

IV

(Inne akty)

EUROPEJSKI OBSZAR GOSPODARCZY

URZĄD NADZORU EFTA

DECYZJA URZĘDU NADZORU EFTA

NR 329/05/COL

z dnia 20 grudnia 2005 r.

zmieniająca po raz pięćdziesiąty czwarty zasady proceduralne i merytoryczne w dziedzinie pomocy państwa poprzez wnioski dotyczące odpowiednich środków

URZĄD NADZORU EFTA,

UWZGLĘDNIAJĄC Porozumienie o Europejskim Obszarze Gospodarczym⁽¹⁾, w szczególności jego art. 61–63 oraz protokół 26,

UWZGLĘDNIAJĄC Porozumienie pomiędzy Państwami EFTA w sprawie ustanowienia Urzędu Nadzoru i Trybunału Sprawiedliwości⁽²⁾, w szczególności jego art. 24, art. 5 ust. 2 lit. b), art. 1 części I protokołu 3 oraz art. 18 i 19 części II protokołu 3,

MAJĄC NA UWADZE, że zgodnie z art. 24 Porozumienia o Nadzorze i Trybunale, Urząd Nadzoru EFTA nadaje moc prawną postanowieniom Porozumienia EOG dotyczącym pomocy państwa,

MAJĄC NA UWADZE, że zgodnie z art. 5 ust. 2 lit. b) Porozumienia o Nadzorze i Trybunale, Urząd Nadzoru EFTA wydaje zawiadomienia oraz wytyczne w kwestiach objętych Porozumieniem EOG, jeśli porozumienie to lub porozumienie o nadzorze i trybunale wyraźnie tak stanowi lub jeśli Urząd Nadzoru EFTA uznaje to za konieczne,

PRZYWOŁUJĄC Zasady proceduralne i merytoryczne w dziedzinie pomocy państwa⁽³⁾ przyjęte przez Urząd Nadzoru EFTA dnia 19 stycznia 1994 r.⁽⁴⁾,

⁽¹⁾ Zwane dalej „Porozumieniem EOG”.

⁽²⁾ Zwane dalej „Porozumieniem o Nadzorze i Trybunale”.

⁽³⁾ Zwane dalej „wytycznymi w sprawie pomocy państwa”.

⁽⁴⁾ Pierwotnie opublikowane w Dz.U. L 231 z 3.9.1994 oraz w Suplemencie EOG nr 32 z tego samego dnia. Zaktualizowana wersja wytycznych w sprawie pomocy państwa dostępna jest na stronie internetowej Urzędu Nadzoru: www.eftasurv.int

MAJĄC NA UWADZE, że w dniu 6 września 2005 r. Komisja Europejska opublikowała komunikat określający wytyczne dotyczące stosowania zasad pomocy państwa w odniesieniu do finansowania portów lotniczych oraz pomocy państwa na rozpoczęcie działalności dla przedsiębiorstw lotniczych oferujących przeloty z regionalnych portów lotniczych⁽⁵⁾,

MAJĄC NA UWADZE, że wyżej wymieniony komunikat ma również znaczenie dla Europejskiego Obszaru Gospodarczego,

MAJĄC NA UWADZE, że należy zagwarantować jednolite stosowanie zasad EOG w zakresie pomocy państwa na całym terenie Europejskiego Obszaru Gospodarczego,

MAJĄC NA UWADZE, że zgodnie z pkt II części „OGÓLNE” zamieszczonej na końcu załącznika XV do Porozumienia EOG, Urząd Nadzoru EFTA przyjmuje, po konsultacji z Komisją, akty prawne odpowiadające tym, które zostały przyjęte przez Komisję Europejską,

PO KONSULTACJI z Komisją Europejską,

ODWOŁUJĄC SIĘ do konsultacji, które Urząd Nadzoru EFTA odbył z państwami EFTA w przedmiotowej sprawie w pismach z dnia 7 listopada 2005 r.,

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DECYZJĘ:

1) Wytyczne w sprawie pomocy państwa zmienia się poprzez wprowadzenie nowego rozdziału 30A w sprawie finansowania portów lotniczych i pomocy państwa na rozpoczęcie działalności przez przedsiębiorstwa lotnicze oferujące przeloty z regionalnych portów lotniczych. Nowy rozdział stanowi załącznik I do niniejszej decyzji. Proponuje się także odpowiednie środki wymienione w załączniku I do niniejszej decyzji.

⁽⁵⁾ 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).

- 2) Państwa EFTA zostają poinformowane pismem zawierającym egzemplarz niniejszej decyzji wraz z załącznikiem do tej decyzji. Państwa EFTA prosi się o wyrażenie zgody na proponowane odpowiednie środki do 1 czerwca 2006 r.
- 3) Komisja Europejska zostaje poinformowana zgodnie z lit. d) protokołu 27 do Porozumienia EOG za pomocą egzemplarza niniejszej decyzji wraz z wyżej wymienionym załącznikiem.
- 4) Niniejsza decyzja, wraz z załącznikiem I, zostaje opublikowana w sekcji EOG oraz w Suplemencie EOG do *Dziennika Urzędowego Unii Europejskiej*.
- 5) W przypadku przyjęcia przez państwa EFTA wniosku dotyczącego odpowiednich środków zostanie opublikowane

skrócone obwieszczenie w sekcji EOG *Dziennika Urzędowego Unii Europejskiej* oraz w jego Suplemencie EOG (zawarte w załączniku II do niniejszej decyzji).

- 6) Decyzja w języku angielskim jest autentyczna.

Sporządzono w Brukseli, dnia 20 grudnia 2005 r.

W imieniu Urzędu Nadzoru EFTA

Einar M. BULL
Przewodniczący

Kurt JÄGER
Członek Kolegium

ZAŁĄCZNIK

„30A. FINANSOWANIE PORTÓW LOTNICZYCH I POMOC PAŃSTWA NA ROZPOCZĘCIE DZIAŁALNOŚCI DLA PRZEDSIĘBIORSTW LOTNICZYCH OFERUJĄCYCH PRZELOTY Z REGIONALNYCH PORTÓW LOTNICZYCH**30A.1. Wprowadzenie**

30A.1.1. Kontekst ogólny

- (1) Komisja Wspólnot Europejskich (zwana dalej »Komisją Europejską« lub »Komisją«) opublikowała komunikat dotyczący finansowania portów lotniczych i pomocy państwa na rozpoczęcie działalności dla przedsiębiorstw lotniczych oferujących przeloty z regionalnych portów lotniczych, które wpisują się w ogólny kontekst planu utworzenia Europejskiej Przestrzeni Powietrznej. Całość środków związanych z liberalizacją sektora, nazywana »trzecim pakietem lotniczym«, obowiązujących w Unii Europejskiej od 1993 r. i w EOG od 1994 r., pozwoliła wszystkim przewoźnikom lotniczym posiadającym licencję EOG na dostęp do kwietnia 1997 roku do obszaru objętego Porozumieniem EOG, bez żadnych ograniczeń, w tym taryfowych⁽¹⁾. W następstwie tych działań, w celu zapewnienia obywatelom wysokiej jakości usług po przystępnej cenie, świadczonych w sposób ciągły i na całości terytorium, zainteresowane państwa EOG mogły ustanowić, w wyraźnie określonych ramach prawnych, zobowiązania z tytułu świadczenia usług użyteczności publicznej w zakresie częstotliwości, punktualności obsługi, dostępności miejsc lub taryf preferencyjnych dla niektórych kategorii użytkowników. Zastosowanie wymienionych zobowiązań z tytułu świadczenia usług użyteczności publicznej pozwoliło transportowi lotniczemu wnieść znaczący wkład w działania na rzecz spójności ekonomicznej i społecznej oraz zrównoważonego rozwoju regionów.
- (2) Ponadto podjęto szereg działań, na przykład w zakresie przydziału czasu na start i lądowanie⁽²⁾, obsługi naziemnej⁽³⁾ i komputerowych systemów rezerwacji⁽⁴⁾, mających na celu zapewnienie większej liberalizacji rynku i umożliwienie uczciwej konkurencji między podmiotami w sektorze.
- (3) Urząd Nadzoru EFTA (zwany dalej »Urzędem Nadzoru«) stwierdził, że wytyczne Komisji Europejskiej mają znaczenie dla EOG i niniejszym przyjmuje odpowiadające wytyczne na mocy uprawnień przyznanych mu na mocy art. 5 ust. 2 lit. b) Porozumienia pomiędzy państwami EFTA w sprawie ustanowienia Urzędu Nadzoru i Trybunału Sprawiedliwości (zwanego dalej »porozumieniem o nadzorze i trybunale«)⁽⁵⁾.
- (4) Poza tym Urząd Nadzoru zasadniczo uznaje, że porty lotnicze wywierają określony wpływ na sukces gospodarki lokalnej oraz utrzymanie lokalnych usług, takich jak edukacja lub służba zdrowia. Przepływ pasażerów i obsługa ładunków lotniczych mają rzeczywiście zasadnicze znaczenie dla konkurencyjności i rozwoju regionów. Porty lotnicze zapewniające wysokiej jakości usługi działają jak magnes na przedsiębiorstwa lotnicze, i sprzyjają w ten sposób działalności gospodarczej, jak również spójności ekonomicznej, społecznej i regionalnej na obszarze objętym Porozumieniem EOG.
- (5) Urząd Nadzoru z zadowoleniem odnotowuje te zmiany i docenia udział tanich linii lotniczych w ogólnej obniżce cen transportu lotniczego w Europie oraz zwiększenia dostępu do tego środka transportu. Urząd Nadzoru musi jednak zapewnić zgodność z Porozumieniem EOG, w szczególności z przepisami w dziedzinie konkurencji, a zwłaszcza przepisami dotyczącymi pomocy państwa.

30A.1.1.1. Typy portów lotniczych

- (6) W sektorze portów lotniczych istnieją obecnie różne szczeble konkurencji między różnymi typami portów lotniczych. Jest to kluczowy aspekt, którego nie można pominąć przy badaniu pomocy państwa, wymagający analizy stopnia zagrożenia jeżeli chodzi o możliwość zakłócenia konkurencji oraz wpływu na funkcjonowanie Porozumienia EOG. Poszczególne scenariusze konkurencji oceniane są indywidualnie, z uwzględnieniem cech charakterystycznych danego rynku. Badania⁽⁶⁾ wykazały jednak, że duże międzynarodowe węzły (ang. *hubs*) konkurują zazwyczaj z portami lotniczymi o podobnych rozmiarach, w zakresie wszystkich reprezentowanych rynków przewozów, przy czym poziom konkurencji może zależeć od czynników takich jak zagęszczenie ruchu oraz możliwość alternatywnych przewozów, lub, w niektórych przypadkach (opisanych poniżej), konkurują z dużymi regionalnymi portami lotniczymi. Duże regionalne porty lotnicze mogą konkurować nie tylko z innymi dużymi regionalnymi portami lotniczymi, ale również z dużymi węzłami w EOG oraz transportem lądowym, zwłaszcza jeżeli do lotniska istnieje dobry dostęp drogą lądową. Te same badania wykazują, że małe porty lotnicze z reguły nie konkurują z innymi portami lotniczymi, poza, w niektórych przypadkach, sąsiadującymi ze sobą portami lotniczymi o zbliżonych rozmiarach, jeżeli obsługują one nakładające się na siebie rynki.

⁽¹⁾ 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), włączone do pkt 66b załącznika XIII do Porozumienia EOG decyzją Wspólnego Komitetu EOG nr 7/94 z dnia 21 marca 1994 r. (Dz.U. L 160 z 28.6.1994, str. 1 oraz Suplement EOG nr 17 z 28.6.1994); rozporządzenie Rady (EWG) nr 2408/92 z dnia 23 lipca 1992 r. w sprawie dostępu przewoźników lotniczych Wspólnoty do wewnątrzwspólnotowych tras lotniczych (Dz.U. L 240 z 24.8.1992), włączone do pkt 64a załącznika XIII do Porozumienia EOG decyzją Wspólnego Komitetu EOG nr 7/94 z dnia 21 marca 1994 r. (Dz.U. L 160 z 28.6.1994, str. 1 oraz Suplement EOG nr 17 z 28.6.1994) oraz 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) włączone do pkt 65 załącznika XIII Porozumienia EOG decyzją Wspólnego Komitetu EOG nr 7/94 z dnia 21 marca 1994 r. (Dz.U. L 160 z 28.6.1994, str.1 oraz Suplement EOG nr 17 z 28.6.1994).

⁽²⁾ Rozporządzenie Rady (EWG) nr 95/93 z dnia 18 stycznia 1993 r. w sprawie wspólnych zasad przydzielania czasu na start lub lądowanie w portach lotniczych Wspólnoty (Dz.U. L 14 z 22.1.1993), włączone do pkt 64b załącznika XIII Porozumienia EOG decyzją Wspólnego Komitetu EOG nr 154/2004 (Dz.U. L 102 z 21.4.2005, str. 33 oraz Suplement EOG nr 20 z 21.4.2005).

⁽³⁾ Dyrektywa 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), włączone do pkt 64c załącznika XIII Porozumienia EOG decyzją Wspólnego Komitetu EOG nr 79/2000 z dnia 2 października 2000 r. (Dz.U. L 315 z 14.12.2000, str. 20 oraz Suplement EOG nr 59 z 14.12.2000).

⁽⁴⁾ Rozporządzenie Rady (EWG) nr 2299/89 z dnia 24 lipca 1989 r. w sprawie kodeksu postępowania dla komputerowych systemów rezerwacji (Dz.U. L 220 z 29.7.1989), włączone do pkt 63 załącznika XIII Porozumienia EOG decyzją Wspólnego Komitetu EOG nr 148/99 z dnia 5 listopada 1999 r. (Dz.U. L 15 z 18.1.2001, str. 45 oraz Suplement EOG nr 3 z 18.1.2001).

⁽⁵⁾ Pełny tekst Porozumienia o Nadzorze i Trybunale, wraz z wszystkimi zmianami, jest dostępny na stronie internetowej Sekretariatu EFTA: <http://secretariat.efa.int/Web/legaldocuments/>

⁽⁶⁾ *Study on competition between airports and the application of State aid rules* [Badanie dotyczące konkurencji między portami lotniczymi oraz zastosowania przepisów w zakresie pomocy państwa] – Uniwersytet w Cranfield, czerwiec 2002 r.

- (7) Urząd Nadzoru przyjmuje dla celów niniejszych wytycznych, cztery wymienione niżej kategorie portów lotniczych:
- kategorię A, zwaną dalej, kategorią »dużych portów lotniczych EOG« obsługujących ponad 10 mln pasażerów rocznie,
 - kategorię B składającą się z »krajowych portów lotniczych« obsługujących od 5 do 10 mln pasażerów rocznie,
 - kategorię C składającą się z »dużych regionalnych portów lotniczych« obsługujących od 1 do 5 mln pasażerów rocznie,
 - kategorię D zwaną dalej kategorią »małych regionalnych portów lotniczych« obsługujących poniżej 1 mln pasażerów rocznie.

30A.2. Cele niniejszych wytycznych i porównanie z wytycznymi z roku 1994

- (8) Rozdział 30 EFTA Wytycznych Urzędu Nadzoru EFTA w sprawie pomocy państwa odnosi się do Wytycznych Komisji z 1994 r. dotyczących stosowania art. 92 (obecnie art. 87) i art. 93 (obecnie art. 88) Traktatu WE oraz art. 61 Porozumienia EOG do pomocy państwa w sektorze lotnictwa⁽⁷⁾ (zwanym dalej »wytycznymi w sektorze lotnictwa«). Wytyczne w sektorze lotnictwa nie obejmują wszystkich nowych aspektów związanych z finansowaniem portów lotniczych oraz pomocą w uruchamianiu nowych tras.
- (9) Wytyczne Komisji z 1994 r. określają niemal wyłącznie warunki przyznawania przedsiębiorstwom lotniczym pomocy państwa, ograniczając jednocześnie bezpośrednio pomoc operacyjną na rzecz linii lotniczych jedynie do przypadków, gdy istnieje zobowiązanie świadczenia usługi użyteczności publicznej oraz pomocy o charakterze społecznym. Część II.3 wytycznych Komisji z 1994 r. dotyczy inwestycji publicznych w infrastrukturę portów lotniczych. Stanowi ona, że »realizacja projektów infrastruktury (portów lotniczych) stanowi działanie w ramach ogólnej polityki gospodarczej, do kontroli którego Komisja nie jest uprawniona na mocy postanowień traktatu dotyczących pomocy państwa. Ta ogólna zasada ma zastosowanie wyłącznie do budowy infrastruktury przez państwa członkowskie i nie dotyczy pomocy wynikającej z preferencyjnego traktowania poszczególnych przedsiębiorstw i przeznaczanej na korzystanie z infrastruktury«.

Obecnie obowiązujące wytyczne uzupełniają zatem, a nie zastępują wytyczne z 1994 r. określając, w jaki sposób przepisy w dziedzinie konkurencji należy stosować w odniesieniu do różnych sposobów finansowania portów lotniczych (patrz: sekcja 30A.4) oraz do pomocy państwa na rozpoczęcie działalności dla przedsiębiorstw lotniczych oferujących przeloty z regionalnych portów lotniczych (patrz: sekcja 30A.5).

- (10) W tym celu Urząd Nadzoru uwzględnia wkład rozwoju wspólnotowych regionalnych portów lotniczych. Tak więc:
- wzmożone wykorzystywanie regionalnych portów lotniczych odgrywa pozytywną rolę w walce z natężeniem transportu lotniczego w głównych węzłach europejskich; W »Białej księdze dotyczącej europejskiej polityki transportowej w perspektywie 2010 r. – czas wyboru«⁽⁸⁾, Komisja wyjaśnia, że »o ile zatłoczenie przestrzeni stało się już przedmiotem konkretnego planu działania, zatłoczeniu na ziemi wciąż nie poświęca się należytej uwagi ani nie podejmuje odpowiednich zobowiązań. Niemal połowa z 50 największych europejskich portów lotniczych osiągnęła jednak, lub jest bliska osiągnięcia, pełnego nasycenia pod względem przepustowości infrastruktury naziemnej«,
 - zwiększenie liczby punktów dostępu do lotów wewnątrzspółnotowych sprzyja zwiększonej mobilności europejskich obywateli,
 - ponadto rozwój wyżej wymienionych portów lotniczych pociąga za sobą rozwój gospodarki w danym regionie.

Próbując rozwijać swoją ofertę, regionalne porty lotnicze znajdują się w mniej korzystnej sytuacji niż duże węzły europejskie, takie jak w Londynie, Paryżu lub Frankfurtach. Z portów tych nie korzystają wielkie renomowane przedsiębiorstwa lotnicze, koncentrując w nich swe działania w celu zaoferowania swoim pasażerom maksymalnej liczby połączeń komunikacyjnych oraz wykorzystania poważnych korzyści skali, na jakie taka struktura pozwala. Mogły również nie osiągnąć wielkości krytycznej, która byłaby wystarczająca dla zwiększenia ich atrakcyjności. Ponadto regionalne porty lotnicze muszą zrównoważyć braki w zakresie wizerunku i renomę wynikające z położenia w regionach mających trudności gospodarcze.

- (11) W związku z powyższym w niniejszych wytycznych Urząd Nadzoru przyjmuje podejście sprzyjające rozwojowi regionalnych portów lotniczych, czuwając jednocześnie nad tym, by zachowane zostały zasady przejrzystości, niedyskryminacji i proporcjonalności, aby zapobiec wszelkim zakłóceniom konkurencji niezgodnym ze wspólnym interesem w przypadku finansowania regionalnych portów lotniczych ze źródeł publicznych oraz pomocy państwa przyznawanej przedsiębiorstwom lotniczym.

⁽⁷⁾ Rozdział 30 Wytycznych Urzędu Nadzoru EFTA w sprawie pomocy państwa dotyczący pomocy na rzecz sektora lotnictwa (Dz.U. L 124 z 23.5.1996 oraz Suplement EOG nr 23 z 23.5.1996) odwołuje się do wytycznych Wspólnoty dotyczących stosowania art. 92 i 93 Traktatu WE oraz art. 61 Porozumienia EOG do pomocy państwa w sektorze lotnictwa oraz stanowi, że Urząd Nadzoru zastosuje kryteria odpowiadające kryteriom przedstawionym w wytycznych Komisji.

⁽⁸⁾ Biała księga »Europejska polityka transportowa w perspektywie 2010 r. – czas wyboru«, COM(2001) 370 wersja ostateczna.

- (12) Podejście to musi również uwzględniać ogólne cele polityki transportowej, a w szczególności intermodalność transportu lotniczego i kolejowego. W ciągu ostatnich lat przyczyniono się w dużym stopniu, zarówno poprzez politykę, jak i finansowanie, do dalszej realizacji ambitnych programów rozwoju sieci kolei dużej prędkości. Kolej dużej prędkości stanowi niezwykle atrakcyjną w kryteriach czasu, ceny, komfortu i zrównoważonego rozwoju, alternatywę dla samolotu. Bez względu na wysiłki, jakich trzeba będzie dołożyć w celu rozwinięcia sieci kolei szybkobieżnej na całym terytorium objętym Porozumieniem EOG, należy starać się wykorzystać zdolność kolei dużej prędkości do zapewnienia dobrze funkcjonujących połączeń wysokiej jakości oraz zachęcać podmioty z sektora kolejowego i lotniczego do podjęcia współpracy w oparciu o art. 53 Porozumienia EOG, w celu zapewnienia komplementarności tych sektorów w ogólnym interesie użytkowników.
- (13) Ponieważ w niniejszych wytycznych przedstawiono określone stanowisko m.in. w sprawie pomocy państwa lub jej braku, przedstawiono w nich orientacyjnie ogólną interpretację tych kwestii przez Urząd Nadzoru w momencie redagowania wytycznych. Ma to wyłącznie charakter informacyjny i pozostaje bez uszczerbku dla interpretacji tej kwestii przez Trybunał EFTA lub sądy wspólnotowe.

30A.3. Zakres stosowania i wspólne zasady zgodności

30A.3.1. Zakres stosowania i podstawa prawna

- (14) Niniejsze ramy określają, w jakim zakresie i w jaki sposób finansowanie portów lotniczych przez państwo, jak również pomoc państwa na stworzenie nowych tras, będą oceniane przez Urząd Nadzoru w świetle zasad i procedur dotyczących pomocy państwa. Do celów oceny Urząd Nadzoru zastosuje art. 59 ust. 2 lub art. 61 ust. 3 lit. a), b) lub c) Porozumienia EOG.
- (15) Artykuł 59 ust. 2 Porozumienia EOG umożliwia państwom EFTA, w odniesieniu do przedsiębiorstw świadczących usługi w ogólnym interesie gospodarczym, odstępianie od przepisów wspólnotowych dotyczących pomocy państwa, jeżeli stosowanie tych przepisów stanowi prawną lub faktyczną przeszkodę w wykonywaniu przez te przedsiębiorstwa powierzonych im szczególnych zadań i jeżeli rozwój wymiany handlowej nie zostaje naruszony w sposób sprzeczny z interesem Umawiających się Stron.
- (16) W art. 61 ust. 3 Porozumienia EOG wymieniona jest pomoc, która może zostać uznana za zgodną z funkcjonowaniem Porozumienia EOG. Artykuł 61 ust. 3 lit. a) i c) zezwala na odstępstwa w odniesieniu do pomocy mającej na celu sprzyjanie lub ułatwianie rozwoju niektórych regionów i/lub niektórych działań gospodarczych.
- (17) W rozdziale 25 Wytycznych w sprawie pomocy państwa dotyczących krajowej pomocy regionalnej (zwanych dalej »wytycznymi w sprawie krajowej pomocy regionalnej«) Urząd Nadzoru określił warunki, w których pomoc regionalna może zostać uznana za zgodną z funkcjonowaniem Porozumienia EOG zgodnie z art. 61 ust. 3 lit. a) i c). Pomoc operacyjna⁽⁹⁾ przyznana na rzecz portów lotniczych lub przedsiębiorstw lotniczych (podobnie jak pomoc na uruchomienie działalności) może zostać uznana za zgodną ze wspólnym rynkiem, jedynie w drodze wyjątku i na ściśle określonych warunkach, w regionach Europy znajdujących się w trudnej sytuacji gospodarczej, takich jak regiony korzystające z odstępstwa na mocy art. 61 ust. 3 lit. a) Porozumienia EOG oraz w regionach o słabym zaludnieniu⁽¹⁰⁾.
- (18) Zgodnie z art. 61 ust. 3 lit. b) pomoc przeznaczona na wspieranie realizacji ważnych projektów stanowiących przedmiot wspólnego europejskiego zainteresowania, może zostać uznana za zgodną z funkcjonowaniem Porozumienia EOG. Odnosi się to w szczególności do projektów w ramach sieci transeuropejskich, które mogą obejmować projekty dotyczące portów lotniczych.
- (19) W przypadku gdy wyżej wymienione postanowienia nie mają zastosowania, Urząd Nadzoru dokonuje oceny zgodności pomocy przyznanej portom lotniczym oraz pomocy na rozpoczęcie działalności na podstawie art. 61 ust. 3 lit. c) Porozumienia EOG. Badając zgodność, Urząd Nadzoru kieruje się przedstawionymi poniżej przepisami.

30A.3.2. Istnienie pomocy państwa

30A.3.2.1. Działalność gospodarcza portów lotniczych

- (20) Porozumienie EOG pozostaje neutralne w odniesieniu do wyboru dokonywanego przez dane państwo między własnością państwową a prywatną portów lotniczych. Dla stwierdzenia, czy dany środek stanowi pomoc państwa, zasadniczą sprawą jest stwierdzenie, czy beneficjent prowadzi działalność gospodarczą⁽¹¹⁾. Nie ma wątpliwości co do tego, że przedsiębiorstwa lotnicze prowadzą działalność gospodarczą. Tak więc jeśli dany port lotniczy prowadzi działalność gospodarczą, niezależnie od jego statusu prawnego i sposobu jego finansowania, jest on przedsiębiorstwem w rozumieniu art. 61 ust. 1 Porozumienia EOG i stosowane są wobec niego przepisy dotyczące pomocy państwa⁽¹²⁾.

⁽⁹⁾ Wytyczne Urzędu Nadzoru EFTA w sprawie pomocy państwa dotyczące krajowej pomocy regionalnej (Dz.U. L 111 z 29.4.1999 i Supplement EOG nr 18 z 29.4.1999). Pomoc operacyjna jest definiowana w wytycznych w sprawie krajowej pomocy regionalnej jako pomoc »mająca na celu zmniejszenie wydatków bieżących przedsiębiorstwa« (pkt 25.4.26), podczas gdy pomoc na inwestycje początkowe odnosi się do »inwestycji w majątek trwały związanych z utworzeniem nowego obiektu, rozwoju istniejącego obiektu lub rozpoczęcia działalności pociągającej za sobą zasadniczą zmianę produktu lub sposobu produkcji w istniejącym obiekcie« (pkt 25.4.6).

⁽¹⁰⁾ Patrz: pkt 25.4.26 i kolejne wytycznych w sprawie krajowej pomocy regionalnej.

⁽¹¹⁾ Zgodnie z orzecznictwem Trybunału Sprawiedliwości wszelka działalność polegająca na oferowaniu towarów i usług na danym rynku stanowi działalność gospodarczą. Patrz: sprawa C-35/96 *Komisja przeciwko Włochom*, ECR [1998], str. I-3851 oraz sprawy C-180/98 do 184/98 *Pavlov* ECR [2000], str. I-6451.

⁽¹²⁾ Sprawy C-159/91 i C-160/91, *Poucet przeciwko AGF i Pistre przeciwko Cancava*, ECR [1993], str. I-637.

- (21) Europejski Trybunał Sprawiedliwości (zwany dalej »Trybunałem Sprawiedliwości«) w sprawie *Aéroports de Paris* ⁽¹³⁾ (Paryskie porty lotnicze) orzekł, że działalność polegająca na zarządzaniu i użytkowaniu portów lotniczych, obejmująca świadczenie usług portu lotniczego na rzecz przedsiębiorstw lotniczych oraz różnych podmiotów świadczących usługi w obrębie portu lotniczego, stanowi działalność gospodarczą, gdyż z jednej strony polega ona na udostępnieniu przedsiębiorstwom lotniczym oraz różnym usługodawcom infrastruktury portu lotniczego w zamian za opłatę, której wysokość jest ustalana niezależnie przez samego zarządzającego, oraz, z drugiej strony, nie jest ona zależna od wykonywania prerogatyw władzy publicznej, oraz da się oddzielić od działań związanych z wykonywaniem wymienionych prerogatyw. Tak więc zarządzający portem lotniczym, prowadzi, z zasady, działalność gospodarczą w rozumieniu art. 61 ust. 1 Porozumienia EOG, do której stosuje się postanowienia dotyczące pomocy państwa.
- (22) Jednak nie każdy rodzaj działalności wykonywanej przez zarządzającego portem lotniczym ma charakter gospodarczy. Konieczne jest dokonanie rozróżnienia między tymi rodzajami działalności i ustalenie, w jakim stopniu mają one charakter gospodarczy, a w jakim nie ⁽¹⁴⁾.
- (23) Jak zaznaczył Trybunał Sprawiedliwości, działania wchodzące zwykle w zakres kompetencji państwa, w wykonywaniu jego prerogatyw władzy publicznej, nie mają charakteru gospodarczego i nie wchodzą w zakres stosowania przepisów dotyczących pomocy państwa. Działania te obejmują zapewnienie bezpieczeństwa, kontrolę ruchu lotniczego, działania policji, służb celnych itp. Ogólnie rzecz biorąc, finansowanie tych działań musi być ściśle ograniczone do rekompensaty związanych z nimi kosztów i nie może być wykorzystywane do finansowania innej działalności gospodarczej ⁽¹⁵⁾. Jak wyjaśnia Komisja Europejska w komunikacie z dnia 10 października 2001 r., po zamachach z dnia 11 września 2001 r. »rozumiałe jest, że pewne środki zostają narzucone bezpośrednio przedsiębiorstwom lotniczym, jak również innym podmiotom sektora, takim jak porty lotnicze, podmioty zapewniające obsługę naziemną i podmioty świadczące usługi nawigacji lotniczej. Finansowanie powyższych działań przez władze państwowe nie powinno pociągać za sobą udzielania pomocy operacyjnej niezgodnej z Traktatem«.

30A.3.2.2. Działalność portów lotniczych stanowiąca usługi świadczone w ogólnym interesie gospodarczym

- (24) Część działalności gospodarczej prowadzonej przez porty lotnicze może ponadto zostać uznana przez władze publiczne za usługi świadczone w ogólnym interesie gospodarczym. W takim przypadku władza nakłada na zarządzającego portem lotniczym pewną liczbę zobowiązań z tytułu świadczenia usług użyteczności publicznej, w celu zapewnienia właściwego zarządzania ogólnym interesem publicznym. W tych okolicznościach zarządzający portem lotniczym może otrzymać od władz publicznych rekompensatę dodatkowych kosztów związanych ze świadczeniem usług użyteczności publicznej. W związku z tym, w wyjątkowych przypadkach, nie jest wykluczone uznanie zarządzania portem lotniczym jako całością, za usługę świadczoną w ogólnym interesie gospodarczym. Władze publiczne mogłyby wówczas nałożyć na taki port lotniczy, na przykład port położony w odizolowanym regionie, zobowiązanie świadczenia usług użyteczności publicznej i ewentualnie podjąć decyzję o przyznaniu rekompensaty z tego tytułu. Niemniej jednak należy zauważyć, że zarządzanie całością portu lotniczego, jako usługa świadczona w ogólnym interesie gospodarczym, nie powinno obejmować działań niezwiązanych bezpośrednio z podstawową działalnością portu lotniczego i wymienionych w ust. 43 ppkt (iv).
- (25) W tym kontekście Urząd Nadzoru przypomina wyrok Trybunału Sprawiedliwości w sprawie *Altmark* ⁽¹⁶⁾, który pozwolił na ustalenie orzecznictwa w tej dziedzinie. Trybunał Sprawiedliwości orzekł prawomocnie, że rekompensaty z tytułu świadczenia usługi użyteczności publicznej nie stanowią pomocy państwa w rozumieniu art. 87 Traktatu WE, jeśli spełniają cztery kryteria:
- 1) przedsiębiorstwo beneficjenta musi faktycznie być zobowiązane do świadczenia usług użyteczności publicznej i zobowiązanie to musi być w sposób jasny zdefiniowane;
 - 2) parametry, w oparciu o które obliczana jest rekompensata powinny być uprzednio określone, w sposób obiektywny i przejrzysty;
 - 3) wysokość rekompensaty nie może przekraczać kwoty niezbędnej do pokrycia całości lub części kosztów poniesionych w związku z wywiązywaniem się ze zobowiązań z tytułu świadczenia usług publicznych, przy uwzględnieniu odpowiednich wpływów i racjonalnego zysku z wywiązywania się z tych zobowiązań; oraz
 - 4) w przypadku gdy wyboru przedsiębiorstwa mającego wywiązywać się ze zobowiązań z tytułu świadczenia usług publicznych nie dokonuje się zgodnie z procedurą udzielania zamówień publicznych, która pozwoliłaby na wybór oferenta świadczącego te usługi za cenę najkorzystniejszą dla danej społeczności, poziom rekompensaty należy określić na podstawie analizy kosztów, jakie typowe, dobrze zarządzane przedsiębiorstwo dysponujące odpowiednimi środkami potrzebnymi do spełnienia koniecznych wymogów z tytułu świadczenia usług publicznych poniosłoby wywiązując się z tych zobowiązań, przy uwzględnieniu odpowiednich wpływów i racjonalnego zysku z wywiązywania się z tych zobowiązań.

⁽¹³⁾ Sprawa T-128/98, *Aéroports de Paris przeciwko Komisji Wspólnot Europejskich*, ECR [2000], str. II-3929, potwierdzona w sprawie C-82/01, ECR [2002], pkt 75–79.

⁽¹⁴⁾ Sprawa C-364/92, *SAT Fluggesellschaft przeciwko Eurocontro*, ECR [1994], str. I-43.

⁽¹⁵⁾ Sprawa C-343/95, *Calè & Figli v Servizi ecologici porto di Genova*, ECR [1997], str. I-1547; decyzja Komisji nr 309/2002 z dnia 19 marca 2003 r. »Bezpieczeństwo lotnicze – rekompensata kosztów w następstwie zamachów z 11 września 2001 r.«; decyzja Komisji nr 438/02 z dnia 16 stycznia 2002 r. »Dotowanie rządów portów w wykonywaniu zadań wchodzących w zakres kompetencji władzy publicznej«.

⁽¹⁶⁾ Sprawa C-280/00, *Altmark Trans i Regierungspräsidium Magdeburg przeciwko Nahverkehrsgesellschaft Altmark*, ECR [2003], str. I-7747.

- (26) Z zachowaniem warunków określonych wyrokiem w sprawie Altmark, rekompensata z tytułu zobowiązania świadczenia usług użyteczności publicznej nałożona na zarządzającego portem lotniczym nie stanowi pomocy państwa.
- (27) Finansowanie portów lotniczych ze źródeł publicznych inne niż to wskazane powyżej może stanowić pomoc państwa w rozumieniu art. 61 ust. 1 Porozumienia EOG, jeżeli zakłóca konkurencję i wpływa na wymianę handlową między Umawiającymi się Stronami Porozumienia EOG.

30A.3.2.3. Wpływ finansowania przyznanego portom lotniczym na konkurencję i wymianę handlową między Umawiającymi się Stronami Porozumienia EOG

- (28) Konkurencję między portami lotniczymi można ocenić w świetle kryteriów wyboru stosowanych przez przedsiębiorstwa lotnicze, w szczególności porównując takie elementy jak charakter usług świadczonych przez porty lotnicze oraz grupy klientów, zaludnienie lub działalność gospodarcza, natężenie ruchu, dostęp drogą lądową oraz poziom kosztów związanych z wykorzystywaniem infrastruktury oraz usług portu lotniczego. Poziom kosztów jest kluczowym elementem, gdyż przyznane danemu portowi lotniczemu finansowanie publiczne mogłoby być wykorzystane w celu utrzymania kosztów związanych z działaniem portu lotniczego na sztucznie niskim poziomie, pozwalającym na przyciągnięcie ruchu lotniczego i mogłoby istotnie zakłócać konkurencję.
- (29) Na podstawie niniejszych wytycznych Urząd Nadzoru ocenia, że kategorie określone w pkt 7 mogą pełnić rolę »wskaźnika« pozwalającego określić stopień, w jakim porty lotnicze mogą wzajemnie ze sobą konkurować, oraz w jakiej mierze finansowanie publiczne przyznane danemu portowi lotniczemu może zakłócać konkurencję.

Finansowanie publiczne przyznane krajowym portom lotniczym i portom lotniczym EOG (kategorii A i B) są zwykle uznawane za zakłócające lub grożące zakłóceniem konkurencji, oraz wpływające na wymianę handlową między Umawiającymi się Stronami Porozumienia EOG. Finansowanie przyznane na rzecz małych regionalnych portów lotniczych (kategoria D) niesie ze sobą mniejsze ryzyko zakłócenia konkurencji lub wywarcia na wymianę handlową wpływu w zakresie sprzecznym ze wspólnym interesem.

- (30) Poza tymi bardzo ogólnymi uwagami, niemożliwe jest ustalenie metodologii dostosowanej do wszystkich możliwych sytuacji, zwłaszcza jeśli chodzi o porty lotnicze kategorii C i D.

Dlatego wszelkie środki, które mogłyby stanowić pomoc państwa na rzecz portu lotniczego powinny być zgłaszane, aby można było zbadać ich wpływ na konkurencję i wymianę między Umawiającymi się Stronami Porozumienia EOG i, w stosownych przypadkach, stwierdzić ich zgodność z funkcjonowaniem Porozumienia EOG.

- (31) Decyzja Komisji z dnia 13 lipca 2005 r. w sprawie stosowania art. 86 traktatu WE do pomocy państwa w formie rekompensaty z tytułu świadczenia usług publicznych ma zastosowanie w przypadku powierzenia portom lotniczym kategorii D misji w ogólnym interesie gospodarczym. Pomoc państwa w formie rekompensaty z tytułu świadczenia usług publicznych jest zwolniona z obowiązku uprzedniego zgłoszenia, pod warunkiem że rekompensata spełnia pewne warunki określone w decyzji⁽¹⁷⁾. Decyzja Komisji nie została jeszcze włączona do Porozumienia EOG.

30A.3.2.4. Zasada inwestora prywatnego w warunkach gospodarki rynkowej

- (32) Artykuł 125 Porozumienia EOG stanowi, że porozumienie w żaden sposób nie narusza przyjętych przez Umawiające się Strony przepisów regulujących prawo własności. W związku z powyższym Umawiające się Strony mogą posiadać przedsiębiorstwa i nimi zarządzać, nabywać akcje lub inne udziały w przedsiębiorstwach publicznych lub prywatnych.
- (33) Z zasady tej wynika, że Urząd Nadzoru nie może ani karać, ani nagradzać władz publicznych za to, że nabywają udział w kapitale niektórych spółek. Nie należy również do Urzędu Nadzoru wypowiedanie się na temat wyborów dokonywanych przez przedsiębiorstwa w odniesieniu do różnych sposobów finansowania.
- (34) W związku z powyższym w niniejszych wytycznych nie wprowadza się rozróżnienia pomiędzy różnymi rodzajami beneficjentów pod względem ich struktury prawnej lub przynależności do sektora publicznego albo prywatnego, i każde odwołanie do portów lotniczych lub przedsiębiorstw, które nimi zarządzają, odnosi się do każdego rodzaju podmiotu prawnego.

⁽¹⁷⁾ Patrz: decyzja Komisji 2005/842/WE w sprawie stosowania art. 86 ust. 2 Traktatu WE do pomocy państwa w formie rekompensaty z tytułu świadczenia usług publicznych, przyznawanej przedsiębiorstwom zobowiązanym do zarządzania usługami świadczonymi w ogólnym interesie gospodarczym (Dz.U. L 312 z 29.11.2005, str. 67). Decyzja ta nie została jeszcze włączona do Porozumienia EOG. Dlatego do czasu włączenia powyższej decyzji do ram prawnych EOG, tego rodzaju rekompensaty z tytułu świadczenia usług publicznych podlegają ogólnemu obowiązkowi zgłoszenia zgodnie z częścią I i art. 2 części II protokołu 3 Porozumienia o Nadzorze i Trybunale.

- (35) Jednakże wspomniane zasady niedyskryminacji i równości nie zwalniają władz krajowych lub przedsiębiorstw publicznych z obowiązku stosowania zasad konkurencji.
- (36) Z zasady, bez względu na to, czy chodzi o finansowanie publiczne na rzecz portów lotniczych, czy o finansowanie przyznane, bezpośrednio lub pośrednio, przez władze publiczne na rzecz przedsiębiorstw lotniczych, Urząd Nadzoru oceni, czy »w podobnych okolicznościach akcjonariusz prywatny, opierając się na przewidywanej możliwości zysku, niezależnie od wszelkich względów o charakterze społecznym lub związanych z polityką regionalną czy sektorową, dokonałby zapisu na akcje«⁽¹⁸⁾.
- (37) Trybunał Sprawiedliwości orzekł, że »należy przypomnieć, że zasada równości, na którą powołują się rządy w odniesieniu do ogółu stosunków pomiędzy przedsiębiorstwami publicznymi i prywatnymi, zakłada, że te dwie grupy znajdują się w porównywalnej sytuacji; przedsiębiorstwa prywatne (...) określają swoją strategię przemysłową i handlową, uwzględniając w szczególności wymagania związane z rentownością. Z kolei na decyzje przedsiębiorstw publicznych mogą wpływać innego rodzaju czynniki, w ramach realizacji przez władze publiczne, które mogą mieć wpływ na te decyzje, celów w ogólnym interesie publicznym«⁽¹⁹⁾. Zatem pojęcie przewidywanego zysku dla przedsiębiorcy, który faktycznie udostępni środki jako uczestnik rynku, ma tutaj pierwszorzędne znaczenie.
- (38) Sądy wspólnotowe orzekły również, że postępowanie inwestora państwowego należy porównać z postępowaniem inwestora prywatnego realizującego określoną politykę strukturalną, globalną lub sektorową i kierującego się rentownością w dłuższej perspektywie⁽²⁰⁾. Ma to przede wszystkim zastosowanie w przypadku inwestycji w infrastrukturę.
- (39) Wszelkie wykorzystanie zasobów państwowych przez państwa EFTA lub przez władze publiczne na korzyść zarządzających portami lotniczymi lub przedsiębiorstw lotniczych należy zatem ocenić w świetle wspomnianych zasad. W przypadku gdy państwa EFTA lub władze publiczne zachowują się tak, jak prywatny podmiot gospodarczy, wspomniane korzyści nie stanowią pomocy państwa.
- (40) Jeżeli jednak zasoby państwowe oddaje się do dyspozycji jednemu przedsiębiorstwu na warunkach bardziej korzystnych (czyli, z ekonomicznego punktu widzenia, po niższych kosztach) niż te, które prywatny podmiot gospodarczy zaoferowałby innemu przedsiębiorstwu znajdującemu się w porównywalnej sytuacji finansowej i sytuacji konkurencji, to pierwsze z tych przedsiębiorstw otrzymuje korzyść stanowiącą pomoc państwa.
- (41) Jeżeli chodzi o pomoc na rozpoczęcie działalności, możliwe jest, aby państwowy port lotniczy przyznał przedsiębiorstwu lotniczemu korzyści finansowe z zasobów własnych uzyskanych z działalności gospodarczej, które nie stanowią pomocy państwa, jeżeli udowodni on, że działa jako inwestor prywatny, na przykład przy pomocy biznesplanu przedstawiającego prognozy rentowności swojej działalności gospodarczej jako portu lotniczego. Natomiast jeżeli prywatny port lotniczy udzieli finansowania, które polega jedynie na redystrybucji środków publicznych, które zostały mu w tym celu przyznane przez organ państwowy, dotacje te należy uznać za pomoc państwa, o ile decyzja o redystrybucji zasobów państwowych została podjęta przez władze publiczne.
- (42) Stosując zasadę inwestora prywatnego (brak pomocy), zakłada się, że cały model ekonomiczny, w którym podmiot gospodarczy działa jako inwestor jest wiarygodny: port lotniczy, który nie finansuje swoich inwestycji, nie ponosi odpowiednich opłat lub którego część kosztów operacyjnych jest pokrywana z funduszy publicznych, poza sytuacją świadczenia usług w ogólnym interesie gospodarczym, nie może w normalnych warunkach być postrzegany jako prywatny podmiot gospodarczy w gospodarce rynkowej, chyba że analiza poszczególnych przypadków wykaże co innego; trudne byłoby zatem zastosowanie takiej interpretacji do tego rodzaju podmiotu.

30A.4. Finansowanie portów lotniczych

- (43) Działalność portu lotniczego można podzielić na wymienione poniżej kategorie:
- (i) budowa infrastruktury i urządzeń portu lotniczego (pasów startowych, terminali, płyty lotniska, wież kontrolnych) lub infrastruktury pomocniczej (instalacji przeciwpożarowych, wyposażenia bezpieczeństwa i ochrony);
 - (ii) użytkowanie infrastruktury obejmujące utrzymanie infrastruktury portu lotniczego i zarządzanie nią;
 - (iii) świadczenie dodatkowych usług portu lotniczego, związanych z transportem lotniczym, takich jak obsługa naziemna oraz wykorzystywanie infrastruktury powiązanej, ochrona przeciwpożarowa, służby ratownicze, służby bezpieczeństwa itp.; oraz
 - (iv) prowadzenie działalności komercyjnej, niezwiązanej bezpośrednio z podstawową działalnością portu lotniczego, obejmującej między innymi budowę, finansowanie, wykorzystywanie i wynajmowanie gruntu i budynków, nie tylko na biura i magazyny, ale także hotele i przedsiębiorstwa przemysłowe w obrębie portu lotniczego, jak również sklepy, restauracje, parkingi. Finansowanie ze środków publicznych takich rodzajów działalności, które nie stanowią działalności przewozowej, nie jest objęte niniejszymi wytycznymi i jest badane w oparciu o odpowiednie zasady sektorowe i ogólne.

⁽¹⁸⁾ Sprawa 40/85 *Królestwo Belgii przeciwko Komisji*, ECR [1986], str. I-2321.

⁽¹⁹⁾ Połączone sprawy 188/80 i 190/80 *Republika Francuska, Republika Włoch i Zjednoczone Królestwo Wielkiej Brytanii i Irlandii Północnej przeciwko Komisji Wspólnot Europejskich*, ECR [1982], str. 2571, pkt 21.

⁽²⁰⁾ Sprawa C-305/89 *Włochy przeciwko Komisji* (»Alfa Romeo«), ECR [1991], str. I-1603, pkt 20. Sprawa T-228/99 *Westdeutsche Landesbank Girozentrale przeciwko Komisji*, ECR [2003], str. II-435, pkt 250–270.

- (44) Niniejsze wytyczne mają zastosowanie do wszelkiej działalności portu lotniczego, z wyjątkiem działań związanych z bezpieczeństwem, kontrolą ruchu lotniczego oraz wszelką inną działalnością, za którą odpowiada państwo EFTA w ramach wykonywania prerogatyw władzy publicznej ⁽²¹⁾.

30A.4.1. *Finansowanie infrastruktury portów lotniczych*

- (45) Niniejsza część dotyczy pomocy na budowę infrastruktury i urządzeń portu lotniczego, o których mowa w ust. 43 lit. i) oraz ust. 44 powyżej.
- (46) Infrastruktura stanowi podstawę działalności gospodarczej prowadzonej przez podmiot zarządzający portem lotniczym. Ale również stanowi ona jedną z możliwości, poprzez którą państwo może oddziaływać na rozwój gospodarczy regionu, politykę zagospodarowania terenu i politykę transportową itp.
- (47) Jeżeli podmiot zarządzający portem lotniczym prowadzi działalność gospodarczą w rozumieniu wyroku, o którym mowa w ust. 21, powinien on finansować koszty użytkowania lub budowy zarządzanej przez siebie infrastruktury przy pomocy środków własnych. W związku z powyższym, przekazanie infrastruktury portu lotniczego zarządzającemu przez państwo EFTA (również na poziomie lokalnym lub regionalnym) niedziałające jako inwestor prywatny, które nie odbywa się w zamian za odpowiednią opłatę, lub przyznanie zarządzającemu dotacji ze środków publicznych na finansowanie infrastruktury może stawiać zarządzającego w uprzywilejowanej sytuacji w porównaniu z konkurencją, a więc powinny zostać zgłoszone i zbadane z punktu widzenia zasad dotyczących pomocy państwa.
- (48) Należy przypomnieć, że Komisja Europejska i Urząd Nadzoru miały już w przeszłości okazję wyjaśnienia, w jakich warunkach transakcje takie jak sprzedaż gruntów lub budynków ⁽²²⁾ lub prywatyzacja przedsiębiorstwa ⁽²³⁾ nie stanowią, w ich opinii, pomocy państwa. Ma to z reguły miejsce, jeżeli transakcje te są dokonywane po cenach rynkowych, zwłaszcza jeżeli cena jest ustalana w wyniku otwartej, bezwarunkowej, niedyskryminującej i gwarantującej równe traktowanie potencjalnych kandydatów procedury przetargowej, o której informacja została wystarczająco rozpowszechniona. Bez uszczerbku dla obowiązków wynikających z przepisów i zasad mających zastosowanie do przetargów publicznych i koncesji, o ile mają one zastosowanie, podobne rozumowanie stosuje się zasadniczo, z uwzględnieniem niezbędnych zmian, w przypadku sprzedaży infrastruktury lub oddania jej do dyspozycji przez władze publiczne.
- (49) Nie jest jednak możliwe wykluczenie z założenia obecności elementów pomocy państwa w każdej sprawie. Na przykład, jeżeli okaże się, że dana infrastruktura została przyznana wcześniej określono zarządzającemu, który wyciąga z tego nienależne korzyści, lub w przypadku niewytłumaczalnej różnicy pomiędzy ceną sprzedaży a poniesionymi niedługo wcześniej kosztami budowy, z której kupujący wyciągnął nienależne korzyści, mamy do czynienia z pomocą państwa.
- (50) W szczególności gdy infrastruktura pomocnicza, która w chwili przyznania istniejącej infrastruktury nie była przewidziana, zostaje oddana do dyspozycji podmiotu zarządzającego portem lotniczym, konieczne jest, aby zarządzający płacił czynsz w wartości rynkowej stosownie do kosztów tej nowej infrastruktury oraz okresu jej użytkowania. Ponadto jeżeli pierwotna umowa nie przewidywała dalszego rozwoju infrastruktury, niezbędne jest, aby infrastruktura pomocnicza była ściśle powiązana z użytkowaniem istniejącej wcześniej infrastruktury i aby przedmiot pierwotnej umowy z zarządzającym został zachowany.
- (51) W przypadkach, w których nie można wykluczyć obecności pomocy państwa, przedmiotowy środek musi zostać zgłoszony. Jeżeli dojdzie do potwierdzenia obecności pomocy państwa, pomoc tę będzie można uznać za zgodną na mocy art. 61 ust. 3 lit. a), b) lub c) lub art. 59 ust. 2 Porozumienia EOG oraz, w razie potrzeby, na mocy odnośnych przepisów wykonawczych. W tym celu Urząd Nadzoru stwierdzi w szczególności, czy:
- budowa i użytkowanie infrastruktury odpowiadają jasno sprecyzowanym celom związanym z ogólnym interesem gospodarczym (rozwój regionalny, dostęp itp.);
 - infrastruktura jest niezbędna i współmierna z punktu widzenia wyznaczonego celu;
 - infrastruktura oferuje zadowalające średnioterminowe perspektywy użytkowania, zwłaszcza jeśli chodzi o już istniejącą infrastrukturę;
 - dostęp do danej infrastruktury otwarty jest dla wszystkich potencjalnych użytkowników w sposób równy i niedyskryminujący;
 - stopień wpływu na rozwój handlu nie jest sprzeczny z funkcjonowaniem Porozumienia EOG.

⁽²¹⁾ Patrz: decyzja Komisji nr 309/2002 – Francja: bezpieczeństwo lotnicze – rekompensata kosztów w następstwie zamachów z dnia 11 września 2001 r. (Dz.U. C 148 z 25.6.2003).

⁽²²⁾ Wytyczne Urzędu Nadzoru EFTA w sprawie elementów pomocy państwa w sprzedaży gruntów i budynków przez władze publiczne (Dz.U. L 137 z 8.6.2000 oraz Suplement EOG nr 26 z 8.6.2000). Wytyczne te odpowiadają komunikatowi Komisji w sprawie elementów pomocy państwa w sprzedaży gruntów i budynków przez władze publiczne.

⁽²³⁾ Sprawozdanie Komisji Europejskiej w sprawie polityki konkurencji, 1993, ust. 402 i 403.

30A.4.2. Pomoc na zarządzanie infrastrukturą portu lotniczego

- (52) Urząd Nadzoru uważa z zasady, że podmiot zarządzający portem lotniczym, podobnie jak każdy działający na rynku podmiot, powinien pokryć ze środków własnych koszty związane z zarządzaniem tą infrastrukturą i jej utrzymaniem. Tak więc każde finansowanie publiczne tych usług zmniejszałoby wydatki, jakie w normalnych warunkach podmiot zarządzający portem lotniczym ponosi z tytułu bieżącej działalności.
- (53) Tego rodzaju finansowanie nie stanowi pomocy państwa, jeżeli stanowi rekompensatę z tytułu świadczenia usług użyteczności publicznej przyznaną na zarządzanie portem lotniczym z zachowaniem warunków ustalonych w orzecznictwie w sprawie Altmark⁽²⁴⁾. W pozostałych przypadkach dotacje operacyjne stanowią pomoc operacyjną. Jak już wspomniano w części 30A.3.1 niniejszych wytycznych, taka pomoc może zostać uznana za zgodną z funkcjonowaniem Porozumienia EOG jedynie na mocy art. 61 ust. 3 lit. a) lub c), na określonych warunkach, w regionach znajdujących się w trudnej sytuacji, lub na mocy art. 59 ust. 2, jeżeli spełnia ona określone warunki zapewniające, że pomoc jest niezbędna dla świadczenia usługi w ogólnym interesie gospodarczym i nie wpływa na wymianę handlową w sposób sprzeczny z interesem Umawiających się Stron.
- (54) Jeżeli chodzi o zastosowanie art. 59 ust. 2 Porozumienia EOG, jak wspomniano w pkt 31 niniejszych wytycznych, zgodnie z decyzją Komisji z dnia 13 lipca 2005 r. w sprawie stosowania art. 86 Traktatu WE do pomocy państwa w formie rekompensaty z tytułu świadczenia usług publicznych, rekompensata z tytułu świadczenia usług publicznych stanowiąca pomoc państwa przyznana portom lotniczym kategorii D jest zgodna przy zachowaniu określonych warunków⁽²⁵⁾.
- (55) W ramach takiego badania Urząd Nadzoru sprawdzi, czy rzeczywiście dany port lotniczy realizuje usługi w ogólnym interesie gospodarczym oraz czy kwota rekompensaty nie przekracza kwoty niezbędnej dla pokrycia kosztów poniesionych w związku z realizacją zobowiązań z tytułu świadczenia usług użyteczności publicznej, uwzględniając odpowiednie przychody i rozsądny zysk.
- (56) Powierzenie portowi lotniczemu misji świadczenia usług publicznych musi zostać zapisane w przynajmniej jednym oficjalnym dokumencie, którego formę może określić dane państwo EFTA. Dokumenty te powinny zawierać wszystkie informacje niezbędne w celu określenia konkretnych kosztów związanych ze świadczeniem usługi użyteczności publicznej oraz określać w szczególności:
- dokładny charakter zobowiązania świadczenia usług użyteczności publicznej,
 - podmioty zarządzające i przedmiotowy obszar,
 - charakter każdego uprawnienia specjalnego lub wyłącznego przyznanego portowi lotniczemu,
 - uzgodnienia dotyczące obliczania, monitorowania i zmiany wysokości rekompensaty,
 - środki stosowane w celu uniknięcia i korekty rekompensat nadmiernych lub niedostatecznych.
- (57) Koszty i przychody uwzględniane w celu obliczenia kwoty rekompensaty powinny obejmować wszystkie koszty i przychody związane z realizacją usługi świadczonej w ogólnym interesie gospodarczym. W przypadku gdy dany podmiot zarządzający portem lotniczym korzysta z innych specjalnych lub wyłącznych uprawnień związanych z daną usługą świadczoną w ogólnym interesie gospodarczym, należy również uwzględnić powiązane przychody. W konsekwencji należy wprowadzić przejrzysty system rachunkowości oraz rozdzielić rachunki dla różnych rodzajów działalności zarządzającego⁽²⁶⁾.

30A.4.3. Pomoc na usługi portu lotniczego

- (58) Obsługa naziemna stanowi działalność komercyjną otwartą dla konkurencji po przekroczeniu progu 2 mln pasażerów rocznie, zgodnie z dyrektywą 96/67/WE⁽²⁷⁾. Podmiot zarządzający portem lotniczym działający jako dostawca usług obsługi naziemnej może stosować inne stawki za usługi obsługi naziemnej dla różnych przedsiębiorstw lotniczych, jeżeli te różnice stawek odzwierciedlają różnice w kosztach związanych z charakterem lub skalą świadczonych usług⁽²⁸⁾.

⁽²⁴⁾ Patrz: przypis 16.

⁽²⁵⁾ Decyzja nie została jeszcze włączona do Porozumienia EOG. Gdy to nastąpi wszelkie rekompensaty z tytułu świadczenia usług użyteczności publicznej, stanowiące pomoc państwa na rzecz większych portów lotniczych (kategorii A, B lub C) lub niespełniające kryteriów i warunków przedstawionych w tej decyzji powinny zostać zgłoszone i zbadane indywidualnie dla każdego przypadku.

⁽²⁶⁾ Chociaż nie ma on zastosowania do sektora transportu, rozdział 18C Wytycznych w sprawie pomocy państwa w formie rekompensaty z tytułu świadczenia usług publicznych może zawierać wskazówki dotyczące sposobu stosowania ust. 55 do 57 (dotychczas nieopublikowane). Wytyczne te odpowiadają wspólnotowym ramom dotyczącym pomocy państwa w formie rekompensaty z tytułu świadczenia usług użyteczności publicznej (Dz.U. C 297 z 29.11.2005, str. 4).

⁽²⁷⁾ Dyrektywa 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), włączone do pkt 64c załącznika XIII Porozumienia EOG decyzją Wspólnego Komitetu EOG nr 79/2000 z dnia 2 października 2000 r. (Dz.U. L 315 z 14.12.2000, str. 20 oraz Supplement EOG nr 59 z 14.12.2000).

⁽²⁸⁾ W pkt 85 decyzji Komisji Europejskiej o wszczęciu postępowania w sprawie Ryanair w Charleroi «w odniesieniu do stawek za obsługę naziemną, Komisja uznała, że korzyści skali uzyskuje się w przypadku gdy dany użytkownik portu lotniczego korzysta w znaczącym zakresie z usług obsługi danego przedsiębiorstwa. Nie jest faktycznie zaskakujące, że stawki stosowane wobec niektórych przedsiębiorstw są niższe od stawek ogólnych, o ile usługa wymagana przez te przedsiębiorstwa ma zakres węższy niż dla innych klientów».

- (59) Jeżeli próg 2 mln pasażerów nie zostanie przekroczony, podmiot zarządzający portem lotniczym działający jako dostawca usług może kompensować różne źródła swoich przychodów i strat w obrębie działań czysto komercyjnych (na przykład obsługa naziemna lub zarządzanie parkingiem), z wyłączeniem środków publicznych, które zostały mu przyznane jako organowi portu lotniczego lub zarządzającego usługą świadczoną w ogólnym interesie gospodarczym. Niemniej jednak, w razie braku konkurencji w dziedzinie obsługi naziemnej, musi on szczególnie uważać, aby nie naruszyć przepisów krajowych lub postanowień Porozumienia EOG, a przede wszystkim aby nie nadużywać pozycji dominującej, naruszając tym samym art. 54 Porozumienia EOG (zakazujący przedsiębiorstwom mającym dominującą pozycję na terytorium objętym Porozumieniem EOG lub na znacznej jego części stosować wobec różnych przedsiębiorstw lotniczych nierównych warunków w stosunku do świadczeń równoważnych usług, stawiając je przez to w niekorzystnej pozycji konkurencyjnej).
- (60) Po przekroczeniu progu 2 mln pasażerów działalność polegająca na świadczeniu usług obsługi naziemnej musi samofinansować się i nie może być subsydiowana z innych dochodów z działalności komercyjnej portu lotniczego ani ze środków publicznych, które zostały mu przyznane jako organowi portu lotniczego lub zarządzającemu usługą świadczoną w ogólnym interesie gospodarczym.

30A.5. Pomoc na rozpoczęcie działalności

30A.5.1. Cele

- (61) Małe porty lotnicze nie dysponują zazwyczaj liczbą pasażerów niezbędną dla osiągnięcia wielkości krytycznej i progu rentowności.
- (62) Nie ma wielkości bezwzględnych określających próg rentowności. Komitet Regionów szacuje je na 1,5 mln pasażerów rocznie, podczas gdy cytowane wcześniej badania uniwersytetu w Cranfield, wymieniające czasami liczbę 500 000, a nawet 1 000 000 pasażerów rocznie, wykazuje, że istnieją wahania w zależności od kraju i sposobu organizacji portu lotniczego ⁽²⁹⁾.
- (63) Choć niektóre regionalne porty lotnicze mogą osiągać dobre wyniki, jeżeli przedsiębiorstwa lotnicze wykonujące zobowiązania z tytułu świadczenia usług użyteczności publicznej ⁽³⁰⁾ zapewniają im wystarczającą liczbę pasażerów, lub jeżeli władze publiczne wprowadzają systemy pomocy socjalnej, zasadniczo przedsiębiorstwa lotnicze wolą wypróbowane i sprawdzone węzły, które są korzystnie usytuowane, umożliwiają szybkie połączenia oraz mają stałych klientów i w których dysponują przydziałami czasowymi na start i lądowanie, którego nie chcą utracić. Ponadto w wielu przypadkach strategie i inwestycje odnoszące się do portów lotniczych i ruchu lotniczego doprowadziły do koncentracji ruchu w wielkich krajowych metropoliach.
- (64) W związku z powyższym przedsiębiorstwa lotnicze nie są jeszcze gotowe na to, by bez odpowiedniej pomocy podejmować ryzyko otwierania tras z nieznanymi i niesprawdzonymi portami lotniczymi. Dlatego Urząd Nadzoru akceptuje fakt, że pomoc publiczna będzie tymczasowo wypłacana przedsiębiorstwom lotniczym pod pewnymi warunkami, jeżeli zachęci je to do otwarcia nowych tras lub nowych połączeń z regionalnymi portami lotniczymi, a tym samym umożliwi przyciągnięcie takiej ilości pasażerów, która w ograniczonym okresie umożliwiłaby osiągnięcie progu rentowności. Urząd Nadzoru dołoży starań, by tego rodzaju pomoc nie przynosiła korzyści dużym portom lotniczym, które są już wystarczająco otwarte na ruch międzynarodowy i na konkurencję.
- (65) Niemniej jednak, z uwagi na ogólny cel polegający na osiągnięciu intermodalności i optymalizacji użytkowania wyżej opisanej infrastruktury, pomoc na rozpoczęcie działalności nie może zostać przyznana na otwarcie nowej trasy lotniczej, jeżeli istnieje dla niej równoległe połączenie koleją dużej prędkości.
- (66) Komisja Europejska ustaliła wytyczne dla celów harmonijnego rozwoju regionów najbardziej oddalonych ⁽³¹⁾. Strategia ta jest oparta na trzech zasadach: wkład na rzecz zwiększenia dostępności, poprawa konkurencyjności i wspieranie integracji w regionie w celu złagodzenia skutków oddalenia od gospodarki europejskiej.
- (67) Dlatego Komisja Europejska wyraża zgodę na to, aby wobec pomocy na rozpoczęcie działalności w odniesieniu do tras wychodzących z regionów najbardziej oddalonych stosowane były bardziej elastyczne kryteria zgodności, przede wszystkim pod względem intensywności i czasu trwania. Komisja nie będzie zgłaszać zastrzeżeń w odniesieniu do tego rodzaju pomocy w przypadku usług na rzecz sąsiadujących krajów trzecich.

Zdaniem Urzędu Nadzoru w odniesieniu do regionów, o których mowa w art. 61 ust. 3 Porozumienia EOG, oraz regionów słabo zaludnionych zostaną również dopuszczone przepisy podobne pod względem intensywności i czasu trwania.

⁽²⁹⁾ Raport *Study on Competition between airports and the application of State Aid Rules* [Badanie dotyczące konkurencji między portami lotniczymi oraz zastosowania reguł pomocy państwa], Uniwersytet w Cranfield, wrzesień 2002, pkt 5.33 i 6.11.

⁽³⁰⁾ Tamże, pkt 5–27: »Do pewnego stopnia subsydiowanie usług lotniczych w ramach zobowiązań z tytułu świadczenia usług publicznych można postrzegać jako pośrednią dotację dla portu lotniczego«.

⁽³¹⁾ Komunikaty Komisji z dnia 26 maja 2004 r. [COM(2004) 343 wersja ostateczna] i z dnia 6 sierpnia 2004 r. [SEC(2004) 1030] dotyczące wzmocnienia partnerstwa z regionami najbardziej oddalonymi.

30A.5.2. Kryteria zgodności

- (68) Zachęty finansowe na rozpoczęcie działalności, z wyjątkiem sytuacji, w których władze publiczne działają jako inwestor prywatny w gospodarce rynkowej (patrz: sekcja 30A.3.2.4), zapewniają korzyści przedsiębiorstwom będącym beneficjentami, a tym samym mogą bezpośrednio zakłócać konkurencję między przedsiębiorstwami, ponieważ obniżają koszty operacyjne beneficjentów.
- (69) Pośrednio mogą one również wywierać wpływ na konkurencję pomiędzy portami lotniczymi, wspomagając rozwój portów lotniczych lub zachęcając przedsiębiorstwo do przeniesienia się z jednego portu lotniczego do innego oraz do przeniesienia danej trasy z portu lotniczego EOG do portu regionalnego. Z tych powodów zwykle stanowią one pomoc państwa i powinny zostać zgłoszone Urzędowi Nadzoru.
- (70) Uwzględniając wyżej wspomniane cele oraz istotne trudności związane z uruchomieniem nowej trasy, Urząd Nadzoru będzie mógł zatwierdzić tego rodzaju pomoc, jeżeli będzie ona spełniać następujące wymogi:
- beneficjenci: pomoc jest wypłacana przewoźnikom lotniczym posiadającym ważną licencję przyznaną przez Umawiającą się Stronę Porozumienia EOG zgodnie z rozporządzeniem Rady (EWG) nr 2407/92 w sprawie przyznawania licencji przewoźnikom lotniczym⁽³²⁾;
 - regionalne porty lotnicze: pomoc jest wypłacana w odniesieniu do tras łączących regionalny port lotniczy kategorii C i D z innym portem lotniczym na obszarze objętym Porozumieniem EOG. Pomoc w odniesieniu do tras pomiędzy krajowymi portami lotniczymi (kategorii B) można rozważać jedynie w wyjątkowych należycie uzasadnionych przypadkach, zwłaszcza jeżeli jeden z tych portów lotniczych znajduje się w regionie znajdującym się w trudnej sytuacji;
 - nowe trasy: pomoc dotyczy jedynie otwierania nowych tras lub nowych połączeń, takich jak opisane poniżej, pociągającego za sobą wzrost liczby pasażerów netto⁽³³⁾.

Pomoc nie powinna zachęcać do zwykłego przeniesienia ruchu z jednej linii lotniczej lub przedsiębiorstwa lotniczego do innej linii lub przedsiębiorstwa. Przede wszystkim nie powinna powodować przeniesienia ruchu, którego nie uzasadnia ani częstotliwość, ani rentowność usług świadczonych przez inny port lotniczy mieszczący się w tym samym mieście lub konurbacji⁽³⁴⁾, lub w tym samym systemie portów lotniczych⁽³⁵⁾, obsługującym te same miejsca przylotu lub miejsca przylotu porównywalne według tych samych kryteriów. Pomoc na rozpoczęcie działalności nie może zostać przyznana na otwarcie nowej trasy lotniczej, jeżeli istnieje dla niej alternatywa w postaci połączenia koleją dużej prędkości, które jest porównywalne według tych samych kryteriów.

Urząd Nadzoru nie będzie tolerować przypadków nadużyć, polegających na zastąpieniu przedsiębiorstwa lotniczego otrzymującego pomoc przedsiębiorstwem rzekomo nowym, lecz oferującym porównywalną usługę, w celu obejścia zasad dotyczących czasowego wymiaru pomocy na uruchomienie działalności. W szczególności nie może zostać przyznana pomoc dla przedsiębiorstwa lotniczego, które, wyczerpawszy pomoc na rzecz określonej trasy, ubiega się o pomoc w odniesieniu do konkurencyjnej trasy z innego portu lotniczego mieszczącego się w tym samym mieście lub konurbacji lub w tym samym systemie portów lotniczych do tego samego lub podobnego portu przylotu. Niemniej jednak, zwykle zastąpienie – w okresie objętym pomocą – jednej trasy inną, wychodzącą z tego samego lotniska i mającą zapewnić portowi lotniczemu przynajmniej taką samą liczbę pasażerów, nie wyklucza dalszego wypłaty pomocy przez cały okres, pod warunkiem że wspomniane zastąpienie nie wyklucza przestrzegania pozostałych kryteriów, na podstawie których pomoc została pierwotnie przyznana;

- długoterminowa rentowność i degresywność: trasa objęta pomocą musi docelowo okazać się rentowna, czyli zapewniać co najmniej pokrycie związanych z nią kosztów bez dofinansowania publicznego. Dlatego pomoc na rozpoczęcie działalności musi być malejąca i ograniczona w czasie;
- wyrównanie dodatkowych kosztów rozpoczęcia działalności: kwota pomocy musi być ściśle powiązana z dodatkowymi kosztami rozpoczęcia działalności, które wynikają z uruchomienia nowej trasy lub zwiększenia częstotliwości lotów i których zarządzający nie ponosiłby w przypadku prowadzonej już działalności. Przykładem tego rodzaju kosztów są wydatki na marketing i reklamę związane z rozpowszechnianiem informacji o nowym połączeniu; Mogą one również obejmować koszty rozpoczęcia działalności poniesione przez przedsiębiorstwo lotnicze w regionalnym porcie lotniczym w związku z uruchomieniem nowej trasy, jeżeli port lotniczy zalicza się do kategorii C lub D i jeżeli na pokrycie tych kosztów nie została jeszcze przyznana pomoc. Pomoc nie może natomiast zostać przyznana na zwykłe koszty operacyjne, takie jak wynajem lub amortyzację samolotów, paliwo, płace załóg, opłaty lotniskowe, koszty cateringu. Pozostałe koszty kwalifikowane muszą odpowiadać kosztom rzeczywistym uzyskanym w normalnych warunkach rynkowych;
- intensywność i czas trwania: pomoc malejąca może zostać przyznana na okres najwyżej trzech lat. Kwota pomocy w danym roku nie może przekroczyć 50 % kosztów kwalifikowanych ogółem na ten rok, a całkowita wysokość pomocy nie może przekroczyć średnio 30 % kosztów kwalifikowanych.

⁽³²⁾ 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), włączone do pkt 66b załącznika XIII do Porozumienia EOG decyzją Wspólnego Komitetu EOG nr 7/94 z dnia 21 marca 1994 r. (Dz.U. L 160 z 28.6.1994, str. 1 oraz Suplement EOG nr 17 z 28.6.1994).

⁽³³⁾ Dotyczy to w szczególności przekształcenia trasy sezonowej na trasę całoroczną lub zwiększenia częstotliwości lotów nie odbywających się codziennie do przynajmniej jednego lotu dziennie.

⁽³⁴⁾ Rozporządzenie Rady (EWG) nr 2408/92 z dnia 23 lipca 1992 r. w sprawie dostępu przewoźników lotniczych Wspólnoty do wewnątrzspółnotowych tras lotniczych (Dz.U. L 240 z 24.8.1992), włączone do pkt 64a załącznika XIII do Porozumienia EOG decyzją Wspólnego Komitetu EOG nr 7/94 z dnia 21 marca 1994 r. (Dz.U. L 160 z 28.6.1994, str. 1 oraz Suplement EOG nr 17 z 28.6.1994).

⁽³⁵⁾ Zgodnie z definicją podaną w art. 2 lit. m) rozporządzenia Rady (EWG) nr 2408/92 z dnia 23 lipca 1992 r. w sprawie dostępu przewoźników lotniczych Wspólnoty do wewnątrzspółnotowych tras lotniczych (Dz.U. L 240 z 24.8.1992), włączone do pkt 64a załącznika XIII do Porozumienia EOG decyzją Wspólnego Komitetu EOG nr 7/94 z dnia 21 marca 1994 r. (Dz.U. L 160 z 28.6.1994, str. 1 oraz Suplement EOG nr 17 z 28.6.1994).

W odniesieniu do tras wychodzących z regionów znajdujących się w trudnej sytuacji, czyli regionów, o których mowa w art. 61 ust. 3 lit. a) oraz regionów o słabym zaludnieniu, pomoc malejąca może zostać przyznana maksymalnie na okres pięciu lat. Kwota pomocy w danym roku nie może przekroczyć 50 % kosztów kwalifikowanych ogółem na ten rok, a całkowita wysokość pomocy nie może przekroczyć średnio 40 % kosztów kwalifikowanych. Jeżeli pomoc jest rzeczywiście przyznana na pięć lat, to podczas pierwszych trzech lat może być utrzymywana na poziomie 50 % kosztów kwalifikowanych ogółem.

W każdym przypadku okres, w którym danemu przedsiębiorstwu lotniczemu udzielana jest pomoc na rozpoczęcie działalności, musi być znacznie krótszy od okresu, w którym przedsiębiorstwo to zobowiązało się do prowadzenia działalności z danego portu lotniczego, określonego w biznesplanie wymaganym zgodnie z ust. 70 lit. i). Ponadto wypłata pomocy powinna zostać wstrzymana z chwilą, gdy osiągnięta zostanie docelowa liczba pasażerów lub gdy linia okaże się rentowna, nawet jeśli nastąpi to przed upływem pierwotnie przewidzianego okresu;

- g) związek z rozwojem trasy: wypłata pomocy musi być związana z rzeczywistym wzrostem liczby przewożonych pasażerów. Na przykład kwota przypadająca na jednego pasażera powinna zmniejszać się wraz z rzeczywistym zwiększeniem ruchu pasażerskiego, aby pomoc w dalszym ciągu miała charakter bodźca oraz aby uniknąć korekty pułapów;
 - h) przyznawanie pomocy zgodnie z zasadą niedyskryminacji: każdy podmiot publiczny, który zamierza przyznać przedsiębiorstwu lotniczemu pomoc na rozpoczęcie działalności na nowej trasie (za pośrednictwem portu lotniczego lub nie), musi podać ten zamiar do wiadomości publicznej w odpowiednim terminie i przy pomocy środków informacyjnych pozwalających wszystkim zainteresowanym przedsiębiorstwom lotniczym na zaferowanie swoich usług. Zawiadomienie powinno zawierać w szczególności opis trasy oraz obiektywne kryteria dotyczące wysokości kwoty pomocy oraz czasu jej trwania. Przestrzegane muszą być również przepisy i zasady dotyczące przetargów publicznych i koncesji, o ile mają zastosowanie;
 - i) wpływ na inne trasy i biznesplan: każde przedsiębiorstwo lotnicze oferujące usługę podmiotowi publicznemu zamierzającemu przyznać pomoc na rozpoczęcie działalności, w chwili zgłoszenia swojego wniosku musi przedłożyć biznesplan dowodzący, że rentowność danej trasy utrzyma się przez znaczny okres po wygaśnięciu pomocy. Podmiot publiczny powinien przeprowadzić badanie wpływu nowej trasy na konkurencyjne trasy przed przyznaniem pomocy na rozpoczęcie działalności;
 - j) reklama: państwa EFTA dołożą starań, aby co roku i w odniesieniu do wszystkich portów lotniczych publikowana była lista tras otrzymujących pomoc z zaznaczeniem źródła finansowania publicznego, przedsiębiorstwa otrzymującego pomoc, kwoty wypłaconej pomocy oraz liczby objętych pasażerów;
 - k) odwołania: w celu zapobieżenia wszelkiej dyskryminacji mogącej zaistnieć przy przyznawaniu pomocy, poza procedurami odwoławczymi przewidzianymi w dyrektywach 89/665/EWG i 92/13/EWG⁽³⁶⁾, nazywanymi dyrektywami »o zamówieniach publicznych«, wówczas gdy mają one zastosowanie, na poziomie państw EFTA należy ustanowić mechanizmy odwoławcze;
 - l) sankcje: powinny zostać wprowadzone systemy sankcji, stosowane w przypadku gdyby dany przewoźnik nie wywiązał się ze zobowiązań podjętych wobec portu lotniczego w momencie wypłaty pomocy. System odzyskiwania pomocy lub realizacji gwarancji złożonej uprzednio przez przewoźnika może umożliwić portowi lotniczemu zabezpieczenie wykonania przez przedsiębiorstwo lotnicze podjętych przez niego zobowiązań.
- (71) Kumulacja: pomocy na rozpoczęcie działalności nie można łączyć z innymi rodzajami pomocy przyznanymi na obsługę trasy, takimi jak pomoc o charakterze socjalnym przyznawana na rzecz niektórych grup pasażerów lub rekompensaty z tytułu świadczenia usługi użyteczności publicznej. Tego rodzaju pomoc nie może być również udzielana, jeżeli dostęp do danej trasy został zarezerwowany dla jednego przewoźnika zgodnie z art. 4 rozporządzenia (EWG) nr 2408/92⁽³⁷⁾, w szczególności jego ust. 1 lit. d). Zgodnie z zasadami proporcjonalności, tego rodzaju pomocy nie można także łączyć z innymi rodzajami pomocy w odniesieniu do tych samych kosztów, nawet w przypadku gdy pomoc wypłacana jest w innym państwie.
- (72) Pomoc na rozpoczęcie działalności musi zostać zgłoszona Urzędowi Nadzoru. Urząd Nadzoru zwraca się do państw EFTA o zgłaszanie nie tyle pomocy indywidualnej, co systemów pomocy na rozpoczęcie działalności, co pozwoli na zapewnienie wyższego stopnia spójności na obszarze objętym Porozumieniem EOG. Urząd Nadzoru może dokonać indywidualnej oceny danej pomocy (lub programu pomocy) nieodpowiadającej w pełni tym kryteriom, lecz której wynik końcowy jest porównywalny.

⁽³⁶⁾ Dyrektywa Rady 89/665/EWG z dnia 21 grudnia 1989 r. w sprawie koordynacji przepisów ustawowych, wykonawczych i administracyjnych odnoszących się do stosowania procedur odwoławczych w zakresie udzielania zamówień publicznych na dostawy i roboty budowlane (Dz.U. L 395 z 30.12.1989, str. 33–35), włączona do pkt 5 załącznika XVI do Porozumienia EOG. Dyrektywa Rady 92/13/EWG z dnia 25 lutego 1992 r. koordynująca przepisy ustawowe, wykonawcze i administracyjne odnoszące się do stosowania przepisów wspólnotowych w procedurach zamówień publicznych podmiotów działających w sektorach gospodarki wodnej, energetyki, transportu i telekomunikacji (Dz.U. L 76 z 23.3.1992, str. 14–20) włączona do pkt 5a załącznika XVI do Porozumienia EOG decyzją Wspólnego Komitetu EOG nr 7/94 z dnia 21 marca 1994 r. (Dz.U. L 160 z 28.6.1994, str. 1 oraz Supplement EOG nr 17 z 28.6.1994).

⁽³⁷⁾ Patrz: przypis 1.

30A.6. Odbiorcy pomocy uprzednio przyznanej bezprawnie

- (73) Jeżeli przedsiębiorstwu została bezprawnie przyznana pomoc, w odniesieniu do której Urząd Nadzoru wydał decyzję negatywną zawierającą zlecenie windykacji, i jeżeli pomoc nie została odzyskana zgodnie z art. 14 części II protokołu 3 Porozumienia o Nadzorze i Trybunale, ocena jakiegokolwiek pomocy na rzecz infrastruktury portu lotniczego lub pomocy na rozpoczęcie działalności musi uwzględniać, przede wszystkim, efekt kumulacji wcześniej udzielonej oraz nowej pomocy, a także fakt, że kwota wcześniej przyznanej pomocy nie została zwrócona ⁽³⁸⁾.

30A.7. Właściwe środki w rozumieniu art. 1 ust. 1 części i protokołu 3 do Porozumienia o Nadzorze i Trybunale

- (74) Zgodnie z art. 1 ust. 1 części I protokołu 3 do Porozumienia o Nadzorze i Trybunale Urząd Nadzoru proponuje, aby państwa EFTA wprowadziły zmiany do aktualnie stosowanych przez nie programów pomocy państwa, których dotyczą niniejsze wytyczne, w celu zapewnienia zgodności z niniejszymi wytycznymi w terminie najpóźniej do 1 czerwca 2007 r. Państwa EFTA poproszono o pisemne potwierdzenie przyjęcia tych propozycji najpóźniej do 1 czerwca 2006 r.
- (75) Jeżeli w tym terminie Państwo EFTA nie potwierdzi zgody na piśmie, Urząd Nadzoru stosuje art. 19 ust. 2 części II protokołu 3 do Porozumienia o Nadzorze i Trybunale i, w razie potrzeby, wszczyna przewidziane w tym artykule postępowanie.

30A.8. Data wejścia w życie

- (76) Niniejsze wytyczne stosuje się od dnia ich przyjęcia przez Urząd Nadzoru. Zgłoszenia zarejestrowane przez Urząd Nadzoru przed tym terminem zostaną zbadane w świetle zasad obowiązujących w chwili zgłoszenia.

Urząd Nadzoru zbada zgodność wszelkiej pomocy na finansowanie infrastruktury portów lotniczych lub pomocy na rozpoczęcie działalności przyznanej bez zgody Urzędu Nadzoru, a tym samym z naruszeniem art. 1 ust. 3 części I protokołu 3 Porozumienia o Nadzorze i Trybunale, na podstawie niniejszych wytycznych, jeżeli zaczęto wypłacać pomoc po przyjęciu tych wytycznych. W pozostałych przypadkach Urząd Nadzoru oceni zgodność w oparciu o zasady mające zastosowanie w chwili rozpoczęcia wypłaty pomocy.

- (77) Urząd Nadzoru informuje państwa EFTA i zainteresowane strony o zamiarze przeprowadzenia szczegółowej oceny stosowania niniejszych wytycznych w okresie czterech lat od chwili ich wejścia w życie. Wyniki takiego badania pozwolą Urzędowi Nadzoru na dokonanie przeglądu niniejszych wytycznych.

⁽³⁸⁾ Sprawa C-355/95 P, *Textilwerke Deggendorf przeciwko Komisji*, ECR [1997], str. I-2549."