

SIATKA ANALITYCZNA DOTYCZĄCA INFRASTRUKTURY W ZAKRESIE BUDOWY INFRASTRUKTURY PORTOWEJ

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. ZASADY DOTYCZĄCE PORTÓW

- (1) Prezentowana siatka analityczna obejmuje finansowanie budowy, wymiany lub rozbudowy, jak również eksploatacji i wykorzystania infrastruktury w portach śródlądowych i morskich, w stosunku do których dla ułatwienia w treści tekstu stosować się będzie termin „infrastruktura portowa”¹.
- (2) Budowa, wymiana lub rozbudowa, a także utrzymanie infrastruktury portowej, która jest wykorzystywana w celach handlowych stanowi działalność gospodarczą. W związku z tym publiczne finansowanie takiej infrastruktury co do zasady nie podlega przepisom dotyczącym pomocy państwa.

II. PRZYPADKI, W KTÓRYCH ISTNIENIE POMOCY PAŃSTWA JEST WYKLUCZONE

- (3) Należy zauważyć, że sposób, w jaki kolejne ustępy Części II przedstawiają szereg odrębnych przypadków, w których zasada pomocy ze strony państwa nie może mieć zastosowania, jest całościowy, jednakże niewyczerpujący. Przypadki te mogą występować na poziomie właściciela/ dewelopera, operatora lub użytkownika, jak również na poziomach złożonych (np. przez połączenie poziomu dewelopera i operatora).

1. Brak działalności gospodarczej: infrastruktura na użytek pozagospodarczy

- (4) Publiczne finansowanie infrastruktury na użytek pozagospodarczy co do zasady jest wyłączone z zakresu stosowania zasad dotyczących pomocy państwa. Dotyczy to na przykład, infrastruktury wykorzystywanej do wykonywania zadań, które Państwo zwykle realizuje w ramach wykonywania swoich **uprawnień publicznych** (na przykład kontrola ruchu²; ochrona i wytrzymałość na ekstremalne warunki pogodowe, prąd nadbrzeżny, fale/pływy, powódzie i erozja obszarów przybrzeżnych; policja³; służba celna⁴; nadzór nad zanieczyszczeniami⁵; kontrola

¹ Należy zwrócić uwagę, że w projekcie rozporządzenia zmieniającego ogólne rozporządzenie w sprawie wyłączeń grupowych, które jest obecnie w fazie konsultacji publicznych (http://ec.europa.eu/competition/consultations/2016_second_gber_review/index_en.html), definicja „infrastruktura portowa” jest węższa, ponieważ rozporządzenie będzie miało zastosowanie wyłącznie do pomocy państwa, a więc wyłącznie do działalności gospodarczej.

² Patrz Decyzja Komisji z dnia 25 czerwca 2014 r. w sprawie SA. 38048 – Grecja – *Rozbudowa Portu w Patras*, Dz.U. C 280, z 22.08.2014 r., str. 20.

³ Patrz Decyzja Komisji z dnia 30 kwietnia 2015 r. w sprawie SA.39637 – Niemcy - *Rozbudowa terminalu dla statków wycieczkowych w mieście Wismar*, Dz.U. C 203 z 19.06.2015 r., str. 3.

⁴ Patrz Decyzja Komisji z dnia 30 kwietnia 2015 r. w sprawie SA.39637 – Niemcy - *Rozbudowa terminalu dla statków wycieczkowych w mieście Wismar*, Dz.U. C 203 z 19.06.2015 r., str. 3.

⁵ Sprawa C-343/95 *Cali & Figli v Servizi ecologici porto di Genova* EU:C:1997:160, akapity 22 i 23.

i bezpieczeństwo nawigacji⁶, co obejmuje latarnie morskie) lub takiej infrastruktury, która nie jest wykorzystywana w celu sprzedaży towarów lub usług na rynku. Działania tego typu nie mają charakteru gospodarczego co sprawia, że nie wchodzą w zakres stosowania przepisów dotyczących pomocy państwa, w takim samym stopniu, w jakim nie wchodzi w ich zakres finansowanie ze środków publicznych powiązanej z nimi infrastruktury⁷.

- (5) Konserwacja, wymiana, rozbudowa lub budowa infrastruktury dostępowej do portów (np. drogi publiczne, kolej, śluzy, pogłębianie rzek, drogi dojazdowe i kanały, itp.), które są dostępne bezpłatnie i na równych i niedyskryminujących warunkach dla wszystkich użytkowników, są zwykle traktowane jako środek ogólny, realizowany przez państwo w ramach odpowiedzialności za planowanie i rozwój systemu transportu morskiego. W przypadku, kiedy infrastruktura dostępowa znajduje się poza obszarem portu i jest dostępna dla ogółu społeczeństwa, służby Komisji zwykle uznają, o ile szczególne cechy projektu nie wskazują na odmienne wnioski, że służy ona ogółowi społeczeństwa i że w związku z tym jej finansowanie publiczne nie stanowi pomocy państwa. W takim przypadku fundusze publiczne mogą służyć do pokrywania zarówno kosztów inwestycji, jak i utrzymania obiektów.
- (6) Przykładowo, Komisja stwierdziła, że pogłębianie ujścia w celu poprawy dostępu do rzeki i przysporzenia korzyści wszystkim operatorom działającym w ujściu rzeki oraz wzdłuż szlaków żeglugi śródlądowej stanowiło ogólny środek działający na rzecz społeczności morskiej jako całości. Stąd finansowanie publiczne w tym przypadku nie obejmowało pomocy państwa⁸.
- (7) Z drugiej strony, w przypadku infrastruktury dostępowej znajdującej się na obszarze portu służby Komisji zwykle uznają, że służy ona w szczególności do eksploatacji portu w celach gospodarczych i w związku z tym jej finansowanie publiczne stanowi pomoc państwa, chyba że dotyczy to części infrastruktury dostępowej przechodzącej przez port, która służy również innym obiektom poza samym portem (na przykład rzeka przepływająca przez jeden port i prowadząca również do innych portów). Przykładem infrastruktury obejmującej pomoc państwa była budowa połączeń kolejowych i linii dostaw energii elektrycznej, położonych bezpośrednio na terenie terminalu w porcie i wykorzystywanych wyłącznie w kontekście ekonomicznej eksploatacji tego terminalu⁹. Podobnie, budowa drogi znajdującej się bezpośrednio na terenie terminalu i wykorzystywanej wyłącznie w związku z działalnością gospodarczą terminalu została uznana za infrastrukturę dedykowaną, i tym samym jej finansowanie stanowiło pomoc państwa¹⁰.
- (8) W przypadku, kiedy infrastruktura portowa **jest wykorzystywana zarówno do celów gospodarczych, jak i pozagospodarczych**, finansowanie publiczne budowy takiej infrastruktury podlega przepisom dotyczącym pomocy państwa wyłącznie w zakresie, w jakim pokrywa ona koszty związane z działalnością gospodarczą. W takich sytuacjach Państwa Członkowskie są zobowiązane zadbać o to, aby publiczne finansowanie przeznaczone na działalność pozagospodarczą **nie mogło zostać**

⁶ Patrz Decyzja Komisji z dnia 15 grudnia 2009 r. w sprawie SA. C 39/2009 (ex N 385/2009) – Łotwa - *Publiczne finansowanie infrastruktury portu w Ventspils*, Dz.U C 62 z 13.03.2010 r., str. 7.

⁷ Patrz sprawa C-288/11 P *Mitteldeutsche Flughafen i Flughafen Leipzig-Halle v Komisja*, EU:C:2012:821, akapit 42.

⁸ Patrz Decyzja Komisji z dnia 11 marca 2014 r. w sprawie SA. 35720 – Zjednoczone Królestwo – *Rada Miasta Liverpool Terminal dla statków pasażerskich*, Dz.U. C 120 z 23.04.2014 r., str. 4, motywy 64-69.

⁹ Patrz Decyzja Komisji z dnia 30 kwietnia 2015 r. w sprawie SA.39608 – Niemcy - *Rozbudowa portu morskiego Wismar*, Dz.U. C 203 z 19.06.2015 r., str. 3, motyw 31.

¹⁰ Patrz Decyzja Komisji w sprawie SA.39637 – Niemcy - *Rozbudowa terminalu dla statków pasażerskich w Wismar*, ft. 9.

wykorzystane do krzyżowego subsydiowania działań o charakterze gospodarczym. Można to osiągnąć zwłaszcza poprzez ograniczenie finansowania publicznego do kosztów netto (w tym kosztów kapitału) z działalności niegospodarczej, ustalanych na podstawie **wyraźnego podziału kont**.

2. Brak działalności gospodarczej: pomocnicza działalność gospodarcza połączona z główną działalnością pozagospodarczą

- (9) W przypadku, kiedy infrastruktura portowa jest wykorzystywana niemal wyłącznie do działalności pozagospodarczej, jej finansowanie może w całości wykraczać poza zakres przepisów dotyczących pomocy państwa, pod warunkiem, że gospodarcze wykorzystanie infrastruktury służy wyłącznie do celów pomocniczych, czyli że wspomniana działalność jest bezpośrednio związana z funkcjonowaniem infrastruktury portowej, bądź jest nierozdzielnie związana z jej głównym sposobem wykorzystania nieposiadającym charakteru gospodarczego, oraz pod warunkiem, że przepustowość wyznaczona corocznie dla takiej działalności nie przekracza 20% ogólnej przepustowości infrastruktury portowej¹¹.
- (10) Jednakże z uwagi na fakt, że infrastruktura portowa jest wykorzystywana głównie do działalności gospodarczej, taka hipoteza nie może być często stawiana.

3. Brak potencjalnego wpływu na handel między państwami członkowskimi

- (11) Wpływ na handel między państwami członkowskimi dla celów art. 107(1) TFUE musi zostać ustalony indywidualnie dla każdego przypadku poza przypadkami, których dotyczą rozporządzenia *de minimis*.
- (12) Wsparcie przyznane na mocy rozporządzenia *de minimis* nie jest traktowane jako pomoc państwa, jeżeli wsparcie przyznane pojedynczemu przedsiębiorstwu nie przekracza 200 000 EUR w ciągu trzech lat, przy jednoczesnym przestrzeganiu pozostałych warunków rozporządzenia *de minimis*¹².
- (13) Mogą wystąpić przypadki kiedy to środki wsparcia mają **czysto lokalny charakter** i w konsekwencji nie wywierają wpływu na wymianę handlową między Państwami Członkowskimi. Ma to miejsce w przypadku, gdy beneficjent świadczy usługi na ograniczonym obszarze Państwa Członkowskiego i mało prawdopodobne jest, że będzie w stanie przyciągnąć klientów z innych Państw Członkowskich, i tym samym trudno jest przewidzieć czy środek będzie miał więcej niż znikomy wpływ na warunki inwestycji transgranicznych czy zakładanie przedsiębiorstw.
- (14) Przykładowo, mało prawdopodobne jest, aby publiczne finansowanie małych portów, które służą głównie lokalnym użytkownikom i w przypadku których wpływ inwestycji transgranicznych jest znikomy, miało wpływ na wymianę handlową¹³. Dotyczy to zazwyczaj portów, które ze względu na ich położenie geograficzne nie są połączone

¹¹ Patrz w tym względzie akapit 207 Obwieszczenia w sprawie pomocy państwowej („NoA”).

¹² 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.

¹³ Patrz Decyzja Komisji z dnia 29 kwietnia 2015 r. w sprawie SA.39403 (2014/N) – Holandia - *Pomoc inwestycyjna dla portu Lauwersoog*, Dz.U. C 259 z 7.8.2015 r., str. 3. We wspomnianej decyzji Komisja uznała, że z portu w Lauwersoog korzystały głównie małe statki rybackie zarejestrowane w tym Państwie Członkowskim, które wybrało ten port głównie ze względu na jego bliskość geograficzną do odpowiednich łowisk. Inwestycja nie doprowadziłaby do znacznego zwiększenia przepustowości portu, a w szczególności nie zwiększyłaby jego zdolności do obsługi większych statków. W związku z tym inwestycja w porcie rybackim była skierowana na lokalny rynek w tym rozumieniu, że nie działałaby jako zachęta dla rybaków z innych państw członkowskich do korzystania z portu w Lauwersoog zamiast z portów rybackich w innych państwach członkowskich. Część projektu skierowana na działania rekreacyjne była również wyraźnie ukierunkowana na lokalny rynek (w przystani jest zaledwie 60 stanowisk cumowania) i, jako taka, nie miałaby żadnego wpływu na handel transgraniczny. Patrz również decyzje Komisji z dnia 24 listopada 2015 r. w sprawie SA.42219 (2015/N) – Niemcy – remont nabrzeża Schuhmacher w porcie Maasholm, Dz.U. C 426 z 18.12.2015 r., str. 1, oraz z dnia 20 lipca 2016 w sprawie SA.44692 – Niemcy – *Inwestycja dla portu Wyk on Föhr*, Dz.U. C 302 z 19.08.2016, str. 1.

z żadnym innym Państwem Członkowskim (np. małe jezioro lub porty rzeczne). Braku wpływu na handel można ocenić na podstawie danych wskazujących, że wykorzystanie infrastruktury portu spoza terytorium Państwa Członkowskiego jest ograniczone i że wpływ na transgraniczne inwestycje przedmiotowego środka pomocowego jest znikomy.

4. Brak potencjalnego wpływu na konkurencję dla usługodawców prowadzących eksploatację infrastruktury finansowanej ze środków publicznych: monopol prawny

- (15) Istnienie zakłócenia konkurencji stwierdza się zazwyczaj w sytuacji, gdy Państwo przyznaje korzyść finansową przedsiębiorstwu w sektorze zliberalizowanym, przykładowo w sektorze portowym oraz w przypadku, gdy istnieje konkurencja, lub gdy możliwe jest jej pojawienie się. Fakt powierzania przez władze usług publicznych usługodawcy wewnętrznemu (nawet jeśli mogły one swobodnie powierzyć taką usługę osobom trzecim), jako taki nie wyklucza możliwości zakłócenia konkurencji. Jednakże możliwe zakłócenia konkurencji jest wyłączone, jeśli spełnione są określone warunki¹⁴.

5. Brak korzyści ekonomicznych na poziomie właściciela/dewelопера

- (16) Jeśli udowodniono, że Państwo, zapewniając niezbędne finansowanie na rozwój infrastruktury portowej, w porównywalnej sytuacji działało na takich samych zasadach i warunkach jak inwestor prywatny, wówczas pomoc państwa nie ma miejsca. Powyższe można wykazać poprzez: (i) istotne wspólne inwestycje przedsiębiorców wykonywane zgodnie z zasadą *pari passu*, tzn. na takich samych zasadach i warunkach (przy tym samym ryzyku wzrostu i spadku) jak inwestycje organów władzy publicznej znajdujących się w podobnej sytuacji¹⁵; i/lub (ii) istnienie (ex ante) rozsądnego biznesplanu (najlepiej zatwierdzonego przez zewnętrznych ekspertów) wykazującego, że inwestycja zapewnia inwestorom odpowiednią stopę zwrotu -co stoi w zgodzie ze zwykłą rynkową stopą zwrotu przewidywaną przez przedsiębiorców komercyjnych dla porównywalnych projektów, biorąc pod uwagę poziom ryzyka oraz oczekiwania odnośnie przyszłości¹⁶. Należy jednak zauważyć, że istnienie kolejnych interwencji państwa dotyczących tego samego projektu infrastruktury portowej może uczynić niewłaściwym wniosek, że podobny środek finansowania zostałby również podjęty przez inwestora w warunkach gospodarki rynkowej¹⁷.
- (17) Finansowanie infrastruktury portowej wymaga znacznych nakładów inwestycyjnych, które zwracają się dopiero po bardzo długim czasie i dlatego nie są one zwykle realizowane ze względów wyłącznie ekonomicznych. W takich przypadkach państwa członkowskie musiałyby przedstawić przekonujące wyjaśnienie na temat tego, dlaczego spełnione są kryteria zastosowania MEOP.

6. Brak korzyści ekonomicznych na poziomie operatora/koncesjonariusza

6.1. Wybór operatora/koncesjonariusza odbywa się w drodze przetargu lub poprzez opłaty które w przeciwnym razie spełniają warunki testu prywatnego inwestora.

¹⁴ Patrz akapit 188 Obwieszczenia w sprawie pomocy państwowej („NoA”).

¹⁵ Aby uzyskać więcej informacji, patrz akapity 86 i 88 Obwieszczenia NoA).

¹⁶ Aby uzyskać więcej informacji, patrz w tym względzie: rozdział 4.2, w szczególności akapity 101 – 105 Obwieszczenia w sprawie pomocy państwowej („NoA”).

¹⁷ Patrz w tym względzie: akapit 81 Obwieszczenia w sprawie pomocy państwowej („NoA”).

- (18) Usługodawcy wykorzystujący infrastrukturę objętą pomocą 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.
- (19) Gdy koncesja na eksploatację infrastruktury portowej została przyznana operatorowi /koncesjonariuszowi za cenę dodatnią w drodze konkurencyjnego, przejrzystego, niedyskryminującego oraz bezwarunkowego przetargu¹⁸, który zgodny jest z zasadami TFUE w sprawie zamówień publicznych¹⁹, korzyść ekonomiczną po stronie operatora można wykluczyć²⁰, jako że można domniemywać, że opłata za prawo do eksploatacji infrastruktury portowej pozostaje w zgodzie z warunkami rynkowymi.
- (20) Jeżeli operator/koncesjonariusz nie został wybrany w drodze przetargu zgodnie z powyższymi warunkami, istnieje również możliwość ustalenia opłat uiszczanych przez operatora/koncesjonariusza na normalnych warunkach rynkowych poprzez (i) analizę porównawczą podobnych sytuacji²¹, lub (ii) na podstawie ogólnie przyjętej standardowej metodologii oceny²².

6.2. Działanie infrastruktury powierzonej jako usługa świadczona w ogólnym interesie gospodarczym (UOIG) zgodnie z kryteriami Altmark

- (21) Istnienie korzyści na poziomie operatora drogowego (koncesjonariusza) można wykluczyć, jeżeli: (i) projekt infrastrukturalny jest niezbędny w celu świadczenia usług portowych, które mogą być traktowane jako usługi faktycznie świadczone w ogólnym interesie gospodarczym (UOIG), dla których jasno określono zobowiązania dotyczące usług publicznych²³; (ii) parametry dotyczące rekompensaty zostały określone z wyprzedzeniem i w przejrzysty sposób; (iii) nie zapłacono rekompensaty przekraczającej koszt netto zapewnienia usługi publicznej plus rozsądny zysk; oraz (iv) UOIG została przyznana na drodze procedury udzielania zamówień publicznych, zapewniającej świadczenie usługi przy najmniejszym koszcie realizacji, lub też rekompensata nie przekracza kosztów, jakie poniosłoby dobrze zarządzane przedsiębiorstwo²⁴.

6.3. Pomoc de minimis dotycząca usług wykonywanych w ogólnym interesie gospodarczym²⁵

- (22) Publiczne finansowanie przyznane za świadczenie UOIG nieprzekraczające 500 000 EUR w ciągu trzech lat nie jest traktowane jako pomoc państwa, pod warunkiem, że spełnione zostały również inne warunki rozporządzenia *de minimis* dotyczącego

¹⁸ Jak opisano w akapitach 91-94 Obwieszczenia w sprawie pomocy państwowej ("NoA").

¹⁹ Pod warunkiem, że zastosowano kryteria wyboru określone w akapitach 95 i 96 obwieszczenia NoA.

²⁰ Patrz Decyzja Komisji z dnia 1 października 2010 r. w sprawie SA.38478 – Węgry - *Rozbudowa portu publicznego w Győr-Gönyű*, Dz.U. C 418 z 21.11.2014 r., akapit 43.

²¹ Patrz akapity 97-100 Obwieszczenia w sprawie pomocy państwowej ("NoA").

²² Patrz akapity 101-105 Obwieszczenia w sprawie pomocy państwowej ("NoA").

²³ Na przykład, jeśli dany port jest jedynym portem na wyspie. Usługi transportu towarowego można uznać za UOIG tylko wtedy, gdy są one niezbędne dla ułatwienia dostępu oraz rozwoju społecznego i gospodarczego regionu (na przykład, w przypadku odległych wysp).

²⁴ Patrz Sprawa C-280/00 *Altmark Trans i Regierungspräsidium Magdeburg* UE:C:2003:415 oraz Komunikat Komisji w sprawie stosowania reguł Unii Europejskiej w dziedzinie pomocy państwa w odniesieniu do rekompensaty za świadczenie usług w ogólnym interesie gospodarczym, Dz.U. C 8 z 11.01.2012 r., str. 4.

²⁵ Rozporządzenie Komisji Nr 360/2012 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 26.04.2012 r., str. 8.

UOIG.

7. Brak korzyści ekonomicznych na poziomie użytkownika

- (23) Jeżeli operator infrastruktury portowej otrzymał pomoc państwa albo zasoby jego przedsiębiorstwa stanowią zasoby państwa, jest on w stanie zapewnić korzyść gospodarczą użytkownikowi(-om), na przykład firmom spedycyjnym.

7.1. *Oplaty ustalane w drodze przetargu*

- (24) W przypadku, kiedy opłaty za korzystanie z infrastruktury portowej zostały ustalone w drodze konkurencyjnego, przejrzystego, niedyskryminującego oraz bezwarunkowego przetargu²⁶, który zgodny jest z zasadami TFUE w sprawie zamówień publicznych²⁷, można wykluczyć korzyść po stronie użytkownika, jako że można domniemywać, że są one zgodne z warunkami rynkowymi.

7.2. *Oplaty ustalane zgodnie z zasadami rynkowymi za pomocą środków innych niż przetarg*

- (25) Niemniej jednak, w przypadku kiedy przetarg nie ma miejsca, zgodność transakcji z zasadami rynkowymi można ocenić w świetle ogólnych warunków, w jakich korzystanie z podobnej infrastruktury jest umożliwiane przez prywatnych inwestorów w porównywalnych sytuacjach (benchmarking).
- (26) W przypadku, gdy takie porównanie nie jest możliwe, można uznać, że transakcja jest zgodna z zasadami rynkowymi na podstawie powszechnie uznanej standardowej metodologii oceny. Korzyść można wykluczyć w przypadku publicznego finansowania otwartej infrastruktury portowej, która nie jest skierowana do żadnego konkretnego użytkownika (-ów), kiedy użytkownicy stopniowo przyczyniają się, z punktu widzenia ex ante, do rentowności projektu/operatora²⁸.

III. PRZYPADKI, W KTÓRYCH NIE JEST KONIECZNE ZGŁOSZENIE POMOCY PAŃSTWA DO ZATWIERDZENIA, ALE MOGĄ MIEĆ ZASTOSOWANIE INNE WYMOGI

- (27) Pomoc państwa może być uznana za zgodną z rynkiem wewnętrznym i może zostać przyznana bez zgłoszenia w następującym przypadku²⁹:

1. Usługa świadczona w ogólnym interesie gospodarczym: Decyzja w sprawie UOIG³⁰

- (28) W przypadku, gdy budowa, wymiana lub rozbudowa portu jest konieczna do świadczenia UOIG, czynności te można uznać za część misji UOIG. Jeśli kompensacja takiej UOIG dotyczy portów o średnim przepływie rocznym niższym niż 300 000 pasażerów, może zostać objęta **decyzją w sprawie UOIG**, pod warunkiem spełnienia kryteriów tej decyzji: w szczególności: definicja i powierzenie UOIG,

²⁶ Jak opisano w akapitach 91-94 Obwieszczenia w sprawie pomocy państwowej ("NoA").

²⁷ Pod warunkiem, że zastosowano odpowiednie kryteria wyboru określone w akapitach 95 i 96 obwieszczenia NoA.

²⁸ Patrz akapit 228 Obwieszczenia w sprawie pomocy państwowej („NoA”).

²⁹ Aktualnie Rozporządzenie Komisji nr 651/2014 (GBER) nie zawiera żadnych kryteriów, na podstawie których porty mogłyby zostać zwolnione z wymogu zgłoszenia. Jednakże z uwagi na fakt, że udało się wypracować bogate doświadczenie, Komisja dokonuje obecnie przeglądu ogólnego rozporządzenia w sprawie wyłączeń blokowych (GBER), z myślą o włączeniu pomocy inwestycyjnej dla portów.

³⁰ Decyzja Komisji 2012/21/UE z dnia 20 grudnia 2011 r. w sprawie stosowania art. 106(a) Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej do pomocy państwa w formie rekompensaty z tytułu świadczenia usług publicznych, przyznawanej niektórym przedsiębiorstwom za świadczenie usług w ogólnym interesie gospodarczym, Dz.U. L 7 z 11.1.2012 r., str. 3.

parametry rekompensaty³¹ ustalone ex ante w sposób przejrzysty, kwota rekompensaty nieprzekraczająca kosztów świadczenia UOIG plus rozsądny zysk, mechanizm wycofania zapobiegający zawyżonej kompensacji.

IV. PRZYPADKI, W KTÓRYCH ZGŁOSZENIE POMOCY PAŃSTWA DO ZATWIERDZENIA JEST KONIECZNE

(29) Jeżeli dany środek stanowi pomoc państwa i nie spełnia warunków umożliwiających zwolnienie z obowiązku zgłaszania, wymagane jest zatwierdzenie pomocy państwa po powiadomieniu Komisji.

1. Pomoc państwa w zakresie infrastruktury portowej bezpośrednio na mocy art. 107 (3)(c) TFUE

(30) Zgodność pomocy w zakresie finansowania portów jest często oceniana na podstawie art. 107(3)(d) TFUE³². Przepis ten stanowi podstawę prawną do udzielenia pomocy w celu ułatwienia rozwoju niektórych działalności gospodarczych, jak również regionów gospodarczych, które są zgodne z rynkiem wewnętrznym. Zgodnie z praktyką Komisji, środek powinien spełniać następujące warunki³³: (i) istnienie jasno sprecyzowanego celu związanego z interesem ogólnym; (ii) pomoc powinna być konieczna i proporcjonalna, a także mieć efekt zachęty; (iii) ograniczony wpływ na konkurencję i wymianę handlową z Państwami Członkowskim, jednak nie stojący w sprzeczności z ogólnym interesem gospodarczym; oraz (iv) pomoc jest zgodna z zasadami przejrzystości.

2. Usługi świadczone w ogólnym interesie gospodarczym: Zasady ramowe UOIG³⁴

(31) Zgodność pomocy państwa w zakresie finansowania infrastruktury portowej, która jest konieczna do świadczenia UOIG w portach dla ponad 300 000 pasażerów rocznie, może być oceniana na podstawie Zasad Ramowych UOIG. Zgodnie z zasadami ramowymi UOIG, które zostały ustalone w oparciu o artykuł 106(2) TFUE, środek pomocowy powinien być zgodny z następującymi warunkami głównymi: (i) powierzeniem świadczenia jasno określonych i należytych usług w ogólnym interesie gospodarczym, (ii) zgodnością z Dyrektywą 2006/111/WE³⁵, (iii) zgodnością z obowiązującymi przepisami UE dotyczącymi zamówień publicznych, (iv) brakiem dyskryminacji, (v) mechanizmem w celu uniknięcia nadwyżki rekompensaty, oraz (vi) zasadami przejrzystości.

³¹ Wstępne wsparcie dotyczące inwestycji w niezbędną infrastrukturę może zostać uśrednione jako (roczna) rekompensata w okresie powierzenia (zwykle 10 lat, chyba że amortyzacja inwestycji uzasadnia zastosowanie dłuższego okresu) jako rekompensata usługi świadczonej w ogólnym interesie gospodarczym.

³² Analiza zgodności pomocy na rzecz wspierania infrastruktury portów morskich i śródlądowych może zostać oceniona na podstawie art. 107(3) (c) TFUE. W istocie, Komisja dokonała oceny pomocy publicznej na rzecz portów śródlądowych zgodnie z art. 93 TFUE z zastosowaniem podobnych kryteriów zgodności jak zgodnie z art. 107(3)(c) TFUE.

³³ Przykładowo patrz Decyzja Komisji z dnia 25 czerwca 2014 r. w sprawie SA. 38048 – Grecja – *Rozbudowa Portu w Patras*, Dz.U. C 280 z 22.08.2014 r., str. 20, 19 czerwca 2013 r. w sprawie SA. 35738 – Grecja - *Pomoc w celu rozbudowy portu w Katakolo*, Dz.U. C 204 z 18.07.2013 r., str. 3, 15 grudnia 2009 r. w sprawie SA. C 39/2009 (ex N 385/2009) – *Łotwa - Publiczne finansowanie infrastruktury portu w Ventspils*, Dz.U. C 62 z 13.03.2010 r., str. 7.

³⁴ Zasady ramowe Unii Europejskiej dotyczące pomocy państwa w formie rekompensaty z tytułu świadczenia usług publicznych, Dz.U. C 8 z 11.01.2012 r., str. 15.

³⁵ Dyrektywa 2006/111/WE w sprawie przejrzystości stosunków finansowych między państwami członkowskimi a przedsiębiorstwami publicznymi, a także w sprawie przejrzystości finansowej wewnątrz określonych przedsiębiorstw, Dz.U. L 318 z 17.11.2006 r., str. 17.

Odniesienia:

- [Zawiadomienie Komisji w sprawie pojęcia pomocy państwa w rozumieniu art. 107 ust. 1 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej](#), Dz.U C 262 z 19.7.2016 r., str.1.
- [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 11.01.2012 r., str. 3.
- [Komunikat Komisji w sprawie stosowania reguł Unii Europejskiej w dziedzinie pomocy państwa w odniesieniu do rekompensaty za świadczenie usług w ogólnym interesie gospodarczym](#), Dz.U. C 8 z 11.1.2012 r., str. 4.
- [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.
- [Rozporządzenie Komisji \(UE\) o numerze 360/2012 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 26.4.2015 r., str.8.

Indykatywny wykaz decyzji Komisji wydanych w sprawie pomocy państwa w zakresie infrastruktury portowej:

- C 39/2009 (ex N 385/2009) – Łotwa - Publiczne finansowanie infrastruktury portu w Ventspils:
http://ec.europa.eu/competition/state_aid/cases/234343/234343_1080097_16_1.pdf
http://ec.europa.eu/competition/state_aid/cases/234343/234343_1276398_146_2.pdf
- SA. 38302 – Włochy – Pomoc inwestycyjna dla portu w Salerno:
http://ec.europa.eu/competition/state_aid/cases/251758/251758_1536127_128_2.pdf
- SA. 38478 – Węgry – Rozwój portu publicznego w Győr-Gönyű:
http://ec.europa.eu/competition/state_aid/cases/253617/253617_1593938_102_2.pdf
- SA 38048 - Grecja – Rozbudowa portu w Patras:
http://ec.europa.eu/competition/state_aid/cases/252397/252397_1563559_76_2.pdf
- SA. 36953 - Hiszpania – Pomoc inwestycyjna dla portu w Bahía de Cádiz:
http://ec.europa.eu/competition/state_aid/cases/249217/249217_1481221_99_2.pdf
- SA. 36621 - Włochy – Pomoc inwestycyjna dla portu w Capo d'Orlando:
http://ec.europa.eu/competition/state_aid/cases/248535/248535_1511225_165_2.pdf
- SA. 36223 – Hiszpania – Pomoc inwestycyjna dla portu w Santa Cruz na Tenerife:
http://ec.europa.eu/competition/state_aid/cases/248020/248020_1453836_60_2.pdf
- SA. 35720 – Zjednoczone Królestwo – Rada Miasta Liverpool Terminal dla statków pasażerskich:
http://ec.europa.eu/competition/state_aid/cases/251566/251566_1529732_82_2.pdf
- SA. 35738 – Grecja – Pomoc na rzecz rozbudowy portu Katakolo:
http://ec.europa.eu/competition/state_aid/cases/246700/246700_1444527_188_2.pdf

- SA. 34940 – Włochy – Port w Augusta:
http://ec.europa.eu/competition/state_aid/cases/246189/246189_1407362_66_2.pdf
- SA. 30742 – Litwa – Budowa infrastruktury terminalu dla promów pasażerskich i towarowych w Kłajpedzie:
http://ec.europa.eu/competition/state_aid/cases/235848/235848_1304328_127_3.pdf
- N 44/2010 – Łotwa – Publiczne finansowanie infrastruktury portowej w Krievu Sala:
http://ec.europa.eu/competition/state_aid/cases/235848/235848_1304328_127_3.pdf
- SA. 37402 – Węgry – Intermodalny rozwój portu Freeport w Budapeszcie:
http://ec.europa.eu/competition/state_aid/cases/250036/250036_1534981_92_2.pdf
- SA. 39403 – Holandia – Pomoc inwestycyjna dla portu w Lauwersoog:
http://ec.europa.eu/competition/state_aid/cases/256021/256021_1668108_140_2.pdf
- SA.42219 – Niemcy – Remont nadbrzeża Schuhmacher w porcie Maasholm:
http://ec.europa.eu/competition/state_aid/cases/260772/260772_1706942_87_2.pdf
- SA.43250 – Portugalia – Terminal dla statków pasażerskich w Porto de Leixões:
http://ec.europa.eu/competition/state_aid/cases/260880/260880_1725199_114_2.pdf