

## WPROWADZENIE DO SIATEK ANALITYCZNYCH

*Zrzeczenie się odpowiedzialności: niniejszy dokument stanowi dokument roboczy sporządzony przez służby Komisji Europejskiej w celach informacyjnych i nie określa on oficjalnego stanowiska Komisji w tej sprawie, ani nie poprzedza przyjęcia takiego stanowiska. Jego celem nie jest ustanowienie prawa i nie narusza on w żaden sposób sposobu interpretacji postanowień Traktatu w zakresie pomocy Państwa przez Sądy Unijne. W każdym przypadku służby Dyrekcji Generalnej ds. Konkurencji (DG COMP) są dostępne w celu udzielenia dalszych wskazówek co do konieczności oficjalnego zgłoszenia. Wskazówki takie mogą zostać udzielone w trakcie procedury wstępnego powiadomienia.*

### I. INFORMACJE OGÓLNE DOTYCZĄCE SIATEK ANALITYCZNYCH

- (1) W roku 2012, w rezultacie wydania wyroku w sprawie portu lotniczego Lipsk/Halle<sup>1</sup>, DG COMP stworzyło w formie tzw. „siatek analitycznych” wskazówki dostarczające informacje na temat wdrażania przepisów dotyczących pomocy państwa w zakresie projektów związanych z infrastrukturą. Treść siatki odzwierciedlała ówczesne zasady i praktyki decyzyjne. W 2015 roku struktura regulacyjna pomocy państwa została poddana zmianom w kontekście uwzględnienia nowych przepisów dotyczących pomocy państwa, co przyczyniło się do zaktualizowania tych siatek (nowe ogólne rozporządzenie w sprawie wyłączeń grupowych<sup>2</sup>, nowe Rozporządzenie de minimis<sup>3</sup>, nowe Wytoczne w sprawie Sektora Lotnictwa<sup>4</sup> itd.)<sup>5</sup>. W maju 2016 roku Komisja przyjęła Obwieszczenie w sprawie pomocy państwowej<sup>6</sup> („NoA”) aktualizujące stanowisko Komisji w sprawie zakresu kontroli pomocy państwa udzielanej na finansowania ze środków publicznych powiązanych z nimi infrastruktur. W tym kontekście służby Komisji Europejskiej sporządziły nową siatkę analityczną dotyczącą infrastruktury drogowej oraz uzupełniły dodatkowymi informacjami istniejące już siatki (dotyczące portów, usług wodnych, infrastruktury w zakresie kultury oraz kolei). Służby Komisji Europejskiej obecnie prowadzą prace nad uaktualnieniem pozostałych już istniejących siatek analitycznych<sup>7</sup>.

### II. UZASADNIONE OCZEKIWANIA DOTYCZĄCE FINANSOWANIA INFRASTRUKTURY<sup>8</sup>

- (2) Finansowanie infrastruktury ze środków pomocy publicznej było zwyczajowo traktowane jako wykraczające poza zakres stosowania przepisów dotyczących pomocy państwa ponieważ jej budowa i obsługa rozpatrywane były raczej w wymiarze polityki państwowej a nie w wymiarze działalności gospodarczej. Należy

<sup>1</sup> Wyrok Sądu z dnia 24 marca 2011, *Freistaat Sachsen and Land Sachsen-Anhalt i inni przeciwko Komisji*, w sprawach połączonych T-443/08 oraz T-455/08, ECLI:EU:T:2011:117, utrzymał w mocy wyrok Trybunału Sprawiedliwości z dnia 19 grudnia 2012, *Mitteldeutsche Flughafen AG and Flughafen Leipzig-Halle GmbH przeciwko Komisji*, C- 288/11 P, ECLI:EU:C:2012:821.

<sup>2</sup> Rozporządzenie Komisji (UE) Nr 651/2014 z dnia 17 czerwca 2014 r. uznające niektóre rodzaje pomocy za zgodne z rynkiem wewnętrznym w zastosowaniu art. 107 i 108 Traktatu, Dz.U. L 187 z 26.6.2014, str. 1.

<sup>3</sup> Rozporządzenie Komisji (UE) Nr 1407/2013 z dnia 18 grudnia 2013 r. w sprawie stosowania art. 107 i 108 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej do pomocy *de minimis*, Dz.U. L 352 z 24.12.2013 r., str.1.

<sup>4</sup> Wytoczne w sprawie pomocy państwa dla portów i linii lotniczych, Dz.U. C 99 z 4.4.2014 r., str. 3.

<sup>5</sup> Obowiązujące przepisy dotyczące pomocy państwa dostępne są na stronie: [http://ec.europa.eu/competition/state\\_aid/legislation/legislation.html](http://ec.europa.eu/competition/state_aid/legislation/legislation.html)

<sup>6</sup> Dz.U. C 262, 19.7.2016, str. 1-50

<sup>7</sup> Infrastruktura szerokopasmowa, lotniska, infrastruktura rozwoju badań i innowacji, infrastruktura sportowa oraz wielofunkcyjna infrastruktura rekreacyjna, energia oraz infrastruktura dla usług z zakresu gospodarki odpadami.

<sup>8</sup> Patrz akapit 209 Obwieszczenia w sprawie pomocy państwowej („NoA”).

przy tym zauważyć, że ostatnio, zakres eksploatacji gospodarczej kilku rodzajów infrastruktury uległ poszerzeniu w wyniku działania czynników takich jak liberalizacja, prywatyzacja, integracja rynkowa oraz postęp technologiczny.

- (3) Wyrok Sądu<sup>9</sup> w sprawie *Aéroports de Paris* w treści którego Sąd uznał zachodzące zmiany, jednocześnie uszczegóławiając, że obsługę portu lotniczego należy traktować jako obszar działalności gospodarczej. Bardziej aktualne orzeczenie zostało wydane w treści wyroku w sprawie *Leipzig/Halle*, które zatwierdzało, że budowa pasa lotniska komercyjnego stanowi zakres działalności gospodarczej. Zasady wypracowane przez sądy Unii w zakresie powyższych przypadków, pomimo że dotyczą one portów lotniczych, należy odczytywać w szerszym zakresie a tym samym traktować budowę w obszarach innych infrastruktur jako czynność nierozzerwalnie związaną z działalnością gospodarczą.
- (4) Wszelkie wątpliwości, które poprzedzały wydanie wyroku *Aéroports de Paris*, wpłynęły na uznanie przez władze słusznym, że finansowanie infrastruktury z zasobów publicznych przyznane przed wydaniem tego wyroku nie stanowi pomocy państwa. Z powyższego wynika, że Komisja nie może kwestionować środków na sfinansowanie inwestycji, pozyskanych jeszcze przed wyrokiem *Aéroports de Paris* na podstawie zasad dotyczących przyznawania pomocy państwa<sup>10</sup>. Powyższe nie oznacza możliwości domniemywania na temat obecności lub braku pomocy państwa lub uzasadnionych oczekiwań względem środków na dofinansowanie nie pozyskane jeszcze przed wyrokiem *Aéroports de Paris*, a taka obecność pomocy państwa lub jej brak będzie musiała być zweryfikowana oddzielnie dla każdego przypadku<sup>11</sup>.

### III. ZASOBY UNII - ZASOBY PAŃSTWA

- (5) Środki pochodzące z Unii (np. z funduszy strukturalnych), z Europejskiego Banku Inwestycyjnego (EBI) i Europejskiego Funduszu Inwestycyjnego (EFI) lub międzynarodowych instytucji finansowych, takich jak Międzynarodowy Fundusz Walutowy (MFW) lub Europejski Bank Odbudowy i Rozwoju (EBOR), uznaje się za zasoby państwowe, jeżeli organy krajowe dysponują swobodą w zakresie wykorzystania tych środków (np. wybór beneficjentów).
- (6) Natomiast jeśli takie środki są przyznawane bezpośrednio przez Unię, przez EBI lub EFI, bez prawa do swobodnego decydowania o nich ze strony władz krajowych, nie stanowią one zasobów państwowych (na przykład finansowania udzielonego w zakresie bezpośredniego zarządzania w ramach programu ramowego „Horyzont 2020”, unijnego programu na rzecz konkurencyjności przedsiębiorstw oraz małych i średnich przedsiębiorstw (COSME) lub projektów transeuropejskiej sieci transportowej (TEN-T)). Instrumenty finansowe tworzone na szczeblu UE zarządzane bezpośrednio obejmują przepisy ujęte w stosowne ramy prawne, które zapewniają spójność zasad dotyczących pomocy państwa z wymaganiami Rozporządzenia Finansowego<sup>12</sup>.
- (7) Również państwa członkowskie mogą zasilić środki Europejskich Funduszy Strukturalnych i Inwestycyjnych (EFSI) w celu wsparcia instrumentów finansowych tworzonych na szczeblu UE. Wkłady tego typu nie byłyby przypisywane państwu

<sup>9</sup> Wyrok Sądu z dnia 12 grudnia 2000r., *Aéroports de Paris* przeciwko Komisji, T-128/98, ECLI:EU:T:2000:290, akapit 125, utrzymał w mocy wyrok Trybunału Sprawiedliwości z dnia 24 października 2002, *Aéroports de Paris* przeciwko Komisji, C-82/01 P, ECLI:EU:C:2002:617.

<sup>10</sup> Patrz akapit 209 Obwieszczenia w sprawie pomocy państwowej („NoA”).

<sup>11</sup> Powyższe wyjaśnienia pozostają bez wpływu na zastosowanie zasad polityki spójności z uwzględnieniem okoliczności, w których dla pozostałych przypadków zostały określone wytyczne. Patrz na przykład Wytyczne Komisji dotyczące Taryfikatora COCOF; Weryfikacja zgodności z wymogami udzielania pomocy państwa w zakresie budowy infrastruktury, dostępna pod adresem [http://ec.europa.eu/regional\\_policy/sources/docoffic/cocof/2012/cocof\\_12\\_0059\\_01\\_en.pdf](http://ec.europa.eu/regional_policy/sources/docoffic/cocof/2012/cocof_12_0059_01_en.pdf).

<sup>12</sup> Rozporządzenie (UE, EURATOM) nr 966/2012, Dz.U. L 298 z dnia 26 października 2012r., str.1 ('Rozporządzenie finansowe); patrz art. 140 (2)(c).

i w związku z tym nie mogłyby stanowić pomocy państwa w rozumieniu Art 107 (1) TFUE, zakładając, że państwo członkowskie wnoszące wkład nie określi warunków co do celu przeznaczenia tych składek. Warunek, że każdy udział wniesiony do ESIF zainwestowany zostanie na terytorium państwa regulującego swój wkład, określony w programach operacyjnych, nie przypisuje danych zasobów państwu członkowskiemu ponieważ fundusze strukturalne i inwestycyjne są przydzielane państwom członkowskim zgodnie z przepisami unijnymi, na podstawie których wyznaczane jest terytorium na którym fundusze zostaną zainwestowane.

- (8) Finansowanie ze środków EFSI nie jest pomocą państwa w rozumieniu Traktatów UE, zaś finansowanie ze środków EFSI nie będzie podlegało zatwierdzeniu przez Komisję Europejską w ramach unijnych reguł dotyczących pomocy państwa. Projekty współfinansowane ze środków EFSI mogą być jednocześnie finansowane (współfinansowane) przez państwa członkowskie (Europejskie Fundusze Strukturalne i Inwestycyjne oraz współfinansowanie krajowe). Taki rodzaj współfinansowania stanowi formę przeniesienia zasobów państwa i może uzupełnić środki pomocy państwa. W celu wsparcia EFSI, w pierwszej kolejności oceni ona współfinansowanie państw członkowskich i zastosuje przyspieszony tryb obsługi w celu dokonania oceny w ciągu sześciu tygodni od otrzymania od państwa członkowskiego wymaganych informacji.

#### IV. ZASADY OGÓLNE DOTYCZĄCE WSZYSTKICH PROJEKTÓW INFRASTRUKTURALNYCH

- (9) Udział pomocy państwa w projektach infrastrukturalnych, które wielokrotnie uwzględniają kilka grup podmiotowych, może w dużym stopniu wesprzeć budowę (uwzględniając rozbudowę oraz ulepszenia), obsługę oraz eksploatację infrastruktury. Należy zatem wyodrębnić następujące podmioty:

- deweloper i/albo pierwszy właściciel („**deweloper/właściciel**”) infrastruktury,
- **podmioty gospodarcze**, czyli przedsiębiorstwa, którzy bezpośrednio korzystając z infrastruktury, świadczą usługi na rzecz użytkowników końcowych, jak również przedsiębiorstwa, które nabywają infrastrukturę od dewelopera/właściciela aby czerpać z niej korzyści ekonomiczne albo które uzyskują koncesję lub dzierżawę za eksploatację i obsługę infrastruktury, oraz
- **użytkownicy końcowi** infrastruktury

Należy zauważyć, że powyższe funkcje w wielu przypadkach mogą się pokrywać.

##### 1. Pomoc na rzecz dewelopera/właściciela

- (10) Pomoc państwa ma miejsce w przypadku gdy wszystkie elementy art.107(1) zostały spełnione w odniesieniu do dewelopera/właściciela infrastruktury, bez względu na to czy oni bezpośrednio użytkują infrastrukturę w celu dostarczania towarów, świadczenia usług lub też udostępniania infrastruktury podmiotom trzecim, którzy z kolei świadczą usługi użytkownikom końcowym infrastruktury.

##### 2. Pomoc na rzecz operatora

- (11) Operatorzy wykorzystujący infrastrukturę do świadczenia usług na rzecz użytkowników końcowych uzyskują korzyść, jeżeli korzystanie z tej infrastruktury przynosi im korzyści ekonomiczne, których nie osiągnęliby na normalnych warunkach rynkowych. Ma to miejsce zazwyczaj w sytuacji, gdy za prawo do eksploatacji infrastruktury podmioty te płacą mniej niż płaciłyby za eksploatację porównywalnej infrastruktury na normalnych warunkach rynkowych.

### **3. Pomoc na rzecz użytkownika**

- (12) Jeżeli operator infrastruktury otrzymał pomoc państwa albo zasoby jego przedsiębiorstwa stanowią zasoby państwa, jest on w stanie zapewnić korzyść gospodarczą użytkownikom infrastruktury (jeżeli stanowią podmiot gospodarczy), chyba że infrastruktura jest udostępniana użytkownikom na warunkach rynkowych.
- (13) Powyższe zasady będą uszczegóławiane przy analizie poszczególnych sieci.

### **V. STRUKTURA SIATEK ANALITYCZNYCH**

- (14) Siatki analityczne posiadają jednolitą strukturę, zapewniając wytyczne dotyczące poszczególnych sektorów określające kiedy:
- i. finansowanie nie ma miejsca, a co za tym idzie powiadomienie nie jest konieczne (przykładowo ze względu na fakt, iż użytkowanie infrastruktury nie jest związane z działalnością gospodarczą, ze względu na brak potencjalnego wpływu na kompletność projektu oraz handel lub brak korzyści ekonomicznych);
  - ii. finansowanie ma miejsce, ale powiadomienie nie jest konieczne, jednocześnie zastosowanie mogą mieć określone przepisy (w przypadku finansowania zwolnionego z obowiązku powiadamiania); oraz
  - iii. finansowanie ma miejsce i powiadomienie jest konieczne w odniesieniu do obowiązujących głównych przepisów dotyczących pomocy państwa.

### **VI. Dostęp do decyzji dotyczących finansowania publicznego w serwisie internetowym Dyrekcji Generalnej ds. Konkurencji**

- (15) Decyzje oraz inne opublikowane dokumenty dotyczące pomocy państwa są dostępne dzięki opcji wyszukiwania dostępnej pod następującym adresem:

<http://ec.europa.eu/competition/elojade/isef/index.cfm>