

DECYZJA KOMISJI**z dnia 20 października 2004 r.****dotycząca programu pomocy realizowanego przez Królestwo Hiszpanii na rzecz spółki lotniczej Intermediación Aérea SL***(notyfikowana jako dokument nr C(2004) 3938)***(Jedynie tekst w języku hiszpańskim jest autentyczny)****(Tekst mający znaczenie dla EOG)***(2005/351/WE)*

KOMISJA WSPÓLNOT EUROPEJSKICH,

uwzględniając Traktat ustanawiający Wspólnotę Europejską, w szczególności jego art. 88 ust. 2 akapit pierwszy,

uwzględniając Porozumienie o Europejskim Obszarze Gospodarczym, w szczególności jego art. 62 ust. 1 lit. a),

po wezwaniu zainteresowanych stron do przedstawienia uwag zgodnie ze wspomnianymi artykułami⁽¹⁾ i uwzględniając te uwagi,

a także mając na uwadze, co następuje:

I. PROCEDURA

- (1) Pismem S(2002)4231 z dnia 11 kwietnia 2002 r., zarejestrowanym pod numerem NN/110/02, Komisja została poinformowana o fakcie, że Królestwo Hiszpanii udzieliło pomocy na rzecz spółki lotniczej Intermediación Aérea SL (zwanej dalej „Intermed”) w odniesieniu do świadczenia usług transportu lotniczego na trasie Gerona–Madryt–Gerona. W piśmie z dnia 23 maja 2002 r. Komisja zwróciła się do władz hiszpańskich o dostarczenie wszelkich stosownych informacji. Władze hiszpańskie odpowiedziały pismem z dnia 1 lipca 2002 r., zarejestrowanym dnia 5 lipca 2002 r.
- (2) W piśmie z dnia 13 grudnia 2002 r. Komisja poinformowała Królestwo Hiszpanii o swej decyzji wszczęcia procedury przewidzianej w art. 88 ust. 2 Traktatu WE w odniesieniu do wyżej wymienionej pomocy.
- (3) Decyzja Komisji o wszczęciu procedury została opublikowana w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*⁽²⁾. Komisja wezwała zainteresowane strony do przedstawienia uwag na temat wspomnianej pomocy.
- (4) Pismem Stałego Przedstawicielstwa Hiszpanii przy Unii Europejskiej z dnia 9 stycznia 2003 r. władze hiszpańskie poprosiły o przedłużenie terminu odpowiedzi na pismo z dnia 13 grudnia 2003 r. Pismem TREN/A4(2003)838 z dnia 20 stycznia 2003 r. Komisja przedłużyła termin odpowiedzi o 15 dni roboczych.
- (5) Władze hiszpańskie przekazały swoje uwagi w piśmie z dnia 18 marca 2003 r., o numerze referencyjnym A24-3996, zarejestrowanym w Sekretariacie Generalnym Komisji w dniu 19 marca 2003 r.
- (6) Komisja otrzymała uwagi na wspomniany temat od zainteresowanych stron. Następnie przekazała je Królestwu Hiszpanii pismem z dnia 13 marca 2003 r. i pismem z dnia 2 kwietnia 2003 r., dając mu swobodę przedstawienia w tej sprawie komentarzy. Królestwo Hiszpanii przekazało swoje komentarze w piśmie z dnia 7 maja 2003 r.

⁽¹⁾ Dz.U. C 32 z 11.2.2003, str. 2.

⁽²⁾ Patrz: przypis 1.

II. SZCZEGÓŁOWY OPIS POMOCY

Podstawa prawna pomocy

- (7) Według informacji, którymi dysponuje Komisja, działania przewidziane przez władze hiszpańskie zapisane są w „Umowie dotyczącej połączeń lotniczych obsługujących miasta Gerona i Madryt” zawartej dnia 26 marca 2002 r. między Generalitat de Catalunya, la Diputació de Girona, Izbą Przemysłowo-Handlową w Geronie oraz przedstawicielem spółki Intermed (zwanej dalej „Umową”).

Cele pomocy

- (8) Celem pomocy jest sprzyjanie rozwojowi konkurencyjnego, odznaczającego się wysoką jakością transportu lotniczego na trasie Gerona–Madryt–Gerona, przy wykorzystaniu samolotów spełniających przyjęte wymogi wygody i niezawodności, jak również osiągnięcie odpowiedniej rentowności tego połączenia.

Procedura wyboru spółki lotniczej mającej świadczyć usługi

- (9) W związku z brakiem regularnego połączenia między miastami Gerona i Madryt, ponieważ żaden z przewoźników lotniczych takiego nie zapewnia, Autonomiczny Rząd Katalonii nawiązał kontakt, za pośrednictwem oddzielnych pism wysyłanych w okresie od lipca do listopada 2001 r., z kilkoma przewoźnikami krajowymi, a także z przewoźnikami z innych Państw Członkowskich Wspólnoty: Aerolíneas de Baleares (AeBal), Spanair S.A. (Spanair), Air Europa Líneas Aéreas (Air Europa), KLM UK Limited, Intermed, Air Catalunya S.A. (Air Catalunya), Ibertrans Aérea S.A. (Ibertrans) oraz Navegación y Servicios Canarios S.A. (Naysa). Autonomiczny Rząd Katalonii kierował się zamiarem przedstawienia inicjatywy mającej na celu zachęcenie przewoźników do stworzenia powyższego połączenia lotniczego i zaproszenie ich do składania ofert lub do zgłaszania gotowości do obsługiwaną tej linii.
- (10) Na zakończenie tego procesu, władze Autonomicznego Rządu Katalonii zdecydowały, że jedynym przewoźnikiem lotniczym, który wykazał gotowość i zdolność do zapewnienia regularnego połączenia lotniczego oraz podjął się wypełnienia związanych z tym zobowiązań z tytułu wykonywania usług publicznych była Intermed, i w związku z tym to właśnie z tym przewoźnikiem zawarto wspomnianą umowę.

Połączenie lotnicze Gerona-Madryt-Gerona

- (11) Połączenie lotnicze na trasie Gerona–Madryt–Gerona od dnia 15 kwietnia 2002 r. obsługiwała regularnie spółka Intermed z wykorzystaniem samolotu ATR 42-300 wyposażonego w 48 miejsc, oraz od dnia 3 kwietnia 2002 r., zgodnie z informacjami otrzymanymi od władz hiszpańskich, połączenie to obsługiwała strona skarżąca w tej sprawie w ramach usługi czarterowej, przy wykorzystaniu samolotu SA-227.
- (12) Lotnisko w Geronie jest niewielkie, liczba obsługiwanych na nim pasażerów ulegała następującym zmianom (³):

Zmiana liczby pasażerów

Rok	Liczba pasażerów	Rok	Liczba pasażerów
1994	399 070	1999	631 235
1995	547 739	2000	651 402
1996	480 506	2001	622 410
1997	533 445	2002	557 187
1998	610 607	2003	1 448 796

(³) Strona internetowa: www.aena.es Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea, wrzesień 2004 r.

Treść umowy

- (13) Umowa przewiduje, że przy świadczeniu wyżej wymienionej usługi Intermed będzie wykorzystywał samolot turbośmigłowy ATR 42-300 o następujących parametrach:
- 48 miejsc rozmieszczonych w 12 rzędach o kącie nachylenia 30 °;
 - maksymalny udźwig – 4 687 kg;
 - objętość luków bagażowych – 8,94 m³;
 - maksymalna wysokość – 5 485 m (18.000 stóp);
 - prędkość lotu – 300 kt (556 km/h).
- (14) Umowa stanowi, że wstępnie uruchomione zostaną dwa loty dziennie, od poniedziałku do piątku, o następujących godzinach:
- rano: wylot z Gerony o godz. 7.00/wylot z Madrytu o godz. 9.00.
 - po południu: wylot z Gerony o godz. 17.00/wylot z Madrytu o godz. 19.30.
- (15) Ogólnie rzecz biorąc, rozkład lotów powinien zawsze umożliwiać podróżującemu wylatującemu z Gerony co najmniej 5-godzinny pobyt w Madrycie, licząc od jego przybycia do miasta przeznaczenia.

Finansowanie usługi

- (16) Całkowita maksymalna kwota pomocy na okres objęty umową wynosi 4 337 086,18 EUR. Autonomiczny Rząd Katalonii oraz Rada Ogólna Gerony (la Diputació de Girona) zobowiązują się do finansowania usług lotniczych pomiędzy Geroną a Madrytem w granicach następujących limitów rocznych:
- rok budżetowy 2002: w roku budżetowym 2002, w okresie pierwszych sześciu miesięcy obsługi połączenia lotniczego, la Generalitat de Catalunya (Autonomiczny Rząd Katalonii) i la Diputació de Girona (Rada Ogólna Gerony) przyjmują na siebie w równych częściach maksymalną kwotę w wysokości 410 582,34 EUR. W pozostałej części roku budżetowego 2002 Autonomiczny Rząd Katalonii i Rada Ogólna Gerony zobowiązują się do finansowania w kwocie 34 166,62 EUR przypadającej na Autonomiczny Rząd Katalonii oraz 135 227,75 EUR przypadającej na Radę Ogólną Gerony;
 - rok budżetowy 2003: w tym okresie, zawierającym ewentualne wyrównanie z roku budżetowego 2002, górny limit wynosi 1 182 883,13 EUR, z czego 641 972,13 EUR przypada na Autonomiczny Rząd Katalonii, a 540 911 EUR na Radę Ogólną Gerony;
 - lata budżetowe 2004 i 2005: w tym okresie górny limit wynosi 1 081 822 EUR, z czego 540 911 EUR przejmuje Rada Ogólna Gerony z tytułu finansowania pierwszego półrocza każdego roku budżetowego, a 540 911 EUR Autonomiczny Rząd Katalonii z tytułu finansowania drugiego półrocza każdego roku budżetowego.
- (17) Kalkulację środków pomocowych przekazywanych spółce Intermed przeprowadza się na podstawie średniego wskaźnika rocznego wykorzystania zajętych miejsc w samolotach kursujących na trasie Gerona-Madryt-Gerona, stosując wzór określony w załączniku V do umowy.

- (18) Zgodnie z dostarczonymi przez władze hiszpańskie informacjami koszt jednego przelotu, obliczony w oparciu o średnie zapełnienie w liczbie 32 osób, wynosi 3 980,55 EUR i dzieli się następująco:

Pozycja	EUR
Amortyzacja samolotu	353,16
Ubezpieczenie	480,00
Koszty połączenia lotniczego (w tym przegląd systemu elektrycznego, elektroniki lotniczej, podwozia samolotu oraz kontrola systemu wtrysku paliwa silnikowego)	250,00
Paliwo silnikowe	623,37
Koszty pracownicze (koszty personelu kabinowego i naziemnego, w tym ubezpieczeń społecznych)	1 067,93
Opłaty lotniskowe i koszty kontroli lotu	447,81
Obsługa handlingowa (!)	364,09
Eurokontrol (taryfa liniowa)	52,89
Obsługa pasażerów (posiłki, prasa itd.)	372,00
Ogółem	3 980,55

(!) Spółka posiadała pozwolenie na wykonywanie autohandlingu, który może uznać za wydatki wewnętrzne i wliczyć do kosztów ogólnych.

Środki reklamowe

- (19) Rada Ogólna Gerony zobowiązuje się ponadto do przeprowadzania i finansowania wszystkich działań reklamowych związanych z promocją i marketingiem wspomnianego połączenia lotniczego w okresie obowiązywania umowy na maksymalną kwotę w wysokości 120 202 EUR.
- (20) Podobnie Izba Przemysłowo-Handlowa Gerony, odpowiadająca za żeglugę powietrzną, zobowiązuje się do odpowiedniego prowadzenia działań wynikających z posiadanych przez nią kompetencji, które okażą się niezbędne przy wspieraniu i zapewnianiu odpowiedniego funkcjonowania lotów będących przedmiotem umowy.

Rozwiązanie umowy

- (21) Przewiduje się pełnoprawne rozwiązanie umowy w przypadku, gdy na przykład: inny przewoźnik lotniczy, bez pomocy publicznej czy innego finansowania ze strony Państwa, wprowadzi przeloty na trasie Gerona-Madryt, odpowiadające analogicznym wymogom, jak w przypadku przelotów stanowiących przedmiot omawianej umowy, w zakresie typu samolotu, częstotliwości lotów, taryf cenowych oraz okresu świadczenia usługi.

Czas trwania pomocy

- (22) Umowa została zawarta na okres od dnia 26 marca 2002 r. do dnia 31 grudnia 2005 r. Jednak wykonywanie usługi zostało zawieszono w grudniu 2002 r. na skutek wszczęcia przez Komisję formalnej procedury wyjaśniającej.

Inne postanowienia

- (23) Powyższa umowa zawiera również postanowienia dotyczące wskaźnika zajęcia miejsc, regularności, punktualności lotów, obsługi naziemnej pasażerów oraz stosowanej taryfy cenowej.

Uzasadnienie decyzji wszczęcia procedury

- (24) W decyzji wszczęcia formalnej procedury wyjaśniającej Komisja wyraziła wątpliwości w odniesieniu do zgodności pomocy, o której mowa, z art. 86 ust. 2 Traktatu WE, szczególnie w zakresie nieprzestrzegania procedury ustanowionej art. 4 rozporządzenia Rady (EWG) nr 2408/92 z dnia 23 lipca 1992 r. w sprawie dostępu przewoźników lotniczych Wspólnoty do wewnątrzspółnotowych tras lotniczych ⁽⁴⁾.
- (25) W szczególności Komisja wezwała Hiszpanię do przekazania informacji świadczących o konieczności zastosowania środków kompensacyjnych oraz kosztów netto wykonywania powyższych usług publicznych i danych służących za podstawę obliczenia wielkości kompensacji, a także powodów uzasadniających nieprzestrzeganie procedury ustanowionej w art. 4 rozporządzenia 2408/92.

III. UWAGI ZAINTERESOWANYCH STRON

- (26) Spółka Air Catalunya zauważyła, że połączenie lotnicze między Geroną i Madrytem obsługiwane jest przez beneficjenta pomocy oraz przez nią samą, począwszy od dnia 3 kwietnia 2002 r., niekorzystając z finansowania publicznego. Spółka zwraca uwagę na szkodliwe konsekwencje, które poniosła, oraz na fakt wystąpienia ewidentnego zakłócenia konkurencji. Podkreśla, że połączenie Geroną–Madryt–Gerona nie było przedmiotem zobowiązania z tytułu wykonywania usług publicznych zgodnie z procedurami ustanowionymi przez art. 4 rozporządzenia (EWG) nr 2408/92. Wymienionej pomocy nie można uznać za zgodną z Traktatem, ponieważ nie spełnia ona zasad konieczności i proporcjonalności dotyczących usług publicznych. Spółka Air Catalunya również zawiesiła świadczenie usług w grudniu 2002 r.
- (27) Spółka Austrian Airlines A.G. (Austrian Airlines) zaznaczyła ponadto, że zasady ustalone przez wytyczne dotyczące zastosowania art. 92 i 93 Traktatu WE oraz art. 61 Porozumienia EOG dotyczącego pomocy państwa w sektorze przewozów lotniczych nie były w tym przypadku przestrzegane.

IV. KOMENTARZ KRÓLESTWA HISZPANII

- (28) Władze hiszpańskie zauważyły, że od czasu wszczęcia formalnej procedury kontrolnej w grudniu 2002 r. zawieszono wypłatę pomocy na rzecz spółki Intermed i, w konsekwencji, spółka ta została zmuszona zawiesić w grudniu 2002 r. przeloty na trasie Geroną–Madryt z powodu niemożności pokrycia generowanych przez nie kosztów, co wskazywałoby na to, iż przeloty na tej trasie nie są rentowne dla żadnego przewoźnika.
- (29) Częściowa pomoc finansowa na rzecz połączenia Geroną–Madryt jest ograniczona w czasie, szczególnie do chwili, kiedy linia ta odpowiednio się wzmocni i sama osiągnie rentowność.
- (30) Władze hiszpańskie uważają, że przeprowadzona procedura, w której ramach wybrano spółkę Intermed, nie odpowiada procedurze przewidzianej w art. 4 rozporządzenia (WE) nr 2408/92 w zakresie nałożenia zobowiązania z tytułu wykonywania usług publicznych na danym połączeniu lotniczym.
- (31) Autonomiczny Rząd Katalonii wystosował formalny wniosek do hiszpańskiego Ministerstwa Rozwoju Terytorialnego w celu nałożenia zobowiązania z tytułu wykonywania usług publicznych na połączenie lotnicze Geroną–Madryt zgodnie z postanowieniami rozporządzenia (EWG) nr 2408/92. Jednakże powyższe ministerstwo odrzuciło wniosek, motywując to twierdzeniem, że nie ma wystarczających podstaw do zastosowania art. 4 cytowanego wyżej rozporządzenia.

⁽⁴⁾ Dz.U. L 240 z 24.8.1992, str. 8. Rozporządzenie ostatnio zmienione rozporządzeniem (WE) nr 1882/2003 Parlamentu Europejskiego i Rady (Dz.U. L 284 z 31.10.2003, str. 1).

Uznanie usług za usługi publiczne

- (32) Władze hiszpańskie uważają, że doszło do spełnienia warunków materialnych wymaganych przez rozporządzenie (EWG) nr 2408/92 w celu uznania omawianych usług za usługi publiczne lub usługi interesu ogólnego.
- (33) Brak spółki lotniczej mogącej obsługiwać powyższą linię wyraźnie pokazuje, jak niewielki interes gospodarczy przedstawia ta linia. Jedynie interwencja władz publicznych była w stanie zagwarantować połączenie Gerona–Madryt oraz odpowiedni poziom bezpieczeństwa, stabilności i regularności obsługi. W związku z tym należy przypomnieć, że przewoźnik Air Catalunya rozpoczął eksploatację linii Gerona–Madryt w tym samym czasie co Intermed, to znaczy w kwietniu 2002 r. Przed tą datą i od dnia 28 października 2001 r., a więc od daty zakończenia eksploatacji tej trasy przez poprzedniego przewoźnika, żadna spółka nie wykonywała usług na trasie Gerona–Madryt. Postrzegana jako bardzo ważna, linia ta nie była obsługiwana przez pięć miesięcy, co spowodowało konieczność interwencji władz publicznych ze względu na znaczenie powyższego połączenia dla obywateli.
- (34) Władze hiszpańskie podkreślają znaczenie, jakie ma utworzenie połączenia lotniczego między Geroną a Madrytem, dla rozwoju gospodarczego regionu.

Skutki naruszenia art. 4 rozporządzenia (EWG) nr 2408/92

- (35) Dotacja nie może korzystać z domniemania braku pomocy państwa w rozumieniu art. 87 Traktatu WE i w konsekwencji musi zostać podporządkowana regulującym tę kwestię ogólnym przepisom Traktatu, ponieważ nie spełniono formalnych warunków nałożenia zobowiązania, tzn. nie przeprowadzono przetargu poprzez zaproszenie wszystkich spółek do złożenia ofert i nie powiadomiono o tym Komisji oraz innych Państw Członkowskich. Analizę potwierdzają wytyczne dotyczące oceny pomocy państwa na rzecz transportu lotniczego znajdujące się w komunikacie Komisji w sprawie zastosowania art. 92 i 93 Traktatu i art. 61 Porozumienia EOG dotyczącego pomocy Państwa w sektorze przewozów lotniczych⁽⁵⁾, które stanowią w pkt. 23, iż „kompensacja strat poniesionych przez przewoźnika, który nie został wybrany zgodnie z art. 4 rozporządzenia (EWG) nr 2408/92, będzie oceniana zgodnie z przepisami ogólnymi mającymi zastosowanie do pomocy państwa. Odnosi się to również do środków kompensacyjnych, które nie zostały obliczone w oparciu o kryteria określone w art. 4 ust. 1 lit. h) rozporządzenia”.
- (36) Zdaniem władz hiszpańskich brak formalnego zgłoszenia zobowiązań z tytułu wykonywania usług publicznych w żaden sposób nie wpływa na charakter usługi publicznej powyższej linii lotniczej.

Kompensacja jest zgodna z art. 86 ust. 2 Traktatu WE

- (37) Według władz hiszpańskich środki kompensacyjne przyznane spółce Intermed można uznać za pomoc państwa w rozumieniu art. 87 Traktatu WE, sprzeczną z przepisami ze względu na brak wcześniejszego powiadomienia Komisji i na nieprzestrzeganie postanowień art. 4 rozporządzenia (EWG) nr 2408/92, niemniej jednak zgodną z zasadami wspólnego rynku na mocy art. 86 ust. 2 Traktatu. Mimo że ten ostatni nie ustala adekwatnych ram dla finansowania usług publicznych nakładanych w przypadku przewozów lotniczych, szczególny charakter towarzyszący niniejszemu przypadkowi oraz, tym bardziej, niewielkie skutki, jakich przez to doznała konkurencja i handel wspólnotowy, natychmiastowe zawieszenie pomocy po wszczęciu formalnej procedury kontrolnej, następnie zawieszenie lotów przez Intermed, małe nakłady przeznaczone na pomoc oraz krótki, ograniczony do ośmiu miesięcy okres ważności umowy mogą uzasadniać wyjątkowe zastosowanie postanowienia, o którym mowa.
- (38) Aby zastosować art. 86 ust. 2 kompensacja musi być konieczna i proporcjonalna.

⁽⁵⁾ Dz.U. C 350 z 10.12.1994, str. 5.

Konieczność kompensacji

- (39) Nałożone w umowie na Intermed warunki dotyczące regularności, ciągłości, zdolności i taryfikacji cenowej usług powodują, że loty stają się nierentowne niezależnie od przewoźnika lotniczego. W rzeczywistości zadania nałożone przez administrację generują nadwyżkę kosztów, których spółka działająca na zasadach handlowych nie jest w stanie sama ponieść.
- (40) Dowodem na to jest fakt, iż nie istnieje znaczący konkurent zapewniający połączenie Gerona–Madryt, który spełniałby warunki częstotliwości lotów, zdolności i ciągłości nałożone na spółkę Intermed. Przewoźnik, który eksploatował tę trasę w przeszłości, został zmuszony wstrzymać działalność ze względu na brak rentowności. Faktem jest, że wiele spółek lotniczych, zachęcanych przez Autonomiczny Rząd do świadczenia takich usług, nie wykazało zainteresowania tymi usługami, wyraźnie zaznaczając, że mają wątpliwości co do gospodarczej trwałości powyższego przedsięwzięcia.
- (41) Jeśli chodzi o spółkę Air Catalunya, nie może być ona uznana za znaczącego konkurenta. W istocie Air Catalunya została zaproszona do uczestniczenia w procedurze wyboru, jednakże jej oferta mogłaby zostać przyjęta dopiero w momencie posiadania przez tę spółkę certyfikatu przewoźnika lotniczego (AOC) oraz licencji na eksploatację linii w Hiszpanii⁽⁶⁾. Nawet gdyby zastosowano procedurę przewidzianą w art. 4 rozporządzenia (EWG) nr 2408/92 dotyczącą nałożenia zobowiązania z tytułu wykonywania usług publicznych, spółka Air Catalunya nie mogłaby uczestniczyć w zaproszeniu do składania ofert, ponieważ było ono ograniczone do spółek posiadających licencję na eksploatację regularnych połączeń lotniczych. W każdym razie warunki, na których oferowała ona swe loty o nieregularnym charakterze, różnią się znacznie od częstotliwości lotów i wydajności wymaganej od spółki Intermed. Przykładowo, gdy wskaźnik zapewnienia samolotu czarterowanego przez Air Catalunya wykazywał wartość minimalną, anulowano dany lot, pozostawiając pasażerów bez szybkiego i skutecznego środka transportu dowożącego ich do Madrytu.
- (42) Wreszcie, brak rentowności omawianego połączenia podkreśla fakt, iż, mimo anulowania lotów na tej trasie przez spółkę Intermed, żaden inny przewoźnik, w tym również spółka Air Catalunya, nie świadczył usług na tym połączeniu.

Proporcjonalność dotacji

- (43) Pomoc przyznana spółce Intermed nie przekracza minimum środków kompensacyjnych niezbędnych do wyrównania kosztów dodatkowych poniesionych z tytułu wykonywania warunków nałożonych przez organy administracji. Środki kompensacyjne przyznane firmie Intermed wynoszą 919 879,98 EUR. Jak wynika z załącznika III do umowy, koszt jednego przelotu, wyliczony w oparciu o wskaźnik średniego zapewnienia równy 32 osobom, wynosi 3 980,55 EUR. Liczba przelotów wykonanych przez Intermed w okresie trwania umowy to 640, co dało przychody w wysokości 876 934,30 EUR. Oznacza to, że deficyt spowodowany powyższym świadczeniem usług wyniósł około 1 670 608,70 EUR. Liczba ta jest wynikiem kosztu przelotu, inaczej 3 980,55 EUR, pomnożonego przez liczbę wykonanych przelotów, to znaczy 2 547 552,00 EUR, pomniejszonego o przychody, inaczej 876 943,30 EUR. W konsekwencji pomoc przyznana przez władze publiczne (919 879,98 EUR) była niższa od deficytu poniesionego przez spółkę z tytułu działalności przy realizacji połączenia Gerona–Madryt, w okresie między kwietniem a grudniem 2002 r.
- (44) Jak dowodzi stałe orzecznictwo Trybunału Sprawiedliwości Wspólnot Europejskich, „wypłata środków pomocowych ze strony państwa może, na mocy art. 86 ust. 2 Traktatu, nie podlegać zakazowi z art. 87 wspomnianego Traktatu, kiedy środki te mają wyłącznie na celu wyrównanie kosztów dodatkowych poniesionych przy wykonywaniu szczególnego zadania przez przedsiębiorstwo, które podjęło się kierowania usługami świadczonymi w ogólnym interesie gospodarczym, i kiedy ich przyznanie wydaje się konieczne do tego, aby wspomniane przedsiębiorstwo mogło zagwarantować zrealizowanie swoich zobowiązań z tytułu wykonywania usług publicznych na warunkach równowagi gospodarczej”⁽⁷⁾.

⁽⁶⁾ Spółka Air Catalunya funkcjonowała na początku (przez dwa miesiące) na podstawie pozwolenia na loty czarterowe udzielonego duńskiej spółce North Flying przez Generalną Dyрекcję Lotnictwa Cywilnego, a następnie na podstawie licencji wydanej spółce Oestavi.

⁽⁷⁾ Patrz: sprawa C-174/87, Poczta, Zb.Orz. 1997, str. I-1903.

Ograniczone skutki dla konkurencji i handlu wewnątrzspółnotowego

- (45) Pomoc przyznana spółce Intermed nie jest wysoka i wynosi mniej niż jeden milion EUR. Do tego należy dodać relatywnie krótki okres trwania umowy (wynoszący tylko 8 miesięcy: od kwietnia do grudnia 2002 r.).
- (46) Pozycja spółki Air Catalunya oraz innych potencjalnych konkurentów na omawianej linii lotniczej nie dozna żadnej szkody w przyszłości ze względu na to, iż wypłata środków pomocowych została zawieszona w chwili wszczęcia procedury i zarówno Autonomiczny Rząd, jak i la Diputació de Girona zobowiązały się do formalnego rozwiązania zawartej wcześniej umowy ze spółką Intermed.
- (47) Wszystkie te elementy powodują zredukowanie do minimum negatywnych skutków wpływających na konkurencję i wymianę handlową między Państwami Członkowskimi, które mogłoby wywołać przyznanie pomocy spółce Intermed.

Zastosowanie orzecznictwa Altmark

- (48) Władze hiszpańskie uważają, że orzecznictwo przywołane w sprawie Altmark (toczącej się przed Trybunałem Sprawiedliwości Wspólnot Europejskich z datą dostarczenia uwag przez władze hiszpańskie) nie ma zastosowania w danym przypadku, ponieważ akta w tej sprawie dotyczą zastosowania art. 73 Traktatu w celu nałożenia zobowiązań z tytułu wykonywania usług publicznych wychodzących poza ramy przewidziane rozporządzeniem mającym zastosowanie do transportu lądowego.

Niodebranie pomocy

- (49) Władze hiszpańskie uważają, że procedura wszczęta w związku z dotacjami przyznanymi spółce Intermed może się zakończyć przyjęciem przez Komisję decyzji, która, mimo ogłoszenia pomocy jako sprzecznej z przepisami i mimo nakazania jej wstrzymania, nie nakazuje odebrania wypłaconej pomocy, lecz uznaje ją za zgodną z zasadami wspólnego rynku na mocy art. 86 ust. 2.

V. OCENA POMOCY

Ocena niniejszej pomocy zgodnie z art. 87 ust. 1 Traktatu

- (50) Artykuł 87 ust. 1 Traktatu stanowi, że wszelka pomoc przyznawana przez Państwo Członkowskie lub przy użyciu zasobów państwowych w jakiegokolwiek formie, która zakłóca lub grozi zakłóceniem konkurencji poprzez sprzyjanie niektórym przedsiębiorstwom lub produkcji niektórych towarów, jest niezgodna ze wspólnym rynkiem w zakresie, w jakim wpływa na wymianę handlową między Państwami Członkowskimi.

Korzyści finansowe

- (51) Komunikat Komisji w sprawie zastosowania art. 92 i 93 Traktatu WE oraz art. 61 Porozumienia EOG w zakresie pomocy państwa w sektorze lotnictwa ustala, w pkt. 18, domniemanie braku pomocy w przypadku, gdy przyznania zobowiązania z tytułu wykonywania usług publicznych oraz obliczenia wysokości związanych z tym środków kompensacyjnych dokonano w zgodzie z procedurami przewidzianymi w art. 4 rozporządzenia (EWG) nr 2408/92 w sprawie dostępu przewoźników lotniczych Wspólnoty do wewnątrzspółnotowych tras lotniczych. Kryteria umożliwiające ocenę zaistnienia pomocy w postaci środków kompensacyjnych z tytułu wykonywania usług publicznych zostały objaśnione w wyroku z dnia 24 lipca 2003 r. w sprawie *Altmark* ⁽⁸⁾.
- (52) Jak czytamy w motywach od 9 do 23 niniejszej decyzji, Autonomiczny Rząd Katalonii dokonał wyboru spółki, nie przestrzegając ustanowionych w art. 4 rozporządzenia (EWG) nr 2408/92 zobowiązań, mających podstawowe znaczenie w zakresie zapewnienia zasady równego traktowania i poprawnego przebiegu procedury.

⁽⁸⁾ Patrz: sprawa C-280/00, *Altmark*, Zb.Orz. 2003, str. I-7747.

- (53) W szczególności:
- nie poinformowano Komisji o nałożeniu zobowiązania z tytułu wykonywania usług publicznych na trasie Gerona-Madryt-Gerona,
 - zobowiązania te nie zostały opublikowane w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*,
 - nie przeprowadzono konsultacji z pozostałymi Państwami Członkowskimi,
 - zaproszenie do składania ofert nie zostało opublikowane w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*, oraz
 - oferty przedstawione przez przewoźników lotniczych nie zostały przekazane ani pozostałym zainteresowanym Państwom Członkowskim, ani Komisji.
- (54) Władze hiszpańskie uważają, że środek, o którym mowa, stanowi, mimo wszystko, środek kompensacyjny dla zobowiązań z tytułu wykonywania usług publicznych nałożonych na spółkę Intermed.
- (55) Komisja uważa, że jedynym działaniem ustanawiającym zobowiązania z tytułu wykonywania usług publicznych w zakresie transportu lotniczego jest zastosowanie art. 4 rozporządzenia (EWG) nr 2408/92. W rozporządzeniu tym Rada ustanowiła jednolite i niedyskryminacyjne zasady nabywania praw realizowania ruchu lotniczego na trasach, na których nałożono zobowiązania z tytułu wykonywania usług publicznych. Jasno określiła kryteria obliczania środków kompensacyjnych. Zwrot kosztów obliczony zgodnie z art. 4 ust. 1 lit. h) wspomnianego rozporządzenia pozwałaby, przy braku innego rodzaju wskazań, domniemywać brak korzyści finansowych dla przewoźnika lotniczego⁽⁹⁾.
- (56) Artykuł 4 ust. 1 lit. h) rozporządzenia (EWG) nr 2408/92 przewiduje, że „Państwo Członkowskie może zwrócić przewoźnikowi lotniczemu, wyłoniionemu na podstawie lit. f), koszty spowodowane wykonaniem norm wynikających z obowiązków świadczenia usług publicznych nałożonych na podstawie niniejszego ustępu; zwrot ten uwzględnia koszty oraz dochody wynikłe z tej usługi”. Komisja uważa, że środek zastosowany przez władze hiszpańskie na rzecz spółki Intermed nie jest zgodny z postanowieniami art. 4 wspomnianego rozporządzenia.
- (57) Z powyższego wynika, że w niniejszym przypadku należy wykluczyć domniemanie braku pomocy.
- (58) Punkt 23 wytycznych w sprawie pomocy państwa w sektorze lotnictwa stanowi, że „kompensacja strat poniesionych przez przewoźnika, który nie został wybrany zgodnie z art. 4 rozporządzenia (EWG) nr 2408/92, będzie oceniana na podstawie zasad ogólnych mających zastosowanie do pomocy państwa. Odnosi się to również do kompensacji nieobliczanych na podstawie kryteriów przedstawionych w art. 4 ust. 1 lit. h) rozporządzenia”. Podobnie pkt 17 stanowi, że „Dopuszczalność windykacji należy oceniać w świetle zasad odnoszących się do pomocy państwa określonych przez orzecznictwo Trybunału Sprawiedliwości”.

⁽⁹⁾ Patrz: Sąd Pierwszej Instancji, wyrok Sądu z dnia 5 sierpnia 2003 r., w sprawach połączonych P&O European Ferries Zb.Orz. 2003, str. 118, głosił, że „zgodnie ze stałą praktyką Komisji istnienie takiego rodzaju procedury zaproszenia do składania ofert przed transakcją kupna przez dane Państwo Członkowskie jest zwykle uważane za wystarczające, aby wykluczyć, że owo Państwo Członkowskie stara się przyznać korzyść danemu przedsiębiorstwu (patrz zwłaszcza: Komunikat Komisji w sprawie kontroli Wspólnoty nad pomocą państwa na rzecz badań i rozwoju (Dz.U. 1996, C 45, str. 5), pkt 2.5. oraz, w tym zakresie, wytyczne Wspólnoty w sprawie pomocy państwa na rzecz transportu morskiego (Dz.U. 1997, C 205, str. 5), rozdział 9)”.

- (59) Komisja jest zdania, że kiedy w danym szczególnym sektorze przepisy wspólnotowe nakładają przyznanie zobowiązań z tytułu wykonywania usług publicznych w ramach zaproszenia do ubiegania się o zamówienie, nieprzestrzeganie tych przepisów powoduje, że przyznane środki kompensacyjne zwykle stanowią pomoc w rozumieniu art. 87 ust. 1 Traktatu. Mimo to Komisja analizuje, czy omawiany środek stanowi dla spółki Intermed korzyść finansową oraz, w szczególności, czy kompensacja, o której mowa, spełnia kryteria określone przez orzecznictwo Trybunału, zwłaszcza w wyroku z dnia 24 lipca 2003 r. w sprawie *Altmark*.
- (60) Wyrok ten potwierdza, że kwoty przyznane na rzecz kompensacji zobowiązań z tytułu wykonywania usług publicznych nie stanowią pomocy państwa, jeśli dojdzie do spełnienia kilku warunków. Trybunał, zgodnie z orzecznictwem, stoi na stanowisku ⁽¹⁰⁾, „że w przypadku, gdy interwencja państwa jest uznawana za kompensację będącą uzupełnieniem świadczeń wykonywanych przez przedsiębiorstwa – beneficjentów pomocy – w celu realizacji zobowiązań z tytułu świadczenia usług publicznych, przy czym przedsiębiorstwa te nie otrzymują, w rzeczywistości, korzyści finansowej i że w przypadku gdy wskutek wspomnianej interwencji przedsiębiorstwa te nie znajdują się w lepszej sytuacji konkurencyjnej w stosunku do przedsiębiorstw wobec nich konkurencyjnych, taka interwencja nie podlega przepisom art. 92 ust. 1 Traktatu. Jednakże aby, w konkretnym przypadku, tego typu kompensacja nie była uznana za pomoc państwa, należy spełnić pewne warunki.” ⁽¹¹⁾.
- (61) Trybunał określił cztery warunki. Trzy pierwsze z nich mają zastosowanie we wszystkich przypadkach. Czwarty warunek, w celu wyeliminowania wynikającej z kompensacji najmniejszej korzyści finansowej, przewiduje dwie alternatywy.
- (62) Zgodnie z pierwszym warunkiem określonym przez Trybunał na przedsiębiorstwo beneficjenta pomocy muszą być wcześniej nałożone zobowiązania z tytułu wykonywania usług publicznych, przy wcześniejszym jasnym zdefiniowaniu tych zobowiązań. Zgodnie z drugim warunkiem konieczne jest wcześniejsze ustalenie jasnych i obiektywnych parametrów, na których podstawie oblicza się wysokość kompensacji.
- (63) W omawianym przypadku na przedsiębiorstwo beneficjenta pomocy nałożono pewne zobowiązania, które określa umowa. Zobowiązania te, jak również parametry służące do obliczania wysokości kompensacji, przedstawione w załącznikach III, IV i V do umowy, stanowią wynik negocjacji przeprowadzonych między właściwymi władzami regionalnymi i wybraną wcześniej w celu świadczenia usług w zakresie transportu lotniczego spółką. W istocie Autonomiczny Rząd Katalonii, wysyłając osobne pisma, nawiązał w okresie od lipca do listopada 2001 r. kontakt z kilkoma przewoźnikami z zamiarem przedstawienia inicjatywy polegającej na zachęceniu ich do stworzenia omawianego połączenia lotniczego i na zaproszeniu do złożenia ofert lub do zgłoszenia gotowości do realizacji lotów. W nawiązaniu kontaktu władze regionalne ograniczają się do zachęcenia firm lotniczych, do których napisały, do złożenia oferty. W wysłanych pismach nie ma żadnej informacji na temat nakładanych na firmy zobowiązań ani na temat parametrów służących do obliczania wysokości kompensacji. Nie wyklucza się, że firmy lotnicze, które odrzuciły zapytanie władz regionalnych, mogłyby być zainteresowane zawarciem umowy, jeśli, w chwili wysłania przez władze regionalne zapytania, dysponowałyby szczegółami na temat zobowiązań i parametrów do obliczania wysokości kompensacji.

Komisja uważa, że w tym przypadku nie doszło do wystarczająco jasnego i przejrzystego zdefiniowania zobowiązań z tytułu wykonywania usług publicznych, wskutek czego nie został spełniony pierwszy z warunków określonych w wyroku w sprawie *Altmark*.

- (64) Poza tym zawarcie umowy w dniu 26 marca 2002 r. między la Generalitat de Catalunya, la Diputació de Girona, Izbą Przemysłowo-Handlową w Geronie i przedstawicielem spółki Intermediación Aérea SL (INTERMED) ogłoszono jedynie w komunikacie prasowym, natomiast oficjalnie nie opublikowano i, według informacji, którymi dysponuje Komisja, nie udostępniono stronom trzecim. Ponadto w sektorze transportu lotniczego parametry do wcześniejszego, obiektywnego i przejrzystego obliczenia wysokości kompensacji są określone ogólnie przez ustawodawcę wspólnotowego w art. 4 rozporządzenia (EWG) nr 2408/92, który to artykuł nie był przestrzegany.

⁽¹⁰⁾ Patrz: wyrok z dnia 7 lutego 1985 r., *ADBHU*, sprawa 240/83, Zb.Orz. 1985, str. 531, ust. 3 ostatnie zdanie, i 18; oraz wyrok z dnia 22 listopada 2001 r., *Ferring*, sprawa C-53/00, Zb.Orz. 2001, str. I-9067 ust. 27.

⁽¹¹⁾ Ustępy 87 i 88 wyroku w sprawie *Altmark*.

- (65) Komisja uważa ponadto, że w niniejszym przypadku nie dokonano wcześniejszego obiektywnego i przejrzystego określenia parametrów, na których podstawie obliczana jest wysokość kompensacji. Zatem nie doszło do spełnienia drugiego z warunków określonych w wyroku w sprawie *Altmark*.
- (66) Zgodnie z trzecim zdefiniowanym przez Trybunał warunkiem kompensacja nie może przekroczyć sumy niezbędnej do pokrycia całości lub części kosztów wynikłych z realizacji zobowiązań z tytułu wykonywania usług publicznych, przy uwzględnieniu związanych z tym przychodów, jak również rozsądnego zysku z faktu realizacji tych zobowiązań. Przestrzeganie tego warunku jest niezbędne, aby zapewnić, że nie przyznano przedsiębiorstwu beneficjentowi pomocy żadnej korzyści, która zakłóca lub grozi zakłóceniem konkurencji poprzez wzmocnienie pozycji konkurencyjnej tego przedsiębiorstwa. Spełnienie tego warunku ma na celu unikanie przyznawania przedsiębiorstwom zawyżonej kompensacji oraz unikanie przyznawania kompensacji w formie i w wysokości umożliwiającej przedsiębiorstwu dysponowanie nadwyżką płynności, którą mogłoby wykorzystać na działania prowadzące do zniekształcenia konkurencji.
- W sektorze lotnictwa metodą stosowaną przez ustawodawcę w celu uniknięcia zawyżonej kompensacji, a jednocześnie w celu ograniczenia, jak to tylko możliwe, szkodliwych skutków ograniczenia dostępu do rynku jest ściśle przestrzeganie procedury zaproszenia do składania ofert określonej w art. 4 rozporządzenia (EWG) nr 2408/92.
- (67) Komisja uważa, że procedurę zaproszenia do składania ofert przed nabyciem przez dane Państwo Członkowskie zwykle uważa się za wystarczającą, aby wykluczyć, że to Państwo Członkowskie próbuje przyznać korzyść danemu przedsiębiorstwu. Sąd Pierwszej Instancji potwierdził takie podejście Komisji⁽¹²⁾. Komisja ocenia, iż, w przypadku braku zaproszenia do składania ofert, trudno jest dokładnie określić, czy kwota otrzymana przez spółkę Intermed odpowiada kosztom wynikłym z realizacji zobowiązań z tytułu wykonywania usług publicznych, czy też stanowi ona zawyżoną kompensację będącą korzyścią na rzecz tej ostatniej.
- (68) Władze hiszpańskie uważają, że kwota przyznanej dotacji jest niższa od deficytu powstałego w okresie wielu miesięcy, w czasie których świadczone usługi, i w konsekwencji nie doszło tu do zawyżonej kompensacji. Komisja uważa, że przy braku obiektywnych środków służących ustanowieniu poziomu kompensacji w zastosowaniu określonych przez Radę obowiązujących zasad nie można wykluczyć, że inne spółki mogłyby zaproponować świadczenie powyższych usług przy niższym poziomie dotacji.
- (69) Komisja uważa, że w tym przypadku trzeci warunek określony w wyroku w sprawie *Altmark* nie został spełniony.
- (70) Na czwarty z warunków składają się dwie alternatywne możliwości:
- a) bądź „wyboru przedsiębiorstwa, które ma na siebie przyjąć zobowiązania z tytułu wykonywania usług publicznych w konkretnym przypadku, dokonuje się w ramach procedury zamówienia publicznego, pozwalającej na wybór kandydata zdolnego do dostarczenia usług o jak najniższym koszcie dla społeczności”;
 - b) bądź „niezbędny poziom kompensacji określa się na podstawie analizy kosztów, które poniosłoby średniej wielkości, dobrze zarządzane i posiadające odpowiednie środki transportu przedsiębiorstwo, pragnące spełnić wymagane warunki wykonania usługi publicznej w celu realizacji wynikających z niej zobowiązań, przy uwzględnieniu związanych z tym wykonaniem przychodów, jak również rozsądnego zysku z realizacji tych zobowiązań”.

⁽¹²⁾ Wyrok Sądu z dnia 5 sierpnia 2003 r., połączone sprawy T-116/01 i T-118/01. *P&O European Ferries*, Zb.Orz. 2003, str. 118. Patrz: przypis 9.

- (71) W rozpatrywanym przypadku nie została spełniona pierwsza możliwość czwartego warunku. Procedura wyboru przeprowadzona przez hiszpańskie władze nie spełnia kryteriów przejrzystości i obiektywności niezbędnych dla każdej procedury zamówienia publicznego, jak określają pkt. 51 i 52 niniejszej decyzji, aby zostać uznana za rzeczywiste zaproszenie do ubiegania się o zamówienie i w związku z tym nie może zostać uznana jako wystarczająco przejrzysta w celu zapewnienia „najmniejszego kosztu dla społeczności”.
- (72) Druga możliwość czwartego warunku określona w motywie 70 lit. b) wydaje się mieć zasadniczo zastosowanie tylko wtedy, gdy nie istnieje obowiązek zaproszenia do składania ofert, a nie gdy obowiązek istnieje, ale nie został spełniony. Jednakże przy założeniu, że druga możliwość czwartego warunku może mieć zastosowanie w rozpatrywanym przypadku, Komisja stwierdza, że nie została ona spełniona. W rzeczywistości kompensacja nie została obliczona na podstawie „analizy kosztów, które poniosłoby średniej wielkości, dobrze zarządzane i posiadające odpowiednie środki transportu przedsiębiorstwo, pragnące spełnić wymagane warunki wykonania usługi publicznej w celu realizacji wynikających z niej zobowiązań, przy uwzględnieniu związanych z tym wykonaniem przychodów, jak również rozsądnego zysku z realizacji tych zobowiązań”. W istocie, tak jak wyjaśnia analiza drugiego z warunków, władze nie przeprowadziły żadnej wcześniejszej analizy kosztów ani też sprawdzenia ich zgodności lub niezgodności z tym standardem, lecz ograniczyły się do skompensovania rzeczywistych kosztów poniesionych przez zainteresowanego operatora. Władze hiszpańskie nie dostarczyły danych umożliwiających Komisji dokonanie takiej weryfikacji. W takim stanie rzeczy jasne jest, że nie doszło do spełnienia czwartego z warunków określonych w wyroku w sprawie *Altmark*.
- (73) Komisja stwierdza zatem, że w omawianym przypadku nie został spełniony żaden z warunków określonych w wyroku w sprawie *Altmark*. W świetle powyższego omawiany środek stanowi korzyść dla beneficjenta pomocy.

Transfer zasobów państwowych

- (74) Pojęcie pomocy państwa, w myśl postanowień Traktatu oraz w myśl interpretacji Trybunału Sprawiedliwości, odnosi się do każdej korzyści przyznanej bezpośrednio lub pośrednio za pomocą zasobów państwowych, bądź stanowiącej dodatkowe obciążenie dla państwa, bądź dla wyznaczonych lub utworzonych w tym celu instytucji.
- (75) W danym przypadku umowa przewiduje, iż spółka beneficjent pomocy otrzyma maksymalną kwotę 4 337 086,18 EUR w ciągu całego okresu ważności umowy, sfinansowaną przez la Generalitat de Catalunya i la Diputació de Girona. Z dostarczonych informacji wynika, że rzeczywista pomoc wypłacona przez władze hiszpańskie wynosi 919 879,98 EUR. Fakt wypłacenia kwoty przez hiszpańskie władze wyraźnie potwierdza występowanie zasobów państwa.

Wybiórczy charakter zastosowanego środka

- (76) Środki, o których mowa, odnoszą się wyłącznie do jednego sektora transportu, to znaczy do transportu lotniczego i do obsługi wyłącznie jednego połączenia lotniczego Geron–Madryt–Geron.
- (77) Umowę zawarto tylko z jedną spółką lotniczą. Otrzymane od władz hiszpańskich informacje nie pozwalają wywnioskować, czy zastosowano by podobne środki wobec pozostałych firm, które ewentualnie zdecydowałyby się na świadczenie usług regularnego transportu lotniczego między Madrytem a Geroną.
- (78) W związku z tym powyższy środek uznaje się za wybiórczy.

Wpływ na konkurencję i naruszenie wymiany wewnątrzspółnotowej

- (79) W celu stwierdzenia zniekształcenia konkurencji wystarczy, aby interwencja państwa zmieniła w sztuczny sposób niektóre z elementów kosztów produkcji danego przedsiębiorstwa i wzmocniła pozycję owego przedsiębiorstwa w zakresie wymiany wewnątrzspółnotowej w stosunku do konkurencyjnych przedsiębiorstw⁽¹³⁾. Trybunał uważa⁽¹⁴⁾, że nie jest absolutnie wykluczone, aby dotacja publiczna przyznana przedsiębiorstwu świadczącemu usługi transportowe o zasięgu lokalnym lub regionalnym, a nieświadczącemu usług transportowych poza swoim państwem pochodzenia, mogła, mimo wszystko, mieć wpływ na wymianę handlową między Państwami Członkowskimi. Z drugiej strony, Trybunał jednocześnie podkreślił, iż pomoc może mieć wpływ na wymianę handlową między Państwami Członkowskimi i zakłócić warunki konkurencji, nawet jeśli konkurujące z przedsiębiorstwami z innych Państw Członkowskich przedsiębiorstwo beneficjent pomocy samo nie uczestniczy w działalności transgranicznej. W rzeczywistości, kiedy jedno z Państw Członkowskich udziela pomocy danemu przedsiębiorstwu, może dojść do utrzymania lub wzrostu wewnętrznej podaży skutkującej zredukowaniem szans przedsiębiorstw utworzonych w innych Państwach Członkowskich na zaoferowanie ich usług skierowanych na rynek tego Państwa Członkowskiego⁽¹⁵⁾.
- (80) Rozporządzenia Komisji (WE) nr 69/2001 z dnia 12 stycznia 2001 r. w sprawie zastosowania art. 87 i 88 Traktatu WE w odniesieniu do pomocy w ramach zasady *de minimis*⁽¹⁶⁾ nie stosuje się do sektora transportu, zgodnie z jego motywem trzecim oraz z art. 1 lit. a). Według orzecznictwa Trybunału nie istnieje żaden próg ani wskaźnik procentowy, powyżej którego można byłoby uznać, że pomoc nie oddziałuje na wymianę handlową między Państwami Członkowskimi. W istocie, względnie niski poziom pomocy lub względnie skromna wielkość przedsiębiorstwa beneficjenta pomocy nie wykluczają z góry ewentualności, że pomoc ma wpływ na konkurencję i wymianę handlową między Państwami Członkowskimi⁽¹⁷⁾.
- (81) W rozpatrywanym przypadku połączenie lotnicze między Geroną a Madrytem jest obsługiwane przez dwóch operatorów, z których jeden otrzymuje publiczną pomoc finansową, natomiast drugi jej nie otrzymuje.
- (82) Prawdą jest, że umowa zawiera klauzulę rozwiązania mającą zastosowanie w przypadku, kiedy inny przewoźnik lotniczy rozpocznie, bez pomocy publicznej ani żadnego innego finansowania ze strony państwa, loty na trasie Geroną–Madryt zgodne z wymogami analogicznymi do wymogów w zakresie obsługi połączenia będących przedmiotem umowy, zwłaszcza w zakresie rodzaju samolotu, częstotliwości przelotów, taryfy cenowej oraz okresu świadczenia usługi.
- (83) Jednakże jeśli ewentualny konkurencyjny operator świadczyłby usługi niezgodne z określonymi wcześniej wymogami (na przykład przy użyciu mniejszego samolotu), potwierdziłby się wybiórczy charakter środka, ponieważ obydwaj operatorzy świadczyliby usługi na tej samej trasie, przy czym jeden korzystałby z pomocy, a drugi nie. Istotnie, strona skarżąca w tej sprawie obsługuje połączenie lotnicze Geroną–Madryt–Geroną, nie otrzymując żadnej pomocy publicznej. Według informacji dostarczonych przez władze hiszpańskie skarżący wprowadził przeloty czarterowe na trasie Geroną–Madryt–Geroną przy użyciu samolotów o zdolności przewozowej mniejszej o 20 miejsc, co nie odpowiada wymogom umowy.
- (84) Poza tym omawiane środki oddziałują na wymianę handlową między Państwami Członkowskimi od momentu, gdy dotyczą spółki, której działalność transportowa, z natury rzeczy wiążąca się bezpośrednio z wymianą handlową, obejmuje część wspólnego rynku. Ponadto prowadzą one do zakłócenia konkurencji wewnątrz tego rynku ze względu na to, iż dotyczą wyłącznie jednego przedsiębiorstwa znajdującego się w konkurencji z inną wspólnotową spółką lotniczą, w szczególności od chwili wejścia w życie trzeciej części liberalizacji transportu lotniczego („trzeciego pakietu”) z dniem 1 stycznia 1993 r. W tej sytuacji przyznanie przez władze hiszpańskie korzyści na rzecz spółki Intermed stanowi pomoc w rozumieniu postanowień art. 87 Traktatu WE.

⁽¹³⁾ Wyroki Trybunału z dnia 2 lipca 1974 r., *Włochy przeciwko Komisji*, sprawa 173/73, Zb.Orz. 1974, str. 709; i z dnia 17 września 1980 r., *Philip Morris*, sprawa 730/79, Zb.Orz. 1980, str. 2671.

⁽¹⁴⁾ Ustępy 77 do 82 wyroku w sprawie *Altmark*.

⁽¹⁵⁾ Wyrok Trybunału z dnia 21 marca 1991 r., *Włochy przeciwko Komisji*, sprawa C-303/88, Zb.Orz. 1991, str. I-1433, ust. 27, wyrok z dnia 13 lipca 1988 r., *Francja przeciwko Komisji*, sprawa 102/87, Zb.Orz. 1988, str. 4067, ust. 19 i wyrok z dnia 21 marca 1991 r., *Włochy przeciwko Komisji*, sprawa C-305/89, Zb.Orz. 1991, str. I-1603, ust. 26.

⁽¹⁶⁾ Dz.U. L 10 z 13.1.2001, str. 30.

⁽¹⁷⁾ Wyrok w sprawie *Altmark*, ust. 81; wyrok z dnia 21 marca 1990 r., *Belgia przeciwko Komisji*, zwany „Tubemeuse”, sprawa 142/87, Zb.Orz. 1990, str. I-959, ust. 43, i wyrok z dnia 14 września 1994 r., *Hiszpania przeciwko Komisji*, sprawy C-278/92 do C-280/92, Zb.Orz. 1994, str. I-4103, ust. 42.

Działania reklamowe, promocyjne i marketingowe

- (85) Środki przeznaczone przez Radę Ogólną Gerony (la Diputació de Girona) na wdrożenie i sfinansowanie wszystkich działań reklamowych, promocyjnych i marketingowych związanych z tym połączeniem lotniczym w okresie obowiązywania umowy na maksymalną kwotę w wysokości 120 202 EUR należy również uznać za pomoc państwa. W rzeczywistości środki te, finansowane z funduszy publicznych, służą do zapoznania szerokiej publiczności z nowymi usługami lotniczymi.

Wnioski

- (86) Po przeanalizowaniu warunków zawartych w art. 87 ust. 1 Traktatu, Komisja stwierdza zaistnienie pomocy państwa, którą należy zbadać w celu sprawdzenia zgodności z postanowieniami Traktatu.

Zgodność pomocy z przepisami prawa

- (87) Komisja z przykrością stwierdza, że Hiszpania przyznała pomoc państwa z naruszeniem postanowień art. 88 ust. 2 Traktatu WE.

*Zgodność pomocy ze wspólnym rynkiem**Zastosowanie art. 87 ust. 2 i 3*

- (88) Po określeniu charakteru rozpatrywanych środków pomocy państwa, zgodnie z art. 87 ust. 1 Traktatu, i po ocenie potwierdzonej przez władze hiszpańskie Komisja powinna zbadać, czy środki te można uznać za zgodne ze wspólnym rynkiem, w rozumieniu art. 87 ust. 2 i 3 Traktatu oraz art. 86 ust. 2 Traktatu.
- (89) Komisja powinna ocenić zgodność pomocy w świetle art. 87 ust. 2 lit. a) Traktatu, według którego zgodna ze wspólnym rynkiem jest pomoc o charakterze socjalnym przyznawana indywidualnym konsumentom, pod warunkiem że jest przyznawana bez dyskryminacji związanej z pochodzeniem produktów. Jak stanowi Komunikat Komisji w sprawie pomocy państwowej w sektorze lotnictwa, pomoc powinna mieć charakter socjalny, to znaczy powinna w zasadzie obejmować wyłącznie niektóre kategorie korzystających z połączenia pasażerów (dzieci, osoby niepełnosprawne, osoby o niskich przychodach). Jednakże, ponieważ chodzi tu o połączenie z regionem najmniej uprzywilejowanym, a dokładnie o wyspy, pomoc mogłaby objąć całą ludność regionu. Według tegoż samego Komunikatu pomoc powinna być przyznawana bez dyskryminacji związanej z pochodzeniem usług, to znaczy niezależnie od rodzaju świadczących usługi przewoźników lotniczych Europejskiego Obszaru Gospodarczego. Oznacza to również brak przeszkód w dostępie do wymienionego połączenia dla wszystkich przewoźników lotniczych Wspólnoty.
- (90) W danym przypadku pomoc jest przeznaczona wyłącznie dla jednej spółki lotniczej eksploatującej wymienione połączenie, z wyłączeniem konkurencyjnych operatorów. Podstawa prawna tej pomocy wydaje się uniemożliwiać dostęp pozostałych spółek lotniczych do systemu pomocy. Dlatego też pomoc ta nie spełnia pierwszego z wymaganych warunków, a mianowicie warunku braku dyskryminacji między operatorami.
- (91) Odstępstwo przewidziane w art. 87 ust. 2 lit. b) nie ma tu zastosowania, ponieważ w danym przypadku nie chodzi o pomoc mającą na celu naprawienie szkód spowodowanych klęskami żywiołowymi lub innymi zdarzeniami nadzwyczajnymi.
- (92) Artykuł 87 ust. 3 zawiera spis rodzajów pomocy, które można uznać za zgodne ze wspólnym rynkiem.

- (93) W celu zachowania poprawnego funkcjonowania wspólnego rynku oraz przez wzgląd na założenia art. 3 lit. g) Traktatu, odstępstwa od postanowień art. 87 ust. 1, takie jak określone w art. 87 ust. 3, powinny zostać poddane dokładnej interpretacji w trakcie badania systemu pomocy lub każdego indywidualnego środka. Ponadto, biorąc pod uwagę zwiększoną konkurencję związaną z liberalizacją transportu lotniczego, do zadań Komisji należy prowadzenie surowej polityki kontroli pomocy państwa, aby nie dopuścić, by pomoc państwa spowodowała skutki uboczne sprzeczne z interesem publicznym:
- litery a) i c) pozwalają na odstępstwa w stosunku do pomocy przeznaczonej na promowanie i sprzyjanie rozwojowi niektórych regionów⁽¹⁸⁾. Komisja zauważa, że region Gerony nie jest regionem, o którym mowa w art. 87 ust. 3 lit. a), dlatego też powyższe odstępstwo nie ma zastosowania. Komisja zauważa ponadto, że prowincja Gerony nie spełnia wymogów odstępstwa z art. 87 ust. 3 lit. c) Traktatu, z wyjątkiem okręgów zlokalizowanych w Pirenejach, które nie są przedmiotem niniejszego rozważania;
 - litery b) i d) nie mają zastosowania, ponieważ nie chodzi o pomoc przeznaczoną na wspieranie realizacji ważnego projektu stanowiącego przedmiot wspólnego zainteresowania lub mającą na celu zaradzenie poważnemu zaburzeniu w gospodarce Państwa Członkowskiego ani o pomoc przeznaczoną na wspieranie kultury i zachowanie dziedzictwa kulturowego; w każdym razie władze hiszpańskie nie powołały się na odstępstwo;
 - odstępstwo przewidziane w lit. c) dotyczy pomocy przeznaczonej na ułatwianie rozwoju niektórych działań gospodarczych. Komisja ocenia, że pomoc o charakterze operacyjnym i nieprzeznaczona na sprzyjanie danej inwestycji może być przyznana jedynie wyjątkowo. Komisja stwierdza ponadto, że pomoc nie ma na celu ochrony środowiska ani wspierania szkoleń. Komisja może zaakceptować przyznanie pomocy w ramach wymienionego odstępstwa na rzecz procesu restrukturyzacji danego przedsiębiorstwa, lecz nie jest to przypadek spółki Intermed.
- (94) Jednakże pomoc ta mogłaby być traktowana jako pomoc na rozpoczęcie działalności, co zostało przeanalizowane w ust. 101.

Zastosowanie art. 86 ust. 2 Traktatu

- (95) Jedyne uzasadnienie, na jakie powołują się władze hiszpańskie, dotyczy zastosowania art. 86 ust. 2 Traktatu. W związku z tym Komisja uważa, że aby uznać za zgodną pomoc na podstawie tego postanowienia Traktatu, musi dojść do spełnienia dwóch warunków: konieczności i proporcjonalności pomocy.
- (96) Komisja pragnie przypomnieć, iż władze hiszpańskie nie kwestionują faktu, że postanowienia art. 4 rozporządzenia (EWG) nr 2408/92 zostały naruszone. Okoliczność ta wyraźnie podkreśla, że władze hiszpańskie nie uważały za konieczne nałożenia zobowiązań z tytułu wykonywania usług publicznych w ramach omawianego połączenia lotniczego. Zostało to potwierdzone już po wszczęciu przez Komisję procedury administracyjnej, ponieważ na wniosek władz regionalnych Katalonii z dnia 13 czerwca 2002 r. właściwe władze hiszpańskie odmówiły wszczęcia procedury nałożenia zobowiązań z tytułu wykonywania usług „z powodu braku wystarczających podstaw do zastosowania art. 4 wspomnianego rozporządzenia”⁽¹⁹⁾. W tych okolicznościach wydaje się sprzeczne utrzymywanie, z jednej strony, że usługa jest konieczna w ramach art. 86 ust. 2 Traktatu, a z drugiej strony twierdzenie, że usługa ta nie jest konieczna, uwzględniając zwykłe ramy prawne stosowane do postanowień o usłudze publicznej w sektorze lotniczym.

⁽¹⁸⁾ Komunikat Komisji dotyczący wytycznych w sprawie pomocy państwa przeznaczonej na cele regionalne (Dz.U. C 74 z 10.3.1998). Odniesienie do pomocy na cele regionalne zawiera również ust. 36 wytycznych w sprawie pomocy państwa dla sektora lotniczego. Patrz także: przypis 5.

⁽¹⁹⁾ Uwagi władz hiszpańskich przekazane w piśmie z dnia 18 marca 2003 r., zarejestrowanym w Sekretariacie Generalnym Komisji dnia 19 marca 2003 r.

- (97) Z powodu nieprzestrzegania procedury ustanowionej art. 4 rozporządzenia (EWG) nr 2408/92 nie można również potwierdzić proporcjonalności pomocy. Władze hiszpańskie twierdzą, że kwota przyznanej dotacji jest niższa od deficytu powstałego w ciągu miesięcy świadczenia usługi, w związku z tym nie może być mowy o zawyżonej kompensacji. Komisja nie kwestionuje faktu, że kwota pomocy jest niższa od deficytu powstałego w trakcie świadczenia usługi, ale uważa, że z powodu braku obiektywnych środków potrzebnych do ustalenia poziomu kompensacji przy zastosowaniu obowiązujących zasad określonych przez Radę nie można wykluczyć, że inne spółki mogłyby zaoferować powyższe usługi przy niższym poziomie dotacji.
- (98) Zgodnie z orzecznictwem Trybunału⁽²⁰⁾ należy przystąpić do połączonej oceny zgodności w przypadku, gdy niektóre z warunków pomocy naruszają szczegółowe postanowienia Traktatu, inne niż art. 87 i 88 Traktatu WE, i są nierozzerwalnie związane z przedmiotem pomocy, tak że nie można ich oceniać oddzielnie. Przy takim założeniu warunki wynikające z innych postanowień łączą się z warunkami zgodności wynikającymi z art. 86 ust. 2 Traktatu WE. Ponadto oczywisty jest fakt, że procedura w zakresie pomocy państwa nie może nigdy prowadzić do rezultatu sprzecznego ze szczegółowymi postanowieniami Traktatu⁽²¹⁾ ani z opartymi na tych postanowieniach przepisami wspólnotowymi.
- (99) W tym przypadku procedura wynikająca z art. 4 rozporządzenia (EWG) nr 2408/92 jest nierozzerwalnie związana z pomocą. Zgodnie z tym orzecznictwem nie można uznać za zgodną pomocy, której warunki przyznawania są sprzeczne z art. 4 rozporządzenia (EWG) nr 2408/92. Ostatnie zdanie art. 86 ust. 2 Traktatu określa także dodatkowy wymóg: „Rozwój handlu nie może być naruszony w sposób pozostający w sprzeczności z interesem Wspólnoty”. Komisja uważa, że w przypadku podobnym do omawianego pozwolenie na przyznanie pomocy z naruszeniem rozporządzenia (EWG) nr 2408/92 byłoby sprzeczne z interesem Wspólnoty.
- (100) W związku z powyższym pomoc, o której mowa, nie może zostać uznana za zgodną z art. 86 ust. 2 Traktatu.

Pomoc na rozpoczęcie działalności

- (101) W motywie 278 decyzji Komisji 2004/393/WE z dnia 12 lutego 2004 r. w sprawie przywilejów przyznanych przez Region Walonii i port lotniczy Charleroi Bruxelles Sud, rozpoczynającej swą działalność w Charleroi spółce Ryanair⁽²²⁾ Komisja twierdzi, że pomoc umożliwiająca rozwój i zapewniająca właściwszą eksploatację regionalnej infrastruktury lotnisk, aktualnie nie do końca wykorzystanej i stanowiącej koszty dla społeczności, może stanowić niewątpliwy interes wspólnotowy i wpisywać się w cele wspólnej polityki transportowej.
- (102) W decyzji tej Komisja stwierdziła, że niektóre z operacyjnych środków pomocy sprzyjające otwieraniu nowych linii lotniczych lub zwiększaniu częstotliwości niektórych przelotów mogą stanowić narzędzie konieczne do rozwoju małych lotnisk regionalnych. Wspomniane środki mogą posłużyć do przekonania zainteresowanych przedsiębiorstw, aby podjęły ryzyko inwestycji w nowe połączenia lotnicze. Jednakże w celu uznania tych środków za zgodne na podstawie art. 87 ust. 3 lit. c) Traktatu należy ustalić w każdym przypadku, czy środki te mają charakter konieczny i proporcjonalny w stosunku do wyznaczonego celu i czy nie naruszają wymiany handlowej w zakresie sprzecznym ze wspólnym interesem.
- (103) Pomoc na działalność rzadko uznaje się za zgodną ze wspólnym rynkiem ze względu na to, że zwykle zakłóca ona warunki konkurencji w sektorach, w których się ją przyznaje, i nie osiąga, w związku ze swym charakterem, niektórych celów, o których mowa w postanowieniach derogacyjnych Traktatu. Dzięki niewnoszeniu żadnej zmiany technicznej lub strukturalnej do przedsiębiorstwa i sprzyjaniu wyłącznie jego rozwojowi handlowemu, w rzeczywistości pomoc ta umożliwia przedsiębiorstwu oferowanie klientom sztucznie korzystniejszych warunków i zwiększenie, bez żadnego uzasadnienia, marży zysku.

⁽²⁰⁾ Wyrok z dnia 22 marca 1977 r., sprawa 74/76, *Iannelli*, Zb.Orz. 1977, str. 557.

⁽²¹⁾ Wyrok z dnia 15.6.1993, sprawa C-225/91, *Matra przeciwko Komisji*, Zb.Orz. 1991, str. I-3203.

⁽²²⁾ Dz.U L 137 z 30.4.2004, str. 1.

- (104) Zasada ta dopuszcza jednak pewne wyjątki i zdarzało się już, że Komisja uznawała za zgodny ten rodzaj pomocy, po spełnieniu pewnych warunków ⁽²³⁾.
- (105) Aby uznać tego rodzaju pomoc za zgodną na podstawie art. 87 ust. 3 lit. c), należy określić, czy wypłacona w tym przypadku pomoc jest konieczna i proporcjonalna w stosunku do wyznaczonego celu i czy nie narusza wymiany handlowej w zakresie sprzecznym ze wspólnym interesem.

Cel zastosowanego środka i obecność interesu wspólnotowego

- (106) Pierwszym warunkiem przyznania pomocy na rozpoczęcie działalności jest wpisanie jej w spójny projekt rozwoju lotniska i zademonstrowanie chęci zwiększenia rentowności infrastruktury, która nie zawsze przynosi zysk.
- (107) Sprzyjanie rozwojowi regionalnemu, turystyce, gospodarce lokalnej lub promowanie wizerunku regionu stanowi jedynie konsekwencję tej spójnej polityki skierowanej w pierwszym rzędzie na długotrwały rozwój działalności lotniskowej.
- (108) Regionalne porty lotnicze mogłyby także przyczynić się do rozwiązania problemu polityki transportowej: to znaczy problemu wyczerpania możliwości największych lotnisk ⁽²⁴⁾.
- (109) W tym przypadku nie jest wiadome, czy pozostałe spółki wyrażające chęć otwarcia linii między Geroną i innymi portami przeznaczenia miałyby dostęp do identycznej pomocy. Nie poinformowano Komisji o istnieniu takiego projektu rozwoju działalności lotniskowej. Władze hiszpańskie ograniczają się do informacji, że lotnisko w Geronie nie przyjmowało żadnych regularnych lotów aż do chwili rozpoczęcia świadczenia usług na trasie Geroną–Madryt.

Konieczność pomocy

- (110) Komisja określiła kryterium konieczności pomocy w decyzji w sprawie „Ryanair” ⁽²⁵⁾. W związku z powyższym pomoc przeznaczona na rozpoczęcie działalności musi mieć charakter niezbędny do rozwoju lotniska, przy czym należy spełnić pewne warunki.
- (111) Po pierwsze, pomoc wypłacana spółkom lotniczym powinna mieć zastosowanie tylko przy otwieraniu nowych tras bądź nowych częstotliwości lotów, pociągając za sobą wyraźny wzrost liczby pasażerów wylatujących z lotniska regionalnego i kompensując część ponoszonego przez spółkę ryzyka.
- (112) Po drugie, pomoc nie powinna być wypłacona, kiedy trasa jest już eksploatowana: ryzyko ponoszone przez spółkę jest mniejsze, a nawet żadne, i konieczność pomocy nie ma uzasadnienia. Zatem jeśli spółka działa już na trasie z wylotem z danego lotniska, nie może korzystać z pomocy publicznej.
- (113) Po trzecie, pomoc nie może być również wypłacona spółce lotniczej w związku z otwarciem przez nią nowej linii, która jest eksploatowana zastępczo, i wskutek zamknięcia dawnej linii, która już wcześniej korzystała z pomocy na rozpoczęcie działalności. W takiej sytuacji dla lotniska nic się nie zmienia i brakuje wyraźnego pozytywnego efektu w zakresie przyjmowanej liczby pasażerów. Pomoc nie może być także przyznana na rzecz nowego połączenia otwartego przez spółkę w zamian za inne połączenie, które wcześniej obsługiwała z innego lotniska zlokalizowanego na tym samym, atrakcyjnym pod względem gospodarczym i ludnościowym obszarze. Komisja uważa za konieczne, aby już po przyznaniu maksymalnej kwoty środków pomocowych pomoc na rozpoczęcie działalności nie powodowała podwyższenia dotacji, na przykład wskutek podobnych delokalizacji połączeń. Podobna praktyka byłaby sprzeczna z samym celem pomocy na rozpoczęcie działalności, którym jest rozwój danego lotniska w zgodzie ze wspólnym interesem.

⁽²³⁾ Decyzja w sprawie *Ryanair*, motyw 281.

⁽²⁴⁾ Decyzja w sprawie *Ryanair*, motywy 287 do 296.

⁽²⁵⁾ Decyzja w sprawie *Ryanair*, motywy 298 do 307.

- (114) Po czwarte, pomoc nie może być również przeznaczona na wspieranie tworzenia połączeń, które już istnieją, przez nowego przewoźnika i na rozpoczęcie przez niego bezpośredniej działalności konkurencyjnej w stosunku do działalności istniejącego operatora eksploatującego już połączenie z danego lotniska. Nowy przewoźnik, rozpoczynając konkurencję z istniejącym operatorem, musi liczyć wyłącznie na swe własne siły, a nie na środki pomocy publicznej.
- (115) Jeśli chodzi o pierwszy, drugi i czwarty warunek, należy przypomnieć, iż linia Gerona–Madryt–Gerona była już eksploatowana do dnia 28 października 2001 r. przez inną spółkę, która zaprzestała jej eksploatacji z powodu braku rentowności świadczonych usług. Na linii tej nie operował żaden inny przewoźnik w chwili zawarcia umowy między właściwymi władzami publicznymi i spółką Intermed w dniu 26 marca 2002 r. Jednak kilka dni później, dnia 3 kwietnia 2002 r., eksploatację połączenia rozpoczęła inna spółka, Air Catalunya. Ostatecznie firma Intermed rozpoczęła działania dnia 15 kwietnia 2002 r. Fakt, że obydwaj przewoźnicy rozpoczęli eksploatację połączenia Gerona-Madryt-Gerona z 12-dniową różnicą, nie pozwala w sposób jasny i ostateczny ustalić, czy usługi ze strony Intermed mogą być uznane za świadczenie nowego połączenia.
- (116) Warunek trzeci należy uznać w tym przypadku za spełniony, gdyż linia Madryt–Gerona–Madryt była pierwszą linią eksploatowaną przez spółkę Intermed.
- (117) Planowane w początkowej fazie projektu nakłady na marketing i reklamę w celu zaznajomienia klientów z linią można uznać za konieczne ze względu na ich cel, którym jest zapoznanie opinii publicznej z nowo powstałym połączeniem lotniczym.

Zachęcający charakter pomocy

- (118) Pomoc powinna mieć charakter zachęcający: umożliwiać przedsiębiorstwu rozwijanie działalności, której nie podjęłoby się bez wsparcia ze środków publicznych. Jednakże w dłuższym okresie działalność ta powinna się okazać rentowna bez pomocy. Dlatego właśnie pomoc przeznaczona na rozpoczęcie eksploatacji nowych połączeń lub zwiększenie częstotliwości musi być ograniczona w czasie. Pomoc ma służyć rozpoczęciu funkcjonowania nowego połączenia, ale nie może utrzymywać tego połączenia w sposób sztuczny: połączenia muszą być efektywne długoterminowo z ekonomicznego punktu widzenia.
- (119) Komisja stwierdziła w zakresie pomocy przyznawanej na rozpoczęcie działalności w sektorze transportu lotniczego ⁽²⁶⁾, że rozsądne wydaje się, aby maksymalny okres po otwarciu każdego połączenia wynosił pięć lat, w szczególności dla połączeń wewnątrzspółnotowych z bezpośrednimi przelotami.
- (120) W tym przypadku finansowanie częściowe połączenia Gerona–Madryt, jak również środki na reklamę są ograniczone w czasie (umowa obowiązywała trzy lata), aż do chwili ustabilizowania się tego połączenia i osiągnięcia przez nie rentowności lub do chwili pojawienia się innego przewoźnika działającego bez pomocy publicznej ani innego finansowania ze strony państwa, oferującego loty między Geroną a Madrytem, spełniające identyczne wymogi jak wymogi dla lotów określone w umowie, a dotyczące typu samolotów, częstotliwości przelotów, taryfy cenowej i okresu świadczenia usługi.

Proporcjonalność pomocy

- (121) Między kontekstem pomocy a samą pomocą musi zachodzić podwójna zależność. Po pierwsze, musi istnieć ścisły związek między celem rozwoju lotniska, który opiera się na wyraźnym zwiększeniu liczby pasażerów, a wysokością pomocy wypłaconej spółce lotniczej. Tak więc wysokość pomocy powinna być obliczana w stosunku do każdego pasażera. W ten sposób nie dojdzie do niesłusznego faworyzowania spółki lotniczej, która nie potrafi dostarczyć lotnisku liczby pasażerów koniecznej do jego rozwoju. I odwrotnie, spółka spełniająca cele związane z rozwojem lotniska otrzyma środki pomocowe.

⁽²⁶⁾ Decyzja w sprawie *Ryanair*, motywy 312 do 314.

(122) Drugi związek w zakresie proporcjonalności musi zaistnieć między pomocą i kosztami poniesionymi przez beneficjenta. Komisja przypomina, że wielkość pomocy, którą Komisja ogranicza do 50 % w przypadku pomocy na rozpoczęcie działalności, nie ma zastosowania do całości kosztów prowadzenia działalności, wolnych od przychodów, ponoszonych na danym połączeniu lotniczym.

a) Zatem jako pomoc na rozpoczęcie działalności kwalifikują się jedynie koszty dodatkowe związane z rozpoczęciem działalności, których operator lotniczy nie ponosiłby w ramach podróży lotniczych, a które wymagają wkładu środków publicznych w celu rozłożenia ryzyka braku efektywności związanego z okresem rozpoczęcia działalności. W przypadku spółki Intermed wiążą się one, na przykład, z wydatkami na cele marketingowe i reklamowe, które miały być poczynione na początku, w intencji zaznajomienia klientów z linią, jak również z kosztami rozpoczęcia działalności przez spółkę Intermed w porcie lotniczym w Geronie.

b) Inaczej, pomoc nie może obejmować ponoszonych przez Intermed stałych kosztów operacyjnych, takich jak dzierżawa lub amortyzacja samolotów, paliwo, pensje załogi czy kosztów cateringu.

Przejrzystość, równe traktowanie operatorów i niedyskryminowanie w przyznawaniu pomocy

(123) Kwota pomocy przyznana danej spółce lotniczej na rozwój usług lotniczych powinna być przejrzysta, na przykład obliczona na jednego pasażera, tak aby była łatwa do zidentyfikowania i identyfikowalna.

(124) Fakt, że dane lotnisko jest gotowe przyznać pomoc mającą za kompensatę świadczenie usług gospodarczych, takich jak rozpoczęcie działalności obsługi nowych linii, musi być upubliczniony w celu umożliwienia zainteresowanym spółkom lotniczym zaprezentowania się i zapewnienia sobie korzyści. Zatem w tym przypadku należy przestrzegać przepisów i zasad z zakresu procedur zamówień publicznych i koncesji.

(125) W celu zapewnienia równego traktowania wszystkich spółek lotniczych lotnisko, które zamierza pobudzić rozwój usług lotniczych, musi ustalić obiektywne kryteria w zakresie maksymalnej kwoty i okresu przyznawania pomocy.

(126) Aby zagwarantować, że nie dojdzie do żadnej dyskryminacji w przyznawaniu pomocy i że żadna spółka lotnicza nie otrzyma niesłusznie korzyści w ramach obsługi danego lotniska, należy przewidzieć na poziomie Państw Członkowskich odpowiednie mechanizmy odwoławcze.

Sankcje i mechanizm zwrotu pomocy

(127) Należy wprowadzić mechanizmy nakładania sankcji w przypadku, gdy dany przewoźnik w chwili otrzymania pomocy nie wywiązuje się z podjętych wobec lotniska zobowiązań. Stworzony system zwracania pomocy może gwarantować lotnisku, że spółka lotnicza będzie się wywiązywać ze zobowiązań. Omawiana umowa zawiera mechanizm zwrotu pomocy w przypadku nieprzebrzegania przez spółkę Intermed przyjętych zobowiązań.

Kumulacja

(128) W odniesieniu do pomocy o charakterze socjalnym lub o kompensacie z tytułu wykonywania usług publicznych, jeśli zostały one uznane za pomoc, przyznana pomoc nie może zasadniczo być łączona z innymi otrzymanymi przez przewoźników lotniczych dotacjami. Nie może także, zgodnie z wyznaczonymi powyżej zasadami proporcjonalności, być łączona z innymi rodzajami pomocy na rzecz pokrycia tych samych kosztów, w tym środków przyznanych przez inne państwo. Całość pomocy, z której korzysta nowo otwarta linia, nie może przekroczyć 50 % kosztów związanych z rozpoczęciem działalności na tej linii.

(129) W celu zachowania zachęcającego charakteru pomocy na rozpoczęcie działalności w zakresie linii lotniczych, jako narzędzia rozwoju przeznaczonego jedynie dla regionalnych lotnisk, Komisja uważa za konieczne upewnienie się, że pomoc ta nie spowoduje żadnej pośredniej korzyści na rzecz dużych lotnisk już teraz szeroko otwartych na ruch międzynarodowy i na konkurencję. Należy zwrócić szczególną uwagę na ograniczenia kosztów kwalifikowalnych w niniejszym przypadku, w którym jedna linia lotnicza łączy Geronę z dużym lotniskiem w Madrycie.

(130) Pomoc taka nie może być również przyznana, jeśli dostęp do danej trasy posiada wyłącznie jeden przewoźnik, w myśl art. 4 rozporządzenia (EWG) nr 2408/92, a zwłaszcza ust. 1 lit. d) wspomnianego artykułu.

- (131) W tym przypadku spółka Intermed nie korzysta, dla swych linii wylotowych z Gerony, z dotacji z tytułu pomocy socjalnej ani z kompensacji z tytułu wykonywania usług publicznych, o których była mowa wcześniej. Spółka Intermed nie jest też jedynym przewoźnikiem posiadającym dostęp do obsługiwanej przez nią linii z wylotami z Gerony w związku z procedurą przestrzegania konkurencji przewidzianą w art. 4 rozporządzenia (EWG) nr 2408/92.

Opis środków, które powinno podjąć dane Państwo Członkowskie, aby pomoc uznać za zgodną

- (132) Komisja stwierdza, że pomoc wypłacona przez la Generalitat de Catalunya, la Diputació de Girona i Izbę Przemysłowo-Handlową w Geronie na rzecz spółki Intermed spełnia niektóre z warunków mających zastosowanie do pomocy na rozpoczęcie działalności przeznaczonej na sprzyjanie rozwojowi usług lotniczych z wylotami z lotnisk regionalnych, lecz nie spełnia pozostałych warunków i że w niektórych przypadkach należałoby nałożyć pewne warunki w celu zapewnienia zgodności.
- (133) Przyznane przez la Generalitat de Catalunya, la Diputació de Girona i Izbę Przemysłowo-Handlową w Geronie dotacje w postaci finansowania usług lotniczych na trasie Gerona-Madryt uważa się za zgodne ze wspólnym rynkiem jako pomoc na rozpoczęcie działalności związanej z nowymi liniami z zastrzeżeniem następujących warunków:
- a) wkład finansowy musi się wpisywać w ramy programu rozwoju lotniska w Geronie;
 - b) wszelka pomoc finansowa musi być ograniczona w czasie. Czas jej trwania będzie wynosił maksymalnie pięć lat od chwili otwarcia danej linii lotniczej;
 - c) wkładu tego nie można wypłacić, jeśli pomoc jest przeznaczona dla nowego przewoźnika na otwarcie połączeń na istniejącej już trasie i na rozpoczęcie konkurencji z operatorem obsługującym już tę trasę na podobnych warunkach z wylotami z lotniska z Gerony;
 - d) przyznana pomoc musi zostać uzasadniona poprzez sporządzenie przez Intermed planu rozwoju, zatwierdzonego wcześniej przez władze właściwe dla danej linii lotniczej. Plan ten określi poniesione i kwalifikowalne koszty, które muszą być bezpośrednio związane ze sprzyjaniem rozwojowi linii, tak aby mogła ona efektywnie funkcjonować bez pomocy po zakończeniu umowy. Za koszty kwalifikowane uznaje się koszty bezpośrednio związane z rozpoczęciem działalności, takie jak określono w motywie 122 niniejszej decyzji. W zakresie tego zadania właściwe władze skorzystają, w danym przypadku, ze wsparcia ze strony niezależnego rewidenta księgowego;
 - e) całość pomocy, z której korzysta nowo powstała linia, nie może nigdy przekroczyć 50 % kosztów związanych z rozpoczęciem działalności i z reklamą obsługiwanej trasy. Podobnie każdy wypłacony wkład nie powinien przekroczyć 50 % faktycznych kosztów związanych z tą trasą;
 - f) spółka Intermed jest zobowiązana zwrócić wkład wypłacony przez la Generalitat de Catalunya, la Diputació de Girona i Izbę Przemysłowo-Handlową w Geronie, jeśli na końcu przewidzianego w umowie okresu rozpoczęcia działalności przekroczy on ustalone kryteria;
 - g) Hiszpania powinna wprowadzić niedyskryminacyjny i przejrzysty program pomocy, zapewniający równe traktowanie spółek lotniczych pragnących rozwijać nowe usługi lotnicze z wylotami z lotniska w Geronie, zgodnie z obiektywnymi kryteriami określonymi w niniejszej decyzji.
- (134) W przypadku niespełnienia powyższych warunków Hiszpania będzie musiała odebrać całość przyznanej pomocy, o której mowa w poprzednim motywie.

VI. WNIOSKI

Komisja stwierdza, że Hiszpania przyznała pomoc na rzecz spółki lotniczej Intermediación Aérea SL niezgodnie z prawem, naruszając art. 88 ust. 3 Traktatu. Jednakże przez wzgląd na możliwy wkład niniejszej pomocy w otwarcie nowych usług transportu lotniczego i w trwały rozwój lotniska regionalnego część tej pomocy może zostać uznana za zgodną ze wspólnym rynkiem, z zastrzeżeniem warunków przedstawionych w motywie 133.

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DECYZJĘ:

Artykuł 1

Pomoc państwa przyznana przez Królestwo Hiszpanii na rzecz spółki lotniczej Intermediación Aérea SL, w wysokości 919 879,98 EUR oraz w wysokości 120 202 EUR, uznaje się za zgodną ze wspólnym rynkiem na podstawie art. 87 ust. 3 lit. c), jako pomoc na rozpoczęcie działalności na nowych trasach lotniczych, z zastrzeżeniem następujących warunków.

Artykuł 2

1. Wkład finansowy musi się wpisywać w ramy programu rozwoju lotniska w Geronie.
 2. Wszelka pomoc finansowa musi być ograniczona w czasie. Jej czas trwania będzie wynosił maksymalnie pięć lat od chwili otwarcia danej linii lotniczej.
 3. Wkładu tego nie można wypłacić, jeśli pomoc jest przeznaczona dla nowego przewoźnika na otwarcie połączeń na istniejącej już trasie i na rozpoczęcie konkurencji z operatorem obsługującym już tę trasę na podobnych warunkach z wylotami z lotniska z Gerony.
 4. Przyznana pomoc musi zostać uzasadniona w postaci sporządzonego przez Intermed planu rozwoju, wcześniej zatwierdzonego przez władze właściwe dla danej linii lotniczej. Plan ten określi poniesione i kwalifikowane koszty, które muszą być bezpośrednio związane ze sprzyjaniem rozwojowi linii, tak aby mogła ona efektywnie funkcjonować bez pomocy po zakończeniu umowy zawartej między la Generalitat de Catalunya, la Diputació de Girona, Izbą Przemysłowo-Handlową Gerony a spółką Intermed.
 5. Koszty kwalifikowane, bezpośrednio związane z rozpoczęciem działalności, muszą spełniać następujące warunki:
 - a) obejmować koszty dodatkowe rozpoczęcia działalności, których spółka lotnicza nie poniosłaby, gdyby była spółką w pełni działającą, i które wymagają udziału środków publicznych w celu rozłożenia związanego z tym ryzyka braku efektywności w okresie rozpoczęcia działalności;
 - b) inaczej, nie obejmować stałych kosztów działalności, takich jak dzierżawa lub amortyzacja samolotów, paliwo, pensja załogi czy koszty cateringu.
- Właściwe władze skorzystają, w danym przypadku, ze wsparcia ze strony niezależnego rewidenta księgowego.
6. Całość pomocy, z której korzysta nowo powstała linia, nie może przekroczyć 50 % kosztów związanych z rozpoczęciem działalności i z reklamą obsługiwanego trasy. Podobnie, każdy wypłacony wkład nie powinien przekroczyć 50 % faktycznych kosztów związanych z tą trasą.
 7. Spółka Intermed jest zobowiązana zwrócić wkład wypłacony przez la Generalitat de Catalunya, la Diputació de Girona i Izbę Przemysłowo-Handlową w Geronie, jeśli na końcu przewidzianego w umowie okresu rozpoczęcia działalności przekroczy on ustalone kryteria.

8. Hiszpania wprowadzi niedyskryminacyjny i przejrzysty program pomocy, zapewniający równe traktowanie spółek lotniczych pragnących rozwijać nowe usługi lotnicze z wylotami z lotniska Gerony, zgodnie z obiektywnymi kryteriami określonymi w niniejszej decyzji.

Artykuł 3

1. Królestwo Hiszpanii podejmie wszystkie niezbędne środki w celu odzyskania od beneficjenta pomocy niezgodnej ze wspólnym rynkiem, o której mowa w art. 1 ust. 2, przekazanej beneficjentowi sprzecznie z prawem.

2. Odebranie pomocy nastąpi natychmiastowo zgodnie z procedurami prawa krajowego, na tyle, na ile umożliwią one natychmiastowe i skuteczne wykonanie niniejszej decyzji. Kwota odzyskiwanej pomocy zawiera odsetki powstałe począwszy od dnia przekazania pomocy beneficjentowi do dnia jej odzyskania. Odsetki zostaną obliczone na podstawie stopy referencyjnej stosowanej przy obliczaniu dotacji równoważnej w ramach pomocy przeznaczonej na cele regionalne.

Artykuł 4

Królestwo Hiszpanii informuje Komisję w terminie dwóch miesięcy, licząc od daty doręczenia niniejszej decyzji, o podjętych środkach dostosowawczych.

Artykuł 5

Niniejsza decyzja skierowana jest do Królestwa Hiszpanii.

Sporządzono w Brukseli, dnia 20 października 2004 r.

W imieniu Komisji
Loyola DE PALACIO
Wiceprzewodnicząca
