offertes aux compagnies aériennes) à Gdansk et dans d'autres aéroports polonais similaires. Une redevance moins élevée, qui serait d'un niveau comparable à celui des redevances payées à d'autres aéroports polonais, entraînerait une valeur nette négative. En outre, la Commission doute que le plan d'entreprise de l'aéroport de Gdynia tienne compte de toutes les incitations prévues (aide à la commercialisation, rabais, etc.) qu'il est envisagé que l'aéroport de Gdynia ou ses actionnaires ou d'autres autorités régionales octroient directement pour encourager les compagnies aériennes à établir de nouvelles liaisons à partir de Gdynia.

À l'issue de l'appréciation préliminaire, la Commission estime que le financement octroyé à la société Aéroport de Gdynia-Kosakowo constitue une aide d'État au sens de l'article 107, paragraphe 1, du TFUE.

Compatibilité de l'aide avec le marché intérieur

Aide au fonctionnement: à ce stade, la Commission considère à titre préliminaire que le financement des pertes d'exploitation de la société Aéroport de Gdynia-Kosakowo constitue une aide au fonctionnement, en ce sens qu'il réduit les dépenses courantes de la société qui exploite l'aéroport. Selon la jurisprudence de la Cour, une telle aide au fonctionnement est, en principe, incompatible avec le marché intérieur, sauf lorsqu'elle respecte les critères de compatibilité prévus pour les aides au fonctionnement énoncés dans les lignes directrices concernant les aides d'État à finalité régionale pour la période 2007-2013.

Aide à l'investissement: à ce stade, la Commission éprouve des doutes sérieux quant à la compatibilité de l'aide à l'investissement avec le marché intérieur sur le fondement de l'article 107, paragraphe 3, point c), du traité, étant donné qu'elle ne satisfait pas aux critères énoncés dans les lignes directrices de 2005 relatives au secteur de l'aviation. La zone de chalandise de l'aéroport de Gdynia étant à l'heure actuelle efficacement servie par l'aéroport de Gdansk, situé à proximité immédiate (environ 25 kilomètres), la Commission s'interroge sur le fait que l'investissement en question remplisse un objectif d'intérêt commun clairement défini, qu'il soit nécessaire et proportionné et qu'il offre des perspectives satisfaisantes d'utilisation à moyen terme. En outre, le financement étant destiné à un aéroport qui se trouvera en concurrence directe avec un autre aéroport dans la même zone de chalandise, la Commission doute que le développement des échanges ne soit pas affecté dans une mesure contraire à l'intérêt commun. Enfin, la Commission émet des doutes quant au caractère nécessaire et proportionné du financement public des mesures en question et quant à son effet incitatif.

Les mesures ne semblent pas remplir les conditions nécessaires pour bénéficier des autres exemptions prévues par le traité. Par conséquent, à ce stade, la Commission ne saurait exclure qu'elles comportent une aide d'État illégale et incompatible avec le marché intérieur.

La Commission rappelle à la Pologne l'effet suspensif de l'article 108, paragraphe 3, du TFUE, et attire son attention sur l'article 14 du règlement (CE) n° 659/1999 du Conseil, qui dispose que toute aide illégale pourra faire l'objet d'une récupération auprès de son bénéficiaire.

TEXTE DE LA LETTRE

«Komisja pragnie poinformować Polskę, że po dokładnym zapoznaniu się z informacjami dotyczącymi wskazanego powyżej środka, które zostały przedłożone przez polskie władze, podjęła decyzję o wszczęciu postępowania przewidzianego w art. 108 ust. 2 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej (zwanego dalej „TFUE”).

1. PROCEDURA

- (1) W piśmie z dnia 7 września 2012 r. Polska powiadomiła Komisję, kierując się względami związanymi z pewnością prawa, o zamiarze sfinansowania przebudowy wojskowego portu lotniczego położonego w okolicach Gdyni, w północnej części Polski, na port lotniczy lotnictwa cywilnego. Środek ten zarejestrowano jako sprawę dotyczącą pomocy państwa nr SA.35388.
- (2) W pismach z dnia 7 listopada 2012 r. i 6 lutego 2013 r. Komisja wystąpiła o przekazanie dodatkowych informacji na temat zgłoszonego środka. W dniu 7 grudnia 2012 r. i 15 marca 2013 r. Polska przekazała dodatkowe informacje. W dniu 17 kwietnia 2013 r. odbyło się spotkanie Komisji z przedstawicielami Polski. W trakcie spotkania Polska potwierdziła, że zgłoszone środki finansowe zostały już nieodwołalnie przyznane.
- (3) Pismem z dnia 15 maja 2013 r. Komisja poinformowała Polskę, że przeniesie sprawę do rejestru spraw niezgłoszonych (sprawa NN), ponieważ przeważająca część finansowania zgłoszonego Komisji została już nieodwołalnie przyznana. W piśmie z dnia 16 maja Polska przedstawiła dalsze informacje.

2. OPIS ŚRÓDKÓW POMOCY

2.1. Kontekst zgłoszenia

- (4) Port lotniczy Gdynia-Kosakowo (zwany dalej „portem lotniczym w Gdyni”) jest położony na Pomorzu (województwo pomorskie) przy granicy miasta Gdyni (zwanego dalej „Gdynią”) i gminy Kosakowo (zwanego dalej „Kosakowem”), 25 kilometrów od portu lotniczego w Gdańsku⁽¹⁾.

⁽¹⁾ Port lotniczy w Gdańsku stanowi własność utworzonej przez podmioty publiczne spółki Port Lotniczy Gdańsk sp. z o. o. i jest przez nią eksploatowany. Struktura kapitału założycielskiego spółki przedstawia się następująco: gmina Gdańsk (32 %), region Pomorza (32 %), Przedsiębiorstwo Państwowe „Porty Lotnicze” (31 %), gmina Sopot (3 %) i gmina Gdynia (2 %). Port lotniczy im. Lecha Wałęsy w Gdańsku (zwany dalej „portem lotniczym w Gdańsku”) jest trzecim co do wielkości portem lotniczym w Polsce. W 2012 r. obsłużył on 2,9 mln pasażerów (2,7 mln w ramach standardowego ruchu lotniczego oraz 0,2 mln w ramach lotów charterowych). Następujące osiem linii lotniczych oferuje stałe usługi przewozowe na trasach z Gdańska (stan z marca 2013 r.): Wizzair (23 lotniska przylotu), Ryanair (10 lotnisk przylotu), Eurolot (6 lotnisk przylotu), Lot (2 lotniska przylotu), Lufthansa (2 lotniska przylotu), SAS (2 lotniska przylotu), Air Berlin (1 lotnisko przylotu) oraz Norwegian (1 lotnisko przylotu). Po otwarciu nowego terminalu w maju 2012 r. port lotniczy w Gdańsku dysponuje zdolnością obsłużenia 5 mln pasażerów rocznie. Zgodnie z informacjami przekazanymi przez Polskę powiększenie terminalu (zaplanowane na lata 2013–2015) doprowadzi do zwiększenia potencjału obsługowego portu lotniczego do 7 mln pasażerów. Inwestycje na rzecz portu lotniczego w Gdańsku również były finansowane z wykorzystaniem pomocy państwa (zob. decyzja Komisji z 2008 r. w sprawie pomocy państwa N 153/2008; 1,7 mln EUR; Dz.U. C 46 z 25.2.2009, s. 7 oraz decyzja Komisji z 2009 r. w sprawie pomocy państwa N 472/2008, wydana po przekazaniu przez władze polskie około 33 mln EUR na rzecz portu lotniczego w Gdańsku, Dz.U. C 79 z 2.4.2009, s. 2).

Port lotniczy jest wojskowym portem lotniczym wykorzystywanym przez Siły Powietrzne Polskiej Marynarki Wojennej.

- (5) W kwietniu 2005 r. władze regionu pomorskiego, miasta Gdańska, Gdyni i Sopotu oraz gminy Kosakowo wraz z przedstawicielami polskiego rządu (wojewodą pomorskim, przedstawicielami Ministerstwa Obrony Narodowej i Ministerstwa Transportu) i władzami portu lotniczego w Gdańsku podpisały list intencyjny, dotyczący utworzenia nowego portu lotniczego na Pomorzu na bazie obiektów infrastrukturalnych wojskowego portu lotniczego położonego w Kosakowie.
- (6) W rezultacie podpisania tego listu intencyjnego Ministerstwo Transportu wraz z Ministerstwem Obrony Narodowej podpisało w sierpniu 2006 r. umowę, na mocy której odpowiedzialność za utworzenie i eksploatację nowego portu lotniczego powierzono portowi lotniczemu w Gdańsku.
- (7) W lipcu 2007 r. władze lokalne Gdyni i Kosakowa utworzyły spółkę pod nazwą Port Lotniczy Gdynia-Kosakowo sp. z o. o. Celem nowo utworzonej spółki była przebudowa wojskowego portu lotniczego na nowy port lotniczy lotnictwa cywilnego. Nowy port lotniczy lotnictwa cywilnego ma stać się drugim co do wielkości portem lotniczym na Pomorzu, obsługującym głównie lotnictwo ogólne, tanie linie lotnicze, loty charterowe oraz szkoły lotnicze. Część portu lotniczego będzie w dalszym ciągu wykorzystywana do celów wojskowych.
- (8) W grudniu 2009 r. władze Gdyni i Kosakowa uzyskały zgodę Ministerstwa Transportu, aby odpowiedzialność za nowy port lotniczy ponosiła od tej pory należąca do nich spółka. Na tej podstawie polski rząd wydzierżawił grunty o powierzchni 254 hektarów, na których położony jest wojskowy port lotniczy, na okres 30 lat gminie Kosakowo, która następnie wydzierżawiła je spółce Port Lotniczy Gdynia Kosakowo sp. z o. o. na ten sam okres.

2.2. Projekt inwestycyjny

- (9) Ponieważ port lotniczy w Gdyni był początkowo wojskowym portem lotniczym, nowy port lotniczy lotnictwa cywilnego będzie wykorzystywał istniejącą infrastrukturę, taką jak pas startowy o długości 2500 metrów, pasy drogi kołowania, płytę postojową oraz urządzenia nawigacyjne. Dlatego też konieczne będzie wybudowanie wyłącznie tych dodatkowych obiektów infrastrukturalnych, które będą przeznaczone do celów związanych z lotnictwem cywilnym.
- (10) Planowane koszty inwestycji w latach 2007–2030 wynoszą 148,8 mln PLN w cenach bieżących (około 37,2 mln EUR⁽²⁾), czyli 164,9 mln PLN w ujęciu realnym (tj. po uwzględnieniu inflacji; około 41 mln EUR).

⁽²⁾ Zastosowany kurs wymiany: 4 PLN = 1 EUR.

(11) Plan inwestycji został podzielony na następujące cztery etapy, biorąc pod uwagę podstawowe założenie stopniowego rozwoju działalności komercyjnej portu lotniczego:

(a) etap pierwszy – lata 2007–2011 ([...] (*) PLN, czyli [...] EUR) obejmuje analizy, studia wykonalności oraz zaplanowanie inwestycji, jak również wykonanie pierwszych wstępnych robót, takich jak oczyszczenie miejsca budowy oraz usunięcie starych budynków i drzew;

(b) etap drugi – lata 2012–2013 ([...] PLN, czyli [...] EUR) obejmuje budowę głównego terminala lotnictwa ogólnego (która ma zakończyć się w połowie 2013 r.), wzniesienie budynków przeznaczonych dla administracji portu lotniczego i jednostki straży pożarnej i remont głównej płyty postojowej, infrastruktury energetycznej, ogrodzenia portu lotniczego oraz dróg dojazdowych. Ponadto etap ten obejmuje również montaż świateł pozycyjnych oraz budowę stacji benzynowej i parkingu samochodowego. Dodatkowo spółka zamierza zakupić sprzęt przeznaczony do prac konserwacyjnych oraz do zapewnienia bezpieczeństwa na terenie portu lotniczego, a także dostosować istniejące wojskowe urządzenia nawigacyjne do celów lotnictwa cywilnego. Pod koniec tego etapu port lotniczy rozpocznie obsługę ogólnego ruchu lotniczego. Port lotniczy będzie również przynajmniej częściowo przygotowany do obsługi komercyjnego pasażerskiego ruchu lotniczego (lotów czarterowych i tanich linii lotniczych);

(c) w trzecim etapie – lata 2014–2019 ([...] PLN, czyli [...] EUR) przewiduje się przeprowadzenie inwestycji niezbędnych do zapewnienia możliwości obsługi statków powietrznych kategorii C (np. Boeing 737, Airbus A320); etap ten obejmuje budowę specjalnej płyty postojowej, przedłużenie pasów drogi kołowania, zakupienie dodatkowego sprzętu na potrzeby portu lotniczego, a także przeprowadzenie innego rodzaju inwestycji związanych z obsługą pasażerów, takich jak rozbudowa parkingu samochodowego;

(d) etap czwarty – lata 2020–2030 ([...] PLN, czyli [...] EUR) obejmuje dalszą rozbudowę terminala ogólnego lotnictwa, budynku administracji portu lotniczego i budynku przeznaczonego dla jednostki straży pożarnej, jak również płyt postojowych, pasów drogi kołowania i parkingów samochodowych.

(12) W opinii władz polskich całkowity koszt inwestycji obejmuje również inwestycje związane z realizacją zadań wchodzących w zakres kompetencji władz publicznych⁽¹⁾, których łączny koszt wynosi około [...] PLN ([...] EUR) w odniesieniu do wszystkich czterech etapów inwestycji.

(*) Informacje poufne

(1) Inwestycje wchodzące w zakres kompetencji władz publicznych obejmują wzniesienie budynków dla jednostki straży pożarnej, funkcjonariuszy służby celnej, pracowników ochrony portu lotniczego oraz funkcjonariuszy policji i straży granicznej i ich wyposażenie.

2.3. Finansowanie projektu inwestycyjnego

(13) Projekt inwestycyjny będzie finansowany za pośrednictwem zastrzyków kapitałowych dokonywanych przez akcjonariuszy publicznych (miasto Gdynię i gminę Kosakowo). Zastrzyki kapitałowe pokryją koszty inwestycji niezbędnych do przebudowania portu lotniczego na port lotniczy lotnictwa cywilnego, jak również koszty operacyjne związane z funkcjonowaniem lotniska w początkowym okresie jego eksploatacji (tj. do 2019 r. włącznie).

(14) Akcjonariusze publiczni operatora portu lotniczego w Gdyni zgodzili się wnieść wkład o łącznej wartości 207,48 mln PLN (ok. 51,87 mln EUR), przeznaczony na realizację projektu inwestycyjnego i pokrycie strat portu lotniczego w pierwszych latach jego eksploatacji. W latach 2007–2019 miasto Gdynia przekazało wkłady pieniężne w wysokości do 142,48 mln PLN (ok. 35,62 mln EUR). Gmina Kosakowo przekazała wkład pieniężny w wysokości 0,1 mln PLN (25 000 EUR) w momencie powstania spółki. W latach 2011–2040 gmina Kosakowo będzie wносиła również wkłady niepieniężne w kwocie do 64,9 mln PLN (ok. 16,2 mln EUR), przekształcając część rocznych opłat z tytułu dzierżawy gruntów (do których uiszczania zobowiązany jest operator portu lotniczego w Gdyni) w udziały w porcie lotniczym.

(15) W dniu 18 czerwca 2012 r.⁽²⁾ kapitał własny spółki wynosił 64,8 mln PLN (16,2 mln EUR), z czego miasto Gdynia przekazało 60,7 mln PLN (15,2 mln EUR), a gmina Kosakowo 4,08 mln PLN (1,02 mln EUR), przy czym wszystkie środki (poza kwotą 0,1 mln PLN) zostały przekazane w postaci wkładów niepieniężnych (tj. poprzez przekształcenie części rocznych opłat z tytułu dzierżawy gruntów w udziały).

(16) W poniższej tabeli podsumowano różne opisane powyżej środki finansowania:

Tabela 1

Zastrzyki kapitałowe na rzecz spółki Port Lotniczy Gdynia-Kosakowo sp. z o. o.

	mln PLN	mln EUR
Przed 18 czerwca 2012 r.		
Zastrzyki kapitałowe w postaci środków pieniężnych zrealizowane przez miasto Gdynię	60.73	15.18
Zastrzyki kapitałowe w postaci środków pieniężnych zrealizowane przez gminę Kosakowo	0.10	0.03
Zamiana długu na kapitał własny gminy Kosakowo	3.98	1.00
Całkowita wielkość wkładu przed 18 czerwca 2012 r.	64.81	16.20

(2) Data wskazana jako punkt wyjścia w teście prywatnego inwestora przedłożonym przez władze polskie.

Prognozy na okres po 18 czerwca 2012 r.		
Zastrzyki kapitałowe w postaci środków pieniężnych zrealizowane przez miasto Gdynię:	81.75	20.44
z czego:		
w 2013 r.	[...]	[...]
w 2014 r.	[...]	[...]
w 2015 r.	[...]	[...]
w 2016 r.	[...]	[...]
w 2017 r.	[...]	[...]
w 2018 r.	[...]	[...]
w 2019 r.	[...]	[...]
Zamiana długu na kapitał własny gminy Kosakowo	60.92	15.23
z czego:		
w latach 2013-2039 (27*[...] PLN)	[...]	[...]
w 2040 r.	[...]	[...]
Całkowita przewidywana wielkość wkładu po 18 czerwca 2012 r.	142.67	35.67
Całkowity przewidywany kapitał własny spółki Port Lotniczy Gdynia-Kosakowo sp. z o. o.	207.48	51.87

3. OCENA

3.1. Istnienie pomocy państwa

- (17) Zgodnie z art. 107 ust. 1 TFUE „wszelka pomoc przyznawana przez państwo członkowskie lub przy użyciu zasobów państwowych w jakiegokolwiek formie, która zakłóca lub grozi zakłóceniem konkurencji poprzez sprzyjanie niektórym przedsiębiorstwom lub produkcji niektórych towarów, jest niezgodna z rynkiem wewnętrznym w zakresie, w jakim wpływa na wymianę handlową między państwami członkowskimi”.
- (18) Kryteria określone w art. 107 ust. 1 TFUE mają charakter łączny. Dlatego też aby stwierdzić, że zgłoszone środki stanowią pomoc państwa w rozumieniu art. 107 ust. 1 TFUE, spełnione muszą zostać wszystkie wskazane poniżej warunki. Mianowicie wsparcie finansowe musi:
- zostać przyznane przez państwo lub przy użyciu zasobów państwowych,
 - sprzyjać niektórym przedsiębiorstwom lub produkcji niektórych towarów,
 - zakłócać lub grozić zakłóceniem konkurencji, oraz
 - wpływać na wymianę handlową między państwami członkowskimi.

3.1.1. Działalność gospodarcza i pojęcie przedsiębiorstwa

- (19) Zgodnie z utrwalonym orzecznictwem Komisja musi w pierwszej kolejności ustalić, czy Port Lotniczy Gdynia-Kosakowo sp. z o. o. jest przedsiębiorstwem w rozumieniu art. 107 ust. 1 TFUE. Pojęcie przedsiębiorstwa obejmuje każdy podmiot prowadzący działalność gospodarczą, niezależnie od jego statusu prawnego i sposobu jego finansowania⁽¹⁾. Za działalność gospodarczą uznaje się każdą działalność polegającą na oferowaniu towarów lub usług na danym rynku⁽²⁾.
- (20) W wyroku w sprawie „portu lotniczego Lipsk-Halle” Trybunał Sprawiedliwości potwierdził, że eksploatacja portu lotniczego w celach komercyjnych oraz budowa infrastruktury lotniskowej stanowi przykład działalności gospodarczej⁽³⁾. W momencie podjęcia przez operatora portu lotniczego działalności gospodarczej, takiego operatora, niezależnie od jego statusu prawnego i sposobu finansowania, uznaje się za przedsiębiorstwo w rozumieniu art. 107 ust. 1 TFUE, co oznacza, że podlega on postanowieniom Traktatu w zakresie pomocy państwa⁽⁴⁾.
- (21) W tym względzie Komisja odnotowuje, że obiekty infrastrukturalne będące przedmiotem niniejszej decyzji będą eksploatowane na zasadach komercyjnych przez zarządcę portu lotniczego – Port Lotniczy Gdynia-Kosakowo sp. z o. o. Ponieważ operator portu lotniczego będzie pobierał od jego użytkowników opłaty z tytułu korzystania ze wspomnianych obiektów infrastrukturalnych, należy uznać, że obiekty te nadają się do eksploatacji do celów komercyjnych. Z powyższego wynika, że podmiot eksploatujący przedmiotowe obiekty infrastrukturalne jest przedsiębiorstwem w rozumieniu art. 107 ust. 1 TFUE.
- (22) Nie każdy rodzaj działalności wykonywanej przez operatora portu lotniczego ma jednak charakter gospodarczy⁽⁵⁾. Należy zatem ustalić, w jakim stopniu działalność prowadzona przez operatora portu lotniczego stanowi działalność gospodarczą.

⁽¹⁾ Sprawa C-35/96 Komisja przeciwko Włochom [1998] Rec. s. I-3851; sprawa C-41/90 Höfner i Elser [1991] Rec. s. I-1979; sprawa C-244/94 Fédération Française des Sociétés d'Assurances przeciwko Ministère de l'Agriculture et de la Pêche [1995] Rec. s. I-4013; sprawa C-55/96 Job Centre [1997] Rec. s. I-7119.

⁽²⁾ Sprawa 118/85 Komisja przeciwko Włochom [1987] Rec. s. 2599, sprawa 35/96 Komisja przeciwko Włochom [1998] Rec. s. I-3851.

⁽³⁾ Wyrok w sprawach połączonych T-455/08 Flughafen Leipzig-Halle GmbH i Mitteldeutsche Flughafen AG przeciwko Komisji oraz T-443/08 Freistaat Sachsen i Land Sachsen-Anhalt przeciwko Komisji (zwany dalej „wyrokiem w sprawie portu lotniczego Lipsk-Halle”) [2011] Zb.Orz. s. II-01311, podtrzymany przez Trybunał Sprawiedliwości, sprawa C-288/11 P Mitteldeutsche Flughafen i Flughafen Leipzig-Halle przeciwko Komisji [2012], jeszcze niepublikowany w Zb.Orz.; zob. również sprawa T-128/89 Aéroports de Paris przeciwko Komisji [2000] Rec. s. II-3929, podtrzymany przez Trybunał Sprawiedliwości, sprawa C-82/01P Rec. 2002 s. I-9297 i sprawa T-196/04 Ryanair przeciwko Komisji [2008] Zb.Orz. s. II-3643.

⁽⁴⁾ Wyroki w sprawach C-159/91 i C-160/91 Poucet przeciwko AGV i Pistre przeciwko Cancave [1993] Rec. s. I-637.

⁽⁵⁾ Sprawa C-364/92 SAT Fluggesellschaft przeciwko Eurocontrol [1994] Rec. s. I-43.

(23) Trybunał Sprawiedliwości ⁽¹⁾ stwierdził, że działania wchodzące zwykle w zakres kompetencji państwa w wykonywaniu jego prerogatyw władzy publicznej nie mają charakteru gospodarczego i nie wchodzą w zakres stosowania przepisów dotyczących pomocy państwa. Do takich działań zalicza się działania związane z bezpieczeństwem, kontrolą ruchu lotniczego, policją, służbą celną itp. Finansowanie musi ograniczać się wyłącznie do kwoty niezbędnej do zrekomensowania kosztów generowanych przez te działania i nie może być wykorzystywane do pokrycia kosztów związanych z prowadzeniem innego rodzaju działalności gospodarczej ⁽²⁾.

(24) Dlatego też zgodnie z utrwaloną praktyką Komisji ⁽³⁾ w zakresie rozstrzygania spraw dotyczących działań wchodzących w zakres kompetencji władz publicznych finansowanie tego rodzaju działań lub finansowanie budowy obiektów infrastrukturalnych bezpośrednio związanych z tymi działaniami nie stanowi pomocy państwa. Oznacza to, że działania związane z finansowaniem budowy obiektów infrastrukturalnych o kluczowym znaczeniu dla bezpieczeństwa lub niezbędnych do podejmowania działań w zakresie sprawowania kontroli i nadzoru nad żeglugą powietrzną i przestrzenią powietrzną wchodzą w zakres kompetencji władz publicznych ⁽⁴⁾.

(25) W związku z powyższym Komisja stwierdza, że inwestycje w budynki i sprzęt dla jednostki straży pożarnej, funkcjonariuszy służby celnej, pracowników ochrony portu lotniczego oraz funkcjonariuszy policji i straży granicznej o łącznej wartości do [...] PLN [...] EUR) stanowią działanie wchodzące w zakres kompetencji władz publicznych – oznacza to, że przekazanie środków finansowych na rzecz przedmiotowego środka nie stanowi pomocy państwa w rozumieniu art. 107 ust. 1 TFUE.

3.1.2. Zasoby państwowe i możliwość ich przypisania państwu

(26) Pojęcie pomocy państwa obejmuje każdą korzyść przyznaną z zasobów państwowych przez samo państwo lub przez organ pośredniczący na podstawie udzielonych mu uprawnień ⁽⁵⁾.

(27) W omawianym przypadku zastrzyki kapitałowe na rzecz Portu Lotniczego Gdynia-Kosakowo sp. z o. o. pochodzą z budżetów dwóch organów władzy lokalnej, miasta Gdyni i gminy Kosakowo. Dlatego też Komisja stwierdza, że inwestycje są finansowane z zasobów państwowych i można je przypisać państwu.

⁽¹⁾ Decyzja Komisji z dnia 19 marca 2003 r. nr 309/2002, Bezpieczeństwo lotnicze – rekompensata kosztów w następstwie zamachów z 11 września 2001 r.

⁽²⁾ Sprawa C-343/95 *Cali i Figli przeciwko Servizi ecologici porto di Genova* [1997] Rec. s. I-1547; decyzja Komisji z dnia 19 marca 2003 r. nr 309/2002; decyzja Komisji z dnia 16 października 2002 r. nr 438/2002, Dotowanie zarządów portów w wykonywaniu zadań wchodzących w zakres kompetencji władzy publicznej.

⁽³⁾ Decyzja Komisji z dnia 19 marca 2003 r. nr 309/2002, Bezpieczeństwo lotnicze – rekompensata kosztów w następstwie zamachów z 11 września 2001 r.

⁽⁴⁾ Zob. decyzja Komisji z dnia 7 marca 2007 r. nr 620/2006 w sprawie *Einrichtung des Regionalflughafens Memmingen*.

⁽⁵⁾ Sprawa C-482/99 *Francja przeciwko Komisji* (zwana dalej „*Stardust Marine*”) [2002] Rec. s. I-4397.

3.1.3. Korzyść gospodarcza

(28) Aby ustalić, czy przedmiotowy środek przyznaje spółce Port Lotniczy Gdynia-Kosakowo sp. z o. o. korzyść, której nie mogłaby ona uzyskać w normalnych warunkach rynkowych, Komisja musi porównać zachowanie akcjonariuszy publicznych operatora portu lotniczego z zachowaniem prywatnego inwestora dążącego do uzyskania rentowności w perspektywie długoterminowej ⁽⁶⁾.

(29) W ocenie należy pominąć wszelkie pozytywne skutki dla gospodarki regionu, w którym położony jest port lotniczy, ponieważ przy ustalaniu, czy dany środek stanowi pomoc państwa, Komisja rozstrzyga, czy „biorąc pod uwagę prawdopodobieństwo uzyskania zwrotu z inwestycji i pomijając wszelkie kwestie społeczne, sektorowe oraz kwestie związane z polityką regionalną, akcjonariusz prywatny zdecydowałby się subskrybować przedmiotowy kapitał” ⁽⁷⁾.

(30) Polska twierdzi, że przedmiotowe środki nie przyznają korzyści gospodarczej operatorowi portu lotniczego w Gdyni, ponieważ są zgodne z testem prywatnego inwestora. Na poparcie tego twierdzenia Polska przedstawiła wyniki testu prywatnego inwestora, z których wynikało, że przekazanie środków finansowych na rzecz spółki Port Lotniczy Gdynia-Kosakowo sp. z o. o. przyniosło jej udziałowcom dodatnią wartość kapitału własnego ⁽⁸⁾ w wysokości [...] PLN (ok. [...] EUR). Ponadto wewnętrzna stopa zwrotu ⁽⁹⁾ projektu inwestycyjnego w wysokości [...] jest wyższa niż prognozowany koszt kapitału operatora portu lotniczego [...].

(31) W przedłożonym teście prywatnego inwestora porównano wartość kapitału własnego przedsiębiorstwa z dalszymi inwestycjami w sytuacji, w której nowy port lotniczy rozpoczyna działalność („scenariusz podstawowy”), oraz wartość kapitału własnego przedsiębiorstwa w przypadku braku dalszych inwestycji i zaniechania realizacji projektu inwestycyjnego w czerwcu 2012 r. („scenariusz alternatywny”) ⁽¹⁰⁾.

(32) W wyroku w sprawie *Stardust Marine* Trybunał orzekł, że „[...] w celu ustalenia, czy państwo zachowało się jak ostrożny inwestor działający w warunkach gospodarki rynkowej, należy usytuować się w kontekście chwili, w której wdrożono środki wsparcia finansowego, tak by ocenić racjonalność ekonomiczną postępowania państwa, unikając wszelkich ocen bazujących na sytuacji późniejszej” ⁽¹¹⁾.

⁽⁶⁾ Sprawa C-305/89 *Włochy przeciwko Komisji* („*Alfa Romeo*”) [1991] Rec. s. I-1603, sprawa T-296/97 *Alitalia przeciwko Komisji* [2000] Rec. s. II-3871.

⁽⁷⁾ Sprawa C-40/85 *Belgia przeciwko Komisji* [1986] Rec. s. I-2321.

⁽⁸⁾ Wskazana wartość kapitału obejmuje wartość bieżącą netto przepływów pieniężnych w latach 2012–2030 oraz zamortyzowaną wartość terminalu operatora portu lotniczego w 2030 r.

⁽⁹⁾ Wewnętrzna stopa zwrotu służy do pomiaru wysokości zwrotu/zysku, jaki inwestor uzyska z tytułu zainwestowanego przez siebie kapitału.

⁽¹⁰⁾ Ponieważ test prywatnego inwestora został przeprowadzony w czerwcu 2012 r., analiza bazuje na tej dacie.

⁽¹¹⁾ Sprawa C-482/99 *Francja przeciwko Komisji* [2002] Rec. s. I-04397 („wyrok w sprawie *Stardust Marine*”).

- (33) Aby móc zastosować test prywatnego inwestora, Komisja musi usytuować się w kontekście chwili, w której podejmowano decyzje o przekształceniu dawnego wojskowego portu lotniczego w port lotniczy lotnictwa cywilnego. Komisja musi również oprzeć swoją ocenę na informacjach i założeniach, którymi dysponowali akcjonariusze publiczni w momencie podejmowania decyzji dotyczących ustaleń w zakresie finansowania projektu inwestycyjnego.
- (34) Na podstawie dostępnych informacji Komisja wstępnie przyjmuje, że finansowanie inwestycji w porcie lotniczym w Gdyni zostało przyznane na podstawie jednej wiążącej decyzji inwestycyjnej akcjonariuszy publicznych w 2007 r., którą następnie potwierdzono i uzupełniono kolejnymi decyzjami akcjonariuszy publicznych w sprawie finansowania (takimi jak umowa z marca 2011 r.). Na poparcie tego twierdzenia przemawia fakt, iż wszystkie przedmiotowe środki związane są z jednym projektem inwestycyjnym, który będzie realizowany w czterech etapach. Komisja zwraca się do Polski o wyjaśnienie, kiedy dokładnie przyznano przedmiotowe finansowanie, w szczególności czy przyznano je na podstawie jednego projektu inwestycyjnego połączonego z wiążącą decyzją inwestycyjną akcjonariusza publicznego w 2007 r. (nawet, jeżeli nie określono kwoty i środki miały być wypłacone w przyszłości), czy też na podstawie kilku oddzielnych wiążących decyzji, podjętych na podstawie różnych lub zmienionych planów inwestycyjnych.
- (35) Z drugiej strony, władze polskie przedłożyły test prywatnego inwestora uwzględniający sytuację w dniu 18 czerwca 2012 r., 6 lat po podjęciu wstępnej decyzji w sprawie finansowania i w rok po przyjęciu decyzji w sprawie finansowania z marca 2011 r., przedstawiającej wielkość finansowania. Ponadto w scenariuszu alternatywnym przyjęto założenie, zgodnie z którym akcjonariusze publiczni portu lotniczego w Gdyni musieliby zaprzestać realizacji projektu inwestycyjnego.
- (36) W tym kontekście Komisja zwraca uwagę na fakt, że test prywatnego inwestora służy ustaleniu, czy podjęta przez akcjonariuszy publicznych w 2007 r. wstępna decyzja o sfinansowaniu przebudowy wojskowego portu lotniczego na port lotniczy lotnictwa cywilnego jest zgodna z testem prywatnego inwestora. Dlatego też Komisja uznaje, że scenariusz alternatywny w odniesieniu do przedmiotowych środków zakładałby rezygnację z realizacji projektu przebudowy (tzw. scenariusz „zerowy”). W związku z tym w swojej ocenie Komisja skoncentruje się na założeniach scenariusza podstawowego przedstawionego w przedłożonym teście prywatnego inwestora (tj. finansowaniu utworzenia nowego portu lotniczego lotnictwa cywilnego w Gdyni) i porówna je z założeniami scenariusza alternatywnego, zakładającego brak finansowania realizacji projektu inwestycyjnego.
- (37) Podstawowy scenariusz przewidziany w teście prywatnego inwestora przedłożonym przez Polskę opiera się na planie operacyjnym, w którym przewiduje się, że inwestorzy kapitałowi uzyskają przyszłe przepływy środków pieniężnych w latach 2012–2030 (tj. przyjmuje się, że okres ten będzie okresem wysokiego wzrostu)⁽¹⁾. Prognozy dotyczące przyszłych przepływów środków pieniężnych zostały sporządzone na podstawie założenia, że port lotniczy rozpocznie działalność w 2013 r. W momencie przeprowadzania testu prywatnego inwestora Polska oczekiwała, że port lotniczy będzie w stanie obsłużyć [...] pasażerów w 2014 r., rozszerzając stopniowo zakres swojej działalności do [...] pasażerów w 2020 r. i ok. [...] pasażerów w 2028 r. (zob. prognoza wzrostu liczby pasażerów przedstawiona w tabeli 2 poniżej).

Tabela 2

Prognozy dotyczące przepływu pasażerów w odniesieniu do portu lotniczego w Gdyni (w tysiącach)

Rok	Spodziewany wzrost pasażerów									
	2013	2014	2015	2017	2018	2019	2020	2023	2026	2030
Ogółem	0	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	1083,7

- (38) Przewiduje się, że po 2030 r. wartość operatora portu lotniczego będzie wzrastać w nieskończoność przy stabilnej stopie wzrostu obrotu wynoszącej [...]. Zgodnie z tym założeniem władze polskie obliczyły wartość końcową operatora portu lotniczego w 2030 r.⁽²⁾.
- (39) Komisja zauważa, że kluczowymi czynnikami dochodowymi przyszłych przepływów pieniężnych operatora portu lotniczego w Gdyni są spodziewane przychody, które będą uwarunkowane liczbą pasażerów oraz poziomem opłat lotniskowych płaconych przez przewoźników lotniczych.

⁽¹⁾ Powszechnie stosowana metoda oceniania decyzji dotyczących inwestycji kapitałowych polega na braniu pod uwagę wartości kapitału przedsiębiorstwa. Wartość kapitału to wartość przedsiębiorstwa, z której mogą skorzystać jego właściciele lub udziałowcy. Oblicza się ją poprzez zsumowanie wszystkich przyszłych przepływów pieniężnych dostępnych dla inwestorów kapitałowych, zdyskontowanych odpowiednią stopą zwrotu. Najczęściej stosowaną stopą dyskontową jest koszt kapitału własnego odzwierciedlający ryzyko związane z przepływami środków pieniężnych.

⁽²⁾ Wartość końcowa jest obecną wartością wszystkich następnym przepływów pieniężnych wygenerowanych w ramach permanentnie stabilnej stopy wzrostu (tj. wartość kapitału własnego operatora portu lotniczego w ostatnim roku przedłożonego planu operacyjnego).

- (40) W odniesieniu do spodziewanego wzrostu liczby pasażerów Polska twierdzi, że popyt na usługi lotniczego przewozu pasażerskiego wzrośnie z czasem wraz ze spodziewanym wzrostem PKB (produktu krajowego brutto) Polski i rozwojem regionu. W związku z tym Polska jest zdania, że prognozy dotyczące przepływu pasażerów są konserwatywne i rzeczywisty przepływ może być większy niż przewidywano. Polska twierdzi również, że w planie operacyjnym przewidziano, iż poniżej [...] przepływu pasażerów w regionie będzie obsługiwane w Gdyni.
- (41) W tym kontekście Komisja zauważa, że jedynie 50–60% dostępnej przepustowości istniejącego portu lotniczego w Gdańsku będzie wykorzystane do 2020 r. ⁽¹⁾ Terminal w porcie lotniczym w Gdańsku rozbudowano w 2012 r., aby mógł obsługiwać do 5 mln pasażerów, a dalsza rozbudowa na potrzeby obsługi do 7 mln pasażerów jest przewidywana w 2015 r. Decyzje o rozbudowie podjęto już na początku 2007 r. Według Polski możliwa jest również dalsza rozbudowa portu lotniczego w Gdańsku w celu zaspokojenia przewidywanego popytu w regionie w długim przedziale czasu. Dodatkowo w planie operacyjnym dotyczącym portu lotniczego w Gdyni przewidziano, że główną część dochodów (80–90%) będą generować tanie linie lotnicze i czarterowe linie lotnicze. Ponadto port lotniczy w Gdańsku obsługuje głównie tanie linie lotnicze (35 z 47 miejsc przeznaczenia w marcu 2013 r. ⁽²⁾).
- (42) Biorąc pod uwagę bliskość innego niezatłoczonego portu lotniczego, działającego według tego samego modelu biznesowego, Komisja uznaje, że poziom opłat lotniskowych może mieć istotny wpływ na zmiany przepływu pasażerów w porcie lotniczym w Gdyni. W planie operacyjnym dla portu lotniczego przewidziano standardową opłatę pasażerską w wysokości 40 PLN (10 EUR) za pasażera oraz obniżoną opłatę pasażerską w wysokości 25 PLN (6,25 EUR) za pasażera, która będzie obowiązywać jedynie w 2013 r. i 2014 r. (tj. przez pierwsze dwa lata działania).
- (43) Komisja zauważa, że chociaż przewidziane standardowe i obniżone opłaty w porcie lotniczym w Gdyni są niższe niż standardowa opłata pasażerska w porcie lotniczym w Gdańsku, port lotniczy w Gdańsku oferuje niższe opłaty pasażerskie w odniesieniu do przewoźników lotniczych

⁽¹⁾ Przepływ pasażerów (w 1 000 pasażerów rocznie) w porcie lotniczym w Gdańsku.

Faktyczna liczba pasażerów									
Rok	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Liczba pasażerów	466	672	1 256	1 715	1 954	1 911	2 232	2 463	2 906
Spodziewany wzrost liczby pasażerów									
Rok	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	
Liczba pasażerów	3 153	3 311	3 477	3 616	3 760	3 911	4 067	4 230	

⁽²⁾ Wizzair (23 miejsca przeznaczenia), Ryanair (10 miejsc przeznaczenia), Eurolot (6 miejsc przeznaczenia), Lot (2 miejsca przeznaczenia), Lufthansa (2 miejsca przeznaczenia), SAS (2 miejsca przeznaczenia), Air Berlin (1 miejsce przeznaczenia), Norwegian (1 miejsce przeznaczenia).

wykonujących regularnie loty z i do Gdańska ⁽³⁾. Biorąc pod uwagę wspomniane zniżki, opłaty pasażerskie w porcie lotniczym w Gdańsku są niższe niż opłaty przewidziane w Gdyni. Analiza kosztów w innych polskich portach lotniczych, takich jak Szczecin, Bydgoszcz czy Lublin, wykazuje ponadto, że poziom opłat przewidzianych w Gdyni jest znacznie wyższy ⁽⁴⁾.

- (44) Wobec powyższego Komisja ma wątpliwości, czy prognoza przychodów portu lotniczego w Gdyni jest oparta na realistycznych założeniach, w szczególności w odniesieniu do poziomu opłat lotniskowych i poziomu spodziewanego przepływu pasażerów.
- (45) Ponadto z testu warunków skrajnych przeprowadzonego przez Polskę wynika, że wartość kapitału własnego staje się ujemna, gdy opłatę pasażerską zmniejsza się do [...] PLN ([...] EUR). Komisja zauważa, że obniżona opłata lotniskowa, która będzie porównywalna z poziomem opłat lotniskowych płaconych w innych polskich portach lotniczych, będzie prowadzić do ujemnej wartości kapitału własnego.
- (46) Ponadto, zgodnie z wyrokiem w sprawie Charleroi ⁽⁵⁾, przy badaniu spornych środków Komisja ma obowiązek uwzględnić wszystkie elementy mające znaczenie dla sprawy i ich kontekst. Na obecnym etapie Komisja ma wątpliwości, czy w planie operacyjnym uwzględniono wszystkie planowane zachęty (takie jak wsparcie marketingu, rabaty lub jakiegokolwiek inne środki zachęcające do rozwoju połączeń itd.), których mają bezpośrednio udzielać port lotniczy w Gdyni, jego udziałowcy lub inne władze regionalne w celu zachęcenia przewoźników lotniczych do utworzenia nowych połączeń z tego portu lotniczego. Komisja uznaje, że wspomniane ewentualne programy zachęt mają bezpośredni wpływ na rentowność portu lotniczego i w związku z tym należy także uwzględnić koszty tego rodzaju programów zachęt podczas stosowania testu prywatnego inwestora.

⁽³⁾ Na przykład, zgodnie z tabelą cen portu lotniczego w Gdańsku przewoźnik lotniczy obsługujący regularne loty międzynarodowe do/z portu lotniczego w Gdańsku za pomocą statków powietrznych o maksymalnej masie startowej od 50 do 100 ton (tj. Airbus A320 i Boeing 737) płaci do 31.12.2028 r. obniżoną opłatę pasażerską równą 24 PLN (6 EUR) za odlatującego pasażera. Ponadto stosowana obniżona opłata za lądowanie w Gdańsku jest niższa (10 PLN lub 2,5 EUR na tonę) niż przewidziana w planie operacyjnym Gdyni (25 PLN lub 6,25 EUR na tonę).

⁽⁴⁾ Na przykład, port Lotniczy w Lublinie: standardowa opłata za odlatującego pasażera: 34 PLN (8,5 EUR), zniżki: od 95 % w pierwszym roku funkcjonowania połączenia do 25–65% w piątym roku (w zależności od liczby pasażerów). Po upływie piątego roku zniżka równa 60 %, jeżeli przewoźnik lotniczy obsługuje ponad 250 000 pasażerów odlatujących z portu lotniczego w Lublinie. Jeżeli przewoźnik lotniczy otworzy bazę operacji w porcie lotniczym w Lublinie, opłata za odlatującego pasażera wynosi od 4,21 PLN (1,05 EUR) do 5,76 PLN (1,44 EUR) w pierwszych pięciu sezonach (2,5 roku); port lotniczy w Bydgoszczy: standardowa opłata za odlatującego pasażera: 30 PLN (7,5 EUR), zniżki: od 5% (jeżeli przewoźnik lotniczy obsługuje miesięcznie 100–300 pasażerów odlatujących z portu lotniczego w Bydgoszczy) do 50 % (jeżeli przewoźnik lotniczy obsługuje miesięcznie ponad 8 000 pasażerów odlatujących z portu lotniczego w Bydgoszczy); port lotniczy w Szczecinie: standardowa opłata za odlatującego pasażera: 35 PLN (8,75 EUR), zniżki: od 20 % (jeżeli dany przewoźnik lotniczy oferuje odlatującym pasażerom ponad 800 miejsc tygodniowo) do 90 % (jeżeli oferowane jest ponad 1 300 miejsc).

⁽⁵⁾ Sprawa T-196/04 Ryanair przeciwko Komisji, Zb.Orz. [2008], s. II-3643 („wyrok w sprawie Charleroi”).

- (47) Według Polski w teście prywatnego inwestora uwzględniono koszty działania, które są związane z wojskową działalnością w porcie lotniczym. Oczekuje się, że koszty te zostaną zrekompensowane przez państwo. Polska nie przedstawiła jednak żadnych szczegółów na tym etapie, ponieważ nie istnieje żadne faktyczne porozumienie. Komisja uważa, że prywatny inwestor oparłby swoją ocenę na szacowanych wynikach, przewidywalnych w czasie podjęcia decyzji w sprawie inwestycji (zob. także pkt 32 powyżej).
- (48) Ponadto, w związku z początkowo ujemnymi wynikami działalności (szacunkowo do [...]), wartość kapitału własnego nowego portu lotniczego staje się dodatnia jedynie ze względu na wartość końcową operatora portu lotniczego. Stopę wzrostu obrotu wykorzystaną do obliczenia wartości końcowej ustalono na poziomie [...]. Zgodnie z praktyką stopa wzrostu od 0 do 2 jest z reguły akceptowalna, w zależności od działalności gospodarczej i sytuacji przedmiotowego przedsiębiorstwa. Ponadto stopa wzrostu przedsiębiorstwa nie powinna być wyższa od stopy wzrostu gospodarki, w której działa przedsiębiorstwo (tj. w kwestii wzrostu PKB).
- (49) Polska twierdzi, że stopę wzrostu na poziomie [...] można uzasadnić spodziewaną wysoką stopą inflacji w Polsce. Na obecnym etapie Komisja wątpi, czy stopa wzrostu na poziomie [...] stosownie odzwierciedla potencjał wzrostu portu lotniczego i związku z tym nie powoduje inflacji wartości kapitału własnego operatora portu lotniczego.
- (50) Mając powyższe na uwadze, nie można stwierdzić, że przedmiotowe finansowanie spełnia warunki testu prywatnego inwestora. W związku z tym Komisja przyjmuje wstępne stanowisko, że przedmiotowe środki finansowania zapewniają korzyść przedsiębiorstwu Port Lotniczy Gdynia sp. z o. o., której nie uzyskałoby zgodnie z normalnymi warunkami rynku.
- (51) Ponadto Komisja uważa, że fakt, iż Gdynia również jest udziałowcem (2%) operatora portu lotniczego w Gdańsku nie ma znaczenia dla oceny testu prywatnego inwestora, ponieważ udział ten jest zbyt mały i wydaje się nie mieć żadnego związku z ocenianym projektem inwestycyjnym. Również fakt, iż w 2005 r. operator portu lotniczego w Gdańsku podpisał list intencyjny dotyczący budowy nowego portu lotniczego dla Pomorza, opartego na infrastrukturze lotniska wojskowego w Kosakowie, jest bez znaczenia dla oceny inwestycji związanej z przekształceniem lotniska w Gdyni, przeprowadzonej w 2007 r. Rzeczywiście, list intencyjny nie wydaje się być wiążącym dokumentem i w żadnym przypadku operator portu lotniczego w Gdańsku nie uczestniczył w inwestycji związanej z przekształceniem lotniska w Gdyni.
- (52) Komisja zachęca Polskę i osoby trzecie do przedstawienia uwag i dalszych informacji koniecznych do oceny, czy przedmiotowe finansowanie jest zgodne z testem prywatnego inwestora.
- 3.1.4. *Selektywność*
- (53) Artykuł 107 ust. 1 TFUE zawiera wymóg, zgodnie z którym, aby dany środek został określony jako pomoc państwa, musi on sprzyjać „niektórym przedsiębiorstwom lub produkcji niektórych towarów”. W przedmiotowej sprawie Komisja zauważa, że zastrzyki kapitałowe odnoszą się jedynie do przedsiębiorstwa Port Lotniczy Gdynia-Kosakowo sp. z o. o. Środki mają zatem selektywny charakter w rozumieniu art. 107 ust. 1 TFUE.
- 3.1.5. *Zakłócenie konkurencji oraz wpływ na wymianę handlową*
- (54) Gdy pomoc przyznana przez państwo członkowskie wzmacnia pozycję przedsiębiorstwa w stosunku do innych przedsiębiorstw konkurujących na rynku wewnętrznym, należy uznać, że ma ona wpływ na te przedsiębiorstwa ⁽¹⁾. Korzyści ekonomiczne, jakie przyznaje operatorowi portu lotniczego obecny środek, wzmacniają jego pozycję gospodarczą, ponieważ operator portu lotniczego będzie mógł rozpocząć komercyjną działalność portu lotniczego bez ponoszenia wstępnych kosztów inwestycji niezbędnych do przedmiotowej działalności.
- (55) Jak wyjaśniono wcześniej, działalność portu lotniczego jest działalnością gospodarczą ⁽²⁾. Konkurencja ma miejsce z jednej strony między portami lotniczymi w celu przyciągnięcia przewoźników lotniczych oraz związanego z nimi ruchu lotniczego (pasażerskiego i towarowego) i z drugiej strony między operatorami portów lotniczych, którzy mogą konkurować ze sobą o powierzenie im zarządzania danym portem lotniczym. Port lotniczy w Gdyni będzie obsługiwał około [...] podróżnych do 2020 r. i do 1 mln podróżnych w 2030 r.
- (56) Jak wspomniano w art. 40 wytycznych wspólnotowych dotyczących finansowania portów lotniczych i pomocy państwa na rozpoczęcie działalności dla przedsiębiorstw lotniczych oferujących przeloty z regionalnych portów lotniczych ⁽³⁾ (zwanych dalej „wytycznymi w sprawie lotnictwa z 2005 r.”), nie jest możliwe wyłączenie nawet małych portów lotniczych z zakresu zastosowania art. 107 ust. 1 TFUE. Uwzględniając przewidywany ruch w porcie lotniczym w Gdyni oraz jego bliskość do portu lotniczego w Gdańsku (oddalonego jedynie o 25 km) Komisja uważa, że prawdopodobnie wpłynie to na konkurencję i handel między państwami członkowskimi.
- (57) Na podstawie powyższego korzyści ekonomiczne, jakie uzyskuje operator portu lotniczego w Gdyni, wzmacniają jego pozycję w stosunku do jego konkurentów na europejskim rynku podmiotów świadczących usługi portu lotniczego. W związku z tym badane finansowanie publiczne zakłóca lub grozi zakłóceniem konkurencji i wpływa na wymianę handlową między państwami członkowskimi.
- Wniosek*
- (58) Wobec powyższego Komisja wstępnie przyjmuje, że finansowanie przyznane na rzecz Portu Lotniczego Gdynia-Kosakowo Sp. z o.o. stanowi pomoc państwa w rozumieniu art. 107 ust. 1 TFUE. Ponieważ finansowanie udostępniono już Portowi Lotniczemu Gdynia Sp. z o.o. i decyzje dotyczące finansowania przekształcenia byłego lotniska wojskowego w cywilny port lotniczy obejmują

⁽¹⁾ Sprawa T-214/95, Het Vlaamse Gewest przeciwko Komisji [1998], Rec. s. II-717.

⁽²⁾ Zob. powyżej, art. 20 powyżej.

⁽³⁾ Dz.U. C 312 z 9.12.2005, s.1.

nieodwołalne zobowiązanie, w ramach którego organy krajowe zobowiązały się do udzielenia pomocy przed decyzją Komisji, Komisja również wstępnie przyjmuje, że Polska nie respektowała zakazu określonego w art. 108 ust. 3 TFUE ⁽¹⁾.

3.2. Zgodność pomocy z rynkiem wewnętrznym

- (59) Komisja zbadała, czy określoną powyżej pomoc, polegającą na finansowaniu inwestycji i strat z działalności operacyjnej przez pierwsze lata działalności portu lotniczego w Gdyni (do 2019 r. włącznie), można uznać za zgodną z rynkiem wewnętrznym.
- (60) W art. 107 ust. 3 TFUE przewiduje się pewne wyłączenia dotyczące ogólnej zasady ustanowionej w art. 107 ust. 1 TFUE, zgodnie z którą pomoc państwa nie jest zgodna z rynkiem wewnętrznym. Przedmiotową pomoc można ocenić jedynie na podstawie art. 107 ust. 3 lit. c) TFUE, który stanowi, że: „pomoc przeznaczona na ułatwienie rozwoju niektórych działań gospodarczych lub niektórych regionów gospodarczych, o ile nie zmienia warunków wymiany handlowej w zakresie sprzecznym ze wspólnym interesem” może zostać uznana za zgodną z rynkiem wewnętrznym. W odniesieniu do tej kwestii wytyczne w sprawie lotnictwa z 2005 r. zawierają ramy do oceny, czy pomoc na rzecz operatorów portów lotniczych można uznać za zgodną z rynkiem wewnętrznym na podstawie art. 107 ust. 3 lit. c) TFUE. Wymienia się tam szereg kryteriów, jakie Komisja musi wziąć pod uwagę.

Pomoc operacyjna

- (61) W odniesieniu do finansowania strat z działalności operacyjnej Portu Lotniczego Gdynia Sp. z o.o. Komisja zauważa, że ponieważ Polska nie uznaje tego za pomoc państwa, nie przedstawiono żadnych argumentów dotyczących jej zgodności z rynkiem wewnętrznym.
- (62) Zgodnie z orzecznictwem Trybunału, to zadaniem państwa członkowskiego jest przedstawienie możliwych powodów zgodności z rynkiem wewnętrznym i wykazanie, że spełnione są przesłanki do uznania takiej zgodności ⁽²⁾.
- (63) Na tym etapie Komisja wstępnie przyjmuje, że finansowanie strat z działalności operacyjnej Portu Lotniczego Gdynia Sp. z o.o. stanowi pomoc operacyjną, zmniejszając wydatki bieżące operatora portu lotniczego. Zgodnie z orzecznictwem Trybunału ⁽³⁾ taka pomoc operacyjna jest zasadniczo niezgodna z rynkiem wewnętrznym. Zgodnie z wytycznymi w sprawie lotnictwa z 2005 r., pomoc operacyjną przyznaną portom lotniczym można uznać za zgodną z rynkiem wewnętrznym jedynie w drodze wyjątku i na ściśle określonych warunkach w regionach znajdujących się w trudnej sytuacji gospodarczej ⁽⁴⁾.
- (64) Komisja odnotowuje, że port lotniczy w Gdyni znajduje się w regionie będącym w trudnej sytuacji gospodarczej,

objętym odstępstwem określonym w art. 107 ust. 3 lit. a) TFEU. Dlatego też Komisja powinna ocenić, czy przedmiotową pomoc operacyjną można uznać za zgodną z wytycznymi w sprawie krajowej pomocy regionalnej na lata 2007–2013 (zwanymi dalej „WKPR”) ⁽⁵⁾.

- (65) Zgodnie z pkt 76 WKPR pomoc operacyjną w regionach objętych odstępstwem na podstawie art. 107 ust. 3 lit. a) można przyznać pod warunkiem, że i) jest ona uzasadniona z uwagi na jej wkład w rozwój regionalny i jej charakter oraz ii) jej poziom jest proporcjonalny do ograniczeń, które ma złagodzić.
- (66) Na obecnym etapie Komisja nie jest w stanie stwierdzić, że spełniono kryteria określone w pkt 76 WKPR, szczególnie, że Pomorze jest już obsługiwane przez port lotniczy w Gdańsku, a nowy port lotniczy nie zwiększy łączności regionu.
- (67) Komisja zwraca się do Polski i stron trzecich o przedstawienie uwag na temat zgodności przedmiotowej pomocy operacyjnej.

Pomoc na inwestycje

- (68) Pomoc państwa na finansowanie infrastruktury portu lotniczego jest zgodna z art. 107 ust. 3 lit. c) TFUE, jeżeli spełnia warunki określone w art. 61 wytycznych w sprawie lotnictwa z 2005 r.:
- (i) budowa i użytkowanie infrastruktury odpowiadają jasno sprecyzowanym celom związanym ze wspólnym interesem gospodarczym (rozwój regionalny, dostęp itp.);
 - (ii) infrastruktura jest niezbędna i współmierna z punktu widzenia wyznaczonego celu;
 - (iii) infrastruktura oferuje zadowalające perspektywy użytkowania w średnim okresie, zwłaszcza jeśli chodzi o infrastrukturę już istniejącą;
 - (iv) dostęp do danej infrastruktury otwarty jest dla wszystkich potencjalnych użytkowników w sposób równy i niedyskryminujący; oraz
 - (v) stopień wpływu na rozwój handlu nie jest spreczny z interesem UE.
- (69) Dodatkowo pomoc państwa na rzecz portów lotniczych, jak każdy inny środek pomocy państwa, powinna mieć efekt zachęty oraz powinna być niezbędna i współmierna w odniesieniu do zamierzonego uzasadnionego celu, aby była zgodna z rynkiem wewnętrznym.

(i) Budowa i użytkowanie infrastruktury odpowiadają jasno sprecyzowanym celom związanym ze wspólnym interesem gospodarczym (rozwój regionalny, dostęp itp.)

- (70) Według Polski inwestycja w port lotniczy w Gdyni pozwoli zareagować na rosnący popyt wśród podróżnych

⁽¹⁾ Sprawa T-109/01 Fleuren Compost przeciwko Komisji [2004] Rec. II-127.

⁽²⁾ Sprawa C-364/90, Włochy przeciwko Komisji.

⁽³⁾ Sprawa T-459/93 Siemens SA przeciwko Komisji [1995] Rec. II-01675.

⁽⁴⁾ Zob. akapit 23 i 63 wytycznych w sprawie lotnictwa z 2005 r.

⁽⁵⁾ Dz.U. C 54 z 4.3.2006, s. 13.

i przewoźników lotniczych na Pomorzu oraz zwiększą łączność z przedmiotowym regionem. Dodatkowo Polska twierdzi, że wdrożenie projektu będzie miało pozytywny wpływ na cały region i pozytywnie wpłynie na jego rozwój gospodarczy i społeczny.

- (71) Komisja zauważa, że port lotniczy w Gdańsku, oddalony jedynie o około 25 km od planowanego nowego portu lotniczego, obsługuje już Pomorze. Przykładowo pasażerowie podróżujący do/z Gdyni mogą dotrzeć do portów lotniczych w Gdyni i w Gdańsku w podobnym czasie przejazdu, wynoszącym 20–25 minut, jadąc samochodem z centrum Gdyni. Ponadto w nadchodzących latach port lotniczy w Gdańsku będzie wykorzystywany tylko na poziomie około 50–60 % swojej przepustowości. Port lotniczy obsługuje połączenia do ponad 40 krajowych i międzynarodowych miejsc przeznaczenia.
- (72) Komisja zauważa ponadto, że dzięki portowi lotniczemu w Gdańsku Pomorze jest już dobrze połączone i nowy port lotniczy nie zwiększy łączności z przedmiotowym regionem. Komisja uważa, że projekt inwestycyjny wydaje się prowadzić do zwykłego powielenia infrastruktury w regionie.
- (73) W związku z tym Komisja ma poważne wątpliwości, czy finansowanie publiczne infrastruktury portu lotniczego w Gdyni odpowiada jasno sprecyzowanym celom związanym ze wspólnym interesem gospodarczym. Komisja zwraca się do Polski i osób trzecich o zgłaszanie uwag dotyczących kwestii jasno sprecyzowanych celów związanych ze wspólnym interesem gospodarczym.
- (ii) Infrastruktura jest niezbędna i współmierna z punktu widzenia wyznaczonego celu
- (74) Polska twierdzi, że projekt inwestycyjny w porcie lotniczym w Gdyni jest niezbędny z uwagi na ograniczoną liczbę portów lotniczych w Polsce oraz rosnący popyt na usługi pasażerskiego przewozu lotniczego w regionie, a także ze względu na dynamiczny rozwój przedmiotowego regionu. Ponadto według Polski z uwagi na istnienie

wojskowego portu lotniczego nowy port lotniczy lotnictwa cywilnego można stworzyć, ponosząc ograniczone koszty inwestycji.

- (75) Co więcej, Polska ujawniła, że wszystkie inwestycje w infrastrukturę, jakie podejmie i sfinansuje, są niezbędne, aby osiągnąć ustalone w nich cele, oraz że projekt nie jest niewspółmiernie duży lub rozbudowany. Dodatkowo Polska twierdzi, że przedmiotowa inwestycja jest współmierna również z uwagi na przewidywany wzrost popytu na usługi pasażerskiego przewozu lotniczego w regionie.
- (76) Jak zauważono powyżej, obszar ciężenia portu lotniczego w Gdyni jest obecnie skutecznie obsługiwany przez port lotniczy w Gdańsku, który znajduje się w bliskim sąsiedztwie (około 25 km). Oba porty lotnicze działają zgodnie z podobnym modelem biznesowym i koncentrują się głównie na tanich przewoźnikach lotniczych i lotach czarterowych.
- (77) W związku z powyższym Komisja ma poważne wątpliwości, czy przedmiotowa infrastruktura jest niezbędna. Z powodu braku jasno sprecyzowanych celów związanych ze wspólnym interesem gospodarczym Komisja nie jest w stanie ocenić, czy infrastruktura w porcie lotniczym w Gdyni jest współmierna w odniesieniu do wyznaczonego celu. W związku z tym Komisja ma również poważne wątpliwości, czy infrastruktura jest niezbędna i współmierna.
- (78) Komisja zwraca się do Polski i osób trzecich o zgłaszanie uwag dotyczących kwestii, czy przedmiotowa infrastruktura jest niezbędna i współmierna.
- (iii) Infrastruktura oferuje zadowalające perspektywy użytkowania w średnim okresie, zwłaszcza jeśli chodzi o infrastrukturę już istniejącą
- (79) Polska twierdzi, że infrastruktura oferuje zadowalające perspektywy użytkowania w średnim okresie.
- (80) W 2012 r. Polska przedstawiła następujące prognozy (w mln podróży rocznie) dotyczące wzrostu popytu wśród podróży w obszarze ciężenia portów lotniczych w Gdyni i w Gdańsku:

Tabela 3

Prognozy dotyczące ruchu lotniczego na Pomorzu (w mln)

2013	2015	2017	2019	2020	2023	2026	2027	2028	2030
2.8	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	7.7

- (81) Według Polski w zaktualizowanych prognozach (sporządzonych w marcu 2013 r.) wykazano, że oczekuje się, iż popyt w obszarze ciężenia będzie większy niż w prognozach dotyczących ruchu lotniczego z 2012 r. Zgodnie ze zmienionymi prognozami popyt w obszarze ciężenia będzie wynosił około 9 mln podróży w 2030 r.
- (82) Obecna przepustowość portu lotniczego w Gdańsku wynosi 5 mln podróży rocznie i zostanie zwiększona do 7 mln do 2015 r. Według Polski port lotniczy w Gdańsku może dalej zwiększać swoją przepustowość, aby obsługiwać nawet ponad 10 mln podróży rocznie.
- (83) Z porównania prognozowanego popytu w obszarze ciężenia i przepustowości portu lotniczego w Gdańsku wynika, że ten port lotniczy sam wystarczyłby do obsługi popytu w regionie co najmniej do lat 2025–2028, w zależności od zastosowanych prognoz.
- (84) W związku z niewykorzystaną istniejącą przepustowością w porcie lotniczym w Gdańsku Komisja wstępnie przyjmuje, że wątpliwe jest, czy port lotniczy w Gdyni oferuje zadowalające perspektywy użytkowania w średnim okresie. Komisja ma zatem wątpliwości, czy przedmiotowe kryterium wytycznych w sprawie lotnictwa z 2005 r. jest spełnione.

(85) Komisja zwraca się do Polski o przedłożenie planu wskazującego, że przyszłe perspektywy użytkowania portu lotniczego w Gdyni w średnim okresie są zadowalające, w szczególności w związku z istniejącą przepustowością portu lotniczego w Gdańsku.

(iv) Dostęp do danej infrastruktury otwarty jest dla wszystkich potencjalnych użytkowników w sposób równy i niedyskryminujący

(86) Polska potwierdziła, że dostęp do infrastruktury portu lotniczego otwarty będzie dla wszystkich potencjalnych użytkowników w sposób równy i niedyskryminujący bez żadnej dyskryminacji nieuzasadnionej z ekonomicznego punktu widzenia.

(v) Stopień wpływu na rozwój handlu nie jest sprzeczny ze wspólnym interesem

(87) Jak wcześniej zauważono, Polska oczekuje, że port lotniczy w Gdyni będzie doświadczał stopniowego, stabilnego wzrostu w zakresie przepływu pasażerów oraz że będzie obsługiwał 1 mln podróży rocznie w 2028 r. Polska twierdzi, że pomoc na rzecz portu lotniczego w Gdyni, z powodu jego wielkości oraz faktu, iż obsługuje on tylko mniej niż [...] popytu w regionie, nie wpływa na rozwój handlu w stopniu sprzecznym ze wspólnym interesem.

(88) Komisja zauważa, że finansowanie będzie skierowane do portu lotniczego, który jest bezpośrednim konkurentem innego portu lotniczego w tym samym obszarze ciężenia. W takiej sytuacji wydaje się, że wpływa to na rozwój handlu w stopniu sprzecznym ze wspólnym interesem. Ponadto, ze względu na znaczną bliskość dwóch portów lotniczych o podobnym modelu biznesowym i obsługujących ten sam obszar ciężenia nie można wykluczyć wpływu na rynek transportu lotniczego (tj. na przewoźników lotniczych korzystających z przedmiotowych portów lotniczych), w szczególności biorąc pod uwagę możliwe programy zachęt.

(89) W związku z tym na tym etapie Komisja ma poważne wątpliwości, czy przedmiotowe kryterium jest spełnione.

(vi) Konieczność pomocy oraz efekt zachęty

(90) Komisja musi ustalić, czy pomoc państwa przyznana na rzecz Portu Lotniczego Gdynia-Kosakowo Sp. z o.o. zmieniła zachowanie przedsiębiorstwa będącego jej beneficjentem w taki sposób, że podejmuje ono działania, które przyczyniają się do osiągnięcia celu stanowiącego przedmiot interesu publicznego, a których (i) nie podjęłoby się bez tej pomocy bądź (ii) podjęłoby się w ograniczonym zakresie lub w inny sposób. Dodatkowo pomoc uznaje się za współmierną jedynie wówczas, jeżeli tego samego rezultatu nie można osiągnąć przy mniejszej pomocy i mniejszym zakłóceniu. Oznacza to, że kwota i intensywność pomocy muszą być ograniczone do minimum niezbędnego do tego, aby wspomaganą działalność była prowadzona.

(91) Komisja ma wątpliwości, czy zachowanie beneficjenta pomocy uległo zmianie na tyle, że osiągnięto cel leżący we wspólnym interesie.

(92) Jeżeli chodzi o proporcjonalność pomocy, w chwili obecnej Komisja ma wątpliwości, czy przedmiotowa

pomoc jest ograniczona do niedopasowania poziomu płynności (tj. do różnicy między kosztami inwestycji a wartością bieżącą netto oczekiwanych zysków operacyjnych, które przyniesie inwestycja). Dlatego też Komisja ma wątpliwości, czy przedmiotowa pomoc jest współmierna i niezbędna do realizacji celu leżącego we wspólnym interesie.

(93) Komisja zwraca się do Polski o przedłożenie dalszych informacji dotyczących kwestii, czy i w jakim zakresie finansowanie publiczne przedmiotowych środków miało na celu zmianę zachowania beneficjenta pomocy. Komisja zwraca się również do Polski o dostarczenie wszelkich dokumentów lub informacji, które mogą mieć znaczenie, aby udowodnić współmierność omawianego środka pomocy. Ponadto Komisja zwraca się do Polski i osób trzecich o zgłaszanie uwag na temat konieczności pomocy i efektu zachęty.

Wnioszek

(94) Wobec powyższego Komisja uważa, że w przedmiotowym przypadku wydaje się, iż nie spełniono wszystkich warunków zgodności z rynkiem wewnętrznym określonych w wytycznych w sprawie lotnictwa z 2005 r.

(95) Na podstawie powyższych ustaleń Komisja ma poważne wątpliwości, czy finansowanie inwestycji w infrastrukturę można uznać za zgodne z rynkiem wewnętrznym na podstawie art. 107 ust. 3 lit. c) TFUE.

(96) Wydaje się, że środki nie spełniają wymogów żadnego z wyłączeń przewidzianych w Traktacie. W związku z tym na obecnym etapie Komisja nie może wykluczyć, że pomoc ta stanowi niezgodną z prawem i rynkiem wewnętrznym pomoc państwa.

4. ZAPROSZENIE DO PRZEDSTAWIANIA UWAG W ZWIĄZKU Z MOŻLIWYM NAKAZEM ZAWIESZENIA

(97) Artykuł 11 ust. 1 rozporządzenia Rady (WE) nr 659/1999 ustanawiającego szczegółowe zasady stosowania art. 93 Traktatu WE (zwanego dalej rozporządzeniem proceduralnym) ⁽¹⁾ stanowi, że Komisja może, po umożliwieniu zainteresowanemu państwu członkowskiemu przedstawienia uwag, podjąć decyzję nakazującą państwu członkowskiemu zawieszenie wszelkiej pomocy przyznanej bezprawnie do momentu podjęcia przez Komisję decyzji w sprawie zgodności pomocy z rynkiem wewnętrznym.

(98) Komisja niniejszym zwraca się do Polski o przedstawienie uwag na podstawie art. 11 ust. 1 rozporządzenia proceduralnego w związku z możliwą decyzją Komisji wymagającą od Polski zawieszenia finansowania projektu infrastruktury w porcie lotniczym w Gdyni. Zgodnie z informacjami, jakimi dysponuje Komisja, finansowanie projektu infrastruktury w porcie lotniczym w Gdyni stanowi pomoc (zob. pkt 17–58).

W świetle powyższych ustaleń Komisja, działając zgodnie z procedurą określoną w art. 108 ust. 2 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, wzywa Polskę do przedstawienia uwag oraz przedłożenia wszystkich informacji, które mogą pomóc w ocenie środków zgłoszonych

⁽¹⁾ Dz.U. L 83 z 27.3.1999, s. 1.

przez Polskę, w terminie jednego miesiąca od daty otrzymania niniejszego pisma. W szczególności Komisja zwraca się do Polski o przedstawienie wszelkich dostępnych jej dokumentów oraz informacji dotyczących oceny zgłoszonych środków w kontekście testu prywatnego inwestora oraz ich zgodności z rynkiem wewnętrznym. Komisja wzywa podlegające Panu organy do niezwłocznego przesłania kopii niniejszego pisma ewentualnym beneficjentom pomocy.

Komisja pragnie przypomnieć Polsce, że art. 108 ust. 3 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej ma skutek zawieszający, oraz chciałaby zwrócić Pana uwagę na art. 14 rozporządzenia Rady (WE) nr 659/1999, który

stanowi, że wszelka pomoc niezgodna z prawem może zostać odzyskana od beneficjenta.

Komisja ostrzega Polskę, że poinformuje zainteresowane strony, publikując niniejsze pismo oraz jego streszczenie w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*. Komisja poinformuje również zainteresowane strony w państwach EFTA będące sygnatariuszami Porozumienia EOG, publikując zawiadomienie w Suplemencie EOG do *Dziennika Urzędowego Unii Europejskiej*, oraz poinformuje Urząd Nadzoru EFTA, przesyłając kopię niniejszego pisma. Wszystkie te zainteresowane strony zostaną zaproszone do przedstawienia swoich uwag w terminie jednego miesiąca od daty takiej publikacji.»