

KOMUNIKAT KOMISJI**Wytyczne dotyczące pomocy państwa na rzecz portów lotniczych i przedsiębiorstw lotniczych**

(2014/C 99/03)

SPIS TREŚCI

1.	Wprowadzenie: Polityka pomocy państwa w sektorze lotnictwa	3
2.	Zakres stosowania i definicje	7
2.1.	Zakres stosowania	7
2.2.	Definicje	8
3.	Istnienie pomocy państwa w rozumieniu art. 107 ust. 1 Traktatu	10
3.1.	Pojęcie przedsiębiorstwa i działalności gospodarczej	10
3.2.	Wykorzystanie zasobów państwowych i możliwość przypisania ich państwu	12
3.3.	Zakłócenie konkurencji oraz wpływ na wymianę handlową	13
3.4.	Finansowanie publiczne portów lotniczych a stosowanie testu prywatnego inwestora	13
3.5.	Relacje finansowe między portami lotniczymi a przedsiębiorstwami lotniczymi	14
3.5.1.	Porównanie z ceną rynkową	14
3.5.2.	Analiza rentowności ex ante	15
4.	Finansowanie publiczne usług świadczonych w ogólnym interesie gospodarczym	16
4.1.	Definicja usług świadczonych w ogólnym interesie gospodarczym w sektorach portów lotniczych i transportu lotniczego	17
4.2.	Zgodność pomocy w formie rekompensaty z tytułu świadczenia usług publicznych	18
5.	Zgodność pomocy z rynkiem wewnętrznym na podstawie art. 107 ust. 3 lit. c) Traktatu	18
5.1.	Pomoc dla portów lotniczych	19
5.1.1.	Pomoc inwestycyjna na rzecz portów lotniczych	19
5.1.2.	Pomoc operacyjna dla portów lotniczych	23
5.2.	Pomoc państwa na rozpoczęcie działalności dla przedsiębiorstw lotniczych	26
6.	Pomoc o charakterze społecznym na mocy art. 107 ust. 2 lit. a) Traktatu	27
7.	Kumulacja	28
8.	Przepisy końcowe	28
8.1.	Składanie sprawozdań rocznych	28
8.2.	Przejrzystość	28
8.3.	Monitorowanie	28
8.4.	Ocena	29
8.5.	Właściwe środki	29
8.6.	Zakres stosowania	29
8.7.	Przegląd	30

1. WPROWADZENIE: POLITYKA POMOCY PAŃSTWA W SEKTORZE LOTNICTWA

1. Zapewniając łączność między ludźmi i regionami, transport lotniczy odgrywa ważną rolę w integracji i konkurencyjności Unii Europejskiej oraz w jej kontaktach ze światem. Transport lotniczy przyczynia się w znacznym stopniu do rozwoju gospodarki Unii: przeprowadza się ponad 15 mln handlowych operacji lotniczych rocznie, w 2011 r. unijne porty lotnicze obsłużyły ponad 822 mln pasażerów, funkcjonuje 150 przedsiębiorstw lotniczych wykonujących przewozy regularne oraz sieć ponad 460 portów lotniczych, a także 60 instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej⁽¹⁾. Unia odnosi korzyści jako światowy węzeł lotniczy,

(¹) Źródła: Eurostat, Stowarzyszenie Europejskich Linii Lotniczych, Zrzeszenie Międzynarodowego Transportu Lotniczego.

a każdego roku udział samych tylko przedsiębiorstw i portów lotniczych w produkcji krajowym brutto Unii wnosi 140 mld EUR. W sektorze lotnictwa zatrudnionych jest około 2,3 mln osób w Unii⁽²⁾.

2. W ramach strategii „Europa 2020”⁽³⁾ (strategia „UE 2020”) podkreśla się znaczenie infrastruktury transportowej jako elementu strategii na rzecz zrównoważonego wzrostu gospodarczego UE na nadchodzące dziesięciolecie. W szczególności w białej księdze „Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu”⁽⁴⁾ Komisja pokreśliła, że internalizacja efektów zewnętrznych, eliminacja nieuzasadnionych dopłat oraz swobodna i niezakłócona konkurencja są istotną częścią starań w zakresie dostosowania wyborów rynkowych do potrzeb zrównoważonego rozwoju. W „Planie utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu” podkreśla się również znaczenie efektywnego wykorzystania zasobów. W praktyce sektor transportu musi zużywać mniej energii wytworzonej w bardziej ekologiczny sposób, lepiej korzystać z nowoczesnej infrastruktury i ograniczać negatywny wpływ na klimat, środowisko oraz w szczególności na najważniejsze zasoby naturalne, takie jak wodę, ziemię i ekosystemy.

3. Dzięki stopniowemu wprowadzaniu rynku wewnętrznego wyeliminowano wszystkie ograniczenia handlowe wobec przedsiębiorstw lotniczych wykonujących loty w Unii, takie jak ograniczenia dotyczące tras lub liczby lotów i ustalania taryf. Od czasu liberalizacji transportu lotniczego w 1997 r.⁽⁵⁾ branża ta rozwija się jak nigdy wcześniej, co przyczynia się do wzrostu gospodarczego i tworzenia miejsc pracy. Utorowało to również drogę tanim liniom lotniczym działającym według nowego modelu biznesowego, opartego na krótkim czasie postoju na ziemi i obsługi między rejsami oraz bardzo wydajnym wykorzystaniu floty. Wskutek takiego rozwoju sytuacji nastąpił ogromny wzrost ruchu lotniczego, przy czym od 2005 r. ruch tanich linii lotniczych rośnie w szybkim tempie. W 2012 r. po raz pierwszy udział w rynku tanich przewoźników lotniczych (44,8 %) przewyższył udział w rynku tradycyjnych przewoźników lotniczych (42,4 %). Tendencja ta utrzymała się w 2013 r. (45,94 % w przypadku tanich przewoźników lotniczych i 40,42 % w przypadku tradycyjnych przewoźników lotniczych).

4. O ile porty lotniczej nadal w przeważającej większości stanowią własność publiczną i są zarządzane publicznie⁽⁶⁾, o tyle w ich działalności w całej Unii w coraz większym stopniu angażują się obecnie przedsiębiorstwa prywatne. Na przestrzeni ostatniego dziesięciolecia powstały nowe rynki w wyniku częściowej prywatyzacji niektórych portów lotniczych oraz za sprawą konkurencji w zakresie zarządzania publicznymi portami lotniczymi, w tym regionalnymi portami lotniczymi.

5. Wśród portów lotniczych stanowiących własność publiczną najwięcej jest mniejszych portów lotniczych⁽⁷⁾, które częściej korzystają ze wsparcia ze środków publicznych w celu finansowania swojej działalności. Ustalanie cen stosowanych przez takie porty lotnicze przeważnie nie odbywa się na warunkach rynkowych, a w szczególności nie na podstawie solidnych perspektyw rentowności *ex ante*, ale zasadniczo w oparciu o względy lokalne lub regionalne. W obecnych warunkach rynkowych perspektywy rentowności handlowych portów lotniczych prowadzonych na zasadach komercyjnych również w znacznym stopniu pozostają uzależnione⁽⁸⁾ od poziomu przepustowości, przy czym porty lotnicze obsługujące mniej niż 1 mln pasażerów rocznie mają zazwyczaj trudności z pokryciem swoich kosztów operacyjnych. W rezultacie organy publiczne regularnie subsydują znaczną większość regionalnych portów lotniczych.

(²) Badanie „Study on the effects of the implementation of the EU aviation common market on employment and working conditions in the Air Transport Sector over the period 1997/2010”. Steer Davies Gleave dla Komisji Europejskiej, DG MOVE. Sprawozdanie końcowe z sierpnia 2012 r.

(³) Komunikat Komisji – Europa 2020 - Strategia na rzecz inteligentnego i zrównoważonego rozwoju sprzyjającego włączeniu społecznemu, COM(2010) 2020 final z dnia 3 marca 2010 r.

(⁴) Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu, COM (2011) 144.

(⁵) Rozporządzenie Rady (EWG) nr 2407/92 z dnia 23 lipca 1992 r. w sprawie przyznawania licencji przewoźnikom lotniczym (Dz.U. L 240 z 24.8.1992, s. 1), rozporządzenie Rady nr 2408/92/EWG z dnia 23 lipca 1992 r. w sprawie dostępu przewoźników lotniczych Wspólnoty do wewnątrzspółnotowych tras lotniczych (Dz.U. L 240 z 24.8.1992, s. 8), a także rozporządzenie Rady (EWG) nr 2409/92 z dnia 23 lipca 1992 r. w sprawie taryf i stawek za usługi lotnicze (Dz.U. L 240 z 24.8.1992, s. 15).

(⁶) Według Międzynarodowej Rady Portów Lotniczych w Europie w 2010 r. publiczne porty lotnicze stanowiły 77 % wszystkich portów lotniczych, natomiast 9 % portów lotniczych w całości należało do właścicieli prywatnych; zob. Międzynarodowa Rada Portów Lotniczych w Europie: The Ownership of Europe's Airports 2010.

(⁷) Świadczy o tym na przykład fakt, że chociaż udział publicznych portów lotniczych w ogólnej liczbie portów lotniczych w 2010 r. wyniósł 77 %, to jednak przepływ pasażerów w tych portach stanowił jedynie 52 % całkowitego przepływu pasażerów.

(⁸) Wskazuje na to przeprowadzone w 2002 r. badanie „Study on competition between airports and the application of State aid rules” – Cranfield University, czerwiec 2002 r.; następnie zostało to potwierdzone w sprawozdaniach branżowych.

6. Niektóre regiony nadal odczuwają utrudnienia na skutek ograniczonej dostępności z innych lokalizacji w Unii, a ważne węzły lotnicze zmagają się z rosnącymi poziomami zagęszczenia ruchu⁽⁹⁾. Jednocześnie zagęszczenie regionalnych portów lotniczych w niektórych regionach Unii prowadzi do znacznego nadmiaru przepustowości infrastruktury portów lotniczych w stosunku do zapotrzebowania ze strony pasażerów i potrzeb przedsiębiorstw lotniczych.

7. W większości unijnych portów lotniczych system ustalania cen był tradycyjnie opracowywany jako ogłaszany publicznie system opłat lotniskowych oparty na liczbie pasażerów i ciężarze statku powietrznego⁽¹⁰⁾. Wskutek rozwoju rynku oraz bliskiej współpracy między portami lotniczymi a przedsiębiorstwami lotniczymi stopniowo rozwinęło się jednak wiele praktyk handlowych, w tym umowy długoterminowe przewidujące zróżnicowane taryfy i czasem znaczne kwoty w postaci zachęt i wsparcia marketingowego, wypłacane przez porty lotnicze lub władze lokalne na rzecz przedsiębiorstw lotniczych. W szczególności fundusze publiczne przeznaczone na wsparcie działalności portów lotniczych mogą być kierowane do przedsiębiorstw lotniczych, aby zwiększyć ruch handlowy, prowadząc do zakłócenia konkurencji na rynkach transportu lotniczego⁽¹¹⁾.

8. W komunikacie w sprawie unowocześnienia unijnej polityki w dziedzinie pomocy państwa⁽¹²⁾ Komisja zauważa, że polityka w dziedzinie pomocy państwa powinna koncentrować się na ułatwieniu udzielania pomocy, która jest dobrze skonstruowana, ukierunkowana na niewydolności rynku i cele leżące we wspólnym interesie Unii, a także na unikaniu marnotrawstwa zasobów publicznych. Środki pomocy państwa mogą bowiem – przy spełnieniu pewnych warunków – korygować niewydolności rynku, przyczyniając się tym samym do sprawnego funkcjonowania rynków oraz zwiększenia konkurencyjności. Ponadto w sytuacji, gdy rynki funkcjonują sprawnie, lecz osiągniętego wyniku nie uważa się za zadowalający z perspektywy polityki spójności, pomoc państwa można zastosować, aby uzyskać bardziej pożądany, sprawiedliwy wynik rynkowy. Pomoc państwa może jednak mieć negatywne skutki, takie jak zakłócenie konkurencji między przedsiębiorstwami czy wpływ na wymianę handlową między państwami członkowskimi w stopniu sprzecznym ze wspólnymi interesami Unii. W ramach kontroli pomocy państwa w sektorach portów lotniczych i transportu lotniczego należy zatem promować należyte wykorzystanie zasobów publicznych na potrzeby strategii ukierunkowanych na wzrost, jednocześnie ograniczając zakłócenia konkurencji, które naruszyłyby równe warunki działania na rynku wewnętrznym, w szczególności poprzez unikanie powielania nierentownych portów lotniczych na tym samym obszarze ciężenia oraz tworzenia nadmiernej przepustowości.

9. Stosowanie zasad pomocy państwa w odniesieniu do sektora portów lotniczych i sektora transportu lotniczego stanowi element starań Komisji ukierunkowanych na zwiększenie konkurencyjności i potencjału wzrostu gospodarczego tych sektorów w Unii⁽¹³⁾. Niezwykle ważne dla osiągnięcia tych celów, jak i dla całego rynku wewnętrznego, są równe warunki działania wśród przedsiębiorstw lotniczych i portów lotniczych w Unii. Jednocześnie regionalne porty lotnicze mogą okazać się istotne zarówno dla lokalnego rozwoju, jak i dla dostępności niektórych regionów, w szczególności w świetle pozytywnych prognoz dotyczących ruchu w kontekście transportu lotniczego w Unii.

10. W ramach ogólnego planu utworzenia jednolitej unijnej przestrzeni powietrznej oraz z uwzględnieniem zmian rynkowych Komisja przyjęła w 2005 r. wytyczne dotyczące finansowania portów lotniczych i pomocy państwa na rozpoczęcie działalności dla przedsiębiorstw lotniczych oferujących przeloty z regionalnych portów lotniczych⁽¹⁴⁾ („wytyczne w sprawie lotnictwa z 2005 r.”). W przedmiotowych wytycznych określono warunki, na których niektóre kategorie pomocy państwa na rzecz portów i przedsiębiorstw lotniczych można uznać za zgodne z rynkiem wewnętrznym. Wytyczne te stanowiły uzupełnienie wytycznych w sprawie lotnictwa z 1994 r.⁽¹⁵⁾, które zasadniczo zawierały przepisy dotyczące restrukturyzacji przewoźników flagowych oraz pomocy o charakterze socjalnym na rzecz obywateli Unii.

⁽⁹⁾ Przewiduje się, że w 2030 r. 13 unijnych portów lotniczych będzie działać z maksymalną przepustowością przez osiem godzin dziennie, każdego dnia w roku; dla porównania w 2007 r. tylko 5 portów lotniczych działało na granicy maksymalnej przepustowości przez 100 % czasu (zob. komunikat Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów – Polityka wobec portów lotniczych w Unii Europejskiej – rozwiązywanie kwestii przepustowości i jakości z myślą o promowaniu wzrostu, komunikacji i mobilności zgodnej z zasadami zrównoważonego rozwoju z dnia 1 grudnia 2011 r., COM(2011) 823) („komunikat dotyczący polityki wobec portów lotniczych w Unii Europejskiej”).

⁽¹⁰⁾ Na co wskazują strategie Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego dotyczące opłat w zakresie portów lotniczych i usług nawigacyjnych (dokument 9082), ostatnio zmienione w kwietniu 2012 r.

⁽¹¹⁾ W szczególności porty lotnicze mogą nie mieć istotnej motywacji do ograniczania kosztów i pobierania opłat lotniskowych wystarczających do pokrycia kosztów, jeżeli pomoc określa się na podstawie obliczeń prowadzonych *ex post* (pokrywając wszystkie deficyty w miarę ich powstawania).

⁽¹²⁾ Komunikat Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów – Unowocześnienie unijnej polityki w dziedzinie pomocy państwa, COM(2012) 209 final.

⁽¹³⁾ Zob. komunikat dotyczący polityki wobec portów lotniczych w Unii Europejskiej.

⁽¹⁴⁾ Komunikat Komisji – Wytyczne wspólnotowe dotyczące finansowania portów lotniczych i pomocy państwa na rozpoczęcie działalności dla przedsiębiorstw lotniczych oferujących przeloty z regionalnych portów lotniczych (Dz.U. C 312 z 9.12. 2005, s. 1).

⁽¹⁵⁾ Stosowanie art. 92 i 93 Traktatu WE i art. 61 Porozumienia EOG do pomocy państwa w sektorze lotnictwa (Dz.U. C 350 z 10.12.1994, s. 5).

11. W niniejszych wytycznych uwzględnia się całość nowej sytuacji prawno-gospodarczej w zakresie finansowania publicznego na rzecz portów lotniczych i przedsiębiorstw lotniczych oraz określa się warunki, w jakich takie finansowanie publiczne może stanowić pomoc państwa w rozumieniu art. 107 ust. 1 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, a także, jeżeli faktycznie stanowi ono pomoc państwa, warunki uznawania takiej pomocy państwa za zgodną z rynkiem wewnętrznym na podstawie art. 107 ust. 3 lit. c) Traktatu. W swojej ocenie Komisja kieruje się swoim doświadczeniem i praktyką decyzyjną, a także analizą obowiązujących warunków rynkowych w sektorach portów lotniczych i transportu lotniczego. W związku z tym ocena Komisji pozostaje bez uszczerbku dla jej podejścia do innych rodzajów infrastruktury lub sektorów. W szczególności Komisja jest zdania, że samo otrzymanie pomocy państwa przez operatora portu lotniczego nie oznacza automatycznie, że beneficjentami pomocy są również przedsiębiorstwa lotnicze będące jego klientami. Jeżeli warunki oferowane przedsiębiorstwu lotniczemu w danym porcie lotniczym zaproponowałby operator portu lotniczego nastawiony na zysk, nie można uznać na potrzeby reguł pomocy państwa, że takie przedsiębiorstwo lotnicze uzyskało korzyść.

12. Jeżeli wsparcie ze środków publicznych stanowi pomoc państwa, Komisja jest zdania, że w pewnych warunkach pewne kategorie pomocy na rzecz regionalnych portów lotniczych i przedsiębiorstw lotniczych korzystających z tych portów lotniczych mogą być uzasadnione, w szczególności w celu rozwoju nowych usług i przyczynienia się do zwiększenia dostępności i rozwoju gospodarczego danego regionu. Należy jednak uwzględnić zakłócenia konkurencji na wszystkich badanych rynkach; dopuszczalna może być wyłącznie pomoc państwa, która jest proporcjonalna i konieczna do wsparcia realizacji celu stanowiącego przedmiot wspólnego zainteresowania.

13. W tym kontekście należy wskazać, że pomoc operacyjna stanowi zasadniczo formę pomocy prowadzącej do znacznych zakłóceń konkurencji i może zostać zatwierdzona jedynie w drodze wyjątku. Komisja uznaje, że w normalnych okolicznościach porty i przedsiębiorstwa lotnicze powinny pokrywać swoje koszty operacyjne. Stopniowe przechodzenie do nowych realiów rynkowych, opisane w pkt 3–7, wyjaśnia jednak, dlaczego przed przyjęciem niniejszych wytycznych organy publiczne powszechnie udzielały regionalnym portom lotniczym wsparcia operacyjnego. W tym kontekście określone kategorie pomocy operacyjnej na rzecz portów lotniczych nadal mogą być uzasadnione w pewnych warunkach i w okresie przejściowym, aby przemysł lotniczy mógł dostosować się do tej nowej sytuacji rynkowej. Jak wyjaśniono w pkt 5, w obecnych warunkach rynkowych z dostępnych danych oraz uzgodnionego stanowiska przemysłu wynika, że istnieje związek między sytuacją finansową portu lotniczego a poziomami ruchu w tym porcie lotniczym, przy czym mniejsze porty lotnicze wykazują zazwyczaj proporcjonalnie większe potrzeby w zakresie finansowania. Uwzględniając wkład zarządzających mniejszymi regionalnymi portami lotniczymi w rozwój gospodarczy i spójność terytorialną w Unii, należy dać im czas na dostosowanie się do nowego otoczenia rynkowego, na przykład poprzez stopniowe podwyższanie opłat lotniskowych wnoszonych przez przedsiębiorstwa lotnicze, wprowadzanie środków racjonalizacyjnych, różnicowanie ich modeli biznesowych lub przyciąganie nowych przedsiębiorstw lotniczych i klientów w celu wykorzystania ich niewykorzystanej przepustowości.

14. Po upływie okresu przejściowego nie należy już udzielać portom lotniczym pomocy operacyjnej, ponieważ powinny one finansować swoją działalność z własnych zasobów. O ile zapewnienie rekompensaty z tytułu niepokrytych kosztów operacyjnych związanych z usługami świadczonymi w ogólnym interesie gospodarczym nadal powinno pozostać możliwe w przypadku małych portów lotniczych lub w celu umożliwienia połączeń ze wszystkimi regionami o szczególnych wymogach, zmiany rynkowe stymulowane przez niniejsze wytyczne powinny umożliwić portom lotniczym pokrycie kosztów, tak jak ma to miejsce w przypadku każdej innej branży.

15. Zasadniczo rozwój nowego ruchu lotniczego należy opierać na solidnych podstawach ekonomicznych. Przedsiębiorstwa lotnicze jednak nie zawsze są gotowe, bez odpowiednich zachęt, na ponoszenie ryzyka związanego z otwarciem nowych tras z nieznanymi i niesprawdzonymi małymi portami lotniczymi. W związku z tym na określonych warunkach przedsiębiorstwom lotniczym można przyznać pomoc na rozpoczęcie działalności w okresie przejściowym, a nawet po jego upływie, jeżeli zapewnia im to niezbędną zachętę do utworzenia nowych tras z regionalnych portów lotniczych, zwiększa mobilność obywateli Unii poprzez stworzenie punktów dostępu do lotów wewnątrzunijnych i sprzyja rozwojowi regionalnemu. Jako że sytuację regionów oddalonych pogarsza brak dostępu, pomoc na rozpoczęcie działalności w odniesieniu do tras z takich regionów podlega elastyczniejszym kryteriom zgodności.

16. W ten sposób efektywność przydziału przepustowości portu lotniczego przedsiębiorstwom lotniczym powinna stopniowo się zwiększyć (tj. przydział zależałby od popytu), a wraz z rozpowszechnieniem prywatnych inwestycji zmniejszeniu powinno ulec zapotrzebowanie na publiczne finansowanie portów lotniczych. Jeżeli można jednak ustalić istnienie faktycznych potrzeb w zakresie transportu oraz pozytywnych efektów zewnętrznych dla regionu, nadal należy dopuszczać przyznawanie pomocy inwestycyjnej na rzecz portów lotniczych po okresie przejściowym, przy czym maksymalna intensywność pomocy musi zapewniać równe warunki działania w całej Unii.

17. W tym kontekście w niniejszych wytycznych wprowadza się nowe podejście do oceny zgodności pomocy na rzecz portów i przedsiębiorstw lotniczych z rynkiem wewnętrznym:

- a) o ile w wytycznych w sprawie lotnictwa z 2005 r. pozostawiono nierozstrzygniętą kwestię pomocy inwestycyjnej, to w niniejszych zmienionych wytycznych określa się maksymalne dozwolone poziomy intensywności pomocy w zależności od wielkości portu lotniczego;
- b) w przypadku dużych portów lotniczych o ruchu pasażerskim wyższym niż 5 mln pasażerów rocznie zasadniczo nie należy jednak uznawać pomocy inwestycyjnej za zgodną z rynkiem wewnętrznym na podstawie art. 107 ust. 3 lit. c) Traktatu, o ile nie zachodzą bardzo wyjątkowe okoliczności, takie jak przeniesienie istniejącego portu lotniczego, w których potrzeba interwencji państwa charakteryzuje się wyraźną niewydolnością rynku, uwzględniając wyjątkowe okoliczności, wielkość inwestycji i ograniczone zakłócenia konkurencji;
- c) w przypadku portów lotniczych położonych w regionach oddalonych maksymalne dopuszczalne poziomy intensywności pomocy w odniesieniu do pomocy inwestycyjnej podnosi się maksymalnie o 20 %;
- d) w dziesięcioletnim okresie przejściowym możliwe jest uznanie pomocy operacyjnej na rzecz regionalnych portów lotniczych za zgodną z rynkiem wewnętrznym na podstawie art. 107 ust. 3 lit. c) Traktatu; jednak w odniesieniu do portów lotniczych o rocznym przepływie pasażerów na poziomie mniejszym niż 700 000 pasażerów Komisja po upływie czterech lat ponownie oceni perspektywy rentowności tej kategorii portów lotniczych, aby stwierdzić, czy należy opracować specjalne zasady w celu oceny zgodności pomocy operacyjnej na rzecz tych portów z rynkiem wewnętrznym.

18. Ponadto zoptymalizowano warunki zgodności pomocy państwa na rozpoczęcie działalności dla przedsiębiorstw lotniczych z rynkiem wewnętrznym i dostosowano te warunki do ostatnich zmian rynkowych.

19. Komisja będzie stosować wyważone podejście mające charakter neutralny w stosunku do różnych modeli biznesowych portów i przedsiębiorstw lotniczych, uwzględniające perspektywy wzrostu ruchu lotniczego, zapotrzebowanie na rozwój regionalny i dostępność regionalną oraz pozytywny wkład modelu tanich linii w rozwój niektórych regionalnych portów lotniczych. Jednocześnie jednak stopniowe przechodzenie na stosowanie podejścia rynkowego jest niewątpliwie uzasadnione; z wyjątkiem należycie uzasadnionych i ograniczonych przypadków porty lotnicze powinny być w stanie pokrywać swoje koszty operacyjne, a z ewentualnych inwestycji publicznych należy korzystać w celu finansowania budowy rentownych portów lotniczych odpowiadających zapotrzebowaniu ze strony przedsiębiorstw lotniczych i pasażerów; należy zapobiegać zakłóceniom konkurencji między portami lotniczymi oraz między przedsiębiorstwami lotniczymi, a także powielaniu nierentownych portów lotniczych. Takie wyważone podejście powinno być przejrzyste, zrozumiałe i proste w zastosowaniu.

20. Niniejsze wytyczne pozostają bez uszczerbku dla zobowiązania państw członkowskich do przestrzegania prawa Unii. W szczególności, aby uniknąć inwestycji prowadzących do szkód dla środowiska, państwa członkowskie muszą również zapewnić przestrzeganie unijnego prawodawstwa w dziedzinie ochrony środowiska, w tym pod względem konieczności przeprowadzania – w stosownych przypadkach – oceny oddziaływania na środowisko i zapewniania wszelkich stosownych zezwoleń.

2. ZAKRES I DEFINICJE

2.1. Zakres

21. Zasady określone w niniejszych wytycznych mają zastosowanie do pomocy państwa na rzecz portów lotniczych i przedsiębiorstw lotniczych⁽¹⁶⁾. Zasady te będą stosowane zgodnie Traktatem oraz z prawem wtórnym przyjętym na podstawie Traktatu, a także z innymi wytycznymi Unii dotyczącymi pomocy państwa⁽¹⁷⁾.

⁽¹⁶⁾ Zasady określone w niniejszych wytycznych nie mają zastosowania do pomocy z tytułu świadczenia usług obsługi naziemnej, niezależnie od tego, czy świadczy je sam port lotniczy, przedsiębiorstwo lotnicze, czy dostawca usług obsługi naziemnej na potrzeby stron trzecich; taka pomoc zostanie oceniona na podstawie stosownych zasad ogólnych. Zgodnie z dyrektywą Rady 96/67/WE z dnia 15 października 1996 r. w sprawie dostępu do rynku usług obsługi naziemnej w portach lotniczych Wspólnoty (Dz.U. L 272 z 25.10.1996, s. 36) lub jakimikolwiek późniejszymi przepisami w sprawie dostępu do rynku usług obsługi naziemnej w portach lotniczych Unii porty lotnicze, które świadczą usługi obsługi naziemnej, mają obowiązek prowadzenia odrębnej księgowości swojej działalności w zakresie obsługi naziemnej i innej działalności. Ponadto port lotniczy nie może subsydiować swojej działalności w zakresie świadczenia usług obsługi naziemnej z przychodów osiąganych ze swojej działalności w charakterze portu lotniczego. Niniejsze wytyczne nie mają ponadto zastosowania do przedsiębiorstw, które mimo prowadzenia działalności w porcie lotniczym prowadzą działalność pozalotniczą.

⁽¹⁷⁾ W szczególności, ale nie wyłącznie, rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1008/2008 z dnia 24 września 2008 r. w sprawie wspólnych zasad wykonywania przewozów lotniczych na terenie Wspólnoty (Dz.U. L 293 z 31.10.2008, s. 3), dyrektywa 96/67/WE, dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/12/WE z dnia 11 marca 2009 r. w sprawie opłat lotniskowych (Dz.U. L 70 z 14.3.2009, s. 11) oraz wszelkie późniejsze przepisy dotyczące opłat lotniskowych.

22. Niektóre porty i przedsiębiorstwa lotnicze specjalizują się w transporcie towarowym. Komisja nie zdobyła jeszcze wystarczającego doświadczenia w zakresie oceny zgodności pomocy na rzecz portów i przedsiębiorstw lotniczych specjalizujących się w transporcie towarowym, aby mogła podsumować swoją praktykę w formie konkretnych kryteriów zgodności. W przypadku powyższych kategorii przedsiębiorstw Komisja będzie stosować wspólne zasady zgodności określone w sekcji 5 w drodze analizy poszczególnych przypadków.

23. Komisja nie będzie stosowała zasad określonych w wytycznych w sprawie krajowej pomocy regionalnej na lata 2007–2013⁽¹⁸⁾ i wytycznych w sprawie pomocy regionalnej na lata 2014–2020⁽¹⁹⁾ ani w żadnych przyszłych wytycznych dotyczących pomocy regionalnej w odniesieniu do pomocy państwa udzielanej na rzecz infrastruktury portów lotniczych.

24. Niniejsze wytyczne zastępują wytyczne w sprawie lotnictwa z 1994 r. i z 2005 r.

2.2. Definicje

25. Do celów niniejszych wytycznych:

- 1) „pomoc” oznacza każdy środek spełniający wszystkie kryteria określone w art. 107 ust. 1 Traktatu;
- 2) „intensywność pomocy” oznacza całkowitą kwotę pomocy wyrażoną jako odsetek kosztów kwalifikowalnych, przy czym obie te wartości wyraża się jako wartość bieżąca netto w momencie przyznania pomocy przed odliczeniem podatku lub innych opłat;
- 3) „przedsiębiorstwo lotnicze” oznacza każde przedsiębiorstwo lotnicze posiadające ważną koncesję wydaną przez państwo członkowskie lub członka wspólnego europejskiego obszaru lotniczego zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1008/2008⁽²⁰⁾;
- 4) „opłata lotniskowa” oznacza cenę lub należność pobieraną na rzecz portu lotniczego, uiszczaną przez użytkowników portu lotniczego za korzystanie z obiektów i urządzeń oraz usług udostępnianych wyłącznie przez port lotniczy, związanych z lądowaniem, startem, oświetleniem i parkowaniem statków powietrznych oraz obsługą pasażerów i ładunków, w tym opłaty lub należności uiszczane z tytułu usług obsługi naziemnej oraz należności z tytułu scentralizowanej infrastruktury obsługi naziemnej;
- 5) „infrastruktura portu lotniczego” oznacza infrastrukturę i wyposażenie służące do świadczenia usług portu lotniczego przez port lotniczy na rzecz przedsiębiorstw lotniczych i różnych usługodawców, wliczając w to drogi startowe, terminale, płyty postojowe, drogi kołowania, scentralizowaną infrastrukturę obsługi naziemnej i wszystkie pozostałe obiekty i urządzenia, które bezpośrednio służą do świadczenia usług portu lotniczego, z wyłączeniem infrastruktury i wyposażenia, które w pierwszej kolejności są konieczne do prowadzenia działalności pozalotniczej, na przykład parkingów, sklepów i restauracji;
- 6) „port lotniczy” oznacza podmiot lub grupę podmiotów prowadzących działalność gospodarczą polegającą na świadczeniu usług portu lotniczego na rzecz przedsiębiorstw lotniczych;
- 7) „przychody portu lotniczego” oznaczają przychody z tytułu opłat lotniskowych po odliczeniu wsparcia marketingowego lub wszystkich zachęt zapewnianych przez port lotniczy na rzecz przedsiębiorstw lotniczych, przy uwzględnieniu przychodów wynikających z działalności pozalotniczej (nieobjętej żadnym wsparciem ze środków publicznych), wyłączając wszelkie wsparcie ze środków publicznych i rekompensaty z tytułu zadań objętych zakresem polityki publicznej lub usług świadczonych w ogólnym interesie gospodarczym;
- 8) „usługi portu lotniczego” oznaczają usługi świadczone na rzecz przedsiębiorstw lotniczych przez port lotniczy lub jego dowolną jednostkę zależną w celu zapewnienia obsługi statku powietrznego od lądowania do startu oraz obsługi pasażerów i ładunków w celu umożliwienia przedsiębiorstwom lotniczym świadczenia usług transportu lotniczego, w tym świadczenie usług obsługi naziemnej oraz zapewnienie scentralizowanej infrastruktury obsługi naziemnej;
- 9) „średni roczny przepływ pasażerów” oznacza wartość liczbową określaną na podstawie przepływu pasażerów przylatujących i wylatujących w okresie dwóch lat obrotowych poprzedzających rok, w którym pomoc zgłoszono lub przyznano w przypadku pomocy niezgłoszonej;
- 10) „koszty kapitału” oznaczają amortyzację kwalifikowalnych kosztów inwestycji włożonych w infrastrukturę i wyposażenie portu lotniczego, w tym bazowych kosztów finansowania;

⁽¹⁸⁾ Wytyczne w sprawie krajowej pomocy regionalnej na lata 2007–2013 (Dz.U. C 54 z 4.3.2006, s. 13).

⁽¹⁹⁾ Wytyczne w sprawie pomocy regionalnej na lata 2014–2020 (Dz.U. C 209 z 23.7.2013, s. 1).

⁽²⁰⁾ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1008/2008 z dnia 24 września 2008 r. w sprawie wspólnych zasad wykonywania przewozów lotniczych na terenie Wspólnoty (Dz.U. L 293 z 31.10.2008, s. 3).

- 11) „niedopasowanie poziomu płynności do kosztów kapitału” oznacza wartość bieżącą netto różnicy między dodatnimi i ujemnymi przepływami pieniężnymi, wraz z kosztami inwestycji, w okresie użytkowania inwestycji w aktywa trwałe;
- 12) „obszar ciężenia portu lotniczego” oznacza geograficzną granicę rynku, którą zazwyczaj ustala się w taki sposób, aby obejmowała obszar o promieniu około 100 km lub wymagający około 60-minutowej podróży samochodem, autobusem, pociągiem lub pociągiem dużych prędkości; jednak obszar ciężenia danego portu lotniczego może być różny i powinien uwzględniać specyfikę każdego konkretnego portu lotniczego. Wielkość i kształt obszaru ciężenia są różne w przypadku poszczególnych portów lotniczych i zależą od różnych właściwości portu lotniczego, w tym jego modelu biznesowego, lokalizacji i obsługiwanych celów podróży;
- 13) „koszty finansowania” oznaczają koszty związane z finansowaniem dłużnym i finansowaniem kapitałem własnym kwalifikowalnych kosztów inwestycji; innymi słowy, w kosztach finansowania uwzględnia się udział łącznych odsetek i wynagrodzenia kapitału własnego, który odpowiada finansowaniu kwalifikowalnych kosztów inwestycji, z wyłączeniem finansowania aktywów obrotowych, inwestycji w działalność pozalotniczą lub innych projektów inwestycyjnych;
- 14) „data przyznania pomocy” oznacza dzień, w którym państwo członkowskie podjęło prawnie wiążące zobowiązanie do przyznania pomocy, na które można powołać się przed sądem krajowym;
- 15) „koszty kwalifikowalne inwestycji” oznaczają koszty związane z inwestycjami w infrastrukturę portu lotniczego, w tym koszty planowania, lecz z wyłączeniem kosztów inwestycji związanych z działalnością pozalotniczą, kosztów inwestycji związanych z wyposażeniem na potrzeby świadczenia usług obsługi naziemnej, zwykłych kosztów utrzymania oraz kosztów związanych z wykonaniem zadań objętych zakresem polityki publicznej;
- 16) „usługi obsługi naziemnej” oznaczają usługi świadczone użytkownikom portów lotniczych w portach lotniczych określone w załączniku do dyrektywy 96/67/WE i we wszystkich późniejszych przepisach w sprawie dostępu do rynku usług obsługi naziemnej w portach lotniczych;
- 17) „pociąg dużych prędkości” oznacza pociąg, który może osiągnąć prędkość ponad 200 km/h;
- 18) „pomoc inwestycyjna” oznacza pomoc na sfinansowanie aktywów trwałych, a w szczególności na pokrycie niedopasowania poziomu płynności do kosztów kapitału;
- 19) „wartość bieżąca netto” oznacza różnicę między dodatnimi i ujemnymi przepływami pieniężnymi w okresie użytkowania inwestycji, dyskontowaną do ich wartości bieżącej przy pomocy kosztu kapitału, tj. zwykłej wymaganej stopy zwrotu stosowanej przez przedsiębiorstwo w innych projektach inwestycyjnych podobnego rodzaju lub, jeżeli nie jest ona dostępna, kosztu kapitału przedsiębiorstwa jako całości lub oczekiwanych stóp zwrotu powszechnie notowanych w sektorze portów lotniczych;
- 20) „działalność pozalotnicza” oznacza usługi komercyjne świadczone na rzecz przedsiębiorstw lotniczych lub innych użytkowników portu lotniczego, takie jak usługi pomocnicze dla pasażerów, spedytorów lub innych usługodawców, wynajem biur i sklepów, parkingi samochodowe i hotele;
- 21) „pomoc operacyjna” oznacza pomoc na pokrycie niedopasowania poziomu płynności do kosztów operacyjnych w formie bądź kwoty wypłaconej z góry, bądź okresowych rat na pokrycie przewidywanych kosztów operacyjnych (okresowe płatności ryczałtowe);
- 22) „koszty operacyjne” oznaczają koszty bazowe portu lotniczego w odniesieniu do świadczenia usług portu lotniczego, w tym takie kategorie kosztów, jak koszty związane z personelem, zakontraktowanymi usługami, łącznością, odpadami, energią, konserwacją, wynajmem i administracją, lecz z wyłączeniem kosztów kapitału, wsparcia marketingowego lub wszelkich innych zachęt przyznanych przedsiębiorstwom lotniczym przez port lotniczy oraz kosztów objętych zakresem polityki publicznej;
- 23) „niedopasowanie poziomu płynności do kosztów operacyjnych” oznacza straty z działalności operacyjnej ponoszone przez port lotniczy w odpowiednim okresie, dyskontowane do ich wartości bieżącej przy pomocy kosztu kapitału, tj. braki (wyrażone w wartości bieżącej netto) między przychodami portu lotniczego a kosztami operacyjnymi portu lotniczego;
- 24) „regiony najbardziej oddalone” oznaczają regiony, o których mowa w art. 349 Traktatu⁽²¹⁾;

⁽²¹⁾ Obecnie: Gwadelupa, Gujana Francuska, Martynika, Reunion, Saint-Martin, Majotta, Azory, Madera i Wyspy Kanaryjskie. Zgodnie z decyzją Rady Europejskiej 2010/718/UE z dnia 29 października 2010 r. w sprawie zmiany wobec Unii Europejskiej statusu wyspy Saint-Barthélemy (Dz.U. L 325 z 9.12.2010, s. 4) od dnia 1 stycznia 2012 wyspa Saint-Barthélemy przestała być regionem najbardziej oddalonym i otrzymała status kraju lub terytorium zamorskiego, o którym mowa w części czwartej Traktatu. Zgodnie z decyzją Rady Europejskiej 2012/419/UE z dnia 11 lipca 2012 r. w sprawie zmiany statusu Majotty względem Unii Europejskiej (Dz.U. L 204 z 31.7.2012, s. 131) od dnia 1 stycznia 2014 r. Majotta przestała być krajem lub terytorium zamorskim i stała się regionem najbardziej oddalonym.

- 25) „rozsądna marża zysku” oznacza stopę zwrotu z kapitału, mierzoną na przykład jako wewnętrzna stopa zwrotu, którą w normalnych okolicznościach przedsiębiorstwo zgodnie z przewidywaniami ma uzyskać z inwestycji o podobnym stopniu ryzyka;
- 26) „regionalny port lotniczy” oznacza port lotniczy, w którym roczna wielkość przepływu pasażerów nie przekracza 3 mln;
- 27) „regiony oddalone” oznaczają regiony najbardziej oddalone, Maltę, Cypr, Ceutę, Melillę, wyspy, które stanowią część terytorium państwa członkowskiego, oraz obszary słabo zaludnione;
- 28) „obszary słabo zaludnione” oznaczają regiony NUTS 2 zamieszkałe przez mniej niż 8 osób na km² lub regiony NUTS 3 zamieszkałe przez mniej niż 12,5 osoby na km² (na podstawie danych Eurostatu dotyczących gęstości zaludnienia);
- 29) „rozpoczęcie prac” oznacza rozpoczęcie prac budowlanych związanych z inwestycją, albo pierwsze wiążące zobowiązanie do zamówienia urządzeń albo inne zobowiązanie, w wyniku którego niemożliwe jest już wycofanie się z danej inwestycji, w zależności od tego, co nastąpi w pierwszej kolejności, z wyłączeniem prac przygotowawczych, takich jak uzyskanie pozwoleń i przeprowadzenie wstępnych studiów wykonalności.

3. ISTNIENIE POMOCY PAŃSTWA W ROZUMIENIU ART. 107 UST. 1 TRAKTATU

3.1. Pojęcie przedsiębiorstwa i działalności gospodarczej

26. Zgodnie z art. 107 ust. 1 Traktatu zasady pomocy państwa mają zastosowanie wyłącznie do odbiorcy będącego „przedsiębiorstwem”. Trybunał Sprawiedliwości Unii Europejskiej konsekwentnie definiuje przedsiębiorstwa jako podmioty prowadzące działalność gospodarczą, niezależnie od ich statusu prawnego czy własności i sposobu ich finansowania⁽²²⁾. Działalnością gospodarczą jest każda działalność polegająca na oferowaniu towarów lub usług na rynku⁽²³⁾. Charakter gospodarczy danej działalności jako takiej nie zależy od kwestii, czy dana działalność generuje zyski⁽²⁴⁾.

27. Obecnie jest oczywiste, że działalność przedsiębiorstw lotniczych polegająca na świadczeniu usług transportowych na rzecz pasażerów lub przedsiębiorstw stanowi działalność gospodarczą. Jednak wytyczne w sprawie lotnictwa z 1994 r. wciąż odzwierciedlały pogląd, że „realizacja projektów infrastrukturalnych (np. portów lotniczych, autostrad, mostów itp.) stanowi narzędzie ogólnej polityki gospodarczej, którego Komisja nie może kontrolować z tytułu zasad Traktatu rządzących pomocą państwa”. W sprawie *Aéroports de Paris*⁽²⁵⁾ organy sądowe Unii opowiedziały się przeciwko temu pogładowi i orzekły, że działalność portu lotniczego polegająca na świadczeniu usług portu lotniczego na rzecz przedsiębiorstw lotniczych i różnych usługodawców również stanowi działalność gospodarczą. W wyroku w sprawie portu lotniczego Lipsk-Halle⁽²⁶⁾ Sąd wyjaśnił, że działalność portu lotniczego jest działalnością gospodarczą, której nieodłącznym elementem jest budowa infrastruktury portu lotniczego.

28. Jeżeli chodzi o zastosowane w przeszłości środki w zakresie finansowania, stopniowy rozwój mechanizmów rynkowych w sektorze portów lotniczych⁽²⁷⁾ uniemożliwia określenie precyzyjnej daty, od której działalność portu lotniczego należy bez wątplenia uznać za działalność gospodarczą. Organy sądowe Unii dostrzegły jednak zmianę w charakterze działalności portów lotniczych. W wyroku w sprawie portu lotniczego Lipsk-Halle Sąd stwierdził, że od 2000 r. nie można już wykluczać stosowania zasad pomocy państwa w odniesieniu do finansowania infrastruktury portu lotniczego⁽²⁸⁾. W rezultacie od dnia wydania wyroku w sprawie *Aéroports de Paris* (12 grudnia 2000 r.) działalność i budowę infrastruktury portów lotniczych należy uznawać za zadanie wchodzące w zakres kontroli pomocy państwa.

⁽²²⁾ Zob. Komunikat Komisji w sprawie stosowania reguł Unii Europejskiej w dziedzinie pomocy państwa w odniesieniu do rekompensaty z tytułu usług świadczonych w ogólnym interesie gospodarczym (Dz.U. C 8 z 11.1.2012, s. 4), część 2.1 oraz powiązane orzecznictwo, w szczególności wyrok z 2000 r. w sprawach połączonych od C-180/98 do C-184/98 *Pavlov i in.*, Rec. s. I-6451.

⁽²³⁾ Wyrok z 1987 r. w sprawie 118/85 Komisja przeciwko Włochom, Rec. s. 2599, pkt 7; wyrok z 1998 r. w sprawie C-35/96 Komisja przeciwko Włochom, Rec. s. I-3851, pkt 36; wyrok w sprawie *Pavlov i in.*, pkt 75.

⁽²⁴⁾ Wyrok z 1980 r. w sprawach połączonych od 209/78 do 215/78 oraz 218/78 *Van Landewyck*, Rec. s. 3125, pkt 88; wyrok z 1995 r. w sprawie C-244/94 *FFSA i in.*, Rec. s. I-4013, pkt 21; oraz wyrok z 2008 r. w sprawie C-49/07 *MOTOE*, Zb.Orz. s. I-4863, pkt 27 i 28.

⁽²⁵⁾ Wyrok z 2000 r. w sprawie T-128/98 *Aéroports de Paris przeciwko Komisji*, Rec. s. II-3929, potwierdzony wyrokiem z 2002 r. w sprawie C-82/01, Rec. s. I-9297, pkt 75–79.

⁽²⁶⁾ Wyrok z 2011 r. w sprawach połączonych T-443/08 i T-455/08 *Mitteldeutsche Flughafen AG i Flughafen Leipzig Halle GmbH przeciwko Komisji* („wyrok w sprawie portu lotniczego Lipsk-Halle”), Zb.Orz. s. II-1311, w szczególności pkt 93 i 94; potwierdzony wyrokiem z 2012 r. w sprawie C-288/11 *P Mitteldeutsche Flughafen i Flughafen Leipzig-Halle przeciwko Komisji*, jeszcze nieopublikowanym w Zb.Orz.

⁽²⁷⁾ Zob. pkt 3 oraz wyrok w sprawie portu lotniczego Lipsk-Halle, pkt 105.

⁽²⁸⁾ Zob. wyrok w sprawie portu lotniczego Lipsk-Halle, pkt 106.

29. Natomiast ze względu na brak pewności przed wydaniem wyroku w sprawie Aéroports de Paris organy publiczne mogły w uzasadniony sposób uznać, że finansowanie infrastruktury portów lotniczych nie stanowiło pomocy państwa, a zatem organy te nie musiały zgłaszać takich środków Komisji. Wynika z tego, że Komisja nie może obecnie kwestionować środków w zakresie finansowania przyznanego⁽²⁹⁾ przed wyrokiem w sprawie Aéroports de Paris⁽³⁰⁾, opierając się na zasadach pomocy państwa.

30. Środki, które przyznano przed rozwinięciem się jakiegokolwiek konkurencji w sektorze portów lotniczych, nie stanowiły w każdym razie pomocy państwa w momencie przyznania, jednak można je było uznać za istniejącą pomoc zgodnie z art. 1 lit. b) ppkt (v) rozporządzenia Rady (WE) nr 659/1999⁽³¹⁾, pod warunkiem spełnienia warunków określonych w art. 107 ust. 1 Traktatu.

31. Do podmiotu lub grupy podmiotów prowadzących działalność gospodarczą polegającą na świadczeniu usług portu lotniczego na rzecz przedsiębiorstw lotniczych, tj. na zapewnianiu obsługi statków powietrznych od lądowania do startu oraz obsługi pasażerów i ładunków w celu umożliwienia przedsiębiorstwom lotniczym świadczenia usług transportu lotniczego⁽³²⁾ stosowany będzie termin „port lotniczy”⁽³³⁾. Port lotniczy świadczy za opłatą („opłaty lotniskowe”) szereg usług („usługi portu lotniczego”) na rzecz przedsiębiorstw lotniczych. Niezależnie od występujących w Unii różnic pod względem dokładnego zakresu usług świadczonych przez porty lotnicze, a także określenia opłat jako „opłaty” lub „podatki”, świadczenie usług portu lotniczego na rzecz przedsiębiorstw lotniczych w zamian za opłaty lotniskowe stanowi działalność gospodarczą we wszystkich państwach członkowskich.

32. Ramy prawne i regulacyjne dotyczące własności i obsługi poszczególnych portów lotniczych są różne dla poszczególnych portów lotniczych na terenie Unii. W szczególności zarządzanie regionalnymi portami lotniczymi często przebiega w ścisłej współpracy z organami publicznymi. W tej kwestii Trybunał orzekł, że można uznać, iż szereg podmiotów wykonuje wspólnie daną działalność gospodarczą, tym samym stanowiąc w szczególnych warunkach jednostkę gospodarczą⁽³⁴⁾. W dziedzinie lotnictwa Komisja uznaje, że znaczne zaangażowanie w strategię handlową portu lotniczego, polegające na przykład na bezpośrednim zawieraniu umów z przedsiębiorstwami lotniczymi lub ustalaniu opłat lotniskowych, stanowiłoby istotne wskazanie, że dany podmiot prowadzi, samodzielnie lub wspólnie z innymi podmiotami, działalność gospodarczą polegającą na obsłudze portu lotniczego⁽³⁵⁾.

33. Oprócz usług portu lotniczego port lotniczy może również świadczyć inne usługi komercyjne na rzecz przedsiębiorstw lotniczych lub innych użytkowników portu lotniczego, takie jak usługi pomocnicze dla pasażerów, spedytorów lub innych usługodawców (na przykład wynajmując pomieszczenia zarządców sklepów lub restauracji, operatorom parkingów itp.). Taka działalność gospodarcza będzie zbiorczo zwana „działalnością pozalotniczą”.

34. Nie każdy jednak rodzaj działalności wykonywanej przez port lotniczy ma charakter gospodarczy⁽³⁶⁾. Ponieważ sklasyfikowanie podmiotu jako przedsiębiorstwa zawsze zależy od konkretnej działalności, konieczne jest dokonanie rozróżnienia między rodzajami działalności danego portu lotniczego i ustalenie, w jakim stopniu mają one charakter gospodarczy. Jeżeli dany port lotniczy prowadzi zarówno działalność gospodarczą, jak i działalność pozagospodarczą, uznaje się go za przedsiębiorstwo jedynie w odniesieniu do jego działalności gospodarczej.

⁽²⁹⁾ Właściwym kryterium w odniesieniu do dnia, w którym uznaje się, że ewentualny środek pomocy został przyznany, jest data wiążącego prawnie aktu, w którym organy publiczne zobowiązują się do przyznania danego środka na rzecz jego beneficjenta. Zob. wyrok z 1996 r. w sprawie T-358/94 Compagnie Nationale Air France przeciwko Komisji, Rec. s. II-2109, pkt 79, wyrok z 2004 r. w sprawie T-109/01 Fleuren Compost BV przeciwko Komisji, Rec. s. II-127, pkt 74, wyrok z 2008 r. w sprawach połączonych T-362/05 i T-363/05 Nuova Agricast przeciwko Komisji, Zb.Orz. s. II-297, pkt 80 oraz wyrok z 2009 r. w sprawach połączonych T-427/04 i T-17/05, Francja i France Télécom przeciwko Komisji, Zb.Orz. s. II-4315, pkt 321.

⁽³⁰⁾ Decyzja C 38/2008 z dnia 3 października 2012 r. w sprawie terminalu 2 w porcie lotniczym w Monachium (Dz.U. L 319 z 29.11.2013, s. 8), pkt 74–81.

⁽³¹⁾ Rozporządzenie Rady (WE) nr 659/1999 z dnia 22 marca 1999 r. ustanawiające szczegółowe zasady stosowania art. 108 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej (Dz.U. L 83 z 27.3.1999, s. 1).

⁽³²⁾ Zob. dyrektywa 2009/12/WE, motyw 1.

⁽³³⁾ Port lotniczy może – ale nie musi – być tym samym podmiotem, który jest właścicielem danego portu lotniczego.

⁽³⁴⁾ Wspólne wykonywanie działalności gospodarczej zazwyczaj ocenia się, badając istnienie funkcjonalnych, gospodarczych i organicznych powiązań między podmiotami. Zob. na przykład wyrok z 2010 r. w sprawie C-480/09 P AceaElectrabel Produzione SpA przeciwko Komisji, Zb.Orz. s. I-13355, pkt 47–55; wyrok z 2006 r. w sprawie C-222/04 Ministero dell'Economia e delle Finanze przeciwko Cassa di Risparmio di Firenze SpA i in., Zb.Orz. s. I-289, pkt 112.

⁽³⁵⁾ Wyrok z 2008 r. w sprawie T-196/04 Ryanair Ltd przeciwko Komisji, Zb.Orz. s. II-3643 („wyrok w sprawie Charleroi”), pkt 88.

⁽³⁶⁾ Wyrok w sprawie portu lotniczego Lipsk-Halle, pkt 98.

35. Trybunał orzekł, że działania wchodzące zwykle w zakres kompetencji państwa w wykonywaniu jego prerogatyw władzy publicznej nie mają charakteru gospodarczego i na ogół nie wchodzą w zakres stosowania zasad pomocy państwa⁽³⁷⁾. Na ogół uznaje się, że w porcie lotniczym działalność taka jak działania prowadzone przez kontrolę ruchu lotniczego, policję, służbę celną, straż pożarną, działania niezbędne do ochrony lotnictwa cywilnego przed aktami bezprawnej ingerencji oraz inwestycje związane z infrastrukturą i wyposażeniem koniecznymi do wykonania wymienionych działań stanowi działalność o charakterze pozagospodarczym⁽³⁸⁾.

36. Finansowanie publiczne tego rodzaju działalności pozagospodarczej nie stanowi pomocy państwa, ale powinno być ściśle ograniczone do rekompensowania kosztów ponoszonych z tytułu takiej działalności i nie można go wykorzystywać w odniesieniu do innych rodzajów działalności⁽³⁹⁾. Każda ewentualna nadwyżka rekompensaty z tytułu kosztów poniesionych w związku z działalnością pozagospodarczą przyznana przez organy publiczne może stanowić pomoc państwa. Ponadto jeżeli oprócz prowadzenia działalności gospodarczej port lotniczy prowadzi działalność pozagospodarczą, niezbędne jest oddzielne księgowanie kosztów w celu uniknięcia jakiegokolwiek przenoszenia funduszy publicznych z działalności pozagospodarczej na działalność gospodarczą.

37. Publiczne finansowanie działalności pozagospodarczej nie może prowadzić do nieuzasadnionej dyskryminacji pomiędzy portami lotniczymi. Zgodnie z utrwalonym orzecznictwem dochodzi bowiem do przyznania korzyści, jeżeli organy publiczne zwalniają przedsiębiorstwa z kosztów wynikających z prowadzonej przez nie działalności gospodarczej⁽⁴⁰⁾. Jeżeli zatem normalnym rozwiązaniem na mocy danego porządku prawnego jest to, że jedne cywilne porty lotnicze muszą ponosić pewne koszty nieodłącznie związane ze swoją działalnością, a inne cywilne porty lotnicze nie muszą ponosić tych kosztów, to te ostatnie porty mogą uzyskiwać korzyść, nawet jeżeli koszty te dotyczą działalności, którą na ogół uznaje się za działalność pozagospodarczą.

3.2. Wykorzystanie zasobów państwowych i możliwość przypisania ich państwu

38. Przekazanie zasobów państwowych może przybierać różne formy, takie jak np. dotacje bezpośrednie, ulgi podatkowe⁽⁴¹⁾, pożyczki uprzywilejowane oraz innego rodzaju preferencyjne warunki finansowania. Zaangażowanie zasobów państwowych będzie miało miejsce również w przypadku, w którym państwo wniesie wkład niepieniężny lub w formie usług subsydiowanych⁽⁴²⁾, takich jak usługi portu lotniczego. Zasoby państwowe mogą być wykorzystane⁽⁴³⁾ na szczeblu krajowym, regionalnym lub lokalnym. Środki z funduszy Unii będą także stanowiły zasoby państwowe, jeżeli proces ich przydzielania będzie przebiegał przy zachowaniu pewnej swobody uznania przez państwa członkowskie⁽⁴⁴⁾.

39. Trybunał Sprawiedliwości orzekł również, że nawet jeśli państwo jest w stanie kontrolować przedsiębiorstwo publiczne i wywierać dominujący wpływ na jego operacje, nie można automatycznie zakładać, że w konkretnym przypadku taka kontrola jest faktycznie sprawowana⁽⁴⁵⁾. Trzeba zatem ocenić kwestię, czy środki przyznane przez przedsiębiorstwa publiczne można przypisać państwu. Trybunał wskazał, że o przypisaniu państwu środka przyznanego przez przedsiębiorstwo publiczne można wywnioskować na podstawie zestawu wskaźników wynikających z okoliczności sprawy oraz kontekstu, w którym podjęto dany środek⁽⁴⁶⁾.

⁽³⁷⁾ Wyrok w sprawie C-118/85 Komisja przeciwko Włochom, pkt 7 i 8, a także wyrok z 1988 r. w sprawie C-30/87 Bodson/Pompes funèbres des régions libérées, Rec. I-2479, pkt 18.

⁽³⁸⁾ Zob. w szczególności wyrok z 1994 r. w sprawie C-364/92 SAT/Eurocontrol, Rec. s. I-43, pkt 30 i wyrok z 2009 r. w sprawie C-113/07 P Selex Sistemi Integrati przeciwko Komisji, Zb.Orz. s. I-2207, pkt 71.

⁽³⁹⁾ Wyrok z 1997 r. w sprawie C-343/95 Cali & Figli przeciwko Servizi ecologici porto di Genova, Rec. s. I-1547. Decyzja Komisji N 309/2002 z dnia 19 marca 2003 r., Bezpieczeństwo lotnicze – rekompensata kosztów w następstwie zamachów z 11 września 2001 r. (Dz.U. C 148 z 25.6.2003, s. 7). Decyzja Komisji N 438/2002 z dnia 16 października 2002 r., Dotowanie zarządów portów w wykonywaniu zadań wchodzących w zakres kompetencji władzy publicznej (Dz.U. C 284 z 21.11.2002, s. 2).

⁽⁴⁰⁾ Zob. m.in. wyrok z 2005 r. w sprawie C-172/03 Wolfgang Heiser przeciwko Finanzamt Innsbruck, Zb.Orz. s. I-01627, pkt 36, oraz orzecznictwo cytowane w tym wyroku.

⁽⁴¹⁾ Zob. decyzja N 324/2006 z dnia 24 października 2006 r., Francja – Pomoc na wsparcie czarteru ATR 72-500 przez Air Caraïbes (Dz.U. C 300 z 9.12.2006, s. 10).

⁽⁴²⁾ Zob. wyrok z 2003 r. w sprawie C-126/01 Ministère de l'Économie, des Finances et de l'Industrie przeciwko GEMO SA, Rec. s. I-13769, pkt 29.

⁽⁴³⁾ Zasoby publicznego przedsiębiorstwa stanowią zasoby państwowe w rozumieniu art. 107 ust. 1 Traktatu, ponieważ są one kontrolowane przez organy publiczne. Zob. wyrok z 2002 r. w sprawie C-482/99 Francja przeciwko Komisji, Rec. s. I-4397 (wyrok w sprawie Stardust Marine).

⁽⁴⁴⁾ Trybunał potwierdził, że od momentu, w którym środki finansowe pozostają stale pod kontrolą publiczną, a zatem są dostępne dla właściwych organów krajowych, klasyfikuje się je jako pomoc państwa; zob. wyrok z 2000 r. w sprawie C-83/98 P Francja przeciwko Ladbroke Racing Ltd i Komisji, Rec. s. I-3271, pkt 50.

⁽⁴⁵⁾ Zob. wyrok w sprawie Stardust Marine, pkt 52.

⁽⁴⁶⁾ Zob. wyrok w sprawie Stardust Marine, pkt 55 i 56.

40. W związku z tym środki publicznego portu lotniczego stanowią zasoby publiczne. Publiczny port lotniczy może zatem przyznać pomoc na rzecz przedsiębiorstwa lotniczego korzystającego z danego portu lotniczego, jeżeli decyzję o przyznaniu danego środka można przypisać państwu i spełnione zostały inne warunki określone w art. 107 ust. 1 Traktatu. Trybunał orzekł również, że kwestia, czy dany środek został przyznany bezpośrednio przez państwo, czy przez podmioty prywatne lub publiczne utworzone lub powołane przez państwo w celu zarządzania tym środkiem, nie wpływa na to, czy dany środek należy uznawać za pomoc państwa⁽⁴⁷⁾.

3.3. Zakłócenie konkurencji oraz wpływ na wymianę handlową

41. Zgodnie z orzecznictwem Trybunału wsparcie finansowe zakłóca konkurencję w stopniu, w jakim wzmacnia pozycję danego przedsiębiorstwa względem innych przedsiębiorstw⁽⁴⁸⁾.

42. Zasadniczo należy uznać, że korzyść przyznana przez państwo członkowskie zakłóca wymianę handlową między państwami członkowskimi, jeżeli wzmacnia pozycję danego przedsiębiorstwa w stosunku do przedsiębiorstw konkurujących z nim na danym rynku Unii⁽⁴⁹⁾.

43. Konkurencję między portami lotniczymi można ocenić w świetle kryteriów wyboru przedsiębiorstw lotniczych, a w szczególności porównując takie elementy, jak charakter świadczonych usług portu lotniczego oraz obsługiwanych klientów, zaludnienie lub działalność gospodarcza, natężenie ruchu, dostęp drogą lądową oraz poziom opłat i ogólne warunki handlowe w zakresie wykorzystywania infrastruktury oraz usług portu lotniczego. Poziom opłat jest kluczowym elementem, gdyż przyznane danemu portowi lotniczemu finansowanie publiczne mogłoby być wykorzystane w celu utrzymania opłat lotniskowych na sztucznie niskim poziomie, pozwalającym na przyciągnięcie przedsiębiorstw lotniczych, i mogłoby zatem istotnie zakłócać konkurencję.

44. Komisja zauważa ponadto, że porty lotnicze konkurują o zarządzanie infrastrukturą portów lotniczych, w tym infrastrukturą lokalnych i regionalnych portów lotniczych. Finansowanie publiczne portu lotniczego może zatem spowodować zakłócenie konkurencji na rynkach obsługi infrastruktury portów lotniczych. Ponadto finansowanie publiczne zarówno na rzecz portów lotniczych, jak i na rzecz przedsiębiorstw lotniczych może powodować zakłócenie konkurencji i wpływać na wymianę handlową na rynku transportu lotniczego w całej Unii. Co więcej, finansowanie publiczne na rzecz portów lotniczych i przedsiębiorstw lotniczych może również wpływać na konkurencję między rodzajami transportu.

45. W wyroku w sprawie Altmark⁽⁵⁰⁾ Trybunał Sprawiedliwości orzekł, że na wymianę handlową między państwami członkowskimi może wpływać nawet finansowanie publiczne przyznane przedsiębiorstwu świadczącemu wyłącznie lokalne lub regionalne usługi transportowe, ponieważ w ten sposób takie przedsiębiorstwo może utrzymać lub zwiększyć zakres świadczonych usług transportowych, co zmniejsza szanse przedsiębiorstw z siedzibą w innych państwach członkowskich na świadczenie usług transportowych. Nawet okoliczność, że kwota pomocy jest niewielka lub stosunkowo niewielki rozmiar przedsiębiorstwa będącego beneficjentem finansowania publicznego nie wykluczają bowiem *a priori* ewentualnego wpływu na wymianę handlową między państwami członkowskimi. W związku z tym finansowanie publiczne portów lotniczych lub przedsiębiorstw lotniczych świadczących usługi w takich portach lotniczych może wpływać na wymianę handlową między państwami członkowskimi.

3.4. Finansowanie publiczne portów lotniczych a stosowanie testu prywatnego inwestora

46. Artykuł 345 Traktatu stanowi, że Traktat nie przesądza w niczym zasad prawa własności w państwach członkowskich. W związku z powyższym państwa członkowskie mogą być właścicielami przedsiębiorstw i nimi zarządzać, nabywać akcje lub inne udziały w przedsiębiorstwach publicznych lub prywatnych.

47. W niniejszych wytycznych nie wprowadza się zatem rozróżnienia między różnymi rodzajami beneficjentów pod względem ich struktury prawnej ani pod względem ich przynależności do sektora publicznego lub prywatnego, a wszystkie odniesienia do przedsiębiorstw lotniczych i portów lotniczych lub przedsiębiorstw nimi zarządzających dotyczą wszystkich rodzajów podmiotów prawnych.

48. Aby ocenić, czy przedsiębiorstwo uzyskało korzyść gospodarczą, stosuje się tak zwany test prywatnego inwestora. Taki test powinien opierać się na informacjach dostępnych i rozwoju przewidywalnym w momencie przyznania finansowania publicznego i nie należy uwzględniać w nim żadnej analizy dokonanej w oparciu o późniejszą sytuację⁽⁵¹⁾.

⁽⁴⁷⁾ Wyrok z 1977 r. w sprawie C-78/76 Steinike & Weinlig przeciwko Niemcom, Rec. s. I-595, pkt 21.

⁽⁴⁸⁾ Wyrok z 2002 r. w sprawie C-310/99 Włochy przeciwko Komisji, Rec. s. I-2289, pkt 65.

⁽⁴⁹⁾ Wyrok z 2003 r. w sprawie C-280/00 Altmark Trans GmbH i Regierungspräsidium Magdeburg przeciwko Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH („wyrok w sprawie Altmark”), Rec. s. I-7747.

⁽⁵⁰⁾ Zob. wyrok w sprawie Altmark, pkt 77–82.

⁽⁵¹⁾ Wyrok w sprawie Stardust Marine, pkt 71. Wyrok z 2012 r. w sprawie C 124/10P Komisja Europejska przeciwko EDF, jeszcze nieopublikowany w Zb.Orz., pkt 84, 85 i 105.

49. W związku z tym, jeżeli port lotniczy odniesie korzyść z finansowania publicznego, Komisja przeprowadzi ocenę kwestii, czy takie finansowanie stanowi pomoc, rozważając, czy w podobnych okolicznościach inwestor prywatny, opierając się na przewidywanej możliwości zwrotu, niezależnie od wszelkich względów o charakterze społecznym lub związanych z polityką regionalną czy względami sektorowymi⁽⁵²⁾, przyznałby takie samo finansowanie. Finansowania publicznego przyznanego w okolicznościach odpowiadających normalnym warunkom rynkowym nie uznaje się za pomoc państwa⁽⁵³⁾.

50. Trybunał orzekł również, że postępowanie inwestora państwowego można porównać z zachowaniem inwestora prywatnego kierującego się rentownością w długiej perspektywie⁽⁵⁴⁾ w okresie użytkowania inwestycji. Rozważenie tych kwestii jest szczególnie istotne w przypadku inwestycji w infrastrukturę, które często wiążą się z dużymi kwotami zasobów finansowych i mogą przynosić dodatni zwrot dopiero po wielu latach. W każdej ocenie rentowności portu lotniczego należy uwzględnić przychody portu lotniczego.

51. W związku z tym w przypadku finansowania publicznego portów lotniczych ocena zgodności z testem prywatnego inwestora powinna opierać się na solidnych perspektywach rentowności *ex ante* dla podmiotu przyznającego finansowanie⁽⁵⁵⁾. Wszelkie prognozy dotyczące ruchu wykorzystane w tym celu powinny być realistyczne oraz powinny być przedmiotem stosownej analizy wrażliwości. Brak biznesplanu może świadczyć o niespełnieniu testu prywatnego inwestora⁽⁵⁶⁾. W przypadku braku biznesplanu państwa członkowskie mogą przedstawić analizę lub dokumenty wewnętrzne organów publicznych lub danego portu lotniczego, z których wyraźnie wynika, że w ramach analizy przeprowadzonej przed przyznaniem finansowania publicznego wykazano zgodność z testem prywatnego inwestora.

52. Porty lotnicze mogą odgrywać istotną rolę w promowaniu lokalnego rozwoju i zwiększaniu dostępności danego regionu. Na potrzeby testu prywatnego inwestora nie można jednak brać pod uwagę ani względów regionalnych, ani politycznych⁽⁵⁷⁾. Takie względy można jednak, w pewnych okolicznościach, brać pod uwagę, oceniając zgodność pomocy z rynkiem wewnętrznym.

3.5. Stosunki finansowe między portami lotniczymi a przedsiębiorstwami lotniczymi

53. W przypadku, w którym port lotniczy dysponuje zasobami publicznymi, zasadniczo można wykluczyć udzielenie pomocy państwa na rzecz przedsiębiorstwa lotniczego korzystającego z danego portu lotniczego, jeżeli stosunki pomiędzy portem lotniczym a danym przedsiębiorstwem lotniczym spełniają test prywatnego inwestora. Zazwyczaj ma to miejsce, jeżeli:

- a) cena usług portu lotniczego odpowiada cenie rynkowej (zob. sekcja 3.5.1); lub
- b) można wykazać za pomocą analizy *ex ante*, że porozumienie między portem lotniczym a przedsiębiorstwem lotniczym wywrze stopniowo pozytywny wpływ na zyski portu lotniczego (zob. sekcja 3.5.2).

3.5.1. Porównanie z ceną rynkową

54. Jedno z możliwych podejść do oceny występowania pomocy państwa na rzecz przedsiębiorstwa lotniczego polega na ustaleniu, czy cena pobierana przez port lotniczy od konkretnego przedsiębiorstwa lotniczego odpowiada cenie rynkowej. Na podstawie dostępnych cen rynkowych mających związek z sytuacją można ustalić odpowiedni punkt odniesienia, uwzględniając elementy określone w pkt 60.

55. Podstawowym warunkiem ustalenia punktu odniesienia jest możliwość wybrania wystarczającej liczby porównywalnych portów lotniczych, które w normalnych warunkach rynkowych świadczą porównywalne usługi.

56. W tej kwestii Komisja zauważa, że na razie znaczna większość unijnych portów lotniczych korzysta z finansowania publicznego na pokrycie kosztów inwestycji i kosztów operacyjnych. Większość z tych portów lotniczych może pozostać na rynku tylko dzięki wsparciu ze środków publicznych.

⁽⁵²⁾ Wyrok z 1999 r. w sprawach T-129/95, T-2/96 i T-97/96 *Neue Maxhütte Stahlwerke i Lech Stahlwerke przeciwko Komisji*, Rec. s. II-17, pkt 120. Zob. również wyrok z 1986 r. w sprawie C-40/85 *Belgia przeciwko Komisji*, Rec. s. 02321, pkt 13.

⁽⁵³⁾ Wyrok w sprawie *Stardust Marine*, pkt 69. Zob. również wyrok z 1991 r. w sprawie C-303/88 *Włochy przeciwko Komisji*, Rec. s. I-1433, pkt 20.

⁽⁵⁴⁾ Wyrok z 1991 r. w sprawie C-305/89 *Włochy przeciwko Komisji* („wyrok w sprawie *Alfa Romeo*”), Rec. s. I-1603, pkt 20. Wyrok z 2003 r. w sprawie T-228/99 *Westdeutsche Landesbank Girozentrale przeciwko Komisji*, Rec. s. II-435, pkt 250–270.

⁽⁵⁵⁾ Zob. decyzja Komisji w sprawie C 25/2007, *Finlandia – port lotniczy Tampere Pirkkala i Ryanair* (Dz.U. L 309 z 19.11.2013, s. 27).

⁽⁵⁶⁾ Wyrok z 2012 r. w sprawie C-124/10 *Komisja przeciwko EDF*, jeszcze nieopublikowany w *Zb.Orz.*, pkt 84, 85 i 105.

⁽⁵⁷⁾ Wyrok z 1999 r. w sprawach T-129/95, T-2/96 i T-97/96 *Neue Maxhütte Stahlwerke i Lech Stahlwerke przeciwko Komisji*, Rec. s. II-17, pkt 120. Zob. również wyrok z 1986 r. w sprawie C-40/85 *Belgia przeciwko Komisji*, Rec. s. 02321, pkt 13.

57. Tradycyjnie organy publiczne uznają publiczne porty lotnicze za infrastrukturę ułatwiającą lokalny rozwój, a nie za przedsiębiorstwa działające na zasadach rynkowych. W rezultacie ustalanie cen stosowanych przez takie porty lotnicze przeważnie nie odbywa się na warunkach rynkowych, a w szczególności nie na podstawie solidnych perspektyw rentowności *ex ante*, ale zasadniczo w oparciu o względy społeczne lub regionalne.

58. Nawet jeżeli właścicielami niektórych portów lotniczych są podmioty prywatne lub jeżeli portami lotniczymi zarządza się z pominięciem względów społecznych lub regionalnych, silny wpływ na ceny stosowane przez takie porty lotnicze mogą mieć ceny stosowane przez większość portów lotniczych subsydiowanych ze środków publicznych, ponieważ w trakcie negocjacji z prywatnymi portami lotniczymi lub portami lotniczymi zarządzanymi przez podmioty prywatne przedsiębiorstwa lotnicze biorą pod uwagę ceny ustalone przez porty lotnicze subsydiowane ze środków publicznych.

59. W takich okolicznościach Komisja ma poważne wątpliwości co do istnienia obecnie możliwości wyznaczenia odpowiedniego punktu odniesienia w celu ustalenia prawdziwej ceny rynkowej za usługi świadczone przez porty lotnicze. Sytuacja ta może w przyszłości ulec zmianie lub ewoluować, w szczególności wówczas, gdy zasady pomocy państwa będą w pełni stosowane w odniesieniu do finansowania publicznego portów lotniczych.

60. W każdym razie Komisja uważa, że ustalanie punktów odniesienia powinno opierać się na porównaniu opłat lotniskowych – po odliczeniu wszelkich świadczeń przyznanych przedsiębiorstwu lotniczemu (takich jak wsparcie marketingowe, bonifikaty lub wszelkie inne zachęty) – wystarczającej liczby właściwych, porównywalnych portów lotniczych, których zarządzający zachowują się jak rynkowe podmioty gospodarcze. W szczególności należy stosować następujące wskaźniki:

- a) wielkość ruchu;
- b) rodzaj ruchu (w celach biznesowych lub wypoczynkowych bądź port przeznaczenia), relatywne znaczenie przewozu towarów i relatywne znaczenie przychodów wynikających z działalności pozalotniczej portu lotniczego;
- c) rodzaj i poziom świadczonych usług portu lotniczego;
- d) odległość portu lotniczego od dużego miasta;
- e) liczba mieszkańców na obszarze ciężenia portu lotniczego;
- f) sytuacja gospodarcza pobliskich obszarów (PKB na mieszkańca);
- g) różne obszary geograficzne, z których można przyciągnąć pasażerów.

3.5.2. Analiza rentowności *ex ante*

61. Obecnie Komisja uznaje przeprowadzaną *ex ante* analizę rentowności przyrostowej za najwłaściwsze kryterium oceny porozumień zawartych przez porty lotnicze z poszczególnymi przedsiębiorstwami lotniczymi.

62. W tym względzie Komisja jest zdania, że zróżnicowanie cen stanowi standardową praktykę handlową, o ile jest zgodne ze wszystkimi odpowiednimi przepisami dotyczącymi konkurencji oraz ze wszystkimi odpowiednimi przepisami sektorowymi⁽⁵⁸⁾. Takie zróżnicowane strategie ustalania cen powinny być jednak uzasadnione z handlowego punktu widzenia, aby były zgodne z testem prywatnego inwestora⁽⁵⁹⁾.

63. Komisja jest zdania, że porozumienia zawarte między przedsiębiorstwami lotniczymi a portem lotniczym można uznać za zgodne z testem prywatnego inwestora, jeżeli powodują stopniowe zwiększanie – z perspektywy *ex ante* – rentowności portu lotniczego. Port lotniczy powinien wykazać, że w momencie zawierania porozumienia z przedsiębiorstwem lotniczym (na przykład pojedynczej umowy lub ogólnego systemu opłat lotniskowych) jest w stanie pokryć wszystkie koszty wynikające z tego porozumienia w okresie jego obowiązywania, uzyskując przy tym rozsądną marżę zysku⁽⁶⁰⁾, na podstawie solidnych perspektyw średnioterminowych⁽⁶¹⁾.

⁽⁵⁸⁾ Właściwe przepisy obejmują art. 101 i 102 Traktatu, a także dyrektywę 2009/12/WE.

⁽⁵⁹⁾ Zob. decyzja Komisji w sprawie C 12/2008, Słowacja – Umowa między bratysławskim portem lotniczym a Ryanair (Dz.U. L 27 z 1.2.2011, s. 24), oraz decyzja Komisji w sprawie C 25/2007, Finlandia – port lotniczy Tampere Pirkkala i Ryanair (Dz.U. L 309 z 19.11.2013, s. 27).

⁽⁶⁰⁾ Rozsądna marża zysku stanowi „zwykłą” stopę zwrotu z kapitału, tj. stopę zwrotu, której typowe przedsiębiorstwo wymagałoby w przypadku inwestycji obciążonej podobnym ryzykiem. Zwrot mierzy się jako wewnętrzną stopę zwrotu z przewidywanych przepływów pieniężnych, wynikających z porozumienia z przedsiębiorstwem lotniczym.

⁽⁶¹⁾ Nie wyklucza to przewidywania, że początkowe straty zostaną w czasie obowiązywania porozumienia zrekompensovane przyszłymi korzyściami.

64. Aby stwierdzić, czy dane porozumienie zawarte między portem lotniczym a przedsiębiorstwem lotniczym jest zgodne z testem prywatnego inwestora, oprócz opłat lotniskowych należy uwzględnić oczekiwane dochody z działalności pozalotniczej wynikające z działalności danego przedsiębiorstwa lotniczego, po odliczeniu wszystkich rabatów, wsparcia marketingowego lub programów zachęt⁽⁶²⁾. Podobnie należy uwzględnić wszystkie oczekiwane koszty stopniowo ponoszone przez port lotniczy w związku z działalnością danego przedsiębiorstwa lotniczego w danym porcie lotniczym⁽⁶³⁾. Takie koszty przyrostowe mogą obejmować wszystkie kategorie wydatków lub inwestycji, takie jak koszty przyrostowe związane z personelem, sprzętem i inwestycjami poniesione w związku z obecnością danego przedsiębiorstwa lotniczego w danym porcie lotniczym. Przykładowo, jeżeli port lotniczy musi dokonać rozbudowy lub wybudować nowy terminal bądź inne obiekty głównie po to, aby sprostać potrzebom konkretnego przedsiębiorstwa lotniczego, koszty te należy uwzględnić przy obliczaniu kosztów przyrostowych. Natomiast w teście prywatnego inwestora nie należy uwzględniać kosztów, które port lotniczy poniósłby tak czy inaczej, niezależnie od porozumienia zawartego z przedsiębiorstwem lotniczym.

65. Jeżeli operator portu lotniczego korzysta z pomocy zgodnej z rynkiem wewnętrznym, korzyść wynikająca z takiej pomocy nie przechodzi na określone przedsiębiorstwo lotnicze⁽⁶⁴⁾, jeżeli spełnione są następujące warunki: infrastruktura jest otwarta dla wszystkich przedsiębiorstw lotniczych⁽⁶⁵⁾ (w tym infrastruktura, z której prawdopodobnie częściej korzystają konkretne kategorie, takie jak operatorzy tanich linii lotniczych lub linii czarterowych) i nie jest przeznaczona dla konkretnego przedsiębiorstwa lotniczego; oraz przedsiębiorstwa lotnicze płacą stawki obejmujące co najmniej koszty przyrostowe, które określono w pkt 64. Ponadto Komisja uważa, że w takich warunkach, nawet jeśli pomoc państwa dla przedsiębiorstw lotniczych miałaby miejsce, pomoc taka byłaby w każdym razie zgodna z rynkiem wewnętrznym z tych samych przyczyn, które uzasadniają zgodność pomocy na poziomie portu lotniczego. Jeżeli operator portu lotniczego korzysta z pomocy inwestycyjnej niezgodnej z rynkiem wewnętrznym, korzyść wynikająca z takiej pomocy nie przechodzi na określone przedsiębiorstwo lotnicze, jeżeli spełnione są następujące warunki: infrastruktura jest otwarta dla wszystkich przedsiębiorstw lotniczych i nie jest przeznaczona dla konkretnego przedsiębiorstwa lotniczego; oraz przedsiębiorstwa lotnicze płacą stawki obejmujące co najmniej koszty przyrostowe, które określono w pkt 64. Komisja uważa, że w takich warunkach nie można wykluczyć sektorowej korzyści dla branży lotniczej lub innych użytkowników, lecz korzyść ta nie powinna prowadzić do odzyskania pomocy od poszczególnych przedsiębiorstw lotniczych lub innych użytkowników.

66. Oceniając porozumienia zawarte między portami lotniczymi a przedsiębiorstwami lotniczymi, Komisja uwzględni też, w jakim stopniu badane porozumienia można uważać za stanowiące część realizacji ogólnej strategii portu lotniczego, która ma doprowadzić do osiągnięcia rentowności przynajmniej w perspektywie długoterminowej.

4. FINANSOWANIE PUBLICZNE USŁUG ŚWIADCZONYCH W OGÓLNYM INTERESIE GOSPODARCZYM

67. W określonych przypadkach organy publiczne mogą definiować niektóre rodzaje działalności gospodarczej prowadzonej przez porty lotnicze lub przedsiębiorstwa lotnicze jako usługi świadczone w ogólnym interesie gospodarczym (UOIG) w rozumieniu art. 106 ust. 2 Traktatu i orzeczenia w sprawie Altmark⁽⁶⁶⁾ i zapewniać rekompensatę z tytułu świadczenia takich usług.

⁽⁶²⁾ Podobnie uwzględnione zostanie każde wsparcie ze środków publicznych, takie jak porozumienia marketingowe zawierane bezpośrednio między organami publicznymi a przedsiębiorstwem lotniczym, którego celem jest rekompensata części zwykłych kosztów poniesionych przez port lotniczy w związku z porozumieniem zawartym między portem lotniczym a przedsiębiorstwem lotniczym. Nie ma tu znaczenia, czy wsparcie zostało przyznane danemu przedsiębiorstwu lotniczemu bezpośrednio, czy za pośrednictwem portu lotniczego lub innego podmiotu.

⁽⁶³⁾ Wyrok w sprawie Charleroi, pkt 59.

⁽⁶⁴⁾ Treść tego punktu na temat przedsiębiorstw lotniczych stosuje się w ten sam sposób do innych użytkowników portu lotniczego.

⁽⁶⁵⁾ Zob. w szczególności wyrok z 2011 r. w sprawach połączonych T-443/08 i T-455/08 *Mitteldeutsche Flughafen AG i Flughafen Leipzig Halle GmbH przeciwko Komisji*, Zb.Orz. s. II-1311, pkt 109.

⁽⁶⁶⁾ Zob. wyrok w sprawie Altmark, pkt 86–93. Finansowanie publiczne w zakresie świadczenia UOIG nie skutkuje selektywną korzyścią w rozumieniu art. 107 ust. 1 Traktatu, jeżeli spełnione zostały następujące cztery warunki: a) beneficjent mechanizmu finansowania UOIG przez państwo musi zostać formalnie zobowiązany do świadczenia UOIG i zobowiązanie to musi być w sposób jasny zdefiniowane, b) parametry, na podstawie których obliczana jest rekompensata, muszą być wcześniej ustalone w obiektywny i przejrzysty sposób, c) rekompensata nie może przekraczać kwoty niezbędnej do pokrycia całości lub części kosztów poniesionych w celu wykonania zobowiązań do świadczenia UOIG, przy uwzględnieniu związanych z nimi przychodów oraz rozsądnego zysku z tytułu wypełniania tych zobowiązań, oraz d) jeżeli beneficjent nie został wybrany w ramach postępowania o udzielenie zamówienia, umożliwiającego świadczenie danej usługi po najmniejszym koszcie dla społeczności, poziom rekompensaty musi być określony na podstawie analizy kosztów, jakie przeciętne prawidłowo zarządzane przedsiębiorstwo poniosłoby w związku z wykonaniem takich zobowiązań, przy uwzględnieniu stosownych przychodów i rozsądnego zysku.

68. W takich przypadkach komunikat w sprawie UOIG⁽⁶⁷⁾ i rozporządzenie Komisji (UE) nr 360/2012⁽⁶⁸⁾ zawierają wytyczne dotyczące warunków, na jakich finansowanie publiczne UOIG stanowi pomoc państwa w rozumieniu art. 107 ust. 1 Traktatu. Pomoc w formie rekompensaty z tytułu świadczenia usług publicznych będzie oceniana na podstawie decyzji Komisji 2012/21/UE⁽⁶⁹⁾ i ram dotyczących UOIG⁽⁷⁰⁾. Te cztery dokumenty łącznie stanowią „pakiet UOIG”, który stosuje się również w odniesieniu do rekompensaty przyznawanej na rzecz portów lotniczych i przedsiębiorstw lotniczych. Poniżej wyjaśniono stosowanie niektórych z zasad określonych w pakiecie UOIG, z uwzględnieniem pewnych cech szczególnych badanych sektorów.

4.1. Definicja usług świadczonych w ogólnym interesie gospodarczym w sektorach portów lotniczych i transportu lotniczego

69. Zgodnie z pierwszym kryterium określonym w wyroku w sprawie Altmark należy wyraźnie zdefiniować zadania stanowiące usługę świadczoną w ogólnym interesie gospodarczym. Wymóg ten pokrywa się z wymogiem określonym w art. 106 ust. 2 Traktatu⁽⁷¹⁾. Zgodnie z orzecznictwem⁽⁷²⁾ świadczenie usług w ogólnym interesie gospodarczym należy powierzać przedsiębiorstwom aktem władzy publicznej. Komisja wyjaśniała również⁽⁷³⁾, że – aby dana działalność można było uznać za UOIG – powinna ona posiadać szczególne cechy charakterystyczne w porównaniu ze zwykłymi rodzajami działalności gospodarczej, a celem, do którego dążą w interesie ogólnym organy publiczne, nie może być po prostu cel polegający na rozwoju niektórych działań gospodarczych lub niektórych regionów gospodarczych przewidziany w art. 107 ust. 3 lit. c) Traktatu⁽⁷⁴⁾.

70. Jeżeli chodzi o usługi transportu lotniczego, obowiązki użyteczności publicznej można nakładać wyłącznie zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 1008/2008⁽⁷⁵⁾. W szczególności takie obowiązki można nakładać wyłącznie w odniesieniu do określonej trasy lub grupy tras⁽⁷⁶⁾, a nie do każdej zwykłej trasy rozpoczynającej się w danym porcie lotniczym, mieście lub regionie. Ponadto obowiązek użyteczności publicznej można nakładać wyłącznie w odniesieniu do danej trasy w celu spełnienia potrzeb transportowych, których nie można odpowiednio zaspokoić za pomocą istniejącej trasy lotniczej lub innych środków transportu⁽⁷⁷⁾.

71. W tym względzie należy podkreślić, że nawet w przypadku zachowania zgodności z merytorycznymi i proceduralnymi wymogami zawartymi w rozporządzeniu (WE) nr 1008/2008 nadal konieczne jest dokonanie przez państwo członkowskie oceny zgodności z art. 107 ust. 1 Traktatu.

72. Jeżeli chodzi o porty lotnicze, Komisja uważa, że w należycie uzasadnionych przypadkach można uznać, że ogólne zarządzanie portem lotniczym stanowi usługę świadczoną w ogólnym interesie gospodarczym. W świetle zasad przedstawionych w pkt 69 Komisja uznaje, że taka sytuacja może zaistnieć tylko wówczas, gdy część obszaru potencjalnie obsługiwanego przez port lotniczy, z wyłączeniem tego portu lotniczego, byłaby odizolowana od reszty Unii w stopniu przesądzającym o jej rozwoju społecznym i gospodarczym. W tego rodzaju ocenie należy należycie uwzględnić inne rodzaje transportu, a w szczególności koleje dużych prędkości lub połączenia drogą morską obsługiwane przez promy. W takich przypadkach organy publiczne mogą nałożyć na port lotniczy obowiązek użyteczności publicznej w celu zagwarantowania, aby port lotniczy pozostawał otwarty dla ruchu handlowego. Komisja zwraca uwagę, że niektóre porty lotnicze mają duże znaczenie pod względem regionalnej łączności odizolowanych, oddalonych lub peryferyjnych regionów Unii. W szczególności taka sytuacja może wystąpić w przypadku regionów najbardziej oddalonych, a także wysp lub innych obszarów Unii. Uzasadnione może być określenie obowiązków w zakresie UOIG w tych portach lotniczych, dokonywane w drodze oceny poszczególnych przypadków i w zależności od szczególnych cech charakterystycznych każdego portu lotniczego i obsługiwanego przez niego regionu.

⁽⁶⁷⁾ Zob. przypis 22.

⁽⁶⁸⁾ Rozporządzenie Komisji (UE) nr 360/2012 z dnia 25 kwietnia 2012 r. w sprawie stosowania art. 107 i 108 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej do pomocy *de minimis* przyznawanej przedsiębiorstwom wykonującym usługi świadczone w ogólnym interesie gospodarczym (Dz.U. L 114 z 26.4.2012, s. 8).

⁽⁶⁹⁾ Decyzja Komisji 2012/21/UE z dnia 20 grudnia 2011 r. w sprawie stosowania art. 106 ust. 2 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej do pomocy państwa w formie rekompensaty z tytułu świadczenia usług publicznych, przyznawanej przedsiębiorstwom zobowiązanym do wykonywania usług świadczonych w ogólnym interesie gospodarczym (Dz.U. L 7 z 11.1.2012, s. 3).

⁽⁷⁰⁾ Komunikatu Komisji – Zasady ramowe Unii Europejskiej dotyczące pomocy państwa w formie rekompensaty z tytułu świadczenia usług publicznych (2011) (Dz.U. C 8 z 11.1.2012, s. 15).

⁽⁷¹⁾ Wyrok z 2008 r. w sprawie T-289/03 British United Provident Association Ltd (BUPA) przeciwko Komisji, Zb.Orz. s. II-81, pkt 171 i 224.

⁽⁷²⁾ Zob. wyrok z 2000 r. w sprawach połączonych T-204/97 i T-270/97 EPAC — Empresa para a Agroalimentação e Cereais, SA przeciwko Komisji, Rec. s. II-2267, pkt 126 oraz wyrok z 2005 r. w sprawie T-17/02 Fred Olsen, SA przeciwko Komisji, Zb.Orz. s. II-2031, pkt 186, 188–189.

⁽⁷³⁾ Zob. komunikat w sprawie UOIG, pkt 45.

⁽⁷⁴⁾ Zob. decyzja Komisji N 381/04, Francja – Projekt sieci telekomunikacyjnych o dużej przepustowości w Pyrénées Atlantiques (DORSAL), (Dz.U. C 162 z 2.7.2005, s. 5).

⁽⁷⁵⁾ Art. 16, 17 i 18.

⁽⁷⁶⁾ Należy wyraźnie ustalić zarówno porty lotnicze odlotu, jak i docelowe porty lotnicze; zob. art. 16 ust. 1 rozporządzenia (WE) nr 1008/2008.

⁽⁷⁷⁾ W szczególności Komisja uznaje, że trudno byłoby uzasadnić obowiązek użyteczności publicznej w przypadku trasy do danego portu lotniczego, jeżeli istnieją już podobne usługi, zwłaszcza pod względem czasu przewozu, częstotliwości, poziomu i jakości obsługi, skierowane do innego portu lotniczego obsługującego ten sam obszar ciężenia.

73. W świetle szczególnych wymogów powiązanych z obowiązkiem użyteczności publicznej w zakresie usług transportu lotniczego⁽⁷⁸⁾, a także wobec pełnej liberalizacji rynków transportu lotniczego Komisja uważa, że zakres stosowania obowiązku użyteczności publicznej nakładanego na porty lotnicze nie powinien obejmować rozwoju handlowych usług transportu lotniczego.

4.2. Zgodność pomocy w formie rekompensaty z tytułu świadczenia usług publicznych z rynkiem wewnętrznym

74. Jeżeli nie zostanie spełnione którekolwiek z łącznych kryteriów zawartych w wyroku w sprawie Altmark, rekompensata z tytułu świadczenia usług publicznych zapewnia korzyść gospodarczą jej beneficjentowi i może stanowić pomoc państwa w rozumieniu art. 107 ust. 1 Traktatu. Tego rodzaju pomoc państwa można uznać za zgodną z rynkiem wewnętrznym na podstawie art. 106 ust. 2 Traktatu, jeżeli spełnia ona wszystkie kryteria zgodności opracowane w odniesieniu do stosowania tego ustępu.

75. Pomoc państwa w formie rekompensaty z tytułu świadczenia usług publicznych jest wyłączona z obowiązku zgłoszenia przewidzianego w art. 108 ust. 3 Traktatu, jeżeli spełnione zostały wymogi określone w decyzji 2012/21/UE. Zakres stosowania decyzji 2012/21/UE obejmuje rekompensatę z tytułu świadczenia usług publicznych przyznaną na rzecz:

- a) portów lotniczych, w których średnie roczne natężenie ruchu w okresie wykonywania powierzonych UOIG nie przekracza 200 000 pasażerów⁽⁷⁹⁾; oraz
- b) przedsiębiorstw lotniczych w odniesieniu do połączeń drogą powietrzną z wyspami, na których średnie roczne natężenie ruchu nie przekracza 300 000 pasażerów⁽⁸⁰⁾.

76. Pomoc państwa nieobjętą zakresem stosowania decyzji 2012/21/UE można uznać za zgodną z rynkiem wewnętrznym na podstawie art. 106 ust. 2 Traktatu, jeżeli spełnione zostały warunki określone w ramach dotyczących UOIG. Należy jednak zauważyć, że zawarte w pkt 69–73 niniejszych wytycznych rozważania na temat definicji obowiązku użyteczności publicznej nakładanego na porty lotnicze lub przedsiębiorstwa lotnicze będą miały zastosowanie w przypadku zarówno oceny na podstawie decyzji 2012/21/UE, jak i oceny na podstawie ram dotyczących UOIG.

5. ZGODNOŚĆ POMOCY Z RYNKIEM WEWNĘTRZNYM NA PODSTAWIE ART. 107 UST. 3 LIT. C) TRAKTATU

77. Jeżeli finansowanie publiczne przyznane portom lotniczym lub przedsiębiorstwom lotniczym stanowi pomoc państwa, taką pomoc można uznać za zgodną z rynkiem wewnętrznym na podstawie art. 107 ust. 3 lit. c) Traktatu, pod warunkiem że pomoc ta spełnia kryteria zgodności z rynkiem wewnętrznym dotyczące portów lotniczych określone w sekcji 5.1 niniejszych wytycznych i dotyczące przedsiębiorstw lotniczych określone w sekcji 5.2. Pomoc państwa przyznana przedsiębiorstwom lotniczym, która powoduje, że stopniowo maleje rentowność portu lotniczego (zob. pkt 63 i 64 niniejszych wytycznych), zostanie uznana za niezgodną z rynkiem wewnętrznym na podstawie art. 107 ust. 1 Traktatu, chyba że spełnione zostały warunki zgodności z rynkiem wewnętrznym dotyczące pomocy państwa na rozpoczęcie działalności określone w sekcji 5.2 niniejszych wytycznych.

78. W celu dokonania oceny, czy środek pomocy państwa można uznać za zgodny z rynkiem wewnętrznym na podstawie art. 107 ust. 3 lit. c) Traktatu, Komisja zasadniczo analizuje, czy środek pomocy opracowano w sposób gwarantujący, że pozytywny wpływ na osiągnięcie celu stanowiącego przedmiot wspólnego zainteresowania przeważa nad ewentualnym negatywnym wpływem pomocy na wymianę handlową i konkurencję.

79. W komunikacie w sprawie unowocześnienia unijnej polityki w dziedzinie pomocy państwa wzywa się do ustalenia i zdefiniowania wspólnych zasad mających zastosowanie do oceny zgodności wszystkich środków pomocy ze wspólnym rynkiem, przeprowadzanej przez Komisję. Środek pomocy zostanie uznany za zgodny z rynkiem wewnętrznym na podstawie art. 107 ust. 3 Traktatu, pod warunkiem że spełnione zostaną łącznie następujące warunki:

- a) przyczynianie się do osiągnięcia wyraźnie określonego celu stanowiącego przedmiot wspólnego zainteresowania: środek pomocy państwa musi mieć cel stanowiący przedmiot wspólnego zainteresowania zgodnie z art. 107 ust. 3 Traktatu;
- b) konieczność interwencji państwa: środek pomocy państwa musi być ukierunkowany na sytuację, w której pomoc może spowodować istotną poprawę, jaka nie może nastąpić samoistnie w wyniku działania rynku, np. poprzez usunięcie niedoskonałości rynku lub rozwiązanie problemu związanego z sprawiedliwością lub spójnością;
- c) odpowiedniość środka pomocy: środek pomocy musi być właściwym instrumentem polityki do osiągnięcia celu stanowiącego przedmiot wspólnego zainteresowania;

⁽⁷⁸⁾ Zob. pkt 70 oraz rozporządzenie (WE) nr 1008/2008, motyw 12 i art. 16–18.

⁽⁷⁹⁾ Przedmiotowy próg dotyczy podróży w jedną stronę, tj. pasażer lecący z danego portu lotniczego i z powrotem zostałby policzony dwukrotnie. Jeżeli port lotniczy należy do grupy portów lotniczych, liczbę przelotów pasażerskich ustanawia się na podstawie każdego indywidualnego portu lotniczego.

⁽⁸⁰⁾ Przedmiotowy próg dotyczy podróży w jedną stronę, tj. pasażer lecący na wyspę i z powrotem zostałby policzony dwukrotnie. Ma on zastosowanie do poszczególnych tras między portem lotniczym na wyspie i kontynentalnym portem lotniczym.

- d) efekt zachęty: pomoc musi przynieść zmianę zachowania danych przedsiębiorstw w taki sposób, aby podjęły one dodatkową działalność, której nie prowadziłyby bez pomocy lub którą prowadziłyby w ograniczony bądź inny sposób lub w ograniczonej bądź innej lokalizacji;
- e) proporcjonalność pomocy (pomoc ograniczona do minimum): kwota pomocy musi być ograniczona do minimum niezbędnego do przyciągnięcia dodatkowych inwestycji lub zainicjowania działalności w danym obszarze;
- f) uniknięcie nadmiernych negatywnych skutków dla konkurencji i wymiany handlowej między państwami członkowskimi: należy odpowiednio ograniczyć negatywne skutki pomocy tak, aby ogólny bilans środka był dodatni;
- g) przejrzystość pomocy: państwa członkowskie, Komisja, podmioty gospodarcze i podmioty zainteresowane muszą mieć łatwy dostęp do wszystkich stosownych aktów i istotnych informacji dotyczących pomocy udzielonej na mocy takich aktów, jak określono w sekcji 8.2.

80. W odniesieniu do pomocy państwa w sektorze lotnictwa Komisja uznaje, że te wspólne zasady są przestrzegane, gdy pomoc państwa przyznana portom lub przedsiębiorstwom lotniczym spełnia wszystkie warunki określone odpowiednio w sekcjach 5.1 i 5.2. W związku z tym spełnienie owych warunków oznacza zgodność pomocy z rynkiem wewnętrznym zgodnie z art. 107 ust. 3 lit. c) Traktatu.

81. Jeżeli jednak nieodłączny aspekt środka pomocy państwa i warunki z nim związane (w tym model finansowania środka, jeśli stanowi on jego nieodłączny element) wiążą się z naruszeniem prawa Unii, pomoc nie może zostać uznana za zgodną z rynkiem wewnętrznym⁽⁸¹⁾.

82. Ponadto, oceniając zgodność każdej pomocy państwa z rynkiem wewnętrznym, Komisja uwzględni każde postępowanie dotyczące naruszenia art. 101 lub 102 Traktatu, które może dotyczyć beneficjenta pomocy i może mieć znaczenie dla oceny prowadzonej przez Komisję na podstawie art. 107 ust. 3 Traktatu⁽⁸²⁾.

5.1. Pomoc dla portów lotniczych

5.1.1. Pomoc inwestycyjna na rzecz portów lotniczych

83. Pomoc inwestycyjna na rzecz portów lotniczych, czy to w formie pomocy indywidualnej, czy też w ramach programu pomocy, zostanie uznana za zgodną z rynkiem wewnętrznym na podstawie art. 107 ust. 3 lit. c) Traktatu, o ile łączne warunki podane w pkt 79 spełnione są w sposób określony w pkt 84–108.

a) Przyczynianie się do osiągnięcia wyraźnie określonego celu stanowiącego przedmiot wspólnego zainteresowania

84. Pomoc inwestycyjna na rzecz portów lotniczych będzie uznawana za przyczyniającą się do osiągnięcia celu stanowiącego przedmiot wspólnego zainteresowania, jeżeli:

- a) zwiększy mobilności obywateli Unii i poprawi łączność z regionami poprzez tworzenie punktów dostępu do lotów wewnątrzunijnych; lub
- b) będzie przeciwdziałać zbytniemu zagęszczeniu ruchu lotniczego w głównych węzłach lotniczych Unii; lub
- c) pociągnie za sobą rozwój danego regionu.

85. Osiągnięciu celu stanowiącego przedmiot wspólnego zainteresowania nie sprzyja jednak ani powielanie nierentownych portów lotniczych, ani tworzenie dodatkowej niewykorzystanej przepustowości. Jeżeli głównym celem projektu inwestycyjnego jest zapewnienie nowej przepustowości portu lotniczego, w perspektywie średnio-terminowej nowa infrastruktura musi odpowiadać przewidywanemu zapotrzebowaniu ze strony przedsiębiorstw lotniczych, pasażerów i spedytorów na obszarze ciężenia danego portu lotniczego. Żadnej inwestycji, która nie oferuje zadowalających średnio-terminowych perspektyw użytkowania lub która powoduje pogorszenie średnio-terminowych perspektyw użytkowania istniejącej infrastruktury na obszarze ciężenia, nie można uznać za przyczyniającą się do osiągnięcia celu stanowiącego przedmiot wspólnego zainteresowania.

⁽⁸¹⁾ Zob. np. wyrok z 2000 r. w sprawie C-156/98 Niemcy przeciwko Komisji, Rec. s. I-6857, pkt 78 oraz wyrok z 2008 r. w sprawie C-333/07 Régie Networks przeciwko Rhone Alpes Bourgogne, Zb.Orz. s. I-10807, pkt 94–116.

⁽⁸²⁾ Zob. wyrok z 1993 r. w sprawie C-225/91 Matra przeciwko Komisji, Rec. s. I-3203, pkt 42.

86. Zatem Komisja będzie zgłaszać wątpliwości co do średnioterminowych perspektyw użytkowania infrastruktury portu lotniczego w porcie lotniczym znajdującym się na obszarze ciężenia istniejącego portu lotniczego, jeżeli istniejący port lotniczy nie działa na granicy maksymalnej przepustowości lub w jej pobliżu. Średnioterminowe perspektywy użytkowania muszą zostać wykazane na podstawie solidnych prognoz dotyczących ruchu pasażerskiego i towarowego zawartych w biznesplanie przygotowanym *ex ante*, przy czym w ramach przedmiotowych perspektyw należy określić prawdopodobny wpływ inwestycji na użytkowanie istniejącej infrastruktury, takiej jak inny port lotniczy lub inne środki transportu, w szczególności na połączenia pociągami dużych prędkości.

b) Konieczność interwencji państwa

87. Aby stwierdzić, czy pomoc państwa skutecznie przyczynia się do osiągnięcia celu stanowiącego przedmiot wspólnego zainteresowania, konieczne jest określenie problemu, który należy rozwiązać. Pomoc państwa należy stosować w sytuacjach, w których taka pomoc może przynieść istotną poprawę, której nie może zapewnić samoistne działanie rynku.

88. Warunki rozwoju usług i przyciągania prywatnego finansowania inwestycji w infrastrukturę portu lotniczego są często mniej korzystne w przypadku mniejszych portów lotniczych niż w przypadku głównych portów lotniczych Unii. Z tych względów w obecnych warunkach rynkowych mniejsze porty lotnicze mogą mieć trudności z zapewnieniem finansowania swoich inwestycji bez finansowania publicznego.

89. Ze względu na wysokie koszty stałe⁽⁸³⁾ zapotrzebowanie na finansowanie publiczne w celu finansowania inwestycji w infrastrukturę będzie różne w zależności od wielkości portu lotniczego i zazwyczaj będzie większe w przypadku mniejszych portów lotniczych. Zdaniem Komisji w obecnych warunkach rynkowych można określić następujące kategorie portów lotniczych⁽⁸⁴⁾ oraz odpowiadającą im zdolność finansową:

- a) porty lotnicze o przepływie pasażerów nieprzekraczającym 200 000 pasażerów rocznie mogą nie być w stanie pokryć ponoszonych przez siebie kosztów kapitału w dużym stopniu;
- b) porty lotnicze o rocznym przepływie pasażerów wynoszącym pomiędzy 200 000 a 1 mln pasażerów zazwyczaj nie są w stanie pokryć ponoszonych przez siebie kosztów kapitału w dużym stopniu;
- c) porty lotnicze o rocznym przepływie pasażerów wynoszącym 1–3 mln pasażerów powinny zazwyczaj być w stanie pokryć ponoszone przez siebie koszty kapitału w większym stopniu;
- d) porty lotnicze o rocznym przepływie pasażerów wynoszącym ponad 3 mln i do 5 mln pasażerów zasadniczo powinny być w stanie pokryć w dużym stopniu wszystkie ponoszone przez siebie koszty (w tym koszty operacyjne oraz koszty kapitału), jednak w pewnych okolicznościach dotyczących konkretnych przypadków wsparcie ze środków publicznych może okazać się niezbędne do finansowania części ich kosztów kapitału;
- e) porty lotnicze o rocznym przepływie pasażerów przekraczającym 5 mln pasażerów są zazwyczaj rentowne i zdolne do pokrycia wszystkich swoich kosztów, oprócz bardzo wyjątkowych okoliczności.

c) Pomoc państwa jako właściwy instrument polityki

90. Państwa członkowskie muszą wykazać, że środek pomocy stanowi instrument polityki właściwy do osiągnięcia zamierzonego celu lub rozwiązania problemów, które mają zostać rozwiązane dzięki pomocy. Środek pomocy nie zostanie uznany za zgodny z rynkiem wewnętrznym, jeżeli możliwe jest osiągnięcie tego samego celu przy zastosowaniu instrumentów polityki lub instrumentów pomocy w mniejszym stopniu zakłócających konkurencję.

91. Państwa członkowskie mogą dokonywać różnych wyborów w odniesieniu do zastosowania różnych instrumentów polityki i form pomocy. Zasadniczo jeżeli państwo członkowskie rozważyło zastosowanie innych wariantów strategicznych i dokonano porównania selektywnego instrumentu, takiego jak pomoc państwa w formie dotacji bezpośredniej, z formami pomocy w mniejszym stopniu zakłócającymi konkurencję (takimi jak pożyczki, gwarancje lub zaliczki podlegające zwrotowi), uznaje się, że przedmiotowe środki stanowią odpowiedni instrument.

92. Państwa członkowskie zachęca się do opracowania, w miarę możliwości, programów krajowych, odzwierciedlających główne zasady leżące u podstaw finansowania publicznego, oraz do wskazania najważniejszych elementów planowanego finansowania publicznego portów lotniczych. Dzięki programom ramowym zapewnia się spójne wydatkowanie środków publicznych, zmniejsza się obciążenie administracyjne organów przyznających pomoc, które mają mniej rozbudowane struktury, i przyspiesza się wdrażanie indywidualnych środków pomocy. Ponadto zachęca się państwa członkowskie do udzielania jasnych wskazówek dotyczących wdrażania finansowania ze środków pomocy państwa na rzecz regionalnych portów lotniczych.

⁽⁸³⁾ Koszty stałe wynoszą od 70 % do 90 % kosztów portu lotniczego.

⁽⁸⁴⁾ Kategorie portów lotniczych na potrzeby niniejszych wytycznych ustalono na podstawie dostępnych danych branżowych.

d) Istnienie efektu zachęty

93. Prace nad indywidualną inwestycją można rozpocząć dopiero po złożeniu wniosku do organu przyznającego pomoc. Jeśli prace rozpoczną się przed złożeniem wniosku do organu przyznającego pomoc, żadna pomoc przyznana w odniesieniu do tej indywidualnej inwestycji nie zostanie uznana za zgodną z rynkiem wewnętrznym.

94. Projekt inwestycyjny w porcie lotniczym może sam w sobie być atrakcyjny z gospodarczego punktu widzenia. Należy zatem potwierdzić, czy bez pomocy państwa nie podjęto by się inwestycji lub nie podjęto by się jej w takim samym zakresie. W przypadku uzyskania takiego potwierdzenia Komisja uzna, że środek pomocy ma efekt zachęty.

95. Efekt zachęty określany jest na podstawie analizy scenariusza alternatywnego poprzez porównanie poziomów zamierzonej działalności przy założeniu udzielenia i nieudzielenia pomocy.

96. Jeżeli żaden scenariusz alternatywny nie jest znany, istnienie efektu zachęty można założyć w przypadku niedopasowania poziomu płynności do kosztów kapitału, tj. w sytuacji, w której na podstawie biznesplanu przygotowanego *ex ante* można wykazać, że istnieje wyrażona wartością bieżącą netto różnica między dodatnimi i ujemnymi przepływami pieniężnymi (wraz z kosztami inwestycji w aktywa trwałe) w okresie użytkowania inwestycji⁽⁸⁵⁾.

e) Proporcjonalność kwoty pomocy (pomoc ograniczona do minimum)

97. Maksymalną dozwoloną kwotę pomocy państwa wyraża się jako procent kosztów kwalifikowalnych (maksymalna intensywność pomocy). Koszty kwalifikowalne są to koszty związane z inwestycjami w infrastrukturę portu lotniczego, w tym koszty planowania, infrastruktury obsługi naziemnej (takiej jak taśmociągi bagażowe itp.) i wyposażenia portu lotniczego. Nie kwalifikują się koszty inwestycji związane z działalnością pozalotniczą (w szczególności związane z parkingami, hotelami, restauracjami i biurami)⁽⁸⁶⁾.

98. Nie kwalifikują się koszty inwestycji związane ze świadczeniem usług obsługi naziemnej (takie jak koszty autobusów, pojazdów itp.), o ile nie wchodzą w zakres infrastruktury obsługi naziemnej⁽⁸⁷⁾.

99. Aby pomoc inwestycyjna na rzecz portów lotniczych była proporcjonalna, musi ograniczać się do kosztów dodatkowych (po odliczeniu dodatkowych przychodów) wynikających z realizacji projektu lub działalności, które objęto pomocą, zamiast alternatywnego projektu/alternatywnej działalności, których beneficjent podjąłby się w scenariuszu alternatywnym, tj. jeżeli nie uzyskałby pomocy. Jeżeli żaden scenariusz alternatywny nie jest znany, aby kwota pomocy była proporcjonalna, nie powinna przekraczać wartości niedopasowania poziomu płynności projektu inwestycyjnego (tzw. „niedopasowanie poziomu płynności do kosztów kapitału”), którą ustala się na podstawie biznesplanu przygotowanego *ex ante* jako wartość bieżącą netto różnicy między dodatnimi i ujemnymi przepływami pieniężnymi (wraz z kosztami inwestycji) w okresie użytkowania inwestycji. W przypadku pomocy inwestycyjnej przedmiotowy biznesplan powinien obejmować okres gospodarczego korzystania z danego składnika aktywów.

100. Ponieważ niedopasowanie poziomu płynności będzie różne w zależności od wielkości portu lotniczego i zazwyczaj jest większe w przypadku mniejszych portów lotniczych, w celu zapewnienia ogólnej proporcjonalności Komisja będzie stosować szereg dozwolonych maksymalnych poziomów intensywności pomocy. Poziom intensywności pomocy nie może przekraczać maksymalnego dozwolonego poziomu intensywności pomocy inwestycyjnej i w żadnym przypadku nie powinien przekroczyć faktycznego niedopasowania poziomu płynności projektu inwestycyjnego.

101. Poniższa tabela zawiera podsumowanie maksymalnego dopuszczalnego poziomu intensywności pomocy w zależności od wielkości portu lotniczego mierzonej liczbą pasażerów rocznie⁽⁸⁸⁾:

Wielkość portu lotniczego na podstawie średniego przepływu pasażerów (liczba pasażerów rocznie)	Maksymalny poziom intensywności pomocy inwestycyjnej
>3 mln–5 mln	do 25 %
1 mln–3 mln	do 50 %
<1 mln	do 75 %

⁽⁸⁵⁾ Nie wyklucza to przewidywania, że początkowe straty zostaną zrekomensowane przyszłymi korzyściami.

⁽⁸⁶⁾ Finansowanie takiej działalności nie jest objęte niniejszymi wytycznymi, ponieważ nie dotyczą transportu, a zatem zostaną ocenione na podstawie stosownych zasad sektorowych i zasad ogólnych.

⁽⁸⁷⁾ Zasady określone w niniejszych wytycznych nie mają zastosowania do pomocy z tytułu świadczenia usług obsługi naziemnej, niezależnie od tego, czy świadczy je sam port lotniczy, przedsiębiorstwo lotnicze, czy dostawca usług obsługi naziemnej na potrzeby stron trzecich; taka pomoc zostanie oceniona na podstawie stosownych zasad ogólnych.

⁽⁸⁸⁾ Faktyczny średni roczny przepływ pasażerów w okresie dwóch lat obrotowych poprzedzających rok, w którym pomoc zgłoszono lub faktycznie przyznano lub wypłacono w przypadku pomocy niezgłoszonej. W przypadku nowo powstałego pasażerskiego portu lotniczego należy uwzględnić przewidywany średni roczny przepływ pasażerów w okresie dwóch lat obrotowych po rozpoczęciu obsługi komercyjnego pasażerskiego ruchu lotniczego. Przedmiotowe progi dotyczą podróży w jedną stronę. Oznacza to, że pasażer lecący na przykład do danego portu lotniczego i z powrotem zostałyby policzone dwukrotnie; dotyczy to poszczególnych tras. Jeżeli port lotniczy należy do grupy portów lotniczych, liczbę przelotów pasażerskich ustala się na podstawie każdego indywidualnego portu lotniczego.

102. W przypadku portów lotniczych położonych w regionach oddalonych, niezależnie od wielkości tych portów, maksymalne poziomy intensywności pomocy w odniesieniu do pomocy inwestycyjnej na finansowanie infrastruktury portu lotniczego mogą zostać podniesione maksymalnie o 20 %.

103. Porty lotnicze o średnim przepływie nieosiągającym poziomu 1 mln pasażerów rocznie powinny wносить wkład w finansowanie całkowitych kwalifikowalnych kosztów inwestycji równy co najmniej 25 % takich kosztów. Projekty inwestycyjne w niektórych portach lotniczych o średnim przepływie pasażerów poniżej 1 mln pasażerów rocznie, zlokalizowanych w peryferyjnych regionach Unii, mogą prowadzić do niedopasowania poziomu płynności przekraczającego maksymalne dopuszczalne poziomy intensywności pomocy. Z zastrzeżeniem oceny poszczególnych przypadków i w zależności od konkretnych cech każdego portu lotniczego, projektu inwestycyjnego i obsługiwanego regionu, intensywność pomocy przekraczająca 75 % może być w wyjątkowych okolicznościach uzasadniona w przypadku portów lotniczych o wielkości ruchu nieprzekraczającej poziomu 1 mln pasażerów rocznie.

104. Aby uwzględnić szczególne okoliczności dotyczące przeniesienia istniejącego portu lotniczego oraz ustania działalności portu lotniczego w istniejącej lokalizacji, Komisja oceni w szczególności proporcjonalność, konieczność i maksymalną intensywność pomocy państwa przyznanej w oparciu o analizę niedopasowania poziomu płynności lub scenariusz alternatywny każdego konkretnego przypadku, niezależnie od średniego przepływu pasażerów w danym porcie lotniczym.

105. Ponadto w bardzo wyjątkowych okolicznościach, charakteryzujących się wyraźną niedoskonałością rynku, biorąc pod uwagę wielkość inwestycji, niemożność sfinansowania inwestycji na rynkach finansowych, bardzo wysoki poziom pozytywnych efektów zewnętrznych i uwzględniając zakłócenia konkurencji, porty lotnicze o średnim przepływie pasażerów przekraczającym 5 mln rocznie mogą otrzymać pomoc na sfinansowanie infrastruktury portu lotniczego. Jednak w takich przypadkach Komisja zawsze przeprowadzi szczegółową ocenę dotyczącą w szczególności proporcjonalności, konieczności i maksymalnej intensywności pomocy państwa przyznanej w oparciu o analizę niedopasowania poziomu płynności oraz scenariusz alternatywny każdego konkretnego przypadku, niezależnie od średniego przepływu pasażerów w danym porcie lotniczym.

f) *Uniknięcie nadmiernych negatywnych skutków dla konkurencji i wymiany handlowej*

106. Zakłócające skutki może wywoływać w szczególności powielanie nierentownych portów lotniczych lub tworzenie dodatkowej niewykorzystanej przepustowości w obszarze ciężenia istniejącej infrastruktury. Zatem Komisja będzie zasadniczo zgłaszać wątpliwości co do zgodności inwestycji w infrastrukturę portu lotniczego w porcie lotniczym znajdującym się na obszarze ciężenia istniejącego portu lotniczego⁽⁸⁹⁾, jeżeli istniejący port lotniczy nie działa na granicy maksymalnej przepustowości lub w jej pobliżu.

107. Ponadto, aby uniknąć negatywnych skutków pomocy państwa, które mogą pojawić się, gdy porty lotnicze stoją w obliczu łagodnych ograniczeń budżetowych⁽⁹⁰⁾, pomoc inwestycyjną na rzecz portów lotniczych o przepływie pasażerów poniżej 5 mln pasażerów można przyznać albo jako stałą kwotę płatną z góry na pokrycie kwalifikowalnych kosztów inwestycji, albo jako roczną ratę rekompensującą niedopasowanie poziomu płynności do kosztów kapitału na podstawie biznesplanu portu lotniczego.

108. W celu dalszego ograniczenia wszelkich zakłóceń konkurencji port lotniczy, w tym każda inwestycja, na którą przyznano pomoc, musi być otwarty dla wszystkich potencjalnych użytkowników i nie może być przeznaczony dla jednego konkretnego użytkownika. W przypadku fizycznego ograniczenia przepustowości, przydziału należy dokonać na podstawie istotnych, obiektywnych, przejrzystych i niedyskryminujących kryteriów.

Wymogi w zakresie zgłaszania dotyczące programów pomocy i indywidualnych środków pomocy

109. Zachęca się państwa członkowskie do zgłaszania programów pomocy państwa dotyczących pomocy inwestycyjnej na rzecz portów lotniczych o średnim przepływie rocznym poniżej 3 mln pasażerów.

110. W ramach oceny programu pomocy warunki związane z koniecznością pomocy, efektem zachęty i proporcjonalnością pomocy zostaną uznane za spełnione, jeżeli państwo członkowskie zobowiązuje się do przyznania indywidualnej pomocy w ramach zatwierdzonego programu pomocy dopiero po sprawdzeniu, że spełnione zostały łącznie warunki zawarte w niniejszej sekcji.

111. Ze względu na podwyższone ryzyko zakłócenia konkurencji następujące środki pomocy należy zawsze zgłaszać indywidualnie:

- a) pomoc inwestycyjną na rzecz portów lotniczych o średnim przepływie rocznym przekraczającym 3 mln pasażerów;
- b) pomoc inwestycyjną przekraczającą 75 % intensywności pomocy na rzecz portu lotniczego o średnim przepływie rocznym niższym od 1 mln pasażerów, z wyjątkiem portów lotniczych położonych w regionach oddalonych;
- c) pomoc inwestycyjną udzieloną w celu przeniesienia portów lotniczych;

⁽⁸⁹⁾ Zob. sekcja 5.1.1 lit. a).

⁽⁹⁰⁾ Gdyby pomoc określano na podstawie obliczeń *ex post* (pokrywających wszystkie deficyty w momencie ich powstawania), porty lotnicze mogłyby nie być dostatecznie zmotywowane do ograniczania kosztów i pobierania opłat lotniskowych wystarczających do pokrycia kosztów.

- d) pomoc inwestycyjną, z której finansuje się mieszany pasażersko/towarowy port lotniczy obsługujący ponad 200 000 ton towarów w okresie dwóch lat obrotowych poprzedzających rok, w którym pomoc zgłoszono;
- e) pomoc inwestycyjną ukierunkowaną na utworzenie nowego pasażerskiego portu lotniczego (w tym przekształcenie istniejącego lotniska w pasażerski port lotniczy);
- f) pomoc inwestycyjną ukierunkowaną na utworzenie lub rozwój portu lotniczego znajdującego się od istniejącego portu lotniczego w odległości do 100 km lub w odległości, której pokonanie samochodem, autobusem, pociągiem lub pociągiem dużych prędkości zajmuje do 60 minut.

5.1.2. Pomoc operacyjna dla portów lotniczych

112. Pomoc operacyjną na rzecz portów lotniczych, czy to w formie pomocy indywidualnej, czy pomocy w ramach programu pomocy, uznaje się za zgodną z rynkiem wewnętrznym na podstawie art. 107 ust. 3 lit. c) Traktatu w okresie przejściowym trwającym 10 lat od dnia 4 kwietnia 2014 r., o ile łączne warunki podane w pkt 79 spełnione są w sposób określony w pkt 113–134.

- a) Przyczynianie się do osiągnięcia wyraźnie określonego celu stanowiącego przedmiot wspólnego zainteresowania

113. Zgodnie z poglądem przedstawionym w pkt 13, aby dać portom lotniczym czas na przystosowanie się do nowej rzeczywistości rynkowej oraz aby uniknąć wszelkich zakłóceń ruchu lotniczego i zakłóceń łączności z regionami, pomoc operacyjna na rzecz portów lotniczych będzie uznawana za przyczyniającą się do osiągnięcia celu stanowiącego przedmiot wspólnego zainteresowania w okresie przejściowym trwającym 10 lat, jeżeli pomoc:

- a) zwiększa mobilność obywateli Unii i poprawia łączność z regionami poprzez tworzenie punktów dostępu do lotów wewnątrzunijnych; lub
- b) przeciwdziała zbyt niemu zagęszczeniu ruchu lotniczego w głównych węzłach lotniczych Unii; lub
- c) pociąga za sobą rozwój danego regionu.

114. Osiągnięciu celu stanowiącego przedmiot wspólnego zainteresowania nie sprzyja jednak powielanie nierentownych portów lotniczych. Jeżeli port lotniczy znajduje się na tym samym obszarze ciężenia co inny port lotniczy posiadający niewykorzystaną przepustowość, w biznesplanie opartym na solidnych prognozach dotyczących ruchu pasażerskiego i towarowego należy określić prawdopodobny wpływ na ruch w drugim porcie lotniczym znajdującym się na tym samym obszarze ciężenia.

115. Komisja będzie mieć zatem wątpliwości co do zdolności nierentownego portu lotniczego do osiągnięcia pełnego pokrycia kosztów operacyjnych na koniec okresu przejściowego, jeżeli na danym obszarze ciężenia znajduje się inny port lotniczy.

- b) Konieczność interwencji państwa

116. Aby stwierdzić, czy pomoc państwa skutecznie przyczynia się do osiągnięcia celu stanowiącego przedmiot wspólnego zainteresowania, konieczne jest określenie problemu, który należy rozwiązać. Pomoc państwa należy stosować w sytuacjach, w których taka pomoc może przynieść istotną poprawę, której nie można zapewnić samoistnie działaniem rynku.

117. Warunki rozwoju usług i przyciągania prywatnego finansowania są często mniej korzystne w przypadku mniejszych portów lotniczych niż w przypadku głównych portów lotniczych Unii. Dlatego w obecnych warunkach rynkowych mniejsze porty lotnicze mogą mieć trudności z zapewnieniem finansowania swojej działalności bez finansowania publicznego.

118. W obecnych warunkach rynkowych ze względu na wysokie koszty stałe zapotrzebowanie na finansowanie publiczne kosztów operacyjnych będzie różne w zależności od wielkości portu lotniczego i zazwyczaj będzie proporcjonalnie większe w przypadku mniejszych portów lotniczych. Zdaniem Komisji w obecnych warunkach rynkowych można określić następujące kategorie portów lotniczych oraz odpowiadającą im zdolność finansową:

- a) porty lotnicze o przepływie pasażerów nieprzekraczającym 200 000 pasażerów rocznie mogą nie być w stanie pokryć ponoszonych przez siebie kosztów operacyjnych w dużym stopniu;
- b) porty lotnicze o rocznym przepływie pasażerów wynoszącym pomiędzy 200 000 a 700 000 pasażerów mogą nie być w stanie pokryć ponoszonych przez siebie kosztów operacyjnych w znacznym stopniu;
- c) porty lotnicze o rocznym przepływie pasażerów wynoszącym pomiędzy 700 000 a 1 mln pasażerów na ogół powinny być w stanie pokryć ponoszone przez siebie koszty operacyjne w większym stopniu;

- d) porty lotnicze o rocznym przepływie pasażerów wynoszącym 1 –3 mln pasażerów zazwyczaj powinny być w stanie pokryć większość ponoszonych przez siebie kosztów operacyjnych;
- e) porty lotnicze o rocznym przepływie pasażerów przekraczającym 3 mln pasażerów zazwyczaj są rentowne na poziomie operacyjnym i powinny być w stanie pokryć swoje koszty operacyjne.

119. W związku z tym Komisja uważa, że aby port lotniczy kwalifikował się do otrzymania pomocy operacyjnej, roczny przepływ w danym porcie lotniczym nie może przekraczać 3 mln pasażerów⁽⁹¹⁾.

c) Pomoc państwa jako właściwy instrument polityki

120. Państwa członkowskie muszą wykazać, że pomoc jest odpowiednia do osiągnięcia zamierzonego celu lub do rozwiązania problemów, które mają zostać rozwiązane dzięki pomocy. Środek pomocy nie zostanie uznany za zgodny z rynkiem wewnętrznym, jeżeli możliwe jest osiągnięcie tego samego celu przy zastosowaniu instrumentów polityki lub instrumentów pomocy w mniejszym stopniu zakłócających konkurencję⁽⁹²⁾.

121. Aby zapewnić odpowiednie zachęty do wydajnego zarządzania portem lotniczym, kwotę pomocy zasadniczo należy ustalić *ex ante* jako stałą kwotę obejmującą przewidywane niedopasowanie poziomu płynności do kosztów operacyjnych (określane na podstawie biznesplanu przygotowanego *ex ante*) w okresie przejściowym trwającym 10 lat. Z tych względów żadne zwiększenie kwoty pomocy *ex post* zasadniczo nie powinno zostać uznane za zgodne z rynkiem wewnętrznym. Państwo członkowskie może wypłacić stałą kwotę określoną *ex ante* jako kwotę ryczałtową płatną z góry lub w ratach, na przykład rocznych.

122. W wyjątkowych okolicznościach, w których przyszłym kosztom i zmianom w przychodach towarzyszy szczególnie wysoki poziom niepewności, a organ publiczny stoi w obliczu poważnej asymetrii informacji, organ publiczny może obliczyć maksymalną kwotę pomocy operacyjnej zgodnej z rynkiem wewnętrznym według modelu oparteo na początkowym niedopasowaniu poziomu płynności do kosztów operacyjnych na początku okresu przejściowego. Początkowe niedopasowanie poziomu płynności do kosztów operacyjnych stanowi średnie niedopasowanie poziomu płynności do kosztów operacyjnych (tj. kwotę kosztów operacyjnych niepokrytą przez przychody) przez okres pięciu lat poprzedzających początek okresu przejściowego (tj. w latach 2009–2013).

123. Państwa członkowskie zachęca się do opracowania, w miarę możliwości, programów krajowych, odzwierciedlających główne zasady leżące u podstaw finansowania publicznego, oraz do wskazania najważniejszych elementów planowanego finansowania publicznego portów lotniczych. Dzięki programom ramowym zapewnia się spójne wydatkowanie środków publicznych, zmniejsza się obciążenie administracyjne organów przyznających pomoc, które mają mniej rozbudowane struktury, i przyspiesza się wdrażanie indywidualnych środków pomocy. Ponadto zachęca się państwa członkowskie do udzielania jasnych wskazówek dotyczących wdrażania finansowania ze środków pomocy państwa na rzecz regionalnych portów i przedsiębiorstw lotniczych korzystających z tych portów lotniczych.

d) Istnienie efektu zachęty

124. Pomoc operacyjna ma efekt zachęty, jeżeli w sytuacji braku pomocy operacyjnej, uwzględniając ewentualne istnienie pomocy inwestycyjnej oraz poziom ruchu, prawdopodobne jest, że poziom działalności gospodarczej danego portu lotniczego ulegnie znacznemu zmniejszeniu.

e) Proporcjonalność kwoty pomocy (pomoc ograniczona do niezbędnego minimum)

125. Aby pomoc operacyjna dla portów lotniczych była proporcjonalna, musi być ograniczona do minimum niezbędnego do prowadzenia działalności objętej pomocą.

126. W biznesplanie portu lotniczego pokrycie kosztów należy tak rozplanować, aby całkowite koszty operacyjne zostały pokryte na koniec okresu przejściowego. Główne parametry tego biznesplanu stanowią integralną część oceny zgodności, której dokonuje Komisja.

127. Proces prowadzący do pokrycia całkowitych kosztów operacyjnych będzie miał różny przebieg w przypadku poszczególnych portów lotniczych i będzie zależał od początkowego niedopasowania poziomu płynności do kosztów operacyjnych portu lotniczego na początku okresu przejściowego. Okres przejściowy rozpocznie się w dniu 4 kwietnia 2014 r.

⁽⁹¹⁾ Faktyczny średni roczny przepływ pasażerów w okresie dwóch lat obrotowych poprzedzających rok, w którym pomoc zgłoszono lub faktycznie przyznano lub wypłacono, w przypadku pomocy niezgłoszonej. W przypadku nowo powstałego pasażerskiego portu lotniczego należy uwzględnić przewidywany średni roczny przepływ pasażerów w okresie dwóch lat obrotowych po rozpoczęciu obsługi komercyjnego pasażerskiego ruchu lotniczego. Przedmiotowe progi dotyczą podróży w jedną stronę. Oznacza to, że pasażer lecący na przykład do danego portu lotniczego i z powrotem zostałyby policzone dwukrotnie; dotyczy to poszczególnych tras. Jeżeli port lotniczy należy do grupy portów lotniczych, liczbę przelotów pasażerskich ustala się na podstawie każdego indywidualnego portu lotniczego.

⁽⁹²⁾ Zob. również pkt 91.

128. W każdym razie maksymalna dopuszczalna kwota pomocy w całym okresie przejściowym będzie ograniczona do 50 % początkowego niedopasowania poziomu płynności przez okres 10 lat⁽⁹³⁾. Przykładowo, jeżeli roczne średnie niedopasowanie poziomu płynności danego portu lotniczego w latach 2009–2013 wynosi 1 mln EUR, maksymalna kwota pomocy operacyjnej, którą ten port lotniczy mógłby uzyskać jako stałą kwotę określoną *ex ante*, wynosiłaby 5 mln EUR przez 10 lat (50 % x 1 mln x 10). Dalsza pomoc operacyjna na rzecz portu lotniczego nie zostanie uznana za zgodną z rynkiem wewnętrznym.

129. Najpóźniej w ciągu 10 lat od rozpoczęcia okresu przejściowego wszystkie porty lotnicze muszą osiągnąć pełne pokrycie swoich kosztów operacyjnych; od tego momentu pomoc operacyjna na rzecz portów lotniczych nie będzie uznawana za zgodną z rynkiem wewnętrznym, z wyjątkiem pomocy operacyjnej przyznanej zgodnie z horyzontalnymi zasadami pomocy państwa, takimi jak zasady mające zastosowanie do finansowania UOIG.

130. W obecnych warunkach rynkowych porty lotnicze o rocznym przepływie pasażerów nie większym niż 700 000 pasażerów mogą doświadczać większych trudności w osiągnięciu pełnego pokrycia swoich kosztów w dziesięcioletnim okresie przejściowym. Z tego względu maksymalna dopuszczalna kwota pomocy dla portów lotniczych o rocznym przepływie pasażerów na poziomie nie większym niż 700 000 pasażerów będzie wynosić 80 % początkowego niedopasowania poziomu płynności do kosztów operacyjnych przez okres pięciu lat od rozpoczęcia okresu przejściowego. Przykładowo, jeżeli roczne średnie niedopasowanie poziomu płynności małego portu lotniczego w latach 2009–2013 wynosi 1 mln EUR, maksymalna kwota pomocy operacyjnej, którą ten port lotniczy mógłby jako stałą kwotę określoną *ex ante*, wynosiłaby 4 mln EUR przez pięć lat (80 % x 1 mln x 5). Komisja ponownie oceni konieczność dalszego szczególnego traktowania oraz przyszłe perspektywy na osiągnięcie pełnego pokrycia kosztów operacyjnych tej kategorii portów lotniczych, w szczególności w związku ze zmianą warunków rynkowych i perspektywy rentowności.

f) Uniknięcie nadmiernych negatywnych skutków dla konkurencji i wymiany handlowej

131. Oceniając zgodność pomocy operacyjnej ze wspólnym rynkiem, Komisja weźmie pod uwagę zakłócenia konkurencji i wpływ na wymianę handlową. Jeżeli port lotniczy znajduje się na tym samym obszarze ciężenia co inny port lotniczy posiadający niewykorzystaną przepustowość, w biznesplanie opartym na solidnych prognozach dotyczących ruchu pasażerskiego i towarowego należy określić prawdopodobny wpływ na ruch w innych portach lotniczych znajdujących się na tym samym obszarze ciężenia.

132. Pomoc operacyjna dla portu lotniczego znajdującego się na tym samym obszarze ciężenia zostanie uznana za zgodną z rynkiem wewnętrznym tylko wtedy, gdy państwo członkowskie wykaże, że wszystkie porty lotnicze na tym samym obszarze ciężenia będą w stanie osiągnąć pełne pokrycie kosztów operacyjnych na koniec okresu przejściowego.

133. W celu dalszego ograniczenia wszelkich przypadków zakłócenia konkurencji port lotniczy musi być otwarty dla wszystkich potencjalnych użytkowników i nie może być przeznaczony dla jednego konkretnego użytkownika. W przypadku fizycznego ograniczenia przepustowości, przydziału należy dokonać na podstawie istotnych, obiektywnych, przejrzystych i niedyskryminujących kryteriów.

134. Ponadto w celu ograniczenia negatywnych skutków dla konkurencji i wymiany handlowej Komisja zatwierdzi pomoc operacyjną na rzecz portów lotniczych na okres przejściowy wynoszący 10 lat i rozpoczynający się w dniu 4 kwietnia 2014 r. Po upływie czterech lat od rozpoczęcia okresu przejściowego Komisja ponownie oceni sytuację portów lotniczych o rocznym przepływie pasażerów na poziomie nie większym niż 700 000 pasażerów.

Wymogi w zakresie zgłaszania dotyczące programów pomocy i indywidualnych środków pomocy

135. Stanowczo zachęca się państwa członkowskie, aby zgłaszały krajowe programy pomocy operacyjnej na finansowanie portów lotniczych zamiast indywidualnych środków pomocy dla każdego portu lotniczego. Ma to służyć ograniczeniu obciążenia administracyjnego zarówno organów państw członkowskich, jak i Komisji.

136. Ze względu na podwyższone ryzyko zakłócenia konkurencji następujące środki pomocy należy zawsze zgłaszać indywidualnie:

- a) pomoc operacyjną, z której finansuje się mieszany pasażerski/towarowy port lotniczy obsługujący ponad 200 000 ton towaru w okresie dwóch lat obrotowych poprzedzających rok, w którym zgłoszono pomoc;
- b) pomoc operacyjną na rzecz portu lotniczego, jeżeli istnieją inne porty lotnicze, znajdujące się w odległości do 100 km lub w odległości, której pokonanie samochodem, autobusem, pociągiem lub pociągiem dużych prędkości zajmuje do 60 minut.

Pomoc udzielona przed rozpoczęciem okresu przejściowego

⁽⁹³⁾ Intensywność pomocy na poziomie 50 % odpowiada niedopasowaniu poziomu płynności przez 10 lat w przypadku portu lotniczego, który osiąga pełne pokrycie kosztów operacyjnych po 10 latach, począwszy od pokrycia początkowych kosztów operacyjnych na początku okresu przejściowego.

137. Pomoc operacyjna udzielona przed rozpoczęciem okresu przejściowego (w tym pomoc wypłacona przed dniem 4 kwietnia 2014 r.) można uznać za zgodną w pełnym zakresie niepokrytych kosztów operacyjnych, jeżeli spełnione zostały warunki określone w sekcji 5.1.2, z wyjątkiem pkt 115, 119, 121, 122, 123, 126–130, 132, 133 i 134. Oceniając zgodność pomocy operacyjnej przyznanej przed dniem 4 kwietnia 2014 r., Komisja weźmie pod uwagę w szczególności zakłócenia konkurencji.

5.2. Pomoc państwa na rozpoczęcie działalności dla przedsiębiorstw lotniczych

138. Jak wspomniano w pkt 15, pomoc państwa przyznana przedsiębiorstwom lotniczym na uruchomienie nowej trasy w celu poprawy łączności z danym regionem, zostanie uznana za zgodną z rynkiem wewnętrznym na podstawie art. 107 ust. 3 lit. c) Traktatu, o ile łączne warunki podane w pkt 79 spełnione są w sposób określony w pkt 139–153.

a) Przyczynianie się do osiągnięcia wyraźnie określonego celu stanowiącego przedmiot wspólnego zainteresowania

139. Pomoc państwa na rozpoczęcie działalności dla przedsiębiorstw lotniczych zostanie uznana za przyczyniającą się do osiągnięcia celu stanowiącego przedmiot wspólnego zainteresowania, jeżeli:

a) zwiększa mobilności obywateli Unii i poprawia łączność z regionami poprzez otwarcie nowych tras; lub

b) pobudza rozwój regionalny regionów oddalonych.

140. Jeżeli połączenie, które będzie obsługiwane w ramach nowej trasy lotniczej, jest już obsługiwane przez koleje dużych prędkości lub przez inny port lotniczy na tym samym obszarze ciężenia na porównywalnych warunkach, w szczególności pod względem długości podróży, to nie można uznać, że przyczynia się ono do osiągnięcia wyraźnie określonego celu stanowiącego przedmiot wspólnego zainteresowania.

b) Konieczność interwencji państwa

141. Warunki rozwoju usług są często mniej korzystne w przypadku mniejszych portów lotniczych niż w przypadku głównych portów lotniczych Unii. Ponadto przedsiębiorstwa lotnicze nie zawsze są gotowe na poniesienie ryzyka związanego z otwarciem nowych tras z nieznanymi i niesprawdzonymi portów lotniczych i mogą nie mieć do tego odpowiedniej zachęty.

142. Na tej podstawie pomoc na rozpoczęcie działalności będzie uznana za zgodną z rynkiem wewnętrznym wyłącznie w odniesieniu do tras łączących port lotniczy o przepływie mniejszym niż 3 mln pasażerów rocznie⁽⁹⁴⁾ z innym portem lotniczym we wspólnym europejskim obszarze lotniczym⁽⁹⁵⁾.

143. Pomoc na rozpoczęcie działalności w odniesieniu do tras łączących port lotniczy znajdujący się w regionie oddalonym z innym portem lotniczym (na wspólnym europejskim obszarze lotniczym lub poza nim) będzie zgodna z rynkiem wewnętrznym niezależnie od wielkości tych portów lotniczych.

144. Pomoc na rozpoczęcie działalności w odniesieniu do tras łączących port lotniczy o przepływie przekraczającym 3 mln pasażerów rocznie⁽⁹⁶⁾, a mniejszym niż 5 mln pasażerów rocznie, nieznajdujący się w regionie oddalonym, można uznać za zgodną z rynkiem wewnętrznym jedynie w wyjątkowych i należyście uzasadnionych przypadkach.

145. Pomocy na rozpoczęcie działalności w odniesieniu do tras łączących port lotniczy o przepływie przekraczającym 5 mln pasażerów rocznie, nieznajdujący się w regionie oddalonym, nie można uznać za zgodną z rynkiem wewnętrznym.

c) Pomoc państwa jako właściwy instrument polityki

146. Państwa członkowskie muszą wykazać, że pomoc jest odpowiednia do osiągnięcia zamierzonego celu lub do rozwiązania problemów, które mają zostać rozwiązane dzięki pomocy. Środek pomocy nie zostanie uznany za zgodny z rynkiem wewnętrznym, jeżeli możliwe jest osiągnięcie tego samego celu przy zastosowaniu instrumentów polityki lub instrumentów pomocy w mniejszym stopniu zakłócających konkurencję⁽⁹⁷⁾.

⁽⁹⁴⁾ Faktyczny średni roczny przepływ pasażerów w okresie dwóch lat obrotowych poprzedzających rok, w którym pomoc zgłoszono lub faktycznie przyznano lub wypłacono, w przypadku pomocy niezgłoszonej. W przypadku nowo powstałego pasażerskiego portu lotniczego należy uwzględnić przewidywany średni roczny przepływ pasażerów w okresie dwóch lat obrotowych po rozpoczęciu obsługi komercyjnego pasażerskiego ruchu lotniczego. Przedmiotowe progi dotyczą podróży w jedną stronę. Oznacza to, że pasażer lecący na przykład do danego portu lotniczego i z powrotem zostałyby policzone dwukrotnie; dotyczy to poszczególnych tras.

⁽⁹⁵⁾ Decyzja Rady oraz przedstawiciele państw członkowskich Unii Europejskiej zebranych w Radzie 2006/682/WE w sprawie podpisania i tymczasowego stosowania Wielostronnej umowy między Wspólnotą Europejską i jej państwami członkowskimi, Republiką Albanii, Bośnią i Hercegowiną, Republiką Bułgarii, Republiką Chorwacji, byłą jugosłowiańską republiką Macedonii, Republiką Islandii, Republiką Czarnogóry, Królestwem Norwegii, Rumunią, Republiką Serbii i Misją Tymczasowej Administracji Organizacji Narodów Zjednoczonych w Kosowie w sprawie ustanowienia Wspólnego Europejskiego Obszaru Lotniczego (WEOL) (Dz.U. L 285 z 16.10.2006, s. 1).

⁽⁹⁶⁾ Zob. też przypis 94.

⁽⁹⁷⁾ Zob. też pkt 91.

147. W biznesplanie sporządzonym *ex ante* przez przedsiębiorstwo lotnicze należy określić, że w przypadku trasy, na którą przeznaczona jest pomoc, istnieją perspektywy na to, iż po upływie 3 lat będzie ona przynosić zysk przedsiębiorstwu lotniczemu bez finansowania publicznego. W przypadku braku biznesplanu dotyczącego danej trasy przedsiębiorstwo lotnicze musi przedstawić portowi lotniczemu nieodwołalne zobowiązanie do obsługi trasy przez okres co najmniej równy okresowi, przez który otrzymywało ono pomoc na rozpoczęcie działalności.

d) Istnienie efektu zachęty

148. Pomoc państwa na rozpoczęcie działalności dla przedsiębiorstw lotniczych ma efekt zachęty, jeśli w przypadku braku pomocy poziom działalności gospodarczej przedsiębiorstwa lotniczego w danym porcie lotniczym nie zostałby prawdopodobnie zwiększony. Na przykład nie uruchomiono by nowej trasy.

149. Nową trasę należy uruchomić dopiero po złożeniu wniosku o udzielenie pomocy do organu przyznającego pomoc. Jeżeli nowa trasa została uruchomiona przed złożeniem wniosku o udzielenie pomocy do organu przyznającego pomoc, żadna pomoc przyznana w ramach tej indywidualnej trasy nie zostanie uznana za zgodną z rynkiem wewnętrznym.

e) Proporcjonalność kwoty pomocy (pomoc ograniczona do niezbędnego minimum)

150. Pomoc na rozpoczęcie działalności może pokrywać do 50 % opłat lotniskowych dotyczących trasy przez okres maksymalnie trzech lat. Kosztami kwalifikowalnymi są opłaty lotniskowe w odniesieniu do trasy.

f) Uniknięcie nadmiernych negatywnych skutków dla konkurencji i wymiany handlowej

151. W celu uniknięcia nadmiernych negatywnych skutków dla konkurencji i wymiany handlowej, jeżeli połączenie (np. między dwoma miastami), które będzie obsługiwane w ramach nowej trasy lotniczej, jest już obsługiwane przez koleje dużych prędkości lub przez inny port lotniczy na tym samym obszarze ciężenia na porównywalnych warunkach, przede wszystkim pod względem długości podróży, taka trasa lotnicza nie kwalifikuje się do pomocy na rozpoczęcie działalności.

152. Każdy podmiot publiczny, który zamierza przyznać przedsiębiorstwu lotniczemu – za pośrednictwem portu lotniczego lub nie – pomoc na rozpoczęcie działalności, musi podać ten zamiar do wiadomości publicznej w terminie i przy pomocy środków informacyjnych pozwalających wszystkim zainteresowanym przedsiębiorstwom lotniczym na zaoferowanie swoich usług.

153. Pomocy na rozpoczęcie działalności nie można łączyć z jakimikolwiek innymi rodzajami pomocy państwa przyznanymi na obsługę trasy.

Wymogi w zakresie zgłaszania dotyczące programów pomocy i indywidualnych środków pomocy

154. Stanowczo zachęca się państwa członkowskie, aby zgłaszały krajowe programy pomocy na rozpoczęcie działalności dla przedsiębiorstw lotniczych zamiast środków pomocy indywidualnej dla każdego portu lotniczego. Ma to służyć ograniczeniu obciążenia administracyjnego zarówno organów państw członkowskich, jak i Komisji.

155. Ze względu na podwyższone ryzyko zakłócenia konkurencji pomoc na rozpoczęcie działalności dla portów lotniczych, które nie znajdują się w regionach oddalonych i w których średni przepływ roczny przekracza 3 mln pasażerów, należy zawsze zgłaszać indywidualnie.

6. POMOC O CHARAKTERZE SOCJALNYM OBJĘTA ART. 107 UST. 2 LIT. A) TRAKTATU

156. Pomoc o charakterze socjalnym na rzecz usług transportu lotniczego zostanie uznana za zgodną z rynkiem wewnętrznym na podstawie art. 107 ust. 2 lit. a) Traktatu, o ile spełnione zostaną łącznie następujące warunki⁽⁹⁸⁾:

- a) pomoc musi skutecznie działać na korzyść konsumenta finalnego;
- b) pomoc musi mieć charakter socjalny, czyli zasadniczo musi ona obejmować wyłącznie niektóre kategorie pasażerów podróżujących na danej trasie (na przykład pasażerowie o szczególnych potrzebach, jak dzieci, osoby niepełnosprawne, osoby o niskich dochodach, studenci, osoby starsze itp.); jeżeli jednak dana trasa łączy odległe regiony, będące na przykład regionami najbardziej oddalonymi, wyspami lub obszarami słabo zaludnionymi, pomoc może obejmować całą ludność danego regionu;

⁽⁹⁸⁾ Zob. na przykład, w kontekście oceny pomocy o charakterze socjalnym przyznanej indywidualnym konsumentom, decyzja Komisji N 169/2006 z dnia 16 maja 2006 r., Zjednoczone Królestwo – Pomoc na rzecz usług lotniczych o charakterze socjalnym w regionach Highlands oraz Islands of Scotland (Dz.U. C 272 z 9.11.2006, s. 10); decyzja Komisji N 471/2007 z dnia 11 grudnia 2007 r., Portugalia – Świadczenia socjalne na rzecz pasażerów mieszkających w Regionie Autonomicznym Madery i studentów w zakresie usług transportu lotniczego świadczonych między główną częścią terytorium Portugalii a Regionem Autonomicznym (Dz.U. C 46 z 19.2.2008, s. 2); oraz decyzja Komisji N 426/2010 z dnia 5 stycznia 2011 r., Francja – Pomoc socjalna dla określonych kategorii pasażerów w zakresie usług lotniczych między departamentem Réunion a Francją kontynentalną (Dz.U. C 71 z 5.3.2011, s. 5).

c) pomoc należy przyznawać w sposób niedyskryminujący pod względem pochodzenia usług, czyli niezależnie od tego, jakie przedsiębiorstwo lotnicze świadczą dane usługi.

157. Stanowczo zachęca się państwa członkowskie, aby zgłaszały krajowe programy pomocy o charakterze socjalnym zamiast środków pomocy indywidualnej.

7. KUMULACJA

158. Maksymalne poziomy intensywności pomocy stosowane na podstawie niniejszych wytycznych mają zastosowanie niezależnie od tego, czy pomoc jest finansowana w całości przy użyciu zasobów państwowych, czy jest częściowo finansowana przez Unię.

159. Pomocy, którą zatwierdza się na podstawie niniejszych wytycznych, nie można kumulować z inną pomocą państwa, pomocą *de minimis* ani innymi formami finansowania unijnego, jeżeli skutkiem takiej kumulacji byłaby intensywność pomocy o poziomie wyższym niż określony w niniejszych wytycznych.

8. PRZEPISY KOŃCOWE

8.1. Składanie sprawozdań rocznych

160. Zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 659/1999 i rozporządzeniem Komisji (WE) nr 794/2004⁽⁹⁹⁾ państwa członkowskie muszą przekazywać Komisji sprawozdania roczne. Sprawozdania roczne będą publikowane na stronach internetowych Komisji.

8.2. Przejrzystość

161. Zdaniem Komisji konieczne jest podjęcie dalszych kroków w celu poprawy przejrzystości pomocy państwa w Unii. W szczególności należy podjąć kroki w celu zapewnienia państwom członkowskim, podmiotom gospodarczym, zainteresowanym podmiotom i Komisji swobodnego dostępu do pełnego tekstu wszystkich stosownych programów pomocy w sektorze lotnictwa i do istotnych informacji dotyczących indywidualnych środków pomocy.

162. Państwa członkowskie powinny publikować na kompleksowej stronie internetowej poświęconej pomocy państwa na poziomie krajowym lub regionalnym następujące informacje:

- a) pełny tekst każdego zatwierdzonego programu pomocy lub decyzji o przyznaniu pomocy indywidualnej wraz z przepisami wykonawczymi;
- b) nazwę organu przyznającego pomoc;
- c) nazwy poszczególnych beneficjentów, formę i kwotę pomocy przyznanej każdemu beneficjentowi, datę przyznania, rodzaj przedsiębiorstwa (MSP/duże przedsiębiorstwo), region, w którym znajduje się beneficjent (na poziomie NUTS II) i główny sektor gospodarki, w którym beneficjent prowadzi działalność (na poziomie grupy NACE); wymóg ten można znieść w odniesieniu do pomocy indywidualnej niższej niż 200 000 EUR.

163. Powyższe informacje należy opublikować po podjęciu decyzji o przyznaniu pomocy i przechowywać przez co najmniej 10 lat; należy zapewnić zainteresowanym podmiotom dostęp do nich bez ograniczeń⁽¹⁰⁰⁾.

8.3. Monitorowanie

164. Państwa członkowskie muszą zapewnić przechowywanie szczegółowej dokumentacji dotyczącej wszystkich środków obejmujących przyznanie pomocy państwa zgodnie z niniejszymi wytycznymi. Dokumentacja ta musi zawierać wszystkie informacje niezbędne do ustalenia, czy przestrzegano warunków zgodności, a zwłaszcza warunków dotyczących w stosownych przypadkach kosztów kwalifikowalnych oraz maksymalnych dopuszczalnych poziomów intensywności pomocy. Należy ją przechowywać przez 10 lat od dnia przyznania pomocy i przedstawić Komisji na jej wniosek.

165. Aby umożliwić Komisji monitorowanie postępów w zakresie stopniowego wycofywania pomocy operacyjnej dla portów lotniczych oraz jej wpływu na konkurencję, państwa członkowskie muszą składać okresowe sprawozdania (raz na rok) dotyczące postępów poczynionych w zakresie ograniczenia pomocy operacyjnej w odniesieniu do każdego portu lotniczego korzystającego z takiej pomocy. W niektórych przypadkach można wyznaczyć powiernika ds. monitorowania w celu zapewnienia zgodności z wszelkimi warunkami i wymogami będącymi podstawą zatwierdzenia pomocy.

⁽⁹⁹⁾ Rozporządzenie Komisji (WE) nr 794/2004 z dnia 21 kwietnia 2004 r. w sprawie wykonania rozporządzenia Rady (WE) nr 659/1999 ustanawiającego szczegółowe zasady stosowania art. 93 Traktatu WE (Dz.U. L 140 z 30.4.2004, s. 1).

⁽¹⁰⁰⁾ Informacje te powinny być regularnie aktualizowane (np. co 6 miesięcy) i dostępne w otwartych formatach.

8.4. Ocena

166. W celu dodatkowego zapewnienia ograniczenia zakłóceń konkurencji i zakłóceń wymiany handlowej Komisja może wymagać, aby czas trwania niektórych programów był ograniczony oraz aby podlegały one ocenie. Ocenie należy w szczególności poddawać programy, w których potencjalne zakłócenia są szczególnie duże, czyli programy, które mogą stwarzać ryzyko istotnego ograniczenia konkurencji, jeśli ich wdrożenie nie zostanie poddane przeglądowi w stosownym czasie.

167. Zważywszy na cele wspomnianej oceny oraz aby nie powodować nadmiernego obciążenia dla państw członkowskich i w odniesieniu do mniejszych środków pomocy, wymóg ten ma zastosowanie jedynie w przypadku programów pomocy o dużym budżecie, zawierających nowatorskie elementy bądź też gdy przewiduje się istotne zmiany rynkowe, technologiczne lub regulacyjne. Ocena musi zostać przeprowadzana przez eksperta, który jest niezależny od organu przyznającego pomoc, na podstawie wspólnych metod⁽¹⁰¹⁾, i musi zostać podana do wiadomości publicznej.

168. Ocenę przedkłada się Komisji w odpowiednim terminie, aby można było rozważyć ewentualne przedłużenie okresu obowiązywania programu pomocy, a w każdym razie po wygaśnięciu okresu obowiązywania programu. Dokładny zakres i metody oceny, która ma być przeprowadzona, zostaną określone w decyzji o zatwierdzeniu programu pomocy. Wyniki tej oceny należy uwzględnić we wszelkich późniejszych środkach pomocy o podobnym celu.

8.5. Właściwe środki

169. W razie potrzeby, w celu osiągnięcia zgodności z niniejszymi wytycznymi, państwa członkowskie powinny wprowadzić zmiany do swoich istniejących programów najpóźniej w terminie 12 miesięcy po dniu 4 kwietnia 2014 r.

170. Państwa członkowskie zachęca się do udzielenia wyraźnej bezwarunkowej zgody na niniejsze wytyczne w terminie dwóch miesięcy następujących po dniu 4 kwietnia 2014 r. W razie braku jakiegokolwiek odpowiedzi Komisja uzna, że dane państwo członkowskie nie zgadza się na zaproponowane środki.

8.6. Zakres

171. Zasady określone w niniejszych wytycznych będą stosowane od dnia 4 kwietnia 2014 r. Niniejsze wytyczne zastępują od tej daty wytyczne w sprawie lotnictwa z 1994 r. i z 2005 r.

172. W świetle zmian w sektorze lotnictwa, a w szczególności jego liberalizacji, Komisja jest zdania, że w odniesieniu do spraw zawisłych dotyczących pomocy operacyjnej niezgodnej z prawem, którą przyznano portom lotniczym przed dniem 4 kwietnia 2014 r., nie należy stosować przepisów zawiadomienia Komisji w sprawie ustalania zasad stosowanych do oceny pomocy państwa niezgodnej z prawem⁽¹⁰²⁾. Komisja będzie zamiast tego stosować zasady określone w niniejszych wytycznych do wszystkich spraw dotyczących pomocy operacyjnej (zgłoszenia oczekujące na rozpatrzenie i niezgłoszona pomoc niezgodna z prawem) na rzecz portów lotniczych, nawet jeżeli pomoc przyznano przed dniem 4 kwietnia 2014 r. I przed rozpoczęciem okresu przejściowego.

173. Jeżeli chodzi o pomoc inwestycyjną na rzecz portów lotniczych, Komisja będzie stosowała zasady określone w niniejszych wytycznych do wszystkich zgłoszonych środków pomocy inwestycyjnej, względem których musi podjąć decyzję począwszy od dnia 4 kwietnia 2014 r., nawet w przypadku projektów zgłoszonych przed tą datą. Zgodnie z zawiadomieniem Komisji w sprawie ustalania zasad stosowanych do oceny pomocy państwa niezgodnej z prawem do niezgodnej z prawem pomocy inwestycyjnej przyznanej portom lotniczym Komisja będzie stosowała zasady obowiązujące w chwili udzielenia przedmiotowej pomocy. Nie będzie zatem stosowała zasad określonych w niniejszych wytycznych w przypadku niezgodnej z prawem pomocy inwestycyjnej przyznanej portom lotniczym przed dniem 4 kwietnia 2014 r.

174. Jeżeli chodzi o pomoc na rozpoczęcie działalności dla przedsiębiorstw lotniczych, Komisja będzie stosowała zasady określone w niniejszych wytycznych do wszystkich zgłoszonych środków pomocy na rozpoczęcie działalności, względem których musi podjąć decyzję począwszy od dnia 4 kwietnia 2014 r., nawet w przypadku środków zgłoszonych przed tą datą. Zgodnie z zawiadomieniem Komisji w sprawie ustalania zasad stosowanych do oceny pomocy państwa niezgodnej z prawem do niezgodnej z prawem pomocy na rozpoczęcie działalności dla przedsiębiorstw lotniczych Komisja będzie stosowała zasady obowiązujące w chwili udzielenia przedmiotowej pomocy. Nie będzie zatem stosowała zasad określonych w niniejszych wytycznych w przypadku niezgodnej z prawem pomocy na rozpoczęcie działalności dla przedsiębiorstw lotniczych przyznanej przed dniem 4 kwietnia 2014 r.

⁽¹⁰¹⁾ Takie wspólne metody może określić Komisja.

⁽¹⁰²⁾ Zawiadomienie Komisji w sprawie ustalania zasad stosowanych do oceny pomocy państwa niezgodnej z prawem (Dz.U. C 119 z 22.5.2002, s. 22).

8.7. Przegląd

175. Komisja może przeprowadzić ocenę niniejszych wytycznych w dowolnym czasie i uczyni to nie później niż sześć lat po dniu 4 kwietnia 2014 r. Przedmiotowa ocena zostanie przeprowadzona w oparciu o informacje faktyczne i wyniki szeroko zakrojonych konsultacji prowadzonych przez Komisję na podstawie danych dostarczonych przez państwa członkowskie i zainteresowane strony. Komisja dokona ponownej oceny sytuacji portów lotniczych o rocznym przepływie pasażerów na poziomie nie większym niż 700 000 pasażerów, aby ocenić potrzebę dalszego stosowania szczególnych zasad zgodności dotyczących pomocy operacyjnej na rzecz tej kategorii portów lotniczych w świetle przyszłych perspektyw osiągnięcia pełnego pokrycia kosztów operacyjnych, w szczególności w związku ze zmianą warunków rynkowych i perspektywy rentowności.

176. Po odbyciu konsultacji z państwami członkowskimi Komisja może zastąpić lub uzupełnić niniejsze wytyczne na podstawie istotnych względów dotyczących polityki konkurencji lub polityki transportowej.

ZAŁĄCZNIK

Podsumowanie warunków zgodności z rynkiem wewnętrznym

Tabela 1

Przeгляд warunków zgodności z rynkiem wewnętrznym w zakresie pomocy na rzecz portów lotniczych

Warunki zgodności z rynkiem wewnętrznym	Pomoc inwestycyjna na rzecz portów lotniczych	Pomoc operacyjna na rzecz portów lotniczych
a) Przyczynianie się do osiągnięcia wyraźnie określonego celu stanowiącego przedmiot wspólnego zainteresowania	<ul style="list-style-type: none"> — Zwiększanie mobilności poprzez tworzenie punktów dostępu do lotów wewnątrz- i międzynarodowych. — Przeciwdziałanie zbytniemu zagęszczeniu ruchu lotniczego w głównych węzłach lotniczych. — Ułatwianie rozwoju regionalnego. <p>Powielanie portów lotniczych i niewykorzystana przepustowość przy braku zadowalających średnioterminowych perspektyw użytkowania nie przyczyniają się do osiągnięcia wyraźnie określonego celu stanowiącego przedmiot wspólnego zainteresowania.</p>	
b) Konieczność interwencji państwa	<ul style="list-style-type: none"> < 3 mln pasażerów > 3-5 mln pasażerów w pewnych okolicznościach dotyczących konkretnych przypadków > 5 mln pasażerów wyłącznie w bardzo wyjątkowych okolicznościach 	< 3 mln pasażerów
c) Adekwatność środka pomocy	Środek pomocy musi stanowić instrument polityki właściwy do osiągnięcia celu stanowiącego przedmiot wspólnego zainteresowania.	
	Rozważenie instrumentów pomocy w mniejszym stopniu zakłócających konkurencję (gwarancje, pożyczki uprzywilejowane itp.).	Stała kwota ustalona <i>ex ante</i> obejmująca przewidywane niedopasowanie poziomu płynności do kosztów operacyjnych (określane na podstawie biznesplanu przygotowanego <i>ex ante</i>) w okresie przejściowym trwającym 10 lat.
d) Efekt zachęty	Obecny, jeśli inwestycja nie zostałaby podjęta lub zostałaby podjęta w innym zakresie (analiza scenariusza alternatywnego lub niedopasowania poziomu płynności określonego na podstawie biznesplanu przygotowanego <i>ex ante</i>).	Obecny, jeśli poziom działalności gospodarczej portu lotniczego byłby znacząco niższy w przypadku braku tej pomocy.
e) Proporcjonalność pomocy (pomoc ograniczona do minimum)		
Koszty kwalifikowalne:	Koszty związane z inwestycjami w infrastrukturę i wyposażenie portu lotniczego, z wyjątkiem kosztów inwestycji na potrzeby działalności pozalotniczej.	Niedopasowanie poziomu płynności do kosztów operacyjnych portu lotniczego.
Maksymalne dopuszczalne poziomy intensywności pomocy:	<ul style="list-style-type: none"> > 3-5 mln do 25 % 1-3 mln do 50 % <1 mln do 75 % 	<p>W okresie przejściowym: 50 % początkowego średniego niedopasowania poziomu płynności do kosztów operacyjnych obliczanego jako średnia z okresu 5 lat poprzedzających okres przejściowy (2009-2013).</p> <p>Po okresie przejściowym trwającym 10 lat: pomoc operacyjna niedozwolona (chyba że zostanie przyznana na podstawie zasad horyzontalnych).</p>

Warunki zgodności z rynkiem wewnętrznym	Pomoc inwestycyjna na rzecz portów lotniczych	Pomoc operacyjna na rzecz portów lotniczych
Wyjątki:	<p>Dla portów lotniczych położonych w regionach oddalonych (niezależnie od ich wielkości) maksymalne poziomy intensywności pomocy w odniesieniu do pomocy na inwestycje służącej finansowaniu infrastruktury lotniska mogą zostać podniesione maksymalnie o 20 %.</p> <p>Dla portów lotniczych < 1 mln pasażerów rocznie położonych w regionie peryferyjnym: pod warunkiem oceny poszczególnych przypadków intensywność pomocy może w wyjątkowych okolicznościach przekraczać 75 %.</p> <p>W przypadku przeniesienia portu lotniczego: ocenia się proporcjonalność, konieczność i maksymalną intensywność pomocy niezależnie od średniego przepływu pasażerów.</p> <p>Dla portów lotniczych > 5 mln pasażerów rocznie: tylko w bardzo wyjątkowych okolicznościach, charakteryzujących się wyraźną niedoskonałością rynku, oraz przy uwzględnieniu wielkości inwestycji i zakłóceń konkurencji.</p>	<p>Dla portów lotniczych < 700 000 pasażerów rocznie: 80 % początkowego średniego niedopasowania poziomu płynności do kosztów operacyjnych przez 5 lat od rozpoczęcia okresu przejściowego.</p>
f) Uniknięcie nadmiernych negatywnych skutków dla konkurencji i wymiany handlowej między państwami członkowskimi	<p>Port lotniczy jest otwarty dla wszystkich potencjalnych użytkowników i nie jest przeznaczony dla jednego konkretnego użytkownika.</p> <p>Porty lotnicze < 5 mln pasażerów rocznie: stała kwota płatna z góry lub roczna rata rekompensująca niedopasowanie poziomu płynności do kosztów kapitału na podstawie biznesplanu portu lotniczego.</p>	<p>Ocena zakłócenia konkurencji oraz wpływu na wymianę handlową.</p> <p>Port lotniczy jest otwarty dla wszystkich potencjalnych użytkowników i nie jest przeznaczony dla jednego konkretnego użytkownika.</p> <p>Porty lotnicze < 700 000 pasażerów rocznie: ponowna ocena po 4 latach od rozpoczęcia okresu przejściowego.</p>
Wymogi w zakresie zgłaszania dotyczące programów pomocy i indywidualnych środków pomocy	<p>Programy pomocy:</p> <ul style="list-style-type: none"> — porty lotnicze < 3 mln pasażerów rocznie. <p>Indywidualne zgłoszenia:</p> <ul style="list-style-type: none"> — porty lotnicze > 3 mln pasażerów rocznie; — pomoc inwestycyjna na rzecz portu lotniczego < 1 mln pasażerów rocznie przekraczająca 75 % intensywności pomocy; — pomoc inwestycyjna udzielona w celu przeniesienia portów lotniczych; — mieszane pasażerskie/towarowe porty lotnicze obsługujące ponad 200 000 ton towarów w okresie dwóch lat obrotowych poprzedzających rok, w którym zgłoszono pomoc; — utworzenie nowego pasażerskiego portu lotniczego (w tym przekształcenie istniejącego lotniska); — utworzenie lub rozwój portu lotniczego znajdującego się od istniejącego portu lotniczego w odległości do 100 km lub w odległości, której pokonanie zajmuje do 60 minut. 	<p>Programy pomocy:</p> <ul style="list-style-type: none"> — porty lotnicze < 3 mln pasażerów rocznie. <p>Indywidualne zgłoszenia:</p> <ul style="list-style-type: none"> — mieszane pasażerskie/towarowe usługi portu lotniczego obsługującego ponad 200 000 ton towarów w okresie dwóch lat obrotowych poprzedzających rok, w którym zgłoszono pomoc; — pomoc operacyjna na rzecz portu lotniczego znajdującego się od innych portów lotniczych w odległości do 100 km lub znajdującego się w odległości, której pokonanie zajmuje do 60 minut.

Tabela 2

Przegląd warunków zgodności z rynkiem wewnętrznym w zakresie pomocy państwa na rozpoczęcie działalności dla przedsiębiorstw lotniczych

Warunki zgodności z rynkiem wewnętrznym	Pomoc państwa na rozpoczęcie działalności dla przedsiębiorstw lotniczych
a) Przyczynianie się do osiągnięcia wyraźnie określonego celu stanowiącego przedmiot wspólnego zainteresowania	<ul style="list-style-type: none"> — Zwiększanie mobilności poprzez tworzenie punktów dostępu do lotów wewnątrzunijnych. — Ułatwianie rozwoju regionalnego. <p>Niepowielanie istniejącego porównywalnego połączenia obsługiwanego w ramach usługi kolei dużych prędkości lub przez inny port lotniczy na tym samym obszarze ciężenia i w porównywalnych warunkach.</p>
b) Konieczność interwencji państwa	<ul style="list-style-type: none"> — Porty lotnicze < 3 mln pasażerów rocznie. — Porty lotnicze położone w regionach oddalonych, niezależnie od wielkości tych portów. — Porty lotnicze o przepływie pasażerów wnoszącym > 3-5 mln rocznie - wyłącznie w wyjątkowych okolicznościach. — Brak pomocy na rozpoczęcie działalności dla połączeń lotniczych z portów lotniczych o przepływie pasażerów przekraczającym 5 mln rocznie.
c) Adekwatność środka pomocy	<ul style="list-style-type: none"> — Trasa nie kwalifikuje się do pomocy na rozpoczęcie działalności, jeśli trasa jest już obsługiwana w ramach usługi kolei dużych prędkości lub przez inny port lotniczy na tym samym obszarze ciężenia i na takich samych warunkach. — Biznesplan przygotowany <i>ex ante</i> wskazujący na rentowność trasy przynajmniej po 3 latach lub nieodwołalne zobowiązanie się przedsiębiorstwa lotniczego do obsługi trasy przez okres co najmniej równy okresowi, przez który otrzymywało ono pomoc na rozpoczęcie działalności.
d) Efekt zachęty	<p>Obecny, jeśli w przypadku braku pomocy poziom działalności gospodarczej przedsiębiorstwa lotniczego w danym porcie lotniczym byłby znacznie niższy (przykładowo nie uruchomiono by nowej trasy).</p> <p>Nową trasę lub nowe połączenia na danej trasie można uruchomić dopiero po wysłaniu formularza wniosku o udzielenie pomocy do organu przyznającego pomoc.</p>
e) Proporcjonalność pomocy (pomoc ograniczona do minimum)	
— Koszty kwalifikowalne:	Opłaty lotniskowe dotyczące trasy.
— Maksymalne dopuszczalne poziomy intensywności pomocy:	50 % przez okres maksymalnie 3 lat.
f) Uniknięcie nadmiernych skutków negatywnych dla konkurencji i wymiany handlowej między państwami członkowskimi	<ul style="list-style-type: none"> — Organy publiczne muszą podać zamiary do wiadomości publicznej w terminie pozwalającym wszystkim zainteresowanym przedsiębiorstwom lotniczym na zaoferowanie swoich usług. — Nie można łączyć z innymi rodzajami pomocy państwa przyznanymi na obsługę trasy.
Wymogi w zakresie zgłaszania dotyczące programów pomocy i indywidualnych środków pomocy	<p>Programy pomocy:</p> <ul style="list-style-type: none"> — Porty lotnicze < 3 mln pasażerów rocznie oraz porty lotnicze położone w regionach oddalonych. <p>Indywidualne zgłoszenia:</p> <ul style="list-style-type: none"> — Porty lotnicze > 3 mln pasażerów rocznie, z wyjątkiem portów lotniczych położonych w regionach oddalonych.

Tabela 3

Pomoc o charakterze socjalnym*Warunki zgodności z rynkiem wewnętrznym*

- a) Pomoc musi skutecznie działać na korzyść konsumenta finalnego.
- b) Pomoc o charakterze socjalnym:
obejmująca tylko pewne kategorie pasażerów (np. o szczególnych potrzebach, takie jak: dzieci, osoby niepełnosprawne, osoby o niskich dochodach, uczniowie, osoby starsze itp.).
Wyjątek: jeżeli dana trasa łączy regiony oddalone (np. regiony najbardziej oddalone, wyspy, obszary słabo zaludnione), pomoc może obejmować całą ludność danego regionu.
- c) Pomoc należy przyznawać w sposób niedyskryminujący pod względem pochodzenia przedsiębiorstwa lotniczego świadczącego dane usługi.

Tabela 4

Zgodność z rynkiem wewnętrznym pomocy w formie rekompensaty z tytułu świadczenia usług publicznych

Wielkość portu lotniczego na podstawie średniego przepływu pasażerów (liczba pasażerów rocznie)	Ramy prawne mające zastosowanie	Wymóg w zakresie zgłaszania
Zarządzający portami lotniczymi w odniesieniu do portów lotniczych < 200 000 pasażerów rocznie w okresie wykonywania powierzonych UOIG Przedsiębiorstwa lotnicze w odniesieniu do połączeń lotniczych na wyspy, gdzie natężenie ruchu < 300 000 pasażerów rocznie	Artykuł 106 ust. 2 Traktatu Decyzja 2012/21/UE	Podmioty zwolnione z wymogu w zakresie zgłaszania
Porty lotnicze o natężeniu ruchu przekraczającym 200 000 pasażerów rocznie w okresie wykonywania powierzonych UOIG	Artykuł 106 ust. 2 Traktatu Ramy dotyczące UOIG	Wymagane zgłoszenie