

III

(Inne akty)

EUROPEJSKI OBSZAR GOSPODARCZY

DECYZJA URZĘDU NADZORU EFTA

NR 216/14/COL

z dnia 28 maja 2014 r.

zmieniająca po raz dziewięćdziesiąty szósty zasady proceduralne i merytoryczne w dziedzinie pomocy państwa przez przyjęcie nowych wytycznych dotyczących pomocy państwa na rzecz portów lotniczych i przedsiębiorstw lotniczych [2016/2051]

URZĄD NADZORU EFTA („Urząd”),

UWZGLĘDNIAJĄC Porozumienie o Europejskim Obszarze Gospodarczym („Porozumienie EOG”), w szczególności jego art. 61–63 oraz protokół 26 do tego porozumienia,

UWZGLĘDNIAJĄC Porozumienie między państwami EFTA w sprawie ustanowienia Urzędu Nadzoru i Trybunału Sprawiedliwości („porozumienie o nadzorze i Trybunale”), w szczególności jego art. 5 ust. 2 lit. b) oraz art. 24, a także art. 1 w części I protokołu 3 do tego porozumienia,

a także mając na uwadze, co następuje:

Zgodnie z art. 24 porozumienia o nadzorze i Trybunale Urząd wprowadza w życie postanowienia Porozumienia EOG dotyczące pomocy państwa.

Zgodnie z art. 5 ust. 2 lit. b) porozumienia o nadzorze i Trybunale Urząd wydaje zawiadomienia oraz wskazówki w kwestiach objętych Porozumieniem EOG, jeżeli porozumienie to lub porozumienie o nadzorze i Trybunale wyraźnie tak stanowi lub jeśli Urząd uzna je to za konieczne.

W dniu 4 kwietnia 2014 r. Komisja Europejska opublikowała Komunikat Komisji – Wytyczne dotyczące pomocy państwa na rzecz portów lotniczych i przedsiębiorstw lotniczych ⁽¹⁾. W wytycznych określa się warunki, w jakich finansowanie publiczne portów lotniczych i przedsiębiorstw lotniczych może stanowić pomoc państwa, a także, jeżeli faktycznie stanowi ono pomoc państwa, warunki uznawania takiej pomocy państwa za zgodną z rynkiem wewnętrznym. Wytyczne obowiązują od dnia 4 kwietnia 2014 r. i zastępują wytyczne dotyczące lotnictwa z 1994 r. i 2005 r. ⁽²⁾, począwszy od tej daty.

Wytyczne te mają znaczenie dla Europejskiego Obszaru Gospodarczego.

Należy zapewnić jednolite stosowanie zasad EOG w zakresie pomocy państwa w całym Europejskim Obszarze Gospodarczym zgodnie z celem jednorodności ustalonym w art. 1 Porozumienia EOG.

Zgodnie z pkt II części „OGÓLNE” załącznika XV do Porozumienia EOG, Urząd, po konsultacji z Komisją Europejską, przyjmuje nowe wytyczne odpowiadające tym, które zostały przyjęte przez Komisję,

Nowe wytyczne zastąpią obecnie obowiązujące wytyczne dotyczące finansowania portów lotniczych i pomocy państwa na rozpoczęcie działalności dla przedsiębiorstw lotniczych oferujących przeloty z regionalnych portów lotniczych ⁽³⁾,

PO KONSULTACJI z Komisją Europejską,

PO KONSULTACJI z państwami EFTA pismem z dnia 12 maja 2014 r.,

⁽¹⁾ Dz.U. C 99 z 4.4.2014, s. 3.

⁽²⁾ Zastosowanie art. 92 i 93 Traktatu WE oraz art. 61 Porozumienia EOG do pomocy państwa w sektorze lotnictwa (Dz.U. C 350 z 10.12.1994, s. 5); oraz Komunikat Komisji — Wytyczne wspólnotowe dotyczące finansowania portów lotniczych i pomocy państwa na rozpoczęcie działalności dla przedsiębiorstw lotniczych oferujących przeloty z regionalnych portów lotniczych (Dz.U. C 312 z 9.12.2005, s. 1).

⁽³⁾ Finansowanie portów lotniczych i pomoc państwa na rozpoczęcie działalności dla przedsiębiorstw lotniczych oferujących przeloty z regionalnych portów lotniczych (Dz.U. L 62 z 6.3.2008, s. 30 oraz Suplement EOG nr 12 z 6.3.2008, s. 3).

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DECYZJĘ:

Artykuł 1

W wytycznych w sprawie pomocy państwa wprowadza się zmiany przez wprowadzenie nowych wytycznych dotyczących pomocy państwa na rzecz portów lotniczych i przedsiębiorstw lotniczych. Nowe wytyczne są załączone do niniejszej decyzji i stanowią jej integralną część.

Artykuł 2

Jedynie wersja w języku angielskim jest autentyczna.

Sporządzono w Brukseli dnia 28 maja 2014 r.

W imieniu Urzędu Nadzoru EFTA

Oda Helen SLETNES

Prezes

Frank BÜCHEL

Członek Kolegium

ZAŁĄCZNIK

WYTYCZNE DOTYCZĄCE POMOCY PAŃSTWA NA RZECZ PORTÓW LOTNICZYCH I PRZEDSIĘBIORSTW
LOTNICZYCH

SPIS TREŚCI

1. Wprowadzenie: Polityka pomocy państwa w sektorze lotnictwa
2. Zakres zastosowania i definicje
 - 2.1. Zakres zastosowania
 - 2.2. Definicje
3. Obecność pomocy państwa w rozumieniu art. 61 ust. 1 Porozumienia EOG
 - 3.1. Pojęcie przedsiębiorstwa i działalności gospodarczej
 - 3.2. Wykorzystanie zasobów państwowych i możliwość przypisania ich państwu
 - 3.3. Zakłócenie konkurencji i wpływ na wymianę handlową
 - 3.4. Finansowanie publiczne portów lotniczych a stosowanie testu prywatnego inwestora
 - 3.5. Relacje finansowe między portami lotniczymi a przedsiębiorstwami lotniczymi
 - 3.5.1. Porównanie z ceną rynkową
 - 3.5.2. Analiza rentowności *ex ante*
4. Finansowanie publiczne usług świadczonych w ogólnym interesie gospodarczym
 - 4.1. Definicja usług świadczonych w ogólnym interesie gospodarczym w sektorach portów lotniczych i transportu lotniczego
 - 4.2. Zgodność pomocy w formie rekompensaty z tytułu świadczenia usług publicznych
5. Zgodność pomocy z funkcjonowaniem Porozumienia EOG na mocy art. 61 ust. 3 lit. c) Porozumienia EOG
 - 5.1. Pomoc dla portów lotniczych
 - 5.1.1. Pomoc inwestycyjna na rzecz portów lotniczych
 - 5.1.2. Pomoc operacyjna dla portów lotniczych
 - 5.2. Pomoc państwa na rozpoczęcie działalności dla przedsiębiorstw lotniczych
6. Pomoc o charakterze społecznym na mocy art. 61 ust. 2 lit. a) Porozumienia EOG
7. Kumulacja
8. Przepisy końcowe
 - 8.1. Składanie sprawozdań rocznych
 - 8.2. Przejrzystość
 - 8.3. Monitorowanie
 - 8.4. Ocena
 - 8.5. Właściwe środki
 - 8.6. Stosowanie
 - 8.7. Przegląd

1. WPROWADZENIE: POLITYKA POMOCY PAŃSTWA W SEKTORZE LOTNICTWA

1. Zapewniając łączność między ludźmi i regionami, transport lotniczy odgrywa ważną rolę w integracji i konkurencyjności Europejskiego Obszaru Gospodarczego (EOG) oraz w jego kontaktach ze światem. Transport lotniczy przyczynia się w znacznym stopniu do rozwoju gospodarki Unii: przeprowadza się ponad 15 mln handlowych operacji lotniczych rocznie, w 2011 r. unijne porty lotnicze obsłużyły ponad 822 mln pasażerów, funkcjonuje 150 przedsiębiorstw lotniczych wykonujących przewozy regularne oraz sieć ponad 460 portów lotniczych, a także 60 instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej ⁽¹⁾. Unia odnosi korzyści jako światowy węzeł lotniczy, a każdego roku udział samych tylko przedsiębiorstw i portów lotniczych w produkcie krajowym brutto Unii wynosi ponad 140 mld EUR. W sektorze lotnictwa zatrudnionych jest około 2,3 mln osób w Unii ⁽²⁾.
2. W ramach strategii „Europa 2020” ⁽³⁾ (strategia „UE 2020”) podkreśla się znaczenie infrastruktury transportowej jako elementu strategii na rzecz zrównoważonego wzrostu gospodarczego UE na nadchodzące dziesięciolecie. W szczególności w białej księdze „Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu” ⁽⁴⁾ Komisja pokreśliła, że internalizacja efektów zewnętrznych, eliminacja nieuzasadnionych dopłat oraz swobodna i niezakłócona konkurencja są częścią starań w zakresie dostosowania wyborów rynkowych do potrzeb zrównoważonego rozwoju. W „Planie utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu” podkreśla się również znaczenie efektywnego wykorzystania zasobów. W praktyce sektor transportu musi zużywać mniej energii w bardziej ekologiczny sposób, lepiej korzystać z nowoczesnej infrastruktury i ograniczać negatywny wpływ na klimat, środowisko oraz w szczególności na najważniejsze zasoby naturalne, takie jak wodę, ziemię i ekosystemy.
3. Dzięki stopniowemu wprowadzaniu rynku wewnętrznego wyeliminowano wszystkie ograniczenia handlowe wobec przedsiębiorstw lotniczych wykonujących loty w EOG, takie jak ograniczenia dotyczące tras lub liczby lotów i ustalania taryf. Od czasu liberalizacji transportu lotniczego w 1997 r. ⁽⁵⁾ branża ta rozwija się jak nigdy wcześniej, co przyczynia się do wzrostu gospodarczego i tworzenia miejsc pracy. Utorowało to drogę tanim liniom lotniczym działającym według nowego modelu biznesowego, opartego na krótkim czasie postoju na ziemi i obsługi między rejsami oraz bardzo wydajnym wykorzystaniu floty. Wskutek takiego rozwoju sytuacji nastąpił ogromny wzrost ruchu lotniczego, przy czym od 2005 r. ruch tanich linii lotniczych rośnie w szybkim tempie. W 2012 r. po raz pierwszy udział w rynku tanich przewoźników lotniczych (44,8 %) przewyższył udział w rynku tradycyjnych przewoźników lotniczych (42,4 %). Tendencja ta utrzymała się w 2013 r. (45,94 % w przypadku tanich przewoźników lotniczych i 40,42 % w przypadku tradycyjnych przewoźników lotniczych).
4. Porty lotnicze nadal w przeważającej większości stanowią własność publiczną i są zarządzane publicznie ⁽⁶⁾, jednak w całym EOG w ich działalność w coraz większym stopniu angażują się obecnie przedsiębiorstwa prywatne. Na przestrzeni ostatniego dziesięciolecia powstały nowe rynki w wyniku częściowej prywatyzacji niektórych portów lotniczych oraz za sprawą konkurencji w zakresie zarządzania publicznymi portami lotniczymi, w tym regionalnymi portami lotniczymi.
5. Wśród portów lotniczych stanowiących własność publiczną najwięcej jest mniejszych portów lotniczych ⁽⁷⁾, które częściej korzystają ze wsparcia ze środków publicznych w celu finansowania swojej działalności. Ustalanie cen stosowanych przez takie porty lotnicze przeważnie nie odbywa się na warunkach rynkowych, a w szczególności nie na podstawie solidnych perspektyw rentowności *ex ante*, ale zasadniczo w oparciu o względy lokalne lub regionalne. W obecnych warunkach rynkowych perspektywy rentowności portów

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

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

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

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

⁽⁵⁾ Rozporządzenie Rady (EWG) nr 2407/92 z dnia 23 lipca 1992 r. w sprawie przyznawania licencji przewoźnikom lotniczym (Dz.U. L 240 z 24.8.1992, s. 1), włączone do pkt 66b załącznika XIII do Porozumienia EOG decyzją Wspólnego Komitetu nr 7/94 z dnia 21 marca 1994 r. (Dz.U. L 160 z 28.6.1994, s. 1 oraz Suplement EOG nr 17 z 28.6.1994, s. 1). 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, s. 8), włączone do pkt 64a załącznika XIII do Porozumienia EOG decyzją Wspólnego Komitetu nr 7/94 z dnia 21 marca 1994 r. (Dz.U. L 160 z 28.6.1994, s. 1 oraz Suplement EOG nr 17 z 28.6.1994, s. 1). 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, s. 15), włączone do pkt 65 załącznika XIII do Porozumienia EOG decyzją Wspólnego Komitetu nr 7/94 z dnia 21 marca 1994 r. (Dz.U. L 160 z 28.6.1994, s. 1 oraz Suplement EOG nr 17 z 28.6.1994, s. 1).

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

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

lotniczych prowadzonych na zasadach komercyjnych również w znacznym stopniu pozostają uzależnione ⁽⁸⁾ od poziomu przepustowości, przy czym porty lotnicze obsługujące mniej niż 1 mln pasażerów rocznie mają zazwyczaj trudności z pokryciem swoich kosztów operacyjnych. W rezultacie organy publiczne regularnie subsydują znaczną większość regionalnych portów lotniczych.

6. Niektóre regiony nadal odczuwają utrudnienia na skutek ograniczonej dostępności z innych lokalizacji w EOG, a ważne węzły lotnicze zmagają się z rosnącymi poziomami zagęszczenia ruchu ⁽⁹⁾. Jednocześnie zagęszczenie regionalnych portów lotniczych w niektórych regionach EOG prowadzi do znacznego nadmiaru przepustowości infrastruktury portów lotniczych w stosunku do zapotrzebowania ze strony pasażerów i potrzeb przedsiębiorstw lotniczych.
7. W większości portów lotniczych EOG system ustalania cen był tradycyjnie opracowywany jako ogłaszany publicznie system opłat lotniskowych oparty na liczbie pasażerów i ciężarze statku powietrznego ⁽¹⁰⁾. Wskutek rozwoju rynku oraz bliskiej współpracy między portami lotniczymi a przedsiębiorstwami lotniczymi stopniowo rozwinęło się jednak wiele praktyk handlowych, w tym umowy długoterminowe przewidujące różne taryfy i czasem znaczne kwoty w ramach zachęt i wsparcia marketingowego, wypłacane przez porty lotnicze lub władze lokalne na rzecz przedsiębiorstw lotniczych. W szczególności fundusze publiczne przeznaczone na wsparcie działalności portów lotniczych mogą być kierowane do przedsiębiorstw lotniczych, aby zwiększyć ruch handlowy, prowadząc do zakłócenia konkurencji na rynkach transportu lotniczego ⁽¹¹⁾.
8. W komunikacie w sprawie unowocześnienia unijnej polityki w dziedzinie pomocy państwa ⁽¹²⁾ Komisja zauważa, że polityka w dziedzinie pomocy państwa powinna koncentrować się na ułatwieniu udzielania pomocy, która jest dobrze skonstruowana, ukierunkowana na zidentyfikowane niewydolności rynku i cele leżące we wspólnym interesie Unii, a także na unikaniu marnotrawstwa zasobów publicznych. Środki pomocy państwa faktycznie mogą, przy spełnieniu pewnych warunków, korygować niedoskonałości rynku, przyczyniając się tym samym do usprawnienia rynków oraz zwiększenia konkurencyjności. Ponadto w sytuacji, gdy rynki funkcjonują sprawnie, lecz osiągniętego wyniku nie uważa się za zadowalający z perspektywy polityki spójności, pomoc państwa można zastosować, aby uzyskać bardziej pożądany, sprawiedliwy wynik rynkowy. Pomoc państwa może jednak mieć negatywne skutki, takie jak zakłócenie konkurencji między przedsiębiorstwami czy wpływ na wymianę handlową między państwami EOG w stopniu sprzecznym ze wspólnymi interesami EOG. W ramach kontroli pomocy państwa w sektorach portów lotniczych i transportu lotniczego należy zatem promować należyte wykorzystanie zasobów publicznych na potrzeby strategii ukierunkowanych na wzrost, jednocześnie ograniczając zakłócenia konkurencji, które naruszyłyby równe warunki działania na rynku wewnętrznym, w szczególności poprzez unikanie powielania nierentownych portów lotniczych na tym samym obszarze ciężenia oraz tworzenia nadmiernej przepustowości.
9. Stosowanie zasad pomocy państwa w odniesieniu do sektora portów lotniczych i sektora transportu lotniczego stanowi element starań Urzędu ukierunkowanych na zwiększenie konkurencyjności i potencjału wzrostu tych sektorów w EOG ⁽¹³⁾. Niezwykle ważne dla osiągnięcia tych celów, jak i dla całego Porozumienia EOG, są równe warunki działania wśród przedsiębiorstw lotniczych i portów lotniczych w EOG. Jednocześnie regionalne porty lotnicze mogą okazać się istotne zarówno dla lokalnego rozwoju, jak i dla dostępności niektórych regionów, w szczególności w świetle pozytywnych prognoz dotyczących ruchu w kontekście transportu lotniczego w EOG.
10. W ramach ogólnego planu utworzenia jednolitej przestrzeni powietrznej EOG oraz z uwzględnieniem zmian rynkowych, w 2005 r. Urząd przyjął wytyczne dotyczące finansowania portów lotniczych i pomocy państwa na rozpoczęcie działalności dla przedsiębiorstw lotniczych oferujących przeloty z regionalnych portów lotniczych ⁽¹⁴⁾ („wytyczne dotyczące lotnictwa z 2005 r.”). W przedmiotowych wytycznych określono warunki, na których niektóre kategorie pomocy państwa na rzecz portów i przedsiębiorstw lotniczych można uznać za

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

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

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

⁽¹¹⁾ W szczególności porty lotnicze nie mają motywacji do ograniczania kosztów i pobierania opłat lotniskowych wystarczających do pokrycia kosztów, jeżeli pomoc określa się na podstawie obliczeń *ex post* (pokrywających wszystkie deficyty w momencie ich powstawania).

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

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

⁽¹⁴⁾ Finansowanie portów lotniczych i pomoc państwa na rozpoczęcie działalności dla przedsiębiorstw lotniczych oferujących przeloty z regionalnych portów lotniczych (Dz.U. L 62 z 6.3.2008, s. 30 oraz Supplement EOG nr 12 z 6.3.2008, s. 3).

zgodne z funkcjonowaniem Porozumienia EOG. Wytyczne te stanowiły uzupełnienie wytycznych dotyczących lotnictwa z 1994 r. ⁽¹⁵⁾, które zasadniczo zawierały przepisy dotyczące restrukturyzacji przewoźników flagowych oraz pomocy o charakterze socjalnym na rzecz obywateli EOG.

11. W niniejszych wytycznych uwzględnia się całość nowej sytuacji prawno-gospodarczej w zakresie finansowania publicznego na rzecz portów lotniczych i przedsiębiorstw lotniczych oraz określa się warunki, w jakich takie finansowanie publiczne może stanowić pomoc państwa w rozumieniu art. 61 ust. 1 Porozumienia EOG, a także, jeżeli faktycznie stanowi ono pomoc państwa, warunki uznawania takiej pomocy państwa za zgodną z funkcjonowaniem Porozumienia EOG na podstawie art. 61 ust. 3 lit. c). W swojej ocenie Urząd kieruje się swoim doświadczeniem i praktyką decyzyjną, a także analizą obowiązujących warunków rynkowych w sektorach portów lotniczych i transportu lotniczego. W związku z tym ocena Urzędu pozostaje bez uszczerbku dla jego podejścia do innych rodzajów infrastruktury lub sektorów. W szczególności Urząd jest zdania, że samo otrzymanie pomocy państwa przez operatora portu lotniczego nie oznacza automatycznie, że beneficjentami pomocy są również przedsiębiorstwa lotnicze będące jego klientami. Jeżeli warunki oferowane przedsiębiorstwu lotniczemu w danym porcie lotniczym zaproponowałby operator portu lotniczego nastawiony na zysk, nie można uznać na potrzeby reguł pomocy państwa, że takie przedsiębiorstwo lotnicze uzyskało korzyść.
12. Jeżeli wsparcie ze środków publicznych stanowi pomoc państwa, Urząd jest zdania, że w pewnych warunkach pewne kategorie pomocy na rzecz regionalnych portów lotniczych i przedsiębiorstw lotniczych korzystających z tych portów lotniczych mogą być uzasadnione, w szczególności w celu rozwoju nowych usług i przyczynienia się do zwiększenia dostępności i rozwoju gospodarczego danego regionu. Należy jednak uwzględnić zakłócenia konkurencji na wszystkich badanych rynkach; dopuszczalna może być wyłącznie pomoc państwa, która jest proporcjonalna i konieczna do wsparcia realizacji celu stanowiącego przedmiot wspólnego zainteresowania.
13. W tym kontekście należy wskazać, że pomoc operacyjna stanowi zasadniczo formę pomocy prowadzącej do znacznych zakłóceń konkurencji i może zostać zatwierdzona jedynie w drodze wyjątku. Urząd uznaje, że w normalnych okolicznościach porty i przedsiębiorstwa lotnicze powinny pokrywać swoje koszty operacyjne. Stopniowe przechodzenie do nowych realiów rynkowych, opisane w pkt 3–7, wyjaśnia jednak, dlaczego przed przyjęciem niniejszych wytycznych organy publiczne powszechnie udzielały regionalnym portom lotniczym wsparcia operacyjnego. W tym kontekście określone kategorie pomocy operacyjnej na rzecz portów lotniczych nadal mogą być uzasadnione w pewnych warunkach i w okresie przejściowym, aby przemysł lotniczy mógł dostosować się do tej nowej sytuacji rynkowej. Jak wyjaśniono w pkt 5, w obecnych warunkach rynkowych z dostępnych danych oraz uzgodnionego stanowiska przemysłu wynika, że istnieje związek między sytuacją finansową portu lotniczego a poziomami ruchu w tym porcie lotniczym, przy czym mniejsze porty lotnicze wykazują zazwyczaj proporcjonalnie większe potrzeby w zakresie finansowania. Uwzględniając wkład zarządzających mniejszymi regionalnymi portami lotniczymi w rozwój gospodarczy i spójność terytorialną w EOG, należy dać im czas na dostosowanie się do nowego otoczenia rynkowego, na przykład poprzez stopniowe podwyższanie opłat lotniskowych wnoszonych przez przedsiębiorstwa lotnicze, wprowadzanie środków racjonalizacyjnych, różnicowanie ich modeli biznesowych lub przyciąganie nowych przedsiębiorstw lotniczych i klientów w celu wykorzystania ich niewykorzystanej przepustowości.
14. Po upływie okresu przejściowego nie należy już udzielać portom lotniczym pomocy operacyjnej, ponieważ powinny one finansować swoją działalność z własnych zasobów. O ile zapewnienie rekompensaty z tytułu niepokrytych kosztów operacyjnych związanych z usługami świadczonymi w ogólnym interesie gospodarczym nadal powinno pozostać możliwe w przypadku małych portów lotniczych lub w celu umożliwienia połączeń ze wszystkimi regionami o szczególnych wymogach, zmiany rynkowe stymulowane przez niniejsze wytyczne powinny umożliwić portom lotniczym pokrycie kosztów, tak jak ma to miejsce w przypadku każdej innej branży.
15. Zasadniczo rozwój nowego ruchu lotniczego należy opierać na solidnych podstawach ekonomicznych. Przedsiębiorstwa lotnicze jednak nie zawsze są gotowe, bez odpowiednich zachęt, na ponoszenie ryzyka związanego z otwarciem nowych tras z nieznanymi i niesprawdzonymi małymi portami lotniczymi. W związku z tym na określonych warunkach przedsiębiorstwom lotniczym można przyznać pomoc na rozpoczęcie działalności w okresie przejściowym, a nawet po jego upływie, jeżeli zapewnia im to niezbędną zachętę do utworzenia nowych tras z regionalnymi portami lotniczymi, zwiększa mobilność obywateli EOG poprzez stworzenie punktów dostępu do lotów wewnątrz EOG i sprzyja rozwojowi regionalnemu. Jako że sytuację regionów oddalonych pogarsza brak dostępu, pomoc na rozpoczęcie działalności w odniesieniu do tras z takich regionów podlega elastyczniejszym kryteriom zgodności.

⁽¹⁵⁾ Rozdział Wytycznych Urzędu Nadzoru EFTA w sprawie pomocy państwa dotyczący pomocy na rzecz sektora lotnictwa (Dz.U. L 124 z 23.5.1996, s. 41 oraz Supplement EOG nr 23 z 23.5.1996, s. 83) 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 zastosuje kryteria odpowiadające kryteriom przedstawionym w wytycznych Komisji.

16. W ten sposób efektywność przydziału przepustowości portu lotniczego przedsiębiorstwom lotniczym powinna stopniowo się zwiększyć (tj. przydział zależałby od zapotrzebowania), a wraz z rozpowszechnieniem prywatnych inwestycji zmniejszeniu powinno ulec zapotrzebowanie na publiczne finansowanie portów lotniczych. Jeżeli można jednak ustalić istnienie faktycznych potrzeb w zakresie transportu oraz pozytywnych efektów zewnętrznych dla regionu, nadal należy dopuszczać przyznawanie pomocy inwestycyjnej na rzecz portów lotniczych po okresie przejściowym, przy czym maksymalna intensywność pomocy musi zapewniać równe warunki działania w całym EOG.
17. W tym kontekście w ramach niniejszych wytycznych wprowadza się nowe podejście do oceny zgodności pomocy na rzecz portów i przedsiębiorstw lotniczych z funkcjonowaniem Porozumienia EOG:
 - a) o ile w wytycznych dotyczących lotnictwa z 2005 r. pozostawiono nierozstrzygniętą kwestię pomocy inwestycyjnej, to w zmienionych wytycznych określa się maksymalne dozwolone poziomy intensywności pomocy w zależności od wielkości portu lotniczego;
 - b) w przypadku dużych portów lotniczych o ruchu pasażerskim wyższym niż 5 mln pasażerów rocznie zasadniczo nie należy jednak uznawać pomocy inwestycyjnej za zgodną z funkcjonowaniem Porozumienia EOG na podstawie art. 61 ust. 3 lit. c), o ile nie zachodzą bardzo wyjątkowe okoliczności, takie jak przeniesienie istniejącego portu lotniczego, w których potrzeba interwencji państwa charakteryzuje się wyraźną niewydolnością rynku, uwzględniając wyjątkowe okoliczności, wielkość inwestycji i ograniczone zakłócenia konkurencji;
 - c) w przypadku portów lotniczych położonych w regionach oddalonych maksymalne dopuszczalne poziomy intensywności pomocy w odniesieniu do pomocy inwestycyjnej podnosi się maksymalnie o 20 %;
 - d) w dziesięcioletnim okresie przejściowym możliwe jest uznanie pomocy operacyjnej na rzecz regionalnych portów lotniczych za zgodną z funkcjonowaniem Porozumienia EOG na podstawie art. 61 ust. 3 lit. c); jednak w odniesieniu do portów lotniczych o rocznym przepływie pasażerów na poziomie mniejszym niż 700 000 pasażerów Urząd po upływie czterech lat ponownie oceni perspektywy rentowności tej kategorii portów lotniczych, aby stwierdzić, czy należy opracować specjalne zasady w celu zapewnienia zgodności pomocy operacyjnej na rzecz tych portów z Porozumieniem EOG.
18. Ponadto zoptymalizowano warunki zgodności pomocy państwa na rozpoczęcie działalności dla przedsiębiorstw lotniczych z funkcjonowaniem Porozumienia EOG i dostosowano te warunki do ostatnich zmian rynkowych.
19. Urząd będzie stosować wyważone podejście, które będzie miało charakter neutralny w stosunku do różnych modeli biznesowych portów i przedsiębiorstw lotniczych i będzie uwzględniać perspektywy wzrostu ruchu lotniczego, zapotrzebowanie na rozwój regionalny i dostępność regionalną oraz pozytywny wkład modelu tanich linii w rozwój niektórych regionalnych portów lotniczych. Jednocześnie jednak stopniowe przechodzenie na stosowanie podejścia rynkowego jest niewątpliwie uzasadnione; z wyjątkiem należycie uzasadnionych i ograniczonych przypadków porty lotnicze powinny być w stanie pokrywać swoje koszty operacyjne, a inwestycje publicznych należy dokonywać w celu finansowania budowy rentownych portów lotniczych odpowiadających zapotrzebowaniu ze strony przedsiębiorstw lotniczych i pasażerów; należy zapobiegać zakłóceniom konkurencji między portami lotniczymi oraz między przedsiębiorstwami lotniczymi, a także powielaniu nierentownych portów lotniczych. Takie wyważone podejście powinno być przejrzyste, zrozumiałe i proste w zastosowaniu.
20. Niniejsze wytyczne pozostają bez uszczerbku dla zobowiązania państw EFTA do przestrzegania prawa EOG. W szczególności, aby uniknąć inwestycji prowadzących do szkód dla środowiska, państwa EFTA muszą również zapewnić przestrzeganie prawodawstwa EOG w dziedzinie ochrony środowiska, w tym pod względem konieczności przeprowadzania – w stosownych przypadkach – oceny oddziaływania na środowisko i zapewniania wszelkich stosownych zezwoleń.

2. ZAKRES ZASTOSOWANIA I DEFINICJE

2.1. Zakres zastosowania

21. Zasady określone w niniejszych wytycznych mają zastosowanie do pomocy państwa na rzecz portów lotniczych i przedsiębiorstw lotniczych⁽¹⁶⁾. Zasady te będą stosowane zgodnie z Porozumieniem EOG oraz z prawem wtórnym przyjętym na podstawie Porozumienia EOG, a także z innymi wytycznymi EOG dotyczącymi pomocy państwa⁽¹⁷⁾.
22. Niektóre porty i przedsiębiorstwa lotnicze specjalizują się w transporcie towarowym. Urząd nie zdobył jeszcze wystarczającego doświadczenia w zakresie oceny zgodności pomocy na rzecz portów i przedsiębiorstw lotniczych specjalizujących się w transporcie towarowym, aby mógł podsumować swoje praktyki w formie konkretnych kryteriów zgodności. W przypadku powyższych kategorii przedsiębiorstw Urząd będzie stosować wspólne zasady zgodności określone w sekcji 5 w drodze analizy poszczególnych przypadków.
23. Urząd nie będzie stosował zasad określonych w wytycznych w sprawie krajowej pomocy regionalnej na lata 2007–2013⁽¹⁸⁾ i wytycznych w sprawie pomocy regionalnej na lata 2014–2020⁽¹⁹⁾ ani w żadnych przyszłych wytycznych dotyczących pomocy regionalnej w odniesieniu do pomocy państwa udzielanej na rzecz infrastruktury portów lotniczych.
24. Niniejsze wytyczne zastępują wytyczne dotyczące lotnictwa z 1994 r. i z 2005 r.

2.2. Definicje

25. Do celów niniejszych wytycznych:
 - 1) „pomoc” oznacza każdy środek spełniający wszystkie kryteria określone w art. 61 ust. 1 Porozumienia EOG;
 - 2) „intensywność pomocy” oznacza całkowitą kwotę pomocy wyrażoną jako odsetek kosztów kwalifikowalnych, przy czym obie te wartości wyraża się jako wartość bieżącą netto w momencie przyznania pomocy przed odliczeniem podatku lub innych opłat;
 - 3) „przedsiębiorstwo lotnicze” oznacza każde przedsiębiorstwo lotnicze posiadające ważną koncesję wydaną przez państwo EOG lub członka wspólnego europejskiego obszaru lotniczego zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1008/2008⁽²⁰⁾;
 - 4) „opłata lotniskowa” oznacza cenę lub należność pobieraną na rzecz portu lotniczego, uiszczaną przez użytkowników portu lotniczego za korzystanie z obiektów i urządzeń oraz usług udostępnianych wyłącznie przez port lotniczy, związanych z lądowaniem, startem, oświetleniem i parkowaniem statków powietrznych oraz obsługą pasażerów i ładunków, w tym opłaty lub należności uiszczane z tytułu usług obsługi naziemnej oraz należności z tytułu scentralizowanej infrastruktury obsługi naziemnej;

⁽¹⁶⁾ Zasady określone w niniejszych wytycznych nie mają zastosowania do pomocy z tytułu świadczenia usług obsługi naziemnej, niezależnie od tego, czy świadczy je sam port lotniczy, przedsiębiorstwo lotnicze, czy dostawca usług obsługi naziemnej na potrzeby stron trzecich; taka pomoc zostanie oceniona na podstawie stosownych zasad ogólnych. Zgodnie z dyrektywą Rady 96/67/WE z dnia 15 października 1996 r. w sprawie dostępu do rynku usług obsługi naziemnej w portach lotniczych Wspólnoty (Dz.U. L 272 z 25.10.1996, s. 36), włączoną do pkt 64c załącznika XIII do Porozumienia EOG decyzją Wspólnego Komitetu nr 79/2000 z dnia 2 października 2000 r. (Dz.U. L 315 z 14.12.2000, s. 20 oraz Suplement EOG nr 59 z 14.12.2000, s. 18) lub jakimkolwiek późniejszymi przepisami w sprawie dostępu do rynku usług obsługi naziemnej w portach lotniczych EOG, porty lotnicze, które świadczą usługi obsługi naziemnej, mają obowiązek prowadzenia odrębnej księgowości swojej działalności w zakresie obsługi naziemnej i innej działalności. Ponadto port lotniczy nie może subsydiować swojej działalności w zakresie świadczenia usług obsługi naziemnej z przychodów osiągniętych ze swojej działalności w charakterze portu lotniczego. Niniejsze wytyczne nie mają ponadto zastosowania do przedsiębiorstw, które mimo prowadzenia działalności w porcie lotniczym, prowadzą działalność pozalotniczą.

⁽¹⁷⁾ W szczególności, ale nie wyłącznie, rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1008/2008 z dnia 24 września 2008 r. w sprawie wspólnych zasad wykonywania przewozów lotniczych na terenie Wspólnoty (Dz.U. L 293 z 31.10.2008, s. 3), włączone do pkt 64a załącznika XIII do Porozumienia EOG decyzją Wspólnego Komitetu nr 90/2011 z dnia 19 lipca 2011 r. (Dz.U. L 262 z 6.10.2011, s. 62 i Suplement EOG nr 54 z 6.10.2011, s. 78), dyrektywa 96/67/WE, dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/12/WE z dnia 11 marca 2009 r. w sprawie opłat lotniskowych (Dz.U. L 70 z 14.3.2009, s. 11), włączona do pkt 65a załącznika XIII do Porozumienia EOG decyzją Wspólnego Komitetu nr 64/2012 z dnia 30 marca 2012 r. (Dz.U. L 207 z 2.8.2012, s. 44 i Suplement EOG nr 43 z 2.8.2012, s. 54) oraz wszelkie późniejsze przepisy dotyczące opłat lotniskowych.

⁽¹⁸⁾ Wytyczne w sprawie krajowej pomocy regionalnej na lata 2007–2013 (Dz.U. L 54 z 28.2.2008, s. 1 oraz Suplement EOG nr 11 z 28.2.2008, s. 1).

⁽¹⁹⁾ Wytyczne w sprawie pomocy regionalnej na lata 2014–2020 (dotychczas niewłączone do Porozumienia EOG).

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

- 5) „infrastruktura portu lotniczego” oznacza infrastrukturę i wyposażenie służące do świadczenia usług portu lotniczego przez port lotniczy na rzecz przedsiębiorstw lotniczych i różnych usługodawców, wliczając w to drogi startowe, terminale, płyty postojowe, drogi kołowania, scentralizowaną infrastrukturę obsługi naziemnej i wszystkie pozostałe obiekty i urządzenia, które bezpośrednio służą do świadczenia usług portu lotniczego, z wyłączeniem infrastruktury i wyposażenia, które w pierwszej kolejności są konieczne do prowadzenia działalności pozalotniczej, na przykład parkingów, sklepów i restauracji;
- 6) „port lotniczy” oznacza podmiot lub grupę podmiotów prowadzących działalność gospodarczą polegającą na świadczeniu usług portu lotniczego na rzecz przedsiębiorstw lotniczych;
- 7) „przychody portu lotniczego” oznaczają przychody z tytułu opłat lotniskowych po odliczeniu wsparcia marketingowego lub wszystkich zachęt zapewnianych przez port lotniczy na rzecz przedsiębiorstw lotniczych, przy uwzględnieniu przychodów wynikających z działalności pozalotniczej (nieobjętej żadnym wsparciem ze środków publicznych), wyłączając wszelkie wsparcie ze środków publicznych i rekompensaty z tytułu zadań objętych zakresem polityki publicznej lub usług świadczonych w ogólnym interesie gospodarczym;
- 8) „usługi portu lotniczego” oznaczają usługi świadczone na rzecz przedsiębiorstw lotniczych przez port lotniczy lub jego dowolną jednostkę zależną w celu zapewnienia obsługi statku powietrznego od lądowania do startu oraz obsługi pasażerów i ładunków w celu umożliwienia przedsiębiorstwom lotniczym świadczenia usług transportu lotniczego, w tym świadczenie usług obsługi naziemnej oraz zapewnienie scentralizowanej infrastruktury obsługi naziemnej;
- 9) „średni roczny przepływ pasażerów” oznacza wartość liczbową określaną na podstawie przepływu pasażerów przylatujących i wylatujących w okresie dwóch lat budżetowych poprzedzających rok, w którym pomoc zgłoszono lub przyznano w przypadku pomocy niezgłoszonej;
- 10) „koszty kapitału” oznaczają amortyzację kwalifikowalnych kosztów inwestycji włożonych w infrastrukturę i wyposażenie portu lotniczego, w tym bazowych kosztów finansowania;
- 11) „niedopasowanie poziomu płynności do kosztów kapitału” oznacza wartość bieżącą netto różnicy między dodatnimi i ujemnymi przepływami pieniężnymi (wraz z kosztami inwestycji) w okresie użytkowania inwestycji w aktywa trwałe;
- 12) „obszar ciężenia portu lotniczego” oznacza geograficzną granicę rynku, którą zazwyczaj ustala się w taki sposób, aby obejmowała obszar o promieniu około 100 km lub wymagający około 60-minutowej podróży samochodem, autobusem, pociągiem lub pociągiem dużych prędkości. Jednak obszar ciężenia danego portu lotniczego może być różny i powinien uwzględniać specyfikę każdego konkretnego portu lotniczego. Wielkość i kształt obszaru ciężenia są różne w przypadku poszczególnych portów lotniczych i zależą od różnych właściwości portu lotniczego, w tym jego modelu biznesowego, lokalizacji i obsługiwanych celów podróży”;
- 13) „koszty finansowania” oznaczają koszty związane z finansowaniem dłużnym i finansowaniem kapitałem własnym kwalifikowalnych kosztów inwestycji; innymi słowy, w kosztach finansowania uwzględnia się udział łącznych odsetek i wynagrodzenia kapitału własnego, który odpowiada finansowaniu kwalifikowalnych kosztów inwestycji związanych z inwestycją, z wyłączeniem finansowania aktywów obrotowych, inwestycji w działalność pozalotniczą lub innych projektów inwestycyjnych;
- 14) „data przyznania pomocy” oznacza dzień, w którym państwo EFTA podjęło prawnie wiążące zobowiązanie do przyznania pomocy, na które można powołać się przed sądem krajowym;
- 15) „koszty kwalifikowalne inwestycji” oznaczają koszty związane z inwestycjami w infrastrukturę portu lotniczego, w tym koszty planowania, lecz z wyłączeniem kosztów inwestycji związanych z działalnością pozalotniczą, kosztów inwestycji związanych z wyposażeniem na potrzeby świadczenia usług obsługi naziemnej, zwykłych kosztów utrzymania oraz kosztów związanych z wykonaniem zadań objętych zakresem polityki publicznej;
- 16) „usługi obsługi naziemnej” oznaczają usługi świadczone użytkownikom portów lotniczych w portach lotniczych określone w załączniku do dyrektywy 96/67/WE lub we wszystkich późniejszych przepisach w sprawie dostępu do rynku usług obsługi naziemnej w portach lotniczych;
- 17) „pociąg dużych prędkości” oznacza pociąg, który może osiągnąć prędkość ponad 200 km/h;
- 18) „pomoc inwestycyjna” oznacza pomoc na sfinansowanie aktywów trwałych, a dokładniej na pokrycie niedopasowania poziomu płynności do kosztów kapitału;

- 19) „wartość bieżąca netto” oznacza różnicę między dodatnimi i ujemnymi przepływami pieniężnymi w okresie użytkowania inwestycji, dyskontowaną do ich wartości bieżącej przy pomocy kosztu kapitału, tj. zwykłej wymaganej stopy zwrotu stosowanej przez przedsiębiorstwo w innych projektach inwestycyjnych podobnego rodzaju lub, jeżeli nie jest ona dostępna, kosztu kapitału przedsiębiorstwa jako całości lub oczekiwanych stóp zwrotu powszechnie notowanych w sektorze portów lotniczych;
- 20) „działalność pozalotnicza” oznacza usługi komercyjne świadczone na rzecz przedsiębiorstw lotniczych lub innych użytkowników portu lotniczego, takie jak usługi pomocnicze dla pasażerów, spedytorów lub innych usługodawców, wynajem biur i sklepów, parkingi samochodowe i hotele;
- 21) „pomoc operacyjna” oznacza pomoc na pokrycie niedopasowania poziomu płynności do kosztów operacyjnych w formie bądź kwoty wypłaconej z góry, bądź okresowych rat na pokrycie przewidywanych kosztów operacyjnych (okresowe płatności ryczałtowe);
- 22) „koszty operacyjne” oznaczają koszty bazowe portu lotniczego w odniesieniu do świadczenia usług portu lotniczego, w tym takie kategorie kosztów, jak koszty związane z personelem, zakontraktowanymi usługami, łącznością, odpadami, energią, konserwacją, wynajmem i administracją, lecz z wyłączeniem kosztów kapitału, wsparcia marketingowego lub wszelkich innych zachęt przyznanych przedsiębiorstwom lotniczym przez port lotniczy oraz kosztów objętych zakresem polityki publicznej;
- 23) „niedopasowanie poziomu płynności do kosztów operacyjnych” oznacza straty z działalności operacyjnej ponoszone przez port lotniczy w odpowiednim okresie, dyskontowane do ich wartości bieżącej przy pomocy kosztu kapitału, tj. różnicę (wyrażoną w wartości bieżącej netto) między przychodami portu lotniczego a kosztami operacyjnymi portu lotniczego;
- 24) „rozsądna marża zysku” oznacza stopę zwrotu z kapitału, mierzoną na przykład jako wewnętrzna stopa zwrotu, którą w normalnych okolicznościach przedsiębiorstwo zgodnie z przewidywaniami ma uzyskać z inwestycji o podobnym stopniu ryzyka;
- 25) „regionalny port lotniczy” oznacza port lotniczy, w którym roczny wolumen przepływu pasażerów nie przekracza 3 mln;
- 26) „regiony oddalone” oznaczają, wyspy, które stanowią część terytorium państwa EFTA, oraz obszary słabo zaludnione;
- 27) „obszary słabo zaludnione” oznaczają regiony NUTS 2 zamieszkane przez mniej niż 8 osób na km² lub regiony NUTS 3 zamieszkane przez mniej niż 12,5 osoby na km² (na podstawie danych Eurostatu dotyczących gęstości zaludnienia);
- 28) „rozpoczęcie prac” oznacza rozpoczęcie prac budowlanych związanych z inwestycją, albo pierwsze wiążące zobowiązanie do zamówienia urządzeń lub inne zobowiązanie, w wyniku którego niemożliwe jest już wycofanie się z danej inwestycji, w zależności od tego, co nastąpi w pierwszej kolejności, z wyłączeniem prac przygotowawczych, takich jak uzyskanie pozwoleń i przeprowadzenie wstępnych studiów wykonalności.

3. OBECNOŚĆ POMOCY PAŃSTWA W ROZUMIENIU ART. 61 UST. 1 POROZUMIENIA EOG

3.1. Pojęcie przedsiębiorstwa i działalności gospodarczej

26. Zgodnie z art. 61 ust. 1 Porozumienia EOG zasady pomocy państwa mają zastosowanie wyłącznie do odbiorcy będącego „przedsiębiorstwem”. Trybunał Sprawiedliwości Unii Europejskiej („Trybunał”) konsekwentnie definiuje przedsiębiorstwa jako podmioty prowadzące działalność gospodarczą, niezależnie od ich statusu prawnego czy własności i sposobu ich finansowania⁽²¹⁾. Działalnością gospodarczą jest każda działalność polegająca na oferowaniu towarów lub usług na rynku⁽²²⁾. Charakter gospodarczy danej działalności jako takiej nie zależy od kwestii, czy dana działalność generuje zyski⁽²³⁾.

⁽²¹⁾ Zob. stosowanie reguł pomocy państwa w odniesieniu do rekompensaty z tytułu usług świadczonych w ogólnym interesie gospodarczym (Dz.U. L 161 z 13.6.2013, s. 12 i Suplement EOG nr 34 z 13.6.2013, s. 1), część 2.1 oraz powiązane orzecznictwo, w szczególności wyrok z 2000 r. w sprawach połączonych od C-180/98 do C-184/98 Pavlov i in., Rec. s. I-6451.

⁽²²⁾ Wyrok z 1987 r. w sprawie C-118/85 Komisja przeciwko Włochom, Rec. s. 2599, pkt 7; wyrok z 1998 r. w sprawie C-35/96 Komisja przeciwko Włochom, Rec. s. I-3851, pkt 36; wyrok w sprawie Pavlov i in., pkt 75.

⁽²³⁾ Wyrok z 1980 r. w sprawach połączonych 209/78 do 215/78 oraz 218/78 Van Landewyck, Rec. s. 3125, pkt 88; wyrok z 1995 r. w sprawie C-244/94 FFSA i in., Rec. s. I-4013, pkt 21; oraz wyrok z 2008 r. w sprawie C-49/07 MOTOE, Zb.Orz. s. I-4863, pkt 27 i 28.

27. Obecnie jest oczywiste, że działalność przedsiębiorstw lotniczych polegająca na świadczeniu usług transportowych na rzecz pasażerów lub przedsiębiorstw stanowi działalność gospodarczą. Jednak wytyczne dotyczące lotnictwa z 1994 r. wciąż odzwierciedlały pogląd, że „realizacja projektów infrastrukturalnych (portów lotniczych, autostrad, mostów itp.) stanowi narzędzie ogólnej polityki gospodarczej, którego Komisja nie może kontrolować z tytułu zasad Traktatu rządzących pomocą państwa”. W wyroku w sprawie *Aéroports de Paris* ⁽²⁴⁾ organy sądowe Unii opowiedziały się przeciwko temu pogładowi i orzekły, że działalność portu lotniczego polegająca na świadczeniu usług portu lotniczego na rzecz przedsiębiorstw lotniczych i różnych usługodawców również stanowi działalność gospodarczą. W wyroku w sprawie portu lotniczego Lipsk-Halle ⁽²⁵⁾ Sąd wyjaśnił, że działalność portu lotniczego jest działalnością gospodarczą, której nieodłącznym elementem jest budowa infrastruktury portu lotniczego.
28. Jeżeli chodzi o zastosowane w przeszłości środki w zakresie finansowania, stopniowy rozwój mechanizmów rynkowych w sektorze portów lotniczych ⁽²⁶⁾ uniemożliwia określenie precyzyjnej daty, od której działalność portu lotniczego należy bez wątpienia uznać za działalność gospodarczą. Organ sądowy Unii dostrzegł jednak zmianę w charakterze działalności portów lotniczych. W wyroku w sprawie portu lotniczego Lipsk/Halle Sąd stwierdził, że od 2000 r. nie można już wykluczać stosowania zasad pomocy państwa w odniesieniu do finansowania infrastruktury portu lotniczego ⁽²⁷⁾. W rezultacie od dnia wydania wyroku w sprawie *Aéroports de Paris* (12 grudnia 2000 r.) działalność i budowę infrastruktury portów lotniczych należy uznawać za zadanie wchodzące w zakres kontroli pomocy państwa.
29. Natomiast ze względu na brak pewności przed wydaniem wyroku w sprawie *Aéroports de Paris* organy publiczne mogły w uzasadniony sposób uznać, że finansowanie infrastruktury portów lotniczych nie stanowiło pomocy państwa, a zatem organy te nie musiały zgłaszać takich środków Urzędowi. Wynika z tego, że Urząd nie może obecnie kwestionować środków w zakresie finansowania przyznanych ⁽²⁸⁾ przed wyrokiem w sprawie *Aéroports de Paris* ⁽²⁹⁾, opierając się na zasadach pomocy państwa.
30. Środki, które przyznano przed rozwinięciem się jakiegokolwiek konkurencji w sektorze portów lotniczych, nie stanowiły w każdym razie pomocy państwa w momencie przyznania, jednak można je było uznać za istniejącą pomoc zgodnie z art. 1 lit. b) ppkt (v) części II protokołu 3 do porozumienia o nadzorze i Trybunale, pod warunkiem spełnienia warunków określonych w art. 61 ust. 1 Porozumienia EOG.
31. Termin „port lotniczy” ⁽³⁰⁾ będzie stosowany do podmiotu lub grupy podmiotów prowadzących działalność gospodarczą polegającą na świadczeniu usług portu lotniczego na rzecz przedsiębiorstw lotniczych, tj. na zapewnianiu obsługi statków powietrznych od lądowania do startu oraz obsługi pasażerów i ładunków w celu umożliwienia przedsiębiorstwom lotniczym świadczenia usług transportu lotniczego ⁽³¹⁾. Port lotniczy świadczy za opłatą („opłaty lotniskowe”) szereg usług („usługi portu lotniczego”) na rzecz przedsiębiorstw lotniczych. Niezależnie od występujących w EOG różnic pod względem dokładnego zakresu usług świadczonych przez porty lotnicze, a także określania opłat jako „opłaty” lub „podatki”, świadczenie usług portu lotniczego na rzecz przedsiębiorstw lotniczych w zamian za opłaty lotniskowe stanowi działalność gospodarczą we wszystkich państwach EFTA.
32. Ramy prawne i regulacyjne dotyczące własności i obsługi poszczególnych portów lotniczych są różne dla poszczególnych portów lotniczych na terenie EOG. W szczególności zarządzanie regionalnymi portami lotniczymi często przebiega w ścisłej współpracy z organami publicznymi. W tej kwestii Trybunał orzekł, że można uznać, iż szereg podmiotów wykonuje wspólnie daną działalność gospodarczą, tym samym stanowiąc w szczególnych warunkach jednostkę gospodarczą ⁽³²⁾. W dziedzinie lotnictwa Urząd uznaje, że znaczne zaangażowanie w strategię handlową portu lotniczego, polegające na przykład na bezpośrednim zawieraniu umów

⁽²⁴⁾ Wyrok z 2000 r. w sprawie T-128/98 *Aéroports de Paris* przeciwko Komisji, Rec. s. II-3929, potwierdzony wyrokiem z 2002 r. w sprawie C-82/01, Rec. s. I-9297, pkt 75–79.

⁽²⁵⁾ Wyrok z 2011 r. w sprawach połączonych T-443/08 i T-455/08 *Mitteldeutsche Flughafen AG i Flughafen Leipzig Halle GmbH* przeciwko Komisji („wyrok w sprawie portu lotniczego Lipsk-Halle”), Zb.Orz. s. II-1311, w szczególności pkt 93 i 94; potwierdzony wyrokiem z 2012 r. w sprawie C-288/11 P *Mitteldeutsche Flughafen i Flughafen Leipzig-Halle* przeciwko Komisji, jeszcze nieopublikowanym w Zb.Orz.

⁽²⁶⁾ Zob. pkt 3 oraz wyrok w sprawie portu lotniczego Lipsk-Halle, pkt 105.

⁽²⁷⁾ Zob. wyrok w sprawie portu lotniczego Lipsk-Halle, pkt 106.

⁽²⁸⁾ Odnosnym kryterium dotyczącym terminu, w którym środek pomocy uznaje się za przyznany, jest data prawnie wiążącego instrumentu, za pomocą którego organy publiczne zobowiązują się do przyznania danego środka beneficjentowi. Zob. wyrok z 1996 r. w sprawie T-358/94 *Compagnie Nationale Air France* przeciwko Komisji, Rec. s. II-2109, pkt 79, wyrok z 2004 r. w sprawie T-109/01 *Fleuren Compost BV* przeciwko Komisji, Rec. s. II-127, pkt 74, wyrok z 2008 r. w sprawach połączonych T-362/05 i T-363/05 *Nuova Agricast* przeciwko Komisji, Zb.Orz. s. II-297, pkt 80 oraz wyrok z 2009 r. w sprawach połączonych T-427/04 i T-17/05, *Francia i France Télécom* przeciwko Komisji, Zb.Orz. s. II-4315, pkt 321.

⁽²⁹⁾ Decyzja C 38/2008 z dnia 3 października 2012 r. w sprawie terminalu 2 w porcie lotniczym w Monachium (Dz.U. L 319 z 29.11.2013, s. 8), pkt 74–81.

⁽³⁰⁾ Zob. dyrektywa 2009/12/WE, motyw 1.

⁽³¹⁾ Port lotniczy może – ale nie musi – być tym samym podmiotem, który jest właścicielem danego portu lotniczego.

⁽³²⁾ Wspólne wykonywanie działalności gospodarczej zazwyczaj ocenia się, badając istnienie funkcjonalnych, gospodarczych i organicznych powiązań między podmiotami. Zob. na przykład wyrok z 2010 r. w sprawie C-480/09 *P AceaElectrabel Produzione SpA* przeciwko Komisji, Zb.Orz. s. I-13355, pkt 47–55; wyrok z 2006 r. w sprawie C-222/04 *Ministero dell' Economia e delle Finanze* przeciwko *Cassa di Risparmio di Firenze SpA* i in., Zb.Orz. s. I-289, pkt 112.

z przedsiębiorstwami lotniczymi lub ustalaniu opłat lotniskowych, stanowiłoby istotne wskazanie, że dany podmiot prowadzi, samodzielnie lub wspólnie z innymi podmiotami, działalność gospodarczą polegającą na obsłudze portu lotniczego⁽³³⁾.

33. Oprócz usług portu lotniczego port lotniczy może również świadczyć inne usługi komercyjne na rzecz przedsiębiorstw lotniczych lub innych użytkowników portu lotniczego, takie jak usługi pomocnicze dla pasażerów, spedytorów lub innych usługodawców (na przykład wynajmując pomieszczenia zarządcom sklepów lub restauracji, operatorom parkingów itp.). Taka działalność gospodarcza będzie zbiorczo zwana „działalnością pozalotniczą”.
34. Nie każdy jednak rodzaj działalności wykonywanej przez port lotniczy ma charakter gospodarczy⁽³⁴⁾. Ponieważ sklasyfikowanie podmiotu jako przedsiębiorstwa zawsze zależy od konkretnej działalności, konieczne jest dokonanie rozróżnienia rodzajów działalności danego portu lotniczego i ustalenie, w jakim stopniu mają one charakter gospodarczy. Jeżeli dany port lotniczy prowadzi zarówno działalność gospodarczą, jak i działalność pozagospodarczą, uznaje się go za przedsiębiorstwo jedynie w przypadku jego działalności gospodarczej.
35. Trybunał orzekł, że działania wchodzące zwykle w zakres kompetencji państwa w wykonywaniu jego prerogatyw władzy publicznej nie mają charakteru gospodarczego i na ogół nie wchodzą w zakres stosowania zasad pomocy państwa⁽³⁵⁾. Na ogół uznaje się, że w porcie lotniczym działalność taka jak działania prowadzone przez kontrolę ruchu lotniczego, policję, służbę celną, straż pożarną, działania niezbędne do ochrony lotnictwa cywilnego przed aktami bezprawnej ingerencji oraz inwestycje związane z infrastrukturą i wyposażeniem koniecznymi do wykonania wymienionych działań stanowi działalność o charakterze pozagospodarczym⁽³⁶⁾.
36. Finansowanie publiczne tego rodzaju działalności pozagospodarczej nie stanowi pomocy państwa, ale musi być przeznaczane na rekompensowanie kosztów ponoszonych z tytułu takiej działalności i nie można go wykorzystywać w odniesieniu do innych rodzajów działalności⁽³⁷⁾. Każda ewentualna nadwyżka rekompensaty z tytułu kosztów poniesionych w związku z działalnością pozagospodarczą przyznanej przez organy publiczne może stanowić pomoc państwa. Ponadto jeżeli oprócz prowadzenia działalności gospodarczej port lotniczy prowadzi działalność pozagospodarczą, niezbędne jest oddzielne księgowanie kosztów w celu uniknięcia jakiegokolwiek przenoszenia funduszy publicznych z działalności pozagospodarczej na działalność gospodarczą.
37. Publiczne finansowanie działalności pozagospodarczej nie może prowadzić do nieuzasadnionej dyskryminacji pomiędzy portami lotniczymi. W praktyce zgodnie z utrwalonym orzecznictwem korzyść zostaje przyznana w przypadku, w którym organy publiczne zwalniają przedsiębiorstwa z kosztów wynikających z prowadzonej przez nie działalności gospodarczej⁽³⁸⁾. Jeżeli zatem normalnym rozwiązaniem na mocy danego porządku prawnego jest to, że jedne cywilne porty lotnicze muszą ponosić pewne koszty nieodłącznie związane ze swoją działalnością, a inne cywilne porty lotnicze nie muszą ponosić tych kosztów, to te ostatnie porty mogą uzyskiwać korzyść, nawet jeżeli koszty te dotyczą działalności, którą na ogół uznaje się za działalność pozagospodarczą.

3.2. Wykorzystanie zasobów państwowych i możliwość przypisania ich państwu

38. Przekazanie zasobów państwowych może przybierać różne formy, takie jak np. dotacje bezpośrednie, ulgi podatkowe⁽³⁹⁾, pożyczki uprzywilejowane oraz innego rodzaju preferencyjne warunki finansowania. Zaangażowanie zasobów państwowych będzie miało miejsce również w przypadku, w którym państwo wniesie wkład niepieniężny lub w formie usług subsydiowanych⁽⁴⁰⁾, takich jak usługi portu lotniczego. Zasoby państwowe mogą być wykorzystane⁽⁴¹⁾ na szczeblu krajowym, regionalnym lub lokalnym. Środki z funduszy Unii będą

⁽³³⁾ Wyrok z 2008 r. w sprawie T-196/04 Ryanair Ltd przeciwko Komisji, Zb.Orz. s. II-3643 („wyrok w sprawie Charleroi”), pkt 88.

⁽³⁴⁾ Wyrok w sprawie portu lotniczego Lipsk-Halle, pkt 98.

⁽³⁵⁾ Wyrok z 1987 r. w sprawie C-118/85 Komisja przeciwko Włochom, Rec., s. 2599, pkt 7 i 8, a także wyrok z 1988 r. w sprawie C-30/87 Bodson/Pompes funèbres des régions libérées, Rec., s. I-2479, pkt 18.

⁽³⁶⁾ Zob. w szczególności wyrok z 1994 r. w sprawie C-364/92 SAT/Eurocontrol, Rec., s. I-43, pkt 30 i wyrok z 2009 r. w sprawie C-113/07 P Selex Sistemi Integrati przeciwko Komisji, Zb.Orz., s. I-2207, pkt 71.

⁽³⁷⁾ Wyrok z 1997 r. w sprawie C-343/95 Cali & Figli przeciwko Servizi ecologici porto di Genova, Rec., s. I-1547. Decyzja Komisji N 309/2002 z dnia 19 marca 2003 r., Bezpieczeństwo lotnicze – rekompensata kosztów w następstwie zamachów z 11 września 2001 r. (Dz.U. C 148 z 25.6.2003, s. 7). Decyzja Komisji N 438/2002 z dnia 16 października 2002 r., Dotowanie zarządców portów w wykonywaniu zadań wchodzących w zakres kompetencji władzy publicznej (Dz.U. C 284 z 21.11.2002, s. 2).

⁽³⁸⁾ Zob. m.in. wyrok z 2005 r. w sprawie C-172/03 Wolfgang Heiser przeciwko Finanzamt Innsbruck, Zb.Orz., s. I-1627, pkt 36, oraz orzecznictwo cytowane w tym wyroku. Zob. również sprawa E-9/12 Islandia przeciwko ESA, wyrok Trybunału EFTA z dnia 22 lipca 2013 r., pkt 54.

⁽³⁹⁾ Zob. decyzja N 324/2006 z dnia 24 października 2006 r., Francja – Pomoc na wsparcie czarteru ATR 72-500 przez Air Caraïbes (Dz.U. C 300 z 9.12.2006, s. 10).

⁽⁴⁰⁾ Zob. wyrok z 2003 r. w sprawie C-126/01 Ministère de l'Économie, des Finances et de l'Industrie przeciwko GEMO SA, Rec., s. I-13769, pkt 29.

⁽⁴¹⁾ Zasoby publicznego przedsiębiorstwa stanowią zasoby państwowe w rozumieniu art. 107 ust. 1 Traktatu, ponieważ są one kontrolowane przez organy publiczne. Zob. wyrok z 2002 r. w sprawie C-482/99 Francja przeciwko Komisji, Rec. s. I-4397 (wyrok w sprawie Stardust Marine).

także stanowiły zasoby państwowe, jeżeli proces ich przydzielania będzie przebiegał przy zachowaniu pewnej swobody uznania przez państwa EFTA ⁽⁴²⁾.

39. Trybunał Sprawiedliwości orzekł jednak również, że nawet jeśli państwo jest w stanie kontrolować przedsiębiorstwo publiczne i wywierać dominujący wpływ na jego operacje, nie można automatycznie zakładać, że w konkretnym przypadku taka kontrola jest faktycznie sprawowana ⁽⁴³⁾. Trzeba zatem ocenić kwestię, czy środki przyznane przez przedsiębiorstwa publiczne można przypisać państwu. Trybunał wskazał, że o przypisaniu państwu środka przyznanego przez przedsiębiorstwo publiczne można wywnioskować na podstawie zestawu wskaźników wynikających z okoliczności sprawy oraz kontekstu, w którym podjęto dany środek ⁽⁴⁴⁾.
40. W związku z tym środki publicznego portu lotniczego stanowią zasoby publiczne. Publiczny port lotniczy może zatem przyznać pomoc na rzecz przedsiębiorstwa lotniczego korzystającego z danego portu lotniczego, jeżeli decyzję o przyznaniu danego środka można przypisać państwu i spełnione zostały inne warunki określone w art. 61 ust. 1 Porozumienia EOG. Trybunał orzekł również, że kwestia, czy dany środek został przyznany bezpośrednio przez państwo, czy przez podmioty prywatne lub publiczne utworzone lub powołane przez państwo w celu zarządzania tym środkiem, nie wpływa na to, czy dany środek należy uznawać za pomoc państwa ⁽⁴⁵⁾.

3.3. Zakłócenie konkurencji i wpływ na wymianę handlową

41. Zgodnie z orzecznictwem Trybunału wsparcie finansowe zakłóca konkurencję w stopniu, w jakim wzmacnia pozycję danego przedsiębiorstwa względem innych przedsiębiorstw ⁽⁴⁶⁾.
42. Zasadniczo należy uznać, że korzyść przyznana przez państwo EFTA zakłóca wymianę handlową między państwami EOG, jeżeli wzmacnia pozycję danego przedsiębiorstwa w stosunku do przedsiębiorstw konkurujących z nim na danym rynku państwa EFTA ⁽⁴⁷⁾.
43. Konkurencję między portami lotniczymi można ocenić w świetle kryteriów wyboru przedsiębiorstw lotniczych, a w szczególności porównując takie elementy, jak charakter świadczonych usług portu lotniczego oraz grupy klientów, zaludnienie lub działalność gospodarcza, natężenie ruchu, dostęp drogą lądową oraz poziom opłat i ogólne warunki handlowe w zakresie wykorzystywania infrastruktury oraz usług portu lotniczego. Poziom opłat jest kluczowym elementem, gdyż przyznane danemu portowi lotniczemu finansowanie publiczne mogłoby być wykorzystane w celu utrzymania opłat lotniskowych na sztucznie niskim poziomie, pozwalającym na przyciągnięcie przedsiębiorstw lotniczych, i mogłoby zatem istotnie zakłócać konkurencję.
44. Urząd zauważa ponadto, że porty lotnicze konkurują o zarządzanie infrastrukturą portów lotniczych, w tym infrastrukturą lokalnych i regionalnych portów lotniczych. Finansowanie publiczne portu lotniczego może zatem spowodować zakłócenie konkurencji na rynkach obsługi infrastruktury portów lotniczych. Ponadto finansowanie publiczne zarówno na rzecz portów lotniczych, jak i na rzecz przedsiębiorstw lotniczych może powodować zakłócenie konkurencji i wpływać na wymianę handlową na rynku transportu lotniczego w całym EOG. Co więcej, finansowanie publiczne na rzecz portów lotniczych i przedsiębiorstw lotniczych może również wpływać na konkurencję między rodzajami transportu.
45. W wyroku w sprawie Altmark ⁽⁴⁸⁾ Trybunał Sprawiedliwości orzekł, że na wymianę handlową między państwami EOG może wpływać nawet finansowanie publiczne przyznane przedsiębiorstwu świadczącemu wyłącznie lokalne lub regionalne usługi transportowe, ponieważ w ten sposób takie przedsiębiorstwo może utrzymać lub zwiększyć zakres świadczonych usług transportowych, co zmniejsza szanse przedsiębiorstw z siedzibą w innych państwach EFTA na świadczenie ich usług transportowych. Nawet okoliczność, że kwota pomocy jest niewielka, lub stosunkowo niewielki rozmiar przedsiębiorstwa będącego beneficjentem finansowania publicznego nie wykluczają bowiem *a priori* ewentualnego wpływu na wymianę handlową między państwami EOG. W związku z tym finansowanie publiczne portów lotniczych lub przedsiębiorstw lotniczych świadczących usługi w takich portach lotniczych może wpływać na wymianę handlową między państwami EOG.

⁽⁴²⁾ Trybunał potwierdził, że od momentu, w którym środki finansowe pozostają stale pod kontrolą publiczną, a zatem są dostępne dla właściwych organów krajowych, klasyfikuje się je jako pomoc państwa; zob. wyrok z 2000 r. w sprawie C-83/98 P Francja przeciwko Ladbroke Racing Ltd i Komisji, Rec., s. I-3271, pkt 50.

⁽⁴³⁾ Zob. wyrok w sprawie Stardust Marine, pkt 52.

⁽⁴⁴⁾ Zob. wyrok w sprawie Stardust Marine, pkt 55 i 56.

⁽⁴⁵⁾ Sprawa 78/76, Steinike & Weinlig przeciwko Niemcom (Rec. 1977, s. 595, pkt 21).

⁽⁴⁶⁾ Wyrok z 2002 r. w sprawie C-310/99 Włochy przeciwko Komisji, Rec., s. I-2289, pkt 65.

⁽⁴⁷⁾ Wyrok z 2003 r. w sprawie C-280/00 Altmark Trans GmbH i Regierungspräsidium Magdeburg przeciwko Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH („wyrok w sprawie Altmark”), Rec., s. I-7747.

⁽⁴⁸⁾ Zob. wyrok w sprawie Altmark, pkt 77–82.

3.4. Finansowanie publiczne portów lotniczych a stosowanie testu prywatnego inwestora

46. Artykuł 125 Porozumienia EOG stanowi, że porozumienie w żaden sposób nie narusza przyjętych przez państwa EOG przepisów regulujących prawo własności. W związku z powyższym państwa EOG mogą posiadać przedsiębiorstwa i nimi zarządzać, nabywać akcje lub inne udziały w przedsiębiorstwach publicznych lub prywatnych.
47. W niniejszych wytycznych nie wprowadza się zatem rozróżnienia między różnymi rodzajami beneficjentów pod względem ich struktury prawnej ani pod względem ich przynależności do sektora publicznego lub prywatnego, a wszystkie odniesienia do przedsiębiorstw lotniczych i portów lotniczych lub przedsiębiorstw nimi zarządzających dotyczą wszystkich rodzajów podmiotów prawnych.
48. Aby ocenić, czy przedsiębiorstwo uzyskało korzyść gospodarczą, stosuje się tak zwany test prywatnego inwestora. Taki test powinien opierać się na dostępnych informacjach i przewidywalnym rozwoju w czasie przyznania finansowania publicznego i nie należy uwzględniać w nim żadnej analizy dokonanej w oparciu o późniejszą sytuację ⁽⁴⁹⁾.
49. W związku z tym, jeżeli port lotniczy odniesie korzyść z finansowania publicznego, Urząd przeprowadzi ocenę kwestii, czy takie finansowanie stanowi pomoc, i rozważy, czy w podobnych okolicznościach inwestor prywatny, opierając się na przewidywanej możliwości zwrotu, niezależnie od wszelkich względów o charakterze społecznym lub związanych z polityką regionalną czy względami sektorowymi ⁽⁵⁰⁾, przyznałby takie samo finansowanie. Finansowania publicznego przyznanego w okolicznościach odpowiadających normalnym warunkom rynkowym nie uznaje się za pomoc państwa ⁽⁵¹⁾.
50. Trybunał orzekł również, że postępowanie inwestora państwowego można porównać z zachowaniem inwestora prywatnego kierującego się rentownością w długiej perspektywie ⁽⁵²⁾ w okresie użytkowania inwestycji. Rozważenie tych kwestii jest szczególnie istotne w przypadku inwestycji w infrastrukturę, które często wiążą się z dużymi kwotami zasobów finansowych i mogą przynosić dodatni zwrot dopiero po wielu latach. W każdej ocenie rentowności portu lotniczego należy uwzględnić przychody portu lotniczego.
51. W związku z tym w przypadku finansowania publicznego w portach lotniczych ocena zgodności z testem prywatnego inwestora powinna opierać się na solidnych perspektywach rentowności *ex ante* dla podmiotu przyznającego finansowanie ⁽⁵³⁾. Wszelkie prognozy dotyczące ruchu wykorzystane w tym celu powinny być realistyczne oraz powinny być przedmiotem stosownej analizy wrażliwości. Brak biznesplanu może świadczyć o niespełnieniu testu prywatnego inwestora ⁽⁵⁴⁾. W przypadku braku biznesplanu państwa EFTA mogą przedstawić analizę lub dokumenty wewnętrzne organów publicznych lub danego portu lotniczego, z których wyraźnie wynika, że w ramach analizy przeprowadzonej przed przyznaniem finansowania publicznego wykazano zgodność z testem prywatnego inwestora.
52. Porty lotnicze mogą odgrywać istotną rolę w promowaniu lokalnego rozwoju i zwiększaniu dostępności danego regionu. Na potrzeby testu prywatnego inwestora ⁽⁵⁵⁾ nie można jednak brać pod uwagę ani względów regionalnych, ani politycznych. Takie względy można jednak, w pewnych okolicznościach, brać pod uwagę, oceniając zgodność pomocy z funkcjonowaniem Porozumienia EOG.

⁽⁴⁹⁾ Wyrok w sprawie Stardust Marine, pkt 71. Wyrok z 2012 r. w sprawie C-124/10 P Komisja Europejska przeciwko EDF, jeszcze nieopublikowany w Zb.Orz., pkt 84, 85 i 105.

⁽⁵⁰⁾ Wyrok z 1999 r. w sprawach T-129/95, T-2/96 i T-97/96 Neue Maxhütte stahlwerke i Lech Stahlwerke przeciwko Komisji, Rec., s. II-17, pkt 120. Zob. również wyrok z 1986 r. w sprawie C-40/85 Belgia przeciwko Komisji, Rec., s. 2321, pkt 13.

⁽⁵¹⁾ Wyrok w sprawie Stardust Marine, pkt 69. Zob. również sprawa C-303/88 Włochy przeciwko Komisji, Zb.Orz.1991, s. I-1433, pkt 20.

⁽⁵²⁾ Wyrok z 1991 r. w sprawie C-305/89 Włochy przeciwko Komisji („wyrok w sprawie Alfa Romeo”), Rec., s. I-1603, pkt 20. Sprawa T-228/99 Westdeutsche Landesbank Girozentrale przeciwko Komisji, Rec. 2003, s. II-435, pkt 250-270.

⁽⁵³⁾ Zob. decyzja Komisji w sprawie C 25/2007, Finlandia – port lotniczy Tampere Pirkkala i Ryanair (Dz.U. L 309 z 19.11.2013, s. 27).

⁽⁵⁴⁾ Wyrok z 2012 r. w sprawie C-124/10 P Komisja przeciwko EDF, jeszcze nieopublikowany w Zb.Orz., pkt 84, 85 i 105.

⁽⁵⁵⁾ Wyrok z 1999 r. w sprawach T-129/95, T-2/96 i T-97/96 Neue Maxhütte stahlwerke i Lech Stahlwerke przeciwko Komisji, Rec., s. II-17, pkt 120. Zob. również wyrok z 1986 r. w sprawie C-40/85 Belgia przeciwko Komisji, Rec., s. 2321, pkt 13.

3.5. Relacje finansowe między portami lotniczymi a przedsiębiorstwami lotniczymi

53. W przypadku, w którym port lotniczy dysponuje zasobami publicznymi, zasadniczo można wykluczyć udzielenie pomocy państwa na rzecz przedsiębiorstwa lotniczego korzystającego z danego portu lotniczego, jeżeli stosunki pomiędzy portem lotniczym a danym przedsiębiorstwem lotniczym spełniają test prywatnego inwestora. Zazwyczaj ma to miejsce, jeżeli:
- a) cena usług portu lotniczego odpowiada cenie rynkowej (zob. sekcja 3.5.1); lub
 - b) można wykazać za pomocą analizy *ex ante*, że porozumienie między portem lotniczym a przedsiębiorstwem lotniczym wywrze stopniowo pozytywny wpływ na zyski portu lotniczego (zob. sekcja 3.5.2).

3.5.1. Porównanie z ceną rynkową

54. Jedno z możliwych podejść do oceny występowania pomocy państwa na rzecz przedsiębiorstwa lotniczego polega na ustaleniu, czy cena pobierana przez port lotniczy od konkretnego przedsiębiorstwa lotniczego odpowiada cenie rynkowej. Na podstawie dostępnych i odpowiednich cen rynkowych można ustalić odpowiedni punkt odniesienia, uwzględniając elementy określone w pkt 60.
55. Warunkiem ustalenia punktu odniesienia jest możliwość wybrania wystarczającej liczby porównywalnych portów lotniczych, które w normalnych warunkach rynkowych świadczą porównywalne usługi.
56. W tej kwestii Urząd zauważa, że na razie znaczna większość portów lotniczych w EOG korzysta z finansowania publicznego na pokrycie kosztów inwestycji i kosztów operacyjnych. Większość z takich portów lotniczych może pozostać na rynku tylko dzięki wsparciu ze środków publicznych.
57. Tradycyjnie organy publiczne uznają publiczne porty lotnicze za infrastrukturę ułatwiającą lokalny rozwój, a nie za przedsiębiorstwa działające na zasadach rynkowych. W rezultacie ustalanie cen stosowanych przez takie porty lotnicze przeważnie nie odbywa się na warunkach rynkowych, a w szczególności nie na podstawie solidnych perspektyw rentowności *ex ante*, ale zasadniczo w oparciu o względy społeczne lub regionalne.
58. Nawet jeżeli właścicielami niektórych portów lotniczych są podmioty prywatne lub jeżeli portami lotniczymi zarządza się z pominięciem względów społecznych lub regionalnych, silny wpływ na ceny stosowane przez takie porty lotnicze mogą mieć ceny stosowane przez większość portów lotniczych subsydiowanych ze środków publicznych, ponieważ w trakcie negocjacji z prywatnymi portami lotniczymi lub portami lotniczymi zarządzanymi przez podmioty prywatne przedsiębiorstwa lotnicze biorą pod uwagę ceny ustalone przez porty lotnicze subsydiowane ze środków publicznych.
59. W takich okolicznościach Urząd ma poważne wątpliwości co do istnienia obecnie możliwości wyznaczenia odpowiedniego punktu odniesienia w celu ustalenia prawdziwej ceny rynkowej za usługi świadczone przez porty lotnicze. Sytuacja ta może w przyszłości ulec zmianie lub ewoluować, w szczególności wówczas, gdy zasady pomocy państwa będą w pełni stosowane w odniesieniu do finansowania publicznego portów lotniczych.
60. W każdym wypadku Urząd uważa, że ustalanie punktów odniesienia powinno opierać się na porównaniu opłat lotniskowych – po odliczeniu wszelkich świadczeń przyznanych przedsiębiorstwu lotniczemu (takich jak wsparcie marketingowe, bonifikaty lub wszelkie inne zachęty) – wystarczającej liczby właściwych, porównywalnych portów lotniczych, których zarządzający zachowują się jak rynkowe podmioty gospodarcze. W szczególności należy stosować następujące wskaźniki:
- a) wielkość ruchu;
 - b) rodzaj ruchu (w celach biznesowych lub wypoczynkowych bądź port przeznaczenia), relatywne znaczenie przewozu towarów i relatywne znaczenie przychodów wynikających z działalności pozalotniczej portu lotniczego;
 - c) rodzaj i poziom świadczonych usług portu lotniczego;
 - d) odległość portu lotniczego od dużego miasta;
 - e) liczba mieszkańców na obszarze ciężenia portu lotniczego;
 - f) sytuacja gospodarcza pobliskich obszarów (PKB na mieszkańca);
 - g) różne obszary geograficzne, z których można przyciągnąć pasażerów.

3.5.2. Analiza rentowności *ex ante*

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

62. W tym względzie Urząd jest zdania, że zróżnicowanie cen stanowi standardową praktykę handlową, o ile jest zgodne ze wszystkimi odpowiednimi przepisami dotyczącymi konkurencji oraz ze wszystkimi odpowiednimi przepisami sektorowymi⁽⁵⁶⁾. Takie zróżnicowane strategie ustalania cen powinny być jednak uzasadnione z handlowego punktu widzenia, aby były zgodne z testem prywatnego inwestora⁽⁵⁷⁾.
63. Urząd jest zdania, że porozumienia zawarte między przedsiębiorstwami lotniczymi a portem lotniczym można uznać za zgodne z testem prywatnego inwestora, jeżeli powodują stopniowe zwiększanie – z perspektywy *ex ante* – rentowności portu lotniczego. Port lotniczy powinien wykazać, że w momencie zawierania porozumienia z przedsiębiorstwem lotniczym (na przykład pojedynczej umowy lub ogólnego systemu opłat lotniskowych) jest w stanie pokryć wszystkie koszty wynikające z tego porozumienia w okresie jego obowiązywania, uzyskując przy tym rozsądną marżę zysku⁽⁵⁸⁾, na podstawie solidnych perspektyw średnioterminowych⁽⁵⁹⁾.
64. Aby stwierdzić, czy dane porozumienie zawarte między portem lotniczym a przedsiębiorstwem lotniczym jest zgodne z testem prywatnego inwestora, oprócz opłat lotniskowych należy uwzględnić oczekiwane przychody z działalności pozalotniczej wynikające z działalności danego przedsiębiorstwa lotniczego, po odliczeniu wszystkich rabatów, wsparcia marketingowego lub programów zachęt⁽⁶⁰⁾. Podobnie należy uwzględnić wszystkie oczekiwane koszty stopniowo ponoszone przez port lotniczy w związku z działalnością danego przedsiębiorstwa lotniczego w danym porcie lotniczym⁽⁶¹⁾. Takie koszty przyrostowe mogą obejmować wszystkie kategorie wydatków lub inwestycji, takie jak koszty przyrostowe związane z personelem, sprzętem i inwestycjami poniesione w związku z obecnością danego przedsiębiorstwa lotniczego w danym porcie lotniczym. Przykładowo, jeżeli port lotniczy musi dokonać rozbudowy lub wybudować nowy terminal bądź inne obiekty głównie po to, aby sprostać potrzebom konkretnego przedsiębiorstwa lotniczego, koszty te należy uwzględnić przy obliczaniu kosztów przyrostowych. Natomiast w teście prywatnego inwestora nie należy uwzględniać kosztów, które port lotniczy poniósłby tak czy inaczej, niezależnie od porozumienia zawartego z przedsiębiorstwem lotniczym.
65. Jeżeli operator portu lotniczego korzysta z pomocy zgodnej z funkcjonowaniem Porozumienia EOG, korzyść wynikająca z takiej pomocy nie przechodzi na określone przedsiębiorstwo lotnicze⁽⁶²⁾, jeżeli spełnione są następujące warunki: infrastruktura jest otwarta dla wszystkich przedsiębiorstw lotniczych⁽⁶³⁾ (w tym infrastruktura, z której prawdopodobnie częściej korzystają konkretne kategorie, takie jak operatorzy tanich linii lotniczych lub linii czarterowych) i nie jest przeznaczona dla konkretnego przedsiębiorstwa lotniczego; oraz przedsiębiorstwa lotnicze płacą stawki obejmujące co najmniej koszty przyrostowe, które określono w pkt 64. Ponadto Urząd uważa, że w takich warunkach, nawet jeśli pomoc państwa dla przedsiębiorstw lotniczych miałaby miejsce, pomoc taka byłaby w każdym razie zgodna z funkcjonowaniem Porozumienia EOG z tych samych przyczyn, które uzasadniają zgodność pomocy na poziomie portu lotniczego. Jeżeli operator portu lotniczego korzysta z pomocy inwestycyjnej niezgodnej z funkcjonowaniem Porozumienia EOG, korzyść wynikająca z takiej pomocy nie przechodzi na określone przedsiębiorstwo lotnicze, jeżeli spełnione są następujące warunki: infrastruktura jest otwarta dla wszystkich przedsiębiorstw lotniczych i nie jest przeznaczona dla konkretnego przedsiębiorstwa lotniczego; oraz przedsiębiorstwa lotnicze płacą stawki obejmujące co najmniej koszty przyrostowe, które określono w pkt 64. Urząd uważa, że w takich warunkach nie można wykluczyć sektorowej korzyści dla branży lotniczej lub innych użytkowników, lecz korzyść ta nie powinna prowadzić do odzyskania pomocy od poszczególnych przedsiębiorstw lotniczych lub innych użytkowników.
66. Oceniając porozumienia zawarte między portami lotniczymi a przedsiębiorstwami lotniczymi, Urząd uwzględni też, w jakim stopniu badane ustalenia można uważać za stanowiące część realizacji ogólnej strategii portu lotniczego, która ma doprowadzić do osiągnięcia rentowności przynajmniej w perspektywie długoterminowej.

⁽⁵⁶⁾ Właściwe przypisy obejmują art. 53 i 54 Porozumienia EOG, a także dyrektywę 2009/12/WE.

⁽⁵⁷⁾ Zob. decyzja Komisji w sprawie C 12/2008, Słowacja – Umowa między bratysławskim portem lotniczym a Ryanair (Dz.U. L 27 z 1.2.2011, s. 24), oraz decyzja Komisji w sprawie C 25/2007, Finlandia – port lotniczy Tampere Pirkkala i Ryanair (Dz.U. L 309 z 19.11.2013, s. 27).

⁽⁵⁸⁾ Rozsądna marża zysku stanowi „zwykłą” stopę zwrotu z kapitału, tj. stopę zwrotu, której typowe przedsiębiorstwo wymagałoby w przypadku inwestycji obciążonej podobnym ryzykiem. Zwrot mierzy się jako wewnętrzną stopę zwrotu z przewidywanych przepływów pieniężnych, wynikających z porozumienia z przedsiębiorstwem lotniczym.

⁽⁵⁹⁾ Nie wyklucza to przewidywania, że początkowe straty zostaną w czasie obowiązywania porozumienia zrekomensowane przyszłymi korzyściami.

⁽⁶⁰⁾ Podobnie uwzględnione zostanie każde wsparcie ze środków publicznych, takie jak porozumienia marketingowe zawierane bezpośrednio między organami publicznymi a przedsiębiorstwem lotniczym, których celem jest rekompensata części zwykłych kosztów poniesionych przez port lotniczy w związku z porozumieniem zawartym między portem lotniczym a przedsiębiorstwem lotniczym. Nie ma tu znaczenia, czy wsparcie zostało przyznane bezpośrednio danemu przedsiębiorstwu lotniczemu, czy za pośrednictwem portu lotniczego lub innego podmiotu.

⁽⁶¹⁾ Wyrok w sprawie Charleroi, pkt 59.

⁽⁶²⁾ Treść tego punktu na temat przedsiębiorstw lotniczych stosuje się w ten sam sposób do innych użytkowników portu lotniczego.

⁽⁶³⁾ Zob. w szczególności wyrok z 2011 r. w sprawach połączonych T-443/08 i T-455/08 *Mitteldeutsche Flughafen AG i Flughafen Leipzig Halle GmbH przeciwko Komisji*, Zb.Orz., s. II-1311, pkt 109.

4. FINANSOWANIE PUBLICZNE USŁUG ŚWIADCZONYCH W OGÓLNYM INTERESIE GOSPODARCZYM

67. W określonych przypadkach organy publiczne mogą definiować niektóre rodzaje działalności gospodarczej prowadzonej przez porty lotnicze lub przedsiębiorstwa lotnicze jako usługi świadczone w ogólnym interesie gospodarczym (UOIG) w rozumieniu art. 59 ust. 2 Porozumienia EOG i orzecznictwa w sprawie Altmark⁽⁶⁴⁾ i zapewniać rekompensatę z tytułu świadczenia takich usług.
68. W takich przypadkach komunikat w sprawie UOIG⁽⁶⁵⁾ i rozporządzenie Komisji (UE) nr 360/2012⁽⁶⁶⁾ zawierają wytyczne dotyczące warunków, na jakich finansowanie publiczne UOIG stanowi pomoc państwa w rozumieniu art. 61 ust. 1 Porozumienia EOG. Pomoc w formie rekompensaty z tytułu świadczenia usług publicznych będzie oceniana na podstawie decyzji Komisji 2012/21/UE⁽⁶⁷⁾ i ram dotyczących UOIG⁽⁶⁸⁾. Te cztery dokumenty łącznie stanowią „pakiet UOIG”, który stosuje się również w odniesieniu do rekompensaty przyznawanej na rzecz portów lotniczych i przedsiębiorstw lotniczych. Poniżej wyjaśniono stosowanie niektórych z zasad określonych w pakiecie UOIG, z uwzględnieniem pewnych cech szczególnych badanych sektorów.

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

69. Zgodnie z pierwszym kryterium określonym w wyroku w sprawie Altmark należy wyraźnie zdefiniować zadania stanowiące usługę świadczoną w ogólnym interesie gospodarczym. Wymóg ten pokrywa się z wymogiem zawartym w art. 59 ust. 2 Porozumienia EOG⁽⁶⁹⁾. Zgodnie z orzecznictwem⁽⁷⁰⁾ świadczenie usług w ogólnym interesie gospodarczym należy powierzać przedsiębiorstwom aktem władzy publicznej. Urząd wyjaśnił również⁽⁷¹⁾, że – aby daną działalność można było uznać za UOIG – musi ona posiadać szczególne cechy charakterystyczne w porównaniu ze zwykłymi rodzajami działalności gospodarczej, a celem, do którego dążą w interesie ogólnym organy publiczne, nie może być po prostu cel polegający na rozwoju niektórych działań gospodarczych lub niektórych regionów gospodarczych przewidzianych w art. 61 ust. 3 lit. c) Porozumienia EOG⁽⁷²⁾.
70. Jeżeli chodzi o usługi transportu lotniczego, obowiązki użyteczności publicznej można nakładać wyłącznie zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 1008/2008⁽⁷³⁾. W szczególności takie obowiązki można nakładać wyłącznie w odniesieniu do określonej trasy lub grupy tras⁽⁷⁴⁾, a nie do każdej zwykłej trasy rozpoczynającej się

⁽⁶⁴⁾ Zob. wyrok w sprawie Altmark, pkt 86–93. Finansowanie publiczne w zakresie świadczenia UOIG nie skutkuje selektywną korzyścią w rozumieniu art. 61 ust. 1 Porozumienia EOG, jeżeli spełnione zostały następujące cztery warunki: a) beneficjent mechanizmu finansowania UOIG przez państwo musi zostać formalnie zobowiązany do świadczenia UOIG i zobowiązanie to musi być w sposób jasny zdefiniowane; b) parametry, na podstawie których obliczana jest rekompensata, muszą być wcześniej ustalone w obiektywny i przejrzysty sposób; c) rekompensata nie może przekraczać kwoty niezbędnej do pokrycia całości lub części kosztów poniesionych w celu wykonania zobowiązań do świadczenia UOIG, przy uwzględnieniu związanych z tym wpływów oraz rozsądnego zysku z tytułu wypełniania tych zobowiązań; oraz d) jeżeli beneficjent nie został wybrany w ramach procedury udzielania zamówień publicznych, która umożliwia uzyskanie usługi po najniższym koszcie dla danej społeczności, poziom rekompensaty musi być określony na podstawie analizy kosztów, jakie przeciętne prawidłowo zarządzane przedsiębiorstwo poniosłoby w związku z wykonaniem takich zobowiązań, przy uwzględnieniu odpowiednich wpływów i rozsądnego zysku.

⁽⁶⁵⁾ Zob. przypis 21.

⁽⁶⁶⁾ Rozporządzenie Komisji (UE) nr 360/2012 z dnia 25 kwietnia 2012 r. w sprawie stosowania art. 107 i 108 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej do pomocy *de minimis* przyznawanej przedsiębiorstwom wykonującym usługi świadczone w ogólnym interesie gospodarczym (Dz.U. L 114 z 26.4.2012, s. 8), uwzględnione w pkt 1ha załącznika XV do Porozumienia EOG decyzją Wspólnego Komitetu nr 225/2012 z dnia 7 grudnia 2012 r. (Dz.U. L 81 z 21.3.2013, s. 27 i Suplement EOG nr 18 z 21.3.2013, s. 32).

⁽⁶⁷⁾ Decyzja Komisji 2012/21/UE z dnia 20 grudnia 2011 r. w sprawie stosowania art. 106 ust. 2 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej do pomocy państwa w formie rekompensaty z tytułu świadczenia usług publicznych, przyznawanej przedsiębiorstwom zobowiązanym do wykonywania usług świadczonych w ogólnym interesie gospodarczym (Dz.U. L 7 z 11.1.2012, s. 3), uwzględniona w pkt 1h załącznika XV do Porozumienia EOG decyzją Wspólnego Komitetu nr 66/2012 z dnia 30 marca 2012 r. (Dz.U. L 207 z 2.8.2012, s. 46 i Suplement EOG nr 43 z 2.8.2012, s. 56).

⁽⁶⁸⁾ Zasady ramowe dotyczące pomocy państwa w formie rekompensaty z tytułu świadczenia usług publicznych (Dz.U. L 161 z 13.6.2013, s. 12 i Suplement EOG nr 34 z 13.6.2013, s. 1).

⁽⁶⁹⁾ Wyrok z 2008 r. w sprawie T-289/03 British United Provident Association Ltd (BUPA) przeciwko Komisji, Zb.Orz., s. II-81, pkt 171 i 224.

⁽⁷⁰⁾ Zob. wyrok z 2000 r. w sprawach połączonych T-204/97 i T-270/97 EPAC — Empresa para a Agroalimentação e Cereais, SA przeciwko Komisji, Rec., s. II-2267, pkt 126 oraz wyrok z 2005 r. w sprawie T-17/02 Fred Olsen, SA przeciwko Komisji, Zb.Orz., s. II-2031, pkt 186, 188–189.

⁽⁷¹⁾ Zob. komunikat w sprawie UOIG, pkt 45.

⁽⁷²⁾ Zob. decyzja Komisji N 381/04, Francja – Projekt sieci telekomunikacyjnych o dużej przepustowości w Pyrénées Atlantiques (DORSAL), (Dz.U. C 162 z 2.7.2005, s. 5).

⁽⁷³⁾ Artykuł 16, 17 i 18.

⁽⁷⁴⁾ Należy wyraźnie ustalić zarówno porty lotnicze odlotu, jak i docelowe porty lotnicze – zob. art. 16 ust. 1 rozporządzenia (WE) nr 1008/2008.

w danym porcie lotniczym, mieście lub regionie. Ponadto obowiązek użyteczności publicznej można nakładać wyłącznie w odniesieniu do danej trasy w celu spełnienia potrzeb transportowych, których nie można odpowiednio zaspokoić za pomocą istniejącej trasy lotniczej lub innych środków transportu ⁽⁷⁵⁾.

71. W tym względzie należy podkreślić, że nawet w przypadku zachowania zgodności z merytorycznymi i proceduralnymi wymogami zawartymi w rozporządzeniu (WE) nr 1008/2008 nadal konieczne jest dokonanie przez państwo EFTA oceny zgodności z art. 61 ust. 1 Porozumienia EOG.
72. Jeżeli chodzi o porty lotnicze, Urząd uważa, że w należycie uzasadnionych przypadkach można uznać, że ogólne zarządzanie portem lotniczym stanowi usługę świadczoną w ogólnym interesie gospodarczym. W świetle zasad przedstawionych w pkt 69 Urząd uznaje, że taka sytuacja może zaistnieć tylko wówczas, gdy część obszaru potencjalnie obsługiwanego przez port lotniczy, z wyłączeniem tego portu lotniczego, byłaby odizolowana od reszty EOG w stopniu przesądzającym o jej rozwoju społecznym i gospodarczym. W tego rodzaju ocenie należy należycie uwzględnić inne rodzaje transportu, a w szczególności koleje dużych prędkości lub połączenia drogą morską obsługiwane przez promy. W takich przypadkach organy publiczne mogą nałożyć na port lotniczy obowiązek użyteczności publicznej w celu zagwarantowania, aby port lotniczy pozostawał otwarty dla ruchu handlowego. Urząd zwraca uwagę, że niektóre porty lotnicze mają duże znaczenie pod względem regionalnej łączności odizolowanych, oddalonych lub peryferyjnych regionów Unii. W szczególności taka sytuacja może wystąpić w przypadku regionów najbardziej oddalonych, a także wysp lub innych obszarów EOG. Uzasadnione może być określenie obowiązków w zakresie UOIG w tych portach lotniczych, dokonywane w drodze oceny poszczególnych przypadków i w zależności od szczególnych cech charakterystycznych każdego portu lotniczego i obsługiwanego przez niego regionu.
73. W świetle szczególnych wymogów powiązanych z obowiązkiem użyteczności publicznej w zakresie usług transportu lotniczego ⁽⁷⁶⁾, a także wobec pełnej liberalizacji rynków transportu lotniczego Urząd uważa, że zakres stosowania obowiązku użyteczności publicznej nakładanego na porty lotnicze nie powinien obejmować rozwoju handlowych usług transportu lotniczego.

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

74. Jeżeli nie zostanie spełnione którekolwiek z łącznych kryteriów zawartych w wyroku w sprawie Altmark, rekompensata z tytułu świadczenia usług publicznych zapewnia korzyść gospodarczą jej beneficjentowi i może stanowić pomoc państwa w rozumieniu art. 61 ust. 1 Porozumienia EOG. Tego rodzaju pomoc państwa można uznać za zgodną z funkcjonowaniem Porozumienia EOG na podstawie art. 59 ust. 2, jeżeli spełnia ona wszystkie kryteria zgodności opracowane w odniesieniu do stosowania tego ustępu.
75. Pomoc państwa w formie rekompensaty z tytułu świadczenia usług publicznych jest wyłączona z obowiązku zgłoszenia przewidzianego w art. 1 ust. 3 części I protokołu 3 do porozumienia o nadzorze i Trybunale, jeżeli spełnione zostały wymogi określone w decyzji 2012/21/UE. Zakres stosowania decyzji 2012/21/UE obejmuje rekompensatę z tytułu świadczenia usług publicznych przyznaną na rzecz:
 - a) portów lotniczych, w których średnie roczne natężenie ruchu w okresie wykonywania powierzonych UOIG nie przekracza 200 000 pasażerów ⁽⁷⁷⁾; oraz
 - b) przedsiębiorstw lotniczych w odniesieniu do połączeń drogą powietrzną z wyspami, na których średnie roczne natężenie ruchu nie przekracza 300 000 pasażerów ⁽⁷⁸⁾.
76. Pomoc państwa nieobjętą zakresem stosowania decyzji 2012/21/UE można uznać za zgodną z funkcjonowaniem Porozumienia EOG na mocy art. 59 ust. 2, jeżeli spełnione zostały warunki określone w ramach dotyczących UOIG. Należy jednak zauważyć, że zawarte w pkt 69–73 niniejszych wytycznych rozważania na temat definicji obowiązku użyteczności publicznej nakładanego na porty lotnicze lub przedsiębiorstwa lotnicze będą miały zastosowanie w przypadku zarówno oceny na podstawie decyzji 2012/21/UE, jak i oceny na podstawie ram dotyczących UOIG.

5. ZGODNOŚĆ POMOCY Z FUNKCJONOWANIEM POROZUMIENIA EOG NA MOCY ART. 61 UST. 3 LIT. c) POROZUMIENIA EOG

77. Jeżeli finansowanie publiczne przyznane portom lotniczym lub przedsiębiorstwom lotniczym stanowi pomoc państwa, taką pomoc można uznać za zgodną z funkcjonowaniem Porozumienia EOG na podstawie art. 61 ust. 3 lit. c), pod warunkiem że pomoc ta spełnia kryteria zgodności z funkcjonowaniem Porozumienia EOG dotyczące portów lotniczych określone w sekcji 5.1 niniejszych wytycznych i dotyczące przedsiębiorstw lotniczych określone w sekcji 5.2. Pomoc państwa przyznana przedsiębiorstwom lotniczym, która powoduje, że

⁽⁷⁵⁾ W szczególności Urząd uznaje, że trudno byłoby uzasadnić obowiązek użyteczności publicznej w przypadku trasy do danego portu lotniczego, jeżeli istnieją już podobne usługi, zwłaszcza pod względem czasu przewozu, częstotliwości, poziomu i jakości obsługi, do innego portu lotniczego obsługującego ten sam obszar ciężenia.

⁽⁷⁶⁾ Zob. pkt 70 oraz rozporządzenie (WE) nr 1008/2008, motyw 12 i art. 16–18.

⁽⁷⁷⁾ Przedmiotowy próg dotyczy podróży w jedną stronę, tj. pasażer lecący z danego portu lotniczego i z powrotem zostały policzone dwukrotnie. Jeżeli port lotniczy należy do grupy portów lotniczych, wolumen przelotów pasażerskich ustanawia się na podstawie każdego indywidualnego portu lotniczego.

⁽⁷⁸⁾ Przedmiotowy próg dotyczy podróży w jedną stronę, tj. pasażer lecący na wyspę i z powrotem zostały policzone dwukrotnie. Ma on zastosowanie do poszczególnych tras między portem lotniczym na wyspie i kontynentalnym portem lotniczym.

stopniowo maleje rentowność portu lotniczego (zob. pkt 63 i 64 niniejszych wytycznych), zostanie uznana za niezgodną z funkcjonowaniem Porozumienia EOG na podstawie art. 61 ust. 1, chyba że spełnione zostały warunki zgodności z funkcjonowaniem Porozumienia EOG dotyczące pomocy państwa na rozpoczęcie działalności określone w sekcji 5.2 niniejszych wytycznych.

78. W celu dokonania oceny, czy środek pomocy państwa można uznać za zgodny z funkcjonowaniem Porozumienia EOG na podstawie art. 61 ust. 3 lit. c), Urząd zasadniczo analizuje, czy środek pomocy opracowano w sposób gwarantujący, że pozytywny wpływ na osiągnięcie celu stanowiącego przedmiot wspólnego zainteresowania przeważa nad ewentualnym negatywnym wpływem pomocy na wymianę handlową i konkurencję.
79. W komunikacie w sprawie unowocześnienia unijnej polityki w dziedzinie pomocy państwa wzywa się do ustalenia i zdefiniowania wspólnych zasad mających zastosowanie do oceny zgodności wszystkich środków pomocy ze wspólnym rynkiem, przeprowadzanej przez Urząd. Środek pomocy zostanie uznany za zgodny z funkcjonowaniem Porozumienia EOG na podstawie art. 61 ust. 3, pod warunkiem że spełnione zostaną łącznie następujące warunki:
- a) przyczynienie się do osiągnięcia dobrze zdefiniowanego celu leżącego we wspólnym interesie środek pomocy państwa musi być ukierunkowany na osiągnięcie celu leżącego we wspólnym interesie zgodnie z art. 61 ust. 3 Porozumienia EOG;
 - b) istnienie potrzeby interwencji państwa: środek pomocy państwa musi być ukierunkowany na sytuację, w której pomoc może spowodować istotną poprawę, jaka nie może nastąpić w wyniku działania rynku, np. poprzez usunięcie niedoskonałości rynku lub rozwiązanie problemu związanego z sprawiedliwością lub spójnością;
 - c) odpowiedniość środka pomocy: środek pomocy musi być właściwym instrumentem polityki do osiągnięcia celu stanowiącego przedmiot wspólnego zainteresowania;
 - d) efekt zachęty: pomoc musi przynieść zmianę zachowania danych przedsiębiorstw w taki sposób, aby podjęły one dodatkową działalność, której nie prowadziłyby bez pomocy lub którą prowadziłyby w ograniczony bądź inny sposób lub w ograniczonej bądź innej lokalizacji;
 - e) proporcjonalność pomocy (pomoc ograniczona do minimum): kwota pomocy musi być ograniczona do minimum niezbędnego do przyciągnięcia dodatkowych inwestycji lub działalności w danym obszarze;
 - f) uniknięcie nadmiernych negatywnych skutków dla konkurencji i wymiany handlowej pomiędzy państwami EOG: należy odpowiednio ograniczyć negatywne skutki pomocy tak, aby ogólny bilans środka był dodatni;
 - g) przejrzystość pomocy: państwa EFTA, Urząd, podmioty gospodarcze i podmioty zainteresowane muszą mieć łatwy dostęp do wszystkich stosownych aktów i istotnych informacji dotyczących pomocy udzielonej na mocy takich aktów, jak określono w sekcji 8.2.
80. W odniesieniu do pomocy państwa w sektorze lotnictwa Urząd uznaje, że te wspólne zasady są przestrzegane, gdy pomoc państwa przyznana portom lub przedsiębiorstwom lotniczym spełnia wszystkie warunki określone odpowiednio w sekcjach 5.1 i 5.2. W związku z tym spełnienie przedmiotowych warunków oznacza zgodność pomocy z funkcjonowaniem Porozumienia EOG zgodnie z art. 61 ust. 3 lit. c).
81. Jeżeli jednak nieodłączny aspekt środka pomocy państwa i warunki z nim związane (w tym model finansowania środka, jeśli stanowi on jego nieodłączny element) wiążą się z naruszeniem prawa EOG, pomoc nie może zostać uznana za zgodną z Porozumieniem EOG ⁽⁷⁹⁾.
82. Ponadto, przy ocenie zgodności pomocy z funkcjonowaniem Porozumienia EOG Urząd weźmie pod uwagę wszelkie postępowania dotyczące naruszeń art. 53 lub 54 Porozumienia EOG, które mogą dotyczyć beneficjenta pomocy i które mogą mieć znaczenie w kontekście oceny pomocy na mocy art. 61 ust. 3 Porozumienia EOG ⁽⁸⁰⁾.

⁽⁷⁹⁾ Zob. np. wyrok z 2000 r. w sprawie C-156/98 Niemcy przeciwko Komisji, Rec. s. I-6857, pkt 78 oraz wyrok z 2008 r. w sprawie C-333/07 Régie Networks przeciwko Rhone Alpes Bourgogne, Zb.Orz. s. I-10807, pkt 94–116.

⁽⁸⁰⁾ Zob. wyrok z 1993 r. w sprawie C-225/91 Matra przeciwko Komisji, Rec. s. I-3203, pkt 42.

5.1. Pomoc dla portów lotniczych

5.1.1. Pomoc inwestycyjna na rzecz portów lotniczych

83. Pomoc inwestycyjna na rzecz portów lotniczych, czy to w formie pomocy indywidualnej, czy też w ramach programu pomocy, zostanie uznana za zgodną z funkcjonowaniem Porozumienia EOG na podstawie art. 61 ust. 3 lit. c), o ile łączne warunki podane w pkt 79 spełnione są w sposób określony w pkt 84–108.
- a) przyczynienie się do osiągnięcia dobrze zdefiniowanego celu leżącego we wspólnym interesie:
84. Uznaje się, że pomoc inwestycyjna na rzecz portów lotniczych przyczynia się do osiągnięcia celu stanowiącego przedmiot wspólnego zainteresowania, jeżeli:
- a) zwiększa mobilności obywateli EOG i poprawia łączność z regionami poprzez tworzenie punktów dostępu do lotów wewnątrz EOG; lub
- b) przeciwdziała zbytniemu zagęszczeniu ruchu lotniczego w głównych węzłach lotniczych EOG; lub
- c) pociąga za sobą rozwój danego regionu.
85. Osiągnięciu celu stanowiącego przedmiot wspólnego zainteresowania nie sprzyja jednak ani powielanie nierentownych portów lotniczych, ani tworzenie dodatkowej niewykorzystanej przepustowości. Jeżeli głównym celem projektu inwestycyjnego jest zapewnienie nowej przepustowości portu lotniczego, w perspektywie średnioterminowej nowa infrastruktura musi odpowiadać przewidywanemu zapotrzebowaniu ze strony przedsiębiorstw lotniczych, pasażerów i spedytorów na obszarze ciężenia danego portu lotniczego. Żadnej inwestycji, która nie oferuje zadowalających średnioterminowych perspektyw użytkowania lub która powoduje pogorszenie średnioterminowych perspektyw użytkowania istniejącej infrastruktury na obszarze ciężenia, nie można uznać za przyczyniającą się do osiągnięcia celu stanowiącego przedmiot wspólnego zainteresowania.
86. Urząd będzie zatem zgłaszać wątpliwości co do średnioterminowych perspektyw użytkowania infrastruktury portu lotniczego w porcie lotniczym znajdującym się na obszarze ciężenia istniejącego portu lotniczego, jeżeli istniejący port lotniczy nie działa na granicy maksymalnej przepustowości lub w jej pobliżu. Średnioterminowe perspektywy użytkowania muszą zostać wykazane na podstawie solidnych prognoz dotyczących ruchu pasażerskiego i towarowego zawartych w biznesplanie przygotowanym *ex ante*, przy czym w ramach przedmiotowych perspektyw należy określić prawdopodobny wpływ inwestycji na użytkowanie istniejącej infrastruktury, takiej jak inny port lotniczy lub inne środki transportu, w szczególności na połączenia pociągami dużych prędkości.
- b) Potrzeba interwencji państwa
87. Aby stwierdzić, czy pomoc państwa skutecznie przyczynia się do osiągnięcia celu stanowiącego przedmiot wspólnego zainteresowania, konieczne jest określenie problemu, który należy rozwiązać. Pomoc państwa należy stosować w sytuacjach, w których taka pomoc może przynieść istotną poprawę, której nie można osiągnąć na zasadach rynkowych.
88. Warunki rozwoju usług i przyciągania prywatnego finansowania inwestycji w infrastrukturę portu lotniczego są często mniej korzystne w przypadku mniejszych portów lotniczych niż w przypadku głównych portów lotniczych EOG. Z tych względów w obecnych warunkach rynkowych mniejsze porty lotnicze mogą mieć trudności z zapewnieniem finansowania swoich inwestycji bez finansowania publicznego.
89. Ze względu na wysokie koszty stałe⁽⁸¹⁾ zapotrzebowanie na finansowanie publiczne w celu finansowania inwestycji w infrastrukturę będzie różne w zależności od wielkości portu lotniczego i zazwyczaj będzie większe w przypadku mniejszych portów lotniczych. Zdaniem Urzędu w obecnych warunkach rynkowych można określić następujące kategorie portów lotniczych⁽⁸²⁾ oraz odpowiadającą im zdolność finansową:
- a) porty lotnicze o przepływie pasażerów nieprzekraczającym 200 000 pasażerów rocznie mogą nie być w stanie pokryć ponoszonych przez siebie kosztów kapitału w dużym stopniu;
- b) porty lotnicze o rocznym przepływie pasażerów wynoszącym pomiędzy 200 000 a 1 mln pasażerów zazwyczaj nie są w stanie pokryć ponoszonych przez siebie kosztów kapitału w dużym stopniu;

⁽⁸¹⁾ Koszty stałe wynoszą od 70 % do 90 % kosztów portu lotniczego.

⁽⁸²⁾ Kategorie portów lotniczych na potrzeby niniejszych wytycznych ustalono na podstawie dostępnych danych branżowych.

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

c) Pomoc państwa jako właściwy instrument polityki,

- 90. Państwa EFTA muszą wykazać, że środek pomocy stanowi instrument polityki właściwy do osiągnięcia zamierzonego celu lub rozwiązania problemów, które mają zostać rozwiązane dzięki pomocy. Środek pomocy nie zostanie uznany za zgodny z funkcjonowaniem Porozumienia EOG, jeżeli możliwe jest osiągnięcie tego samego celu przy zastosowaniu instrumentów polityki lub instrumentów pomocy w mniejszym stopniu zakłócających konkurencję.
- 91. Państwa EFTA mogą dokonywać różnych wyborów w odniesieniu do zastosowania różnych instrumentów polityki i form pomocy. Zasadniczo jeżeli państwo EFTA rozważyło zastosowanie innych wariantów strategicznych i dokonano porównania selektywnego instrumentu, takiego jak pomoc państwa w formie dotacji bezpośredniej, z formami pomocy w mniejszym stopniu zakłócającymi konkurencję (takimi jak pożyczki, gwarancje lub zaliczki podlegające zwrotowi), uznaje się, że przedmiotowe środki stanowią odpowiedni instrument.
- 92. Państwa EFTA zachęca się do opracowania, w miarę możliwości, programów krajowych, odzwierciedlających główne zasady leżące u podstaw finansowania publicznego, oraz do wskazania najważniejszych elementów planowanego finansowania publicznego portów lotniczych. Dzięki programom ramowym zapewnia się spójne wydatkowanie środków publicznych, zmniejsza się obciążenie administracyjne organów przyznających pomoc, które mają mniej rozbudowane struktury, i przyspiesza się wdrażanie indywidualnych środków pomocy. Ponadto zachęca się państwa EFTA do wydawania jasnych wskazówek dotyczących wdrażania finansowania ze środków pomocy państwa na rzecz regionalnych portów lotniczych.

d) Istnienie efektu zachęty

- 93. Prace nad indywidualną inwestycją można rozpocząć dopiero po złożeniu wniosku do organu przyznającego pomoc. Jeśli prace rozpoczną się przed złożeniem wniosku do organu przyznającego pomoc, żadna pomoc przyznana w odniesieniu do tej indywidualnej inwestycji nie zostanie uznana za zgodną z funkcjonowaniem Porozumienia EOG.
- 94. Projekt inwestycyjny w porcie lotniczym może sam w sobie być atrakcyjny z gospodarczego punktu widzenia. Należy zatem potwierdzić, że bez pomocy państwa nie podjęto by się inwestycji lub nie podjęto by się jej w takim samym zakresie. W przypadku uzyskania takiego potwierdzenia Urząd uzna, że środek pomocy ma efekt zachęty.
- 95. Efekt zachęty określany jest na podstawie analizy scenariusza alternatywnego poprzez porównanie poziomów zamierzonej działalności przy założeniu udzielenia i nieudzielenia pomocy.
- 96. Jeżeli żaden scenariusz alternatywny nie jest znany, istnienie efektu zachęty można założyć w przypadku niedopasowania poziomu płynności do kosztów kapitału, tj. w sytuacji, w której na podstawie biznesplanu przygotowanego *ex ante* można wykazać, że istnieje wyrażona wartością bieżącą netto różnica między dodatnimi i ujemnymi przepływami pieniężnymi (wraz z kosztami inwestycji w aktywa trwałe) w okresie użytkowania inwestycji⁽⁸³⁾.

e) Proporcjonalność kwoty pomocy (pomoc ograniczona do minimum)

- 97. Maksymalną dozwoloną kwotę pomocy państwa wyraża się jako procent kosztów kwalifikowalnych (maksymalna intensywność pomocy). Koszty kwalifikowalne są to koszty związane z inwestycjami w infrastrukturę portu lotniczego, w tym koszty planowania, infrastruktury obsługi naziemnej (takiej jak taśmociąg bagażowy itp.) i wyposażenia portu lotniczego. Nie kwalifikują się koszty inwestycji związane z działalnością pozalotniczą (w szczególności związane z parkingami, hotelami, restauracjami i biurami)⁽⁸⁴⁾.

⁽⁸³⁾ Nie wyklucza to przewidywania, że początkowe straty zostaną zrekomensowane przyszłymi korzyściami.

⁽⁸⁴⁾ Finansowanie takiej działalności nie jest objęte niniejszymi wytycznymi, ponieważ nie dotyczy ona transportu, a zatem zostanie oceniona na podstawie stosownych zasad sektorowych i zasad ogólnych.

98. Nie kwalifikują się koszty inwestycji związane ze świadczeniem usług obsługi naziemnej (takie jak koszty autobusów, pojazdów itp.), o ile nie wchodzą w zakres infrastruktury obsługi naziemnej ⁽⁸⁵⁾.
99. Aby pomoc inwestycyjna na rzecz portów lotniczych była proporcjonalna, musi ograniczać się do kosztów dodatkowych (po odliczeniu dodatkowych przychodów) wynikających z realizacji projektu lub działalności, które objęto pomocą, zamiast alternatywnego projektu/alternatywnej działalności, których beneficjent podjąłby się w scenariuszu alternatywnym, tj. jeżeli nie uzyskałby pomocy. Jeżeli żaden scenariusz alternatywny nie jest znany, aby kwota pomocy była proporcjonalna, nie powinna przekraczać wartości niedopasowania poziomu płynności projektu inwestycyjnego (tzw. „niedopasowanie poziomu płynności do kosztów kapitału”), którą ustala się na podstawie biznesplanu *ex ante* jako wartość bieżąca netto różnicy między dodatnimi i ujemnymi przepływami pieniężnymi (wraz z kosztami inwestycji) w okresie użytkowania inwestycji. W przypadku pomocy inwestycyjnej przedmiotowy biznesplan powinien obejmować okres gospodarczego korzystania z danego składnika aktywów.
100. Ponieważ niedopasowanie poziomu płynności będzie różne w zależności od wielkości portu lotniczego i zazwyczaj jest większe w przypadku mniejszych portów lotniczych, w celu zapewnienia ogólnej proporcjonalności Urząd będzie stosować szereg dozwolonych maksymalnych poziomów intensywności pomocy. Poziom intensywności pomocy nie może przekraczać maksymalnego dozwolonego poziomu intensywności pomocy inwestycyjnej i w żadnym przypadku nie powinien przekroczyć faktycznego niedopasowania poziomu płynności projektu inwestycyjnego.
101. Poniższa tabela zawiera podsumowanie maksymalnego dopuszczalnego poziomu intensywności pomocy w zależności od wielkości portu lotniczego mierzonej liczbą pasażerów rocznie ⁽⁸⁶⁾:

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

102. W przypadku portów lotniczych położonych w regionach oddalonych, niezależnie od wielkości tych portów, maksymalne poziomy intensywności pomocy w odniesieniu do pomocy inwestycyjnej na finansowanie infrastruktury portu lotniczego mogą zostać podniesione maksymalnie o 20 %.
103. Porty lotnicze o średnim przepływie nieosiągającym poziomu 1 mln pasażerów rocznie powinny wносить wkład w finansowanie całkowitych kwalifikowalnych kosztów inwestycji równy co najmniej 25 % takich kosztów. Projekty inwestycyjne w niektórych portach lotniczych o średnim przepływie pasażerów poniżej 1 mln pasażerów rocznie, zlokalizowanych w peryferyjnych regionach EOG, mogą prowadzić do niedopasowania poziomu płynności przekraczającego maksymalne dopuszczalne poziomy intensywności pomocy. Z zastrzeżeniem oceny poszczególnych przypadków i w zależności od konkretnych cech każdego portu lotniczego, projektu inwestycyjnego i obsługiwanego regionu, intensywność pomocy przekraczająca 75 % może być w wyjątkowych okolicznościach uzasadniona w przypadku portów lotniczych o wielkości ruchu nieprzekraczającej poziomu 1 mln pasażerów rocznie.
104. Aby uwzględnić szczególnie okoliczności dotyczące przeniesienia istniejącego portu lotniczego oraz ustania działalności portu lotniczego w istniejącej lokalizacji, Urząd oceni w szczególności proporcjonalność, konieczność i maksymalną intensywność pomocy państwa przyznanej w oparciu o analizę niedopasowania poziomu płynności lub scenariusz alternatywny w każdym konkretnym przypadku, niezależnie od średniego przepływu pasażerów w danym porcie lotniczym.

⁽⁸⁵⁾ Zasady określone w niniejszych wytycznych nie mają zastosowania do pomocy z tytułu świadczenia usług obsługi naziemnej, niezależnie od tego, czy świadczy je sam port lotniczy, przedsiębiorstwo lotnicze, czy dostawca usług obsługi naziemnej na potrzeby stron trzecich; taka pomoc zostanie oceniona na podstawie stosownych zasad ogólnych.

⁽⁸⁶⁾ Faktyczny średni roczny przepływ pasażerów w okresie dwóch lat budżetowych poprzedzających rok, w którym pomoc zgłoszono lub faktycznie przyznano lub wypłacono, w przypadku pomocy niezgłoszonej. W przypadku nowo powstałego pasażerskiego portu lotniczego należy uwzględnić przewidywany średni roczny przepływ pasażerów w okresie dwóch lat budżetowych po rozpoczęciu obsługi komercyjnego pasażerskiego ruchu lotniczego. Przedmiotowe progi dotyczą podróży w jedną stronę. Oznacza to, że pasażer lecący na przykład do danego portu lotniczego i z powrotem zostałby policzony dwukrotnie. Dotyczy to poszczególnych tras. Jeżeli port lotniczy należy do grupy portów lotniczych, wolumen przelotów pasażerskich ustala się na podstawie każdego indywidualnego portu lotniczego.

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

f) Unikanie nadmiernego negatywnego wpływu na konkurencję i handel

106. Zakłócające skutki może wywoływać w szczególności powielanie nierentownych portów lotniczych lub tworzenie dodatkowej niewykorzystanej przepustowości w obszarze ciężenia istniejącej infrastruktury. Zatem Urząd będzie zasadniczo zgłaszać wątpliwości co do zgodności inwestycji w infrastrukturę portu lotniczego w porcie lotniczym znajdującym się na obszarze ciężenia istniejącego portu lotniczego⁽⁸⁷⁾, jeżeli istniejący port lotniczy nie działa co najmniej na granicy maksymalnej przepustowości.

107. Ponadto, aby uniknąć negatywnych skutków pomocy państwa, które mogą pojawić się, gdy porty lotnicze stoją w obliczu łagodnych ograniczeń budżetowych⁽⁸⁸⁾, pomoc inwestycyjną na rzecz portów lotniczych o przepływie pasażerów do 5 mln pasażerów można przyznać albo jako stałą kwotę płatną z góry na pokrycie kwalifikowalnych kosztów inwestycji, albo jako roczną ratę rekompensującą niedopasowanie poziomu płynności do kosztów kapitału na podstawie biznesplanu portu lotniczego.

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

Wymogi w zakresie zgłaszania dotyczące programów pomocy i indywidualnych środków pomocy

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

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

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

- a) pomoc inwestycyjną na rzecz portów lotniczych o średnim przepływie rocznym przekraczającym 3 mln pasażerów;
- b) pomoc inwestycyjną o intensywności pomocy przekraczającej 75 % na rzecz portu lotniczego o średnim przepływie rocznym niższym od 1 mln pasażerów, z wyjątkiem portów lotniczych położonych w regionach oddalonych;
- c) pomoc inwestycyjną udzieloną w celu przeniesienia portów lotniczych;
- d) pomoc inwestycyjną, z której finansuje się mieszane pasażerskie/towarowe usługi portu lotniczego obsługującego ponad 200 000 ton ładunku w okresie dwóch lat budżetowych poprzedzających rok, w którym pomoc zgłoszono;
- e) pomoc inwestycyjną ukierunkowaną na utworzenie nowego pasażerskiego portu lotniczego (w tym przekształcenie istniejącego lotniska w pasażerski port lotniczy);
- f) pomoc inwestycyjną ukierunkowaną na utworzenie lub rozwój portu lotniczego oddalonego od istniejącego portu lotniczego w odległości do 100 km lub w odległości, której pokonanie samochodem, autobusem, pociągiem lub pociągiem dużych prędkości zajmuje do 60 minut.

⁽⁸⁷⁾ Zob. sekcja 5.1.1. a).

⁽⁸⁸⁾ W przypadku określania pomocy na podstawie obliczeń *ex post* (pokrywających wszystkie deficyty w momencie ich powstawania) porty lotnicze mogą nie być dostatecznie zmotywowane do ograniczania kosztów i pobierania opłat lotniskowych wystarczających do pokrycia kosztów.

5.1.2. Pomoc operacyjna dla portów lotniczych

112. Pomoc operacyjną na rzecz portów lotniczych, czy to w formie pomocy indywidualnej, czy pomocy w ramach programu pomocy, uznaje się za zgodną z funkcjonowaniem Porozumienia EOG zgodnie z art. 61 ust. 3 lit. c) w okresie przejściowym trwającym 10 lat od daty opublikowania ⁽⁸⁹⁾ niniejszych wytycznych, pod warunkiem że wymogi podane w pkt 79 są łącznie spełnione w sposób określony w pkt 113–134.
- a) Przyczynienie się do osiągnięcia dobrze zdefiniowanego celu leżącego we wspólnym interesie:
113. Zgodnie z poglądem przedstawionym w pkt 13, aby dać portom lotniczym czas na przystosowanie się do nowej rzeczywistości rynkowej oraz aby uniknąć wszelkich zakłóceń ruchu lotniczego i zakłóceń łączności z regionami, pomoc operacyjna na rzecz portów lotniczych będzie uznawana za przyczyniającą się do osiągnięcia celu stanowiącego przedmiot wspólnego zainteresowania w okresie przejściowym trwającym 10 lat, jeżeli pomoc:
- a) zwiększa mobilność obywateli EOG i poprawia łączność z regionami poprzez tworzenie punktów dostępu do lotów wewnątrz EOG; lub
- b) przeciwdziała zbytniemu zagęszczeniu ruchu lotniczego w głównych węzłach lotniczych EOG; lub
- c) pociąga za sobą rozwój danego regionu.
114. Osiągnięciu celu stanowiącego przedmiot wspólnego zainteresowania nie sprzyja jednak powielanie nierentownych portów lotniczych. Jeżeli port lotniczy znajduje się na tym samym obszarze ciężenia co inny port lotniczy posiadający niewykorzystaną przepustowość, w biznesplanie opartym na solidnych prognozach dotyczących ruchu pasażerskiego i towarowego należy określić prawdopodobny wpływ na ruch w innych portach lotniczych znajdujących się na tym samym obszarze ciężenia.
115. Urząd będzie mieć zatem wątpliwości co do zdolności nierentownego portu lotniczego do osiągnięcia pełnego pokrycia kosztów operacyjnych na koniec okresu przejściowego, jeżeli na danym obszarze ciężenia znajduje się inny port lotniczy.
- b) Potrzeba interwencji państwa
116. Aby stwierdzić, czy pomoc państwa skutecznie przyczynia się do osiągnięcia celu stanowiącego przedmiot wspólnego zainteresowania, konieczne jest określenie problemu, który należy rozwiązać. Pomoc państwa należy stosować w sytuacjach, w których taka pomoc może przynieść istotną poprawę, której nie można osiągnąć na zasadach rynkowych.
117. Warunki rozwoju usług i przyciągania prywatnego finansowania są często mniej korzystne w przypadku mniejszych portów lotniczych niż w przypadku głównych portów lotniczych EOG. Dlatego w obecnych warunkach rynkowych mniejsze porty lotnicze mogą mieć trudności z zapewnieniem finansowania swojej działalności bez finansowania publicznego.
118. W obecnych warunkach rynkowych ze względu na wysokie koszty stałe zapotrzebowanie na finansowanie publiczne kosztów operacyjnych będzie różne w zależności od wielkości portu lotniczego i zazwyczaj będzie proporcjonalnie większe w przypadku mniejszych portów lotniczych. Zdaniem Urzędu w obecnych warunkach rynkowych można określić następujące kategorie portów lotniczych oraz odpowiadającą im zdolność finansową:
- a) porty lotnicze o przepływie pasażerów nieprzekraczającym 200 000 pasażerów rocznie mogą nie być w stanie pokryć ponoszonych przez siebie kosztów operacyjnych w dużym stopniu;
- b) porty lotnicze o rocznym przepływie pasażerów wynoszącym pomiędzy 200 000 a 700 000 pasażerów mogą nie być w stanie pokryć ponoszonych przez siebie kosztów operacyjnych w znacznym stopniu;
- c) porty lotnicze o rocznym przepływie pasażerów wynoszącym pomiędzy 700 000 a 1 mln pasażerów na ogół powinny być w stanie pokryć ponoszone przez siebie koszty operacyjne w większym stopniu;

⁽⁸⁹⁾ Odniesienia do „daty opublikowania” w niniejszych wytycznych oznaczają datę publikacji na stronie internetowej Urzędu.

- d) porty lotnicze o rocznym przepływie pasażerów wynoszącym 1–3 mln pasażerów zazwyczaj powinny być w stanie pokryć większość ponoszonych przez siebie kosztów operacyjnych;
- e) porty lotnicze o rocznym przepływie pasażerów przekraczającym 3 mln pasażerów zazwyczaj są rentowne na poziomie operacyjnym i zdolne do pokrycia swoich kosztów operacyjnych.
119. W związku z tym Urząd uważa, że aby port lotniczy kwalifikował się do otrzymania pomocy operacyjnej, roczny przepływ w danym porcie lotniczym nie może przekraczać 3 mln pasażerów ⁽⁹⁰⁾.
- c) Pomoc państwa jako właściwy instrument polityki
120. Państwa EFTA muszą wykazać, że pomoc jest odpowiednia do osiągnięcia zamierzonego celu lub do rozwiązania problemów, które mają zostać rozwiązane dzięki pomocy. Środek pomocy nie zostanie uznany za zgodny z funkcjonowaniem Porozumienia EOG, jeżeli możliwe jest osiągnięcie tego samego celu przy zastosowaniu instrumentów polityki lub instrumentów pomocy w mniejszym stopniu zakłócających konkurencję ⁽⁹¹⁾.
121. Aby zapewnić odpowiednie zachęty do wydajnego zarządzania portem lotniczym, kwotę pomocy zasadniczo należy ustalić *ex ante* jako stałą kwotę obejmującą przewidywane niedopasowanie poziomu płynności do kosztów operacyjnych (określane na podstawie biznesplanu przygotowanego *ex ante*) w okresie przejściowym trwającym 10 lat. Z tych względów żadne zwiększenie kwoty pomocy *ex post* zasadniczo nie powinno zostać uznane za zgodne z funkcjonowaniem Porozumienia EOG. Państwo EFTA może wypłacić stałą kwotę określoną *ex ante* jako kwotę ryczałtową płatną z góry lub w ratach, na przykład rocznych.
122. W wyjątkowych okolicznościach, w których przyszłym kosztom i zmianom w przychodach towarzyszy szczególnie wysoki poziom niepewności, a organ publiczny stoi w obliczu poważnej asymetrii informacji, organ publiczny może również obliczać maksymalną kwotę pomocy operacyjnej zgodnej z funkcjonowaniem Porozumienia EOG według modelu opartego na początkowym niedopasowaniu poziomu płynności do kosztów operacyjnych na początku okresu przejściowego. Początkowe niedopasowanie poziomu płynności do kosztów operacyjnych stanowi średnie niedopasowanie poziomu płynności do kosztów operacyjnych (tj. kwotę kosztów operacyjnych niepokrytą przez przychody) przez okres pięciu lat poprzedzających początek okresu przejściowego (tj. w latach 2009–2013).
123. Państwa EFTA zachęca się do opracowania, w miarę możliwości, programów krajowych, odzwierciedlających główne zasady leżące u podstaw finansowania publicznego, oraz do wskazania najważniejszych elementów planowanego finansowania publicznego portów lotniczych. Dzięki programom ramowym zapewnia się spójne wydatkowanie środków publicznych, zmniejsza się obciążenie administracyjne organów przyznających pomoc, które mają mniej rozbudowane struktury, i przyspiesza się wdrażanie indywidualnych środków pomocy. Ponadto zachęca się państwa EFTA do wydawania jasnych wskazówek dotyczących wdrażania finansowania ze środków pomocy państwa na rzecz regionalnych portów i przedsiębiorstw lotniczych korzystających z tych portów lotniczych.
- d) Istnienie efektu zachęty
124. Pomoc operacyjna ma efekt zachęty, jeżeli w sytuacji braku pomocy operacyjnej, uwzględniając ewentualne istnienie pomocy inwestycyjnej oraz poziom ruchu, prawdopodobne jest, że poziom działalności gospodarczej danego portu lotniczego ulegnie znacznemu zmniejszeniu.
- e) Proporcjonalność kwoty pomocy (pomoc ograniczona do niezbędnego minimum)
125. Aby pomoc operacyjna dla portów lotniczych była proporcjonalna, musi być ograniczona do minimum niezbędnego do prowadzenia działalności objętej pomocą.
126. W biznesplanie portu lotniczego pokrycie kosztów należy tak rozplanować, aby całkowite koszty operacyjne zostały pokryte na koniec okresu przejściowego. Główne parametry tego biznesplanu stanowią integralną część oceny zgodności, której dokonuje Urząd.

⁽⁹⁰⁾ Faktyczny średni roczny przepływ pasażerów w okresie dwóch lat budżetowych poprzedzających rok, w którym pomoc zgłoszono lub faktycznie przyznano lub wypłacono, w przypadku pomocy niezgłoszonej. W przypadku nowo powstałego pasażerskiego portu lotniczego należy uwzględnić przewidywany średni roczny przepływ pasażerów w okresie dwóch lat budżetowych po rozpoczęciu obsługi komercyjnego pasażerskiego ruchu lotniczego. Przedmiotowe progi dotyczą podróży w jedną stronę. Oznacza to, że pasażer lecący na przykład do danego portu lotniczego i z powrotem zostałby policzony dwukrotnie. Dotyczy to poszczególnych tras. Jeżeli port lotniczy należy do grupy portów lotniczych, wolumen przelotów pasażerskich ustala się na podstawie każdego indywidualnego portu lotniczego.

⁽⁹¹⁾ (Zob. także pkt 91).

127. Proces prowadzący do pokrycia całkowitych kosztów operacyjnych będzie miał różny przebieg w przypadku poszczególnych portów lotniczych i będzie zależał od początkowego niedopasowania poziomu płynności do kosztów operacyjnych portu lotniczego na początku okresu przejściowego. Okres przejściowy rozpocznie się w dniu opublikowania niniejszych wytycznych.
128. W każdym przypadku maksymalna dopuszczalna kwota pomocy w całym okresie przejściowym będzie ograniczona do 50 % początkowego niedopasowania poziomu płynności przez okres 10 lat ⁽⁹²⁾. Przykładowo, jeżeli roczne średnie niedopasowanie poziomu płynności danego portu lotniczego w latach 2009–2013 wynosi 1 mln EUR, maksymalna kwota pomocy operacyjnej, którą ten port lotniczy mógłby uzyskać na zasadzie *ex ante* jako stałą kwotę, wynosiłaby 5 mln EUR przez dziesięć lat (50 % × 1 mln × 10). Dalsza pomoc operacyjna na rzecz tego portu lotniczego nie zostanie uznana za zgodną z funkcjonowaniem Porozumienia EOG.
129. Najpóźniej w ciągu 10 lat od rozpoczęcia okresu przejściowego wszystkie porty lotnicze muszą osiągnąć pełne pokrycie swoich kosztów operacyjnych; od tego momentu pomoc operacyjna na rzecz portów lotniczych nie będzie uznawana za zgodną z funkcjonowaniem Porozumienia EOG, z wyjątkiem pomocy operacyjnej przyznanej zgodnie z horyzontalnymi zasadami pomocy państwa, takimi jak zasady mające zastosowanie do finansowania UOIG.
130. W obecnych warunkach rynkowych porty lotnicze o rocznym przepływie pasażerów nie większym niż 700 000 pasażerów mogą doświadczać większych trudności w osiągnięciu pełnego pokrycia swoich kosztów w dziesięcioletnim okresie przejściowym. Z tego względu maksymalna dopuszczalna kwota pomocy dla portów lotniczych o rocznym przepływie pasażerów na poziomie nie większym niż 700 000 pasażerów wynosi 80 % początkowego niedopasowania poziomu płynności do kosztów operacyjnych przez okres pięciu lat od rozpoczęcia okresu przejściowego. Przykładowo, jeżeli roczne średnie niedopasowanie poziomu płynności małego portu lotniczego w latach 2009–2013 wynosi 1 mln EUR, maksymalna kwota pomocy operacyjnej, którą ten port lotniczy mógłby uzyskać na zasadzie *ex ante* jako stałą kwotę, wynosiłaby 4 mln EUR przez pięć lat (80 % × 1 mln × 5). Urząd ponownie oceni konieczność dalszego szczególnego traktowania oraz przyszłe perspektywy na osiągnięcie pełnego pokrycia kosztów operacyjnych tej kategorii portów lotniczych, w szczególności w związku ze zmianą warunków rynkowych i perspektywy rentowności.

f) Unikanie nadmiernego negatywnego wpływu na konkurencję i handel

131. Przy ocenie zgodności pomocy operacyjnej z funkcjonowaniem Porozumienia EOG, Urząd weźmie pod uwagę zakłócenia konkurencji i wpływ na wymianę handlową. Jeżeli port lotniczy znajduje się na tym samym obszarze ciężenia co inny port lotniczy posiadający niewykorzystaną przepustowość, w biznesplanie opartym na solidnych prognozach dotyczących ruchu pasażerskiego i towarowego należy określić prawdopodobny wpływ na ruch w innych portach lotniczych znajdujących się na tym samym obszarze ciężenia.
132. Pomoc operacyjna dla portu lotniczego znajdującego się na tym samym obszarze ciężenia zostanie uznana za zgodną z funkcjonowaniem Porozumienia EOG tylko wtedy, gdy państwo EFTA wykaże, że wszystkie porty lotnicze na tym samym obszarze ciężenia będą w stanie osiągnąć pełne pokrycie kosztów operacyjnych na koniec okresu przejściowego.
133. W celu dalszego ograniczenia wszelkich przypadków zakłócenia konkurencji port lotniczy musi być otwarty dla wszystkich potencjalnych użytkowników i nie może być przeznaczony dla jednego konkretnego użytkownika. W przypadku fizycznego ograniczenia przepustowości, przydziału należy dokonać na podstawie istotnych, obiektywnych, przejrzystych i niedyskryminujących kryteriów.
134. Ponadto w celu ograniczenia negatywnego wpływu na konkurencję i wymianę handlową Urząd zatwierdzi pomoc operacyjną na rzecz portów lotniczych na okres przejściowy wynoszący 10 lat i rozpoczynający się w dniu publikacji niniejszych wytycznych. Po upływie czterech lat od rozpoczęcia okresu przejściowego Urząd ponownie oceni sytuację portów lotniczych o rocznym przepływie pasażerów na poziomie nie większym niż 700 000 pasażerów.

Wymogi w zakresie zgłaszania dotyczące programów pomocy i indywidualnych środków pomocy

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

⁽⁹²⁾ Intensywność pomocy na poziomie 50 % odpowiada niedopasowaniu poziomu płynności przez 10 lat w przypadku portu lotniczego, który osiąga pełne pokrycie kosztów operacyjnych po 10 latach, począwszy od pokrycia początkowych kosztów operacyjnych na początku okresu przejściowego.

136. Ze względu na podwyższone ryzyko zakłócenia konkurencji następujące środki pomocy należy zawsze zgłaszać indywidualnie:
- a) pomoc operacyjną, z której finansuje się mieszane pasażerskie/towarowe usługi portu lotniczego obsługującego ponad 200 000 ton ładunku w okresie dwóch lat budżetowych poprzedzających rok, w którym zgłoszono pomoc;
 - b) pomoc operacyjną na rzecz portu lotniczego, jeżeli istnieją inne porty lotnicze, znajdujące się w odległości do 100 km lub w odległości, której pokonanie samochodem, autobusem, pociągiem lub pociągiem dużych prędkości zajmuje do 60 minut.

Pomoc udzielona przed rozpoczęciem okresu przejściowego

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

5.2. Pomoc państwa na rozpoczęcie działalności dla przedsiębiorstw lotniczych

138. Jak wspomniano w pkt 15, pomoc państwa przyznana przedsiębiorstwom lotniczym na uruchomienie nowej trasy w celu poprawy łączności z danym regionem zostanie uznana za zgodną z funkcjonowaniem Porozumienia EOG na podstawie art. 61 ust. 3 lit. c), o ile łączne warunki podane w pkt 79 spełnione są w sposób określony w pkt 139–153.
- a) Przyczynienie się do osiągnięcia dobrze zdefiniowanego celu leżącego we wspólnym interesie;
139. Pomoc państwa na rozpoczęcie działalności dla przedsiębiorstw lotniczych zostanie uznana za przyczyniającą się do osiągnięcia celu stanowiącego przedmiot wspólnego zainteresowania, jeżeli:
- a) zwiększa mobilności obywateli EOG i poprawia łączność z regionami poprzez otwarcie nowych tras; lub
 - b) pobudza rozwój regionalny regionów oddalonych.
140. Jeżeli połączenie, które będzie obsługiwane w ramach nowej trasy lotniczej, jest już obsługiwane przez koleje dużych prędkości lub przez inny port lotniczy na tym samym obszarze ciężenia na porównywalnych warunkach, w szczególności pod względem długości podróży, to nie można uznać, że przyczynia się ono do osiągnięcia wyraźnie określonego celu stanowiącego przedmiot wspólnego zainteresowania.
- b) Potrzeba interwencji państwa
141. Warunki rozwoju usług są często mniej korzystne w przypadku mniejszych portów lotniczych niż w przypadku głównych portów lotniczych EOG. Ponadto przedsiębiorstwa lotnicze nie zawsze są gotowe na ponoszenie ryzyka związanego z otwarciem nowych tras z nieznanymi i niesprawdzonymi portami lotniczymi i mogą nie mieć do tego odpowiedniej zachęty.
142. Na tej podstawie pomoc na rozpoczęcie działalności będzie uznana za zgodną z funkcjonowaniem Porozumienia EOG wyłącznie w odniesieniu do tras łączących port lotniczy o przepływie mniejszym niż 3 mln pasażerów rocznie ⁽⁹³⁾ z innym portem lotniczym we wspólnym europejskim obszarze lotniczym ⁽⁹⁴⁾.
143. Pomoc na rozpoczęcie działalności w odniesieniu do tras łączących port lotniczy znajdujący się w regionie oddalonym z innym portem lotniczym (na wspólnym europejskim obszarze lotniczym lub poza nim) będzie zgodna z funkcjonowaniem Porozumienia EOG niezależnie od wielkości tych portów lotniczych.
144. Pomoc na rozpoczęcie działalności w odniesieniu do tras łączących port lotniczy o przepływie przekraczającym 3 mln pasażerów rocznie ⁽⁹⁵⁾, a mniejszym niż 5 mln pasażerów rocznie, niezajdujący się w regionie oddalonym, można uznać za zgodną z funkcjonowaniem Porozumieniem EOG jedynie w wyjątkowych i należycie uzasadnionych przypadkach.

⁽⁹³⁾ Faktyczny średni roczny przepływ pasażerów w okresie dwóch lat budżetowych poprzedzających rok, w którym pomoc zgłoszono lub faktycznie przyznano lub wypłacono, w przypadku pomocy niezgłoszonej. W przypadku nowo powstałego pasażerskiego portu lotniczego należy uwzględnić przewidywany średni roczny przepływ pasażerów w okresie dwóch lat budżetowych po rozpoczęciu obsługi komercyjnego pasażerskiego ruchu lotniczego. Przedmiotowe progi dotyczą podróży w jedną stronę. Oznacza to, że pasażer lecący na przykład do danego portu lotniczego i z powrotem zostałyby policzone dwukrotnie. Dotyczy to poszczególnych tras.

⁽⁹⁴⁾ Decyzja Rady oraz przedstawicieli państw członkowskich Unii Europejskiej zebranych w Radzie 2006/682/WE z dnia 9 czerwca 2006 r. w sprawie podpisania i tymczasowego stosowania Wielostronnej umowy między Wspólnotą Europejską i jej państwami członkowskimi, Republiką Albanii, Bośnią i Hercegowiną, Republiką Bułgarii, Republiką Chorwacji, byłą jugosłowiańską republiką Macedonii, Republiką Islandii, Republiką Czarnogóry, Królestwem Norwegii, Rumunią, Republiką Serbii i Misją Tymczasowej Administracji Organizacji Narodów Zjednoczonych w Kosowie w sprawie ustanowienia Wspólnego Europejskiego Obszaru Lotniczego (WEOL) (Dz.U. L 285 z 16.10.2006, s. 1).

⁽⁹⁵⁾ Zob. również przypis 93.

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

c) Pomoc państwa jako właściwy instrument polityki

146. Państwa EFTA muszą wykazać, że pomoc jest odpowiednia do osiągnięcia zamierzonego celu lub do rozwiązania problemów, które mają zostać rozwiązane dzięki pomocy. Środek pomocy nie zostanie uznany za zgodny z funkcjonowaniem Porozumienia EOG, jeżeli możliwe jest osiągnięcie tego samego celu przy zastosowaniu instrumentów polityki lub instrumentów pomocy w mniejszym stopniu zakłócających konkurencję ⁽⁹⁶⁾.
147. W biznesplanie sporządzonym *ex ante* przez przedsiębiorstwo lotnicze należy określić, że w przypadku trasy, na którą przeznaczona jest pomoc, istnieją perspektywy na to, iż po upływie 3 lat będzie ona przynosić zysk przedsiębiorstwu lotniczemu bez finansowania publicznego. W przypadku braku biznesplanu dotyczącego danej trasy przedsiębiorstwo lotnicze musi przedstawić portowi lotniczemu nieodwołalne zobowiązanie do obsługi trasy przez okres co najmniej równy okresowi, przez który otrzymywało ono pomoc na rozpoczęcie działalności.

d) Istnienie efektu zachęty

148. Pomoc państwa na rozpoczęcie działalności dla przedsiębiorstw lotniczych ma efekt zachęty, jeśli w przypadku braku pomocy poziom działalności gospodarczej przedsiębiorstwa lotniczego w danym porcie lotniczym nie zostałby zwiększony. Na przykład nie uruchomiono by nowej trasy.
149. Nową trasę należy uruchomić dopiero po złożeniu wniosku o udzielenie pomocy do organu przyznającego pomoc. Jeżeli nowa trasa została uruchomiona przed złożeniem wniosku o udzielenie pomocy do organu przyznającego pomoc, żadna pomoc przyznana w odniesieniu do tej indywidualnej trasy nie zostanie uznana za zgodną z funkcjonowaniem Porozumienia EOG.

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

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

f) Unikanie nadmiernego negatywnego wpływu na konkurencję i handel

151. W celu ograniczenia nadmiernych negatywnych skutków dla konkurencji i wymiany handlowej, jeżeli połączenie (np. między dwoma miastami), które będzie obsługiwane w ramach nowej trasy lotniczej, jest już obsługiwane przez koleje dużych prędkości lub przez inny port lotniczy na tym samym obszarze ciężenia na porównywalnych warunkach, przede wszystkim pod względem długości podróży, taka trasa lotnicza nie kwalifikuje się do pomocy na rozpoczęcie działalności.
152. Każdy podmiot publiczny, który zamierza przyznać przedsiębiorstwu lotniczemu – za pośrednictwem portu lotniczego lub nie – pomoc na rozpoczęcie działalności, musi podać ten zamiar do wiadomości publicznej w terminie i przy pomocy środków informacyjnych pozwalających wszystkim zainteresowanym przedsiębiorstwom lotniczym na zaoferowanie swoich usług.
153. Pomocy na rozpoczęcie działalności nie można łączyć z jakimikolwiek innymi rodzajami pomocy państwa przyznanymi na obsługę trasy.

Wymogi w zakresie zgłaszania dotyczące programów pomocy i indywidualnych środków pomocy

154. Stanowczo zachęca się państwa EFTA, aby zgłaszały krajowe programy pomocy na rozpoczęcie działalności dla przedsiębiorstw lotniczych zamiast środków pomocy indywidualnej dla każdego portu lotniczego. Ma to służyć ograniczeniu obciążenia administracyjnego zarówno organów państw EFTA, jak i Urzędu.
155. Ze względu na podwyższone ryzyko zakłócenia konkurencji pomoc na rozpoczęcie działalności dla portów lotniczych, które nie znajdują się w regionach oddalonych i w których średni przepływ roczny przekracza 3 mln pasażerów, należy zawsze zgłaszać indywidualnie.

⁽⁹⁶⁾ Zob. również pkt 91.

6. POMOC O CHARAKTERZE SPOŁECZNYM NA MOCY ART. 61 UST. 2 LIT. a) POROZUMIENIA EOG

156. Pomoc o charakterze socjalnym na rzecz usług transportu lotniczego zostanie uznana za zgodną z funkcjonowaniem Porozumienia EOG na podstawie art. 61 ust. 2 lit. a), o ile spełnione zostaną łącznie następujące warunki ⁽⁹⁷⁾:
- a) pomoc musi skutecznie działać na korzyść konsumenta finalnego;
 - b) pomoc musi mieć charakter społeczny, czyli zasadniczo musi ona obejmować wyłącznie niektóre kategorie pasażerów podróżujących na danej trasie (na przykład pasażerowie o szczególnych potrzebach, jak dzieci, osoby niepełnosprawne, osoby o niskich dochodach, studenci, osoby starsze itp.); jeżeli jednak dana trasa łączy odległe regiony, będące na przykład regionami najbardziej oddalonymi, wyspami lub obszarami słabo zaludnionymi, pomoc może obejmować całą ludność danego regionu;
 - c) pomoc należy przyznawać w sposób niedyskryminujący pod względem pochodzenia usług, czyli niezależnie od tego, jakie przedsiębiorstwo lotnicze świadczący dane usługi.
157. Stanowczo zachęca się państwa EFTA, aby zgłaszały krajowe programy pomocy o charakterze społecznym zamiast środków pomocy indywidualnej.

7. KUMULACJA

158. Maksymalne poziomy intensywności pomocy stosowane na podstawie niniejszych wytycznych mają zastosowanie niezależnie od tego, czy pomoc jest finansowana w całości przy użyciu zasobów państwowych, czy jest częściowo finansowana przez EOG.
159. Pomocy, którą zatwierdza się na mocy niniejszych wytycznych, nie można kumulować z inną pomocą państwa, pomocą *de minimis* ani innymi formami finansowania EOG, jeżeli skutkiem takiej kumulacji byłaby intensywność pomocy o poziomie wyższym niż określony w niniejszych wytycznych.

8. PRZEPISY KOŃCOWE

8.1. Składanie sprawozdań rocznych

160. Zgodnie z porozumieniem o nadzorze i Trybunale oraz skonsolidowaną wersją decyzji Urzędu nr 195/04/COL ⁽⁹⁸⁾ państwa EFTA muszą składać do Urzędu sprawozdania roczne. Sprawozdania roczne są publikowane na witrynie internetowej Urzędu.

8.2. Przejrzystość

161. Zdaniem Urzędu konieczne jest podjęcie dalszych kroków w celu poprawy przejrzystości pomocy państwa w EOG. W szczególności należy podjąć kroki w celu zapewnienia państwom EFTA, podmiotom gospodarczym, zainteresowanym stronom i Urzędowi swobodnego dostępu do pełnego tekstu wszystkich stosownych programów pomocy w sektorze lotnictwa i do istotnych informacji dotyczących indywidualnych środków pomocy.
162. Państwa EFTA powinny publikować na kompleksowej stronie internetowej poświęconej pomocy państwa na poziomie krajowym lub regionalnym następujące informacje:
- a) pełny tekst każdego zatwierzonego programu pomocy lub decyzji o przyznaniu pomocy indywidualnej wraz z przepisami wykonawczymi;
 - b) nazwę organu przyznającego pomoc;
 - c) nazwy poszczególnych beneficjentów, formę i kwotę pomocy dla każdego beneficjenta, datę przyznania pomocy, rodzaj przedsiębiorstwa (MŚP/duże przedsiębiorstwo), region, w którym beneficjent ma swoją siedzibę (poziom NUTS II) i główny sektor gospodarczy, w którym beneficjent prowadzi swoją działalność (na poziomie grupy NACE). wymóg ten można znieść w odniesieniu do pomocy indywidualnej niższej niż 200 000 EUR.

⁽⁹⁷⁾ Zob. na przykład, w kontekście oceny pomocy o charakterze społecznym przyznanej indywidualnym konsumentom, decyzja Komisji N 169/2006 z dnia 16 maja 2006 r., Zjednoczone Królestwo – Pomoc na rzecz usług lotniczych o charakterze socjalnym w regionach Highlands oraz Islands of Scotland (Dz.U. C 272 z 9.11.2006, s. 10); decyzja Komisji N 471/2007 z dnia 11 grudnia 2007 r., Portugalia – Świadczenia socjalne na rzecz pasażerów mieszkających w Regionie Autonomicznym Madery i studentów w zakresie usług transportu lotniczego świadczonych między główną częścią terytorium Portugalii a Regionem Autonomicznym (Dz.U. C 46 z 19.2.2008, s. 2); oraz decyzja Komisji N 426/2010 z dnia 5 stycznia 2011 r., Francja – Pomoc socjalna dla określonych kategorii pasażerów w zakresie usług lotniczych między departamentem Réunion a Francją kontynentalną (Dz.U. C 71 z 5.3.2011, s. 5).

⁽⁹⁸⁾ Dostępne pod adresem <http://www.eftasurv.int/state-aid/legal-framework/procedural-rules/>.

163. Powyższe informacje należy opublikować po podjęciu decyzji o przyznaniu pomocy i przechowywać przez co najmniej 10 lat; należy zapewnić zainteresowanym podmiotom dostęp do nich bez ograniczeń ⁽⁹⁹⁾.

8.3. Monitorowanie

164. Państwa EFTA muszą zapewnić przechowywanie szczegółowej dokumentacji dotyczącej wszystkich środków obejmujących przyznanie pomocy państwa zgodnie z niniejszymi wytycznymi. Dokumentacja ta musi zawierać wszystkie informacje niezbędne do ustalenia, czy przestrzegano warunków zgodności, a zwłaszcza warunków dotyczących w stosownych przypadkach kosztów kwalifikowalnych oraz maksymalnych dopuszczalnych poziomów intensywności pomocy. Taką dokumentację należy przechowywać przez okres 10 lat od daty przyznania pomocy i na żądanie udostępniać Urzędowi.
165. Aby umożliwić Urzędowi monitorowanie postępów w zakresie stopniowego wycofywania pomocy operacyjnej dla portów lotniczych oraz jej wpływu na konkurencję, państwa EFTA muszą składać okresowe sprawozdania (raz na rok) dotyczące postępów poczynionych w zakresie ograniczenia pomocy operacyjnej w odniesieniu do każdego portu lotniczego korzystającego z takiej pomocy. W niektórych przypadkach można wyznaczyć powiernika ds. monitorowania w celu zapewnienia zgodności z wszelkimi warunkami i wymogami będącymi podstawą zatwierdzenia pomocy.

8.4. Ocena

166. W celu dodatkowego zapewnienia ograniczenia zakłóceń konkurencji i zakłóceń wymiany handlowej Urząd może wymagać, aby czas trwania niektórych programów był ograniczony oraz aby podlegały one ocenie. Oceną należy objąć w szczególności programy, w przypadku których prawdopodobieństwo zakłóceń jest szczególnie wysokie, tzn. programy, które mogą doprowadzić do znacznego ograniczenia konkurencji, jeżeli ich wdrożenie nie zostanie we właściwym czasie objęte przeglądem.
167. Zważywszy na cele wspomnianej oceny oraz aby nie powodować nadmiernego obciążenia dla państw EFTA i w odniesieniu do mniejszych środków pomocy, wymóg ten ma zastosowanie jedynie w przypadku programów pomocy o dużym budżecie, zawierających nowatorskie elementy bądź też gdy przewiduje się istotne zmiany rynkowe, technologiczne lub regulacyjne. Ocena musi zostać przeprowadzana przez eksperta, który jest niezależny od organu przyznającego pomoc, na podstawie wspólnych metod ⁽¹⁰⁰⁾, i musi zostać podana do wiadomości publicznej.
168. Ocenę przedkłada się Urzędowi w odpowiednim czasie, aby można było rozważyć ewentualne przedłużenie okresu obowiązywania programu pomocy, a w każdym razie po wygaśnięciu okresu obowiązywania programu. Dokładny zakres i metody oceny, która ma być przeprowadzona, zostaną określone w decyzji o zatwierdzeniu programu pomocy. Wyniki tej oceny należy uwzględnić we wszelkich późniejszych środkach pomocy o podobnym celu.

8.5. Właściwe środki

169. W razie potrzeby, w celu osiągnięcia zgodności z niniejszymi wytycznymi, państwa EFTA powinny wprowadzić zmiany w swoich istniejących programach najpóźniej w terminie 12 miesięcy po ich opublikowaniu.
170. Państwa EFTA zachęca się do udzielenia wyraźnej bezwarunkowej zgody na niniejsze wytyczne w terminie dwóch miesięcy od daty ich publikacji. W przypadku braku odpowiedzi Urząd uzna, że dane państwo EFTA nie wyraża zgody na zaproponowane środki.

8.6. Stosowanie

171. Zasady określone w niniejszych wytycznych będą stosowane od dnia ich publikacji. Zastępują one wytyczne dotyczące lotnictwa z 1994 r. i 2005 r. począwszy od tej daty.
172. W świetle zmian w sektorze lotnictwa, a w szczególności jego liberalizacji, Urząd jest zdania, że w odniesieniu do spraw zawisłych dotyczących pomocy operacyjnej niezgodnej z prawem, którą przyznano portom lotniczym przed datą publikacji niniejszych wytycznych, nie należy stosować przepisów zawiadomienia w sprawie ustalania zasad stosowanych do oceny pomocy państwa niezgodnej z prawem ⁽¹⁰¹⁾. Urząd będzie natomiast stosować zasady określone w niniejszych wytycznych do wszystkich spraw dotyczących pomocy operacyjnej (zgłoszenia oczekujące na rozpatrzenie i niezgłoszona pomoc niezgodna z prawem) na rzecz portów lotniczych, nawet jeżeli pomoc przyznano przed publikacją niniejszych wytycznych i przed rozpoczęciem okresu przejściowego.

⁽⁹⁹⁾ Informacje te powinny być regularnie aktualizowane (np. co 6 miesięcy) i dostępne w formatach niezastrzeżonych.

⁽¹⁰⁰⁾ Takie wspólne metody może dostarczyć Urząd.

⁽¹⁰¹⁾ Zasady stosowane do oceny pomocy państwa niezgodnej z prawem (Dz.U. L 73 z 19.3.2009, s. 23 oraz Supplement EOG nr 15 z 19.3.2009, s. 1).

173. Jeżeli chodzi o pomoc inwestycyjną na rzecz portów lotniczych, Urząd będzie stosował zasady zawarte w niniejszych wytycznych do wszystkich zgłaszanych środków pomocy inwestycyjnej, względem których musi podjąć decyzję, od daty publikacji niniejszych wytycznych, nawet w przypadku projektów zgłoszonych przed tą datą. Zgodnie z przyjętymi przez Urząd zasadami stosowanymi do oceny pomocy państwa niezgodnej z prawem Urząd zastosuje wobec niezgodnej z prawem pomocy inwestycyjnej na rzecz portów lotniczych przepisy obowiązujące w momencie przyznawania pomocy. Nie będzie zatem stosował zasad określonych w niniejszych wytycznych w przypadku niezgodnej z prawem pomocy inwestycyjnej przyznanej portom lotniczym przed datą publikacji niniejszych wytycznych.
174. Jeżeli chodzi o pomoc na rozpoczęcie działalności dla przedsiębiorstw lotniczych, Urząd będzie stosował zasady zawarte w niniejszych wytycznych do wszystkich zgłaszanych środków pomocy na rozpoczęcie działalności, względem których musi podjąć decyzję, od daty publikacji niniejszych wytycznych, nawet w przypadku środków zgłoszonych przed tą datą. Zgodnie z zawiadomieniem Urzędu w sprawie ustalania zasad stosowanych do oceny pomocy państwa niezgodnej z prawem do niezgodnej z prawem pomocy na rozpoczęcie działalności dla przedsiębiorstw lotniczych Urząd będzie stosował zasady obowiązujące w chwili udzielenia przedmiotowej pomocy. Nie będzie zatem stosował zasad określonych w niniejszych wytycznych w przypadku niezgodnej z prawem pomocy na rozpoczęcie działalności dla przedsiębiorstw lotniczych przyznanej przed datą publikacji niniejszych wytycznych.

8.7. Przegląd

175. Urząd może przeprowadzić ocenę niniejszych wytycznych w dowolnym czasie i uczyni to nie później niż sześć lat po ich publikacji. Przedmiotowa ocena zostanie przeprowadzona w oparciu o udokumentowane informacje i wyniki szeroko zakrojonych konsultacji prowadzonych przez Urząd na podstawie danych dostarczonych przez państwa EFTA i zainteresowane strony. Urząd dokona ponownej oceny sytuacji portów lotniczych o rocznym przepływie pasażerów na poziomie nie większym niż 700 000 pasażerów, aby ocenić potrzebę dalszego stosowania szczególnych zasad zgodności dotyczących pomocy operacyjnej na rzecz tej kategorii portów lotniczych w świetle przyszłych perspektyw osiągnięcia pełnego pokrycia kosztów operacyjnych, w szczególności w związku ze zmianą warunków rynkowych i perspektywy rentowności.
176. Po odbyciu konsultacji z państwami EFTA Urząd może zastąpić lub uzupełnić niniejsze wytyczne na podstawie istotnych względów dotyczących polityki konkurencji lub polityki transportowej.

DODATEK

PODSUMOWANIE WARUNKÓW ZGODNOŚCI Z FUNKCJONOWANIEM POROZUMIENIA EOG

Tabela 1

Przegląd warunków zgodności w zakresie pomocy na rzecz portów lotniczych

Warunki zgodności	Pomoc inwestycyjna na rzecz portów lotniczych	Pomoc operacyjna na rzecz portów lotniczych						
a) Przyczynienie się do osiągnięcia dobrze zdefiniowanego celu leżącego we wspólnym interesie:	<ul style="list-style-type: none"> — zwiększanie mobilności poprzez tworzenie punktów dostępu do lotów wewnątrz EOG, — przeciwdziałanie zbytniemu zagęszczeniu ruchu lotniczego w głównych węzłach lotniczych, — ułatwianie rozwoju regionalnego. <p>Powielanie portów lotniczych i niewykorzystana przepustowość przy braku zadowalających średnioterminowych perspektyw użytkowania nie przyczyniają się do osiągnięcia wyraźnie określonego celu stanowiącego przedmiot wspólnego zainteresowania.</p>							
b) Potrzeba interwencji państwa	<p>< 3 mln pasażerów</p> <p>3–5 mln pasażerów w pewnych okolicznościach dotyczących konkretnych przypadków.</p> <p>> 5 mln pasażerów wyłącznie w bardzo wyjątkowych okolicznościach</p>	< 3 mln pasażerów						
c) Adekwatność środka pomocy	<p>Środek pomocy musi stanowić instrument polityki właściwy do osiągnięcia celu stanowiącego przedmiot wspólnego zainteresowania.</p> <p>Rozważenie instrumentów pomocy w mniejszym stopniu zakłócających konkurencję (gwarancje, pożyczki uprzywilejowane itp.).</p>	<p>Stała kwota ustalona <i>ex ante</i> obejmująca przewidywane niedopasowanie poziomu płynności do kosztów operacyjnych (określane na podstawie planu operacyjnego <i>ex ante</i>) w okresie przejściowym trwającym 10 lat.</p>						
d) Efekt zachęty	<p>Obecny, jeśli inwestycja nie została podjęta lub została podjęta w innym zakresie (analiza scenariusza alternatywnego lub niedopasowania poziomu płynności określonego na podstawie biznesplanu <i>ex ante</i>).</p>	<p>Obecny, jeśli poziom działalności gospodarczej portu lotniczego byłby znacząco niższy w przypadku braku tej pomocy.</p>						
e) Proporcjonalność pomocy (pomoc ograniczona do minimum)								
Koszty kwalifikowalne:	<p>Koszty związane z inwestycjami w infrastrukturę i wyposażenie portu lotniczego, z wyjątkiem kosztów inwestycji na potrzeby działalności pozalotniczej.</p>	<p>Niedopasowanie poziomu płynności do kosztów operacyjnych portu lotniczego.</p>						
Maksymalne dopuszczalne poziomy intensywności pomocy:	<table border="0"> <tr> <td>3 mln–5 mln</td> <td>do 25 %</td> </tr> <tr> <td>1–3 mln</td> <td>do 50 %</td> </tr> <tr> <td>< 1 mln</td> <td>do 75 %</td> </tr> </table>	3 mln–5 mln	do 25 %	1–3 mln	do 50 %	< 1 mln	do 75 %	<p>Podczas całego okresu przejściowego: 50 % początkowego średniego niedopasowania poziomu płynności do kosztów operacyjnych obliczanego jako średnia z okresu 5 lat poprzedzających okres przejściowy (2009–2013).</p> <p>Po okresie przejściowym trwającym 10 lat: pomoc operacyjna niedozwolona (chyba że zostanie przyznana na mocy zasad horyzontalnych).</p>
3 mln–5 mln	do 25 %							
1–3 mln	do 50 %							
< 1 mln	do 75 %							

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

Tabela 2

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

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

Tabela 3

Pomoc o charakterze społecznym

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

Tabela 4

Zgodność pomocy w formie rekompensaty z tytułu świadczenia usług publicznych

Wielkość portu lotniczego na podstawie średniego przepływu pasażerów (liczba pasażerów rocznie)	Ramy prawne mające zastosowanie	Obowiązek zgłoszenia
<p>Zarządzający portami lotniczymi w odniesieniu do portów lotniczych < 200 000 pasażerów rocznie w okresie wykonywania powierzonych UOIG</p> <p>Przedsiębiorstwa lotnicze w odniesieniu do połączeń lotniczych na wyspy, gdzie natężenie ruchu < 300 000 pasażerów rocznie</p>	Art. 59 ust. 2 Porozumienia EOG Decyzja 2012/21/UE	Podmioty zwolnione z wymogu w zakresie zgłaszania
Porty lotnicze o natężeniu ruchu przekraczającym 200 000 pasażerów rocznie w okresie wykonywania powierzonych UOIG	Art. 59 ust. 2 Porozumienia EOG Ramy dotyczące UOIG	Wymagane zgłoszenie