

II

(Komunikaty)

KOMUNIKATY INSTYTUCJI, ORGANÓW I JEDNOSTEK ORGANIZACYJNYCH
UNII EUROPEJSKIEJ

KOMISJA EUROPEJSKA

ZAWIADOMIENIE KOMISJI

**Wytyczne interpretacyjne dotyczące rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE)
nr 1008/2008 – Obowiązek użyteczności publicznej**

(2017/C 194/01)

Spis treści

	<i>Strona</i>
1. Wprowadzenie	2
2. Kwestia wytycznych	3
2.1. Ramy prawne	3
2.2. Potrzeba wyjaśnienia przepisów	3
3. Nałożenie obowiązku użyteczności publicznej	4
3.1. Zasady ogólne	4
3.2. Kwalifikujące się usługi i trasy	5
3.2.1. Rodzaj usług	5
3.2.2. Rodzaje tras	5
3.2.3. Decydujący charakter trasy	6
3.2.4. Łączenie tras	7
3.2.5. Związek z rozporządzeniem w sprawie wspólnych zasad przydzielania czasu na start lub lądowanie	7
3.3. Konieczność i adekwatność obowiązków	8
3.3.1. Proporcjonalność do potrzeb w zakresie rozwoju gospodarczego i społecznego	8
3.3.2. Nieadekwatność alternatywnych środków transportu	8
3.3.3. Istniejące taryfy lotnicze i warunki	8
3.3.4. Łączny efekt istniejących usług świadczonych przez przewoźników lotniczych	9
3.4. Rodzaje obowiązku	9
3.5. Obowiązek w zakresie zachowania ciągłości	10
3.6. Konsekwencje nałożenia obowiązku użyteczności publicznej	10
4. Procedury do celów nakładania obowiązku użyteczności publicznej	11
4.1. Publikacja noty informacyjnej w <i>Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej</i>	12
5. Potrzeba regularnego przeprowadzania ponownej oceny obowiązku użyteczności publicznej	12
6. Wyłączne koncesje na przewóz	13
6.1. Obowiązek przeprowadzenia procedury przetargowej	13
6.2. Kwalifikowalność do złożenia oferty	14
6.3. Kryteria wyboru	14
6.4. Konsekwencje przyznania prawa wyłącznego do wykonywania przewozów na danej trasie	14
6.5. Ponowne zbadanie obowiązku użyteczności publicznej i wyłączności na koniec każdego okresu obowiązywania koncesji	15

6.6.	Przypadek szczególny: grupowanie tras objętych przetargiem	15
7.	Procedury przetargu publicznego	16
8.	Rekompensata i związek z zasadami pomocy państwa	17
8.1.	Możliwość uzyskania rekompensaty i jej wysokość	17
8.2.	Związek z zasadami pomocy państwa	17
8.2.1.	Dotacje publiczne udzielone jako rekompensata z tytułu obowiązku użyteczności publicznej	18
8.2.2.	Kryteria z wyroku w sprawie Altmark	18
9.	Procedura nadzwyczajna	19
10.	Procedury przetargowe w zakresie obowiązku użyteczności publicznej i związek z przepisami dotyczącymi udzielania zamówień	20
11.	Kompetencje Komisji w zakresie dochodzenia i podejmowania decyzji	21
ZAŁĄCZNIK I:	Kwestionariusz opracowany przez DG COMP i DG MOVE na potrzeby zawiadomienia Komisji o obowiązku użyteczności publicznej	22
ZAŁĄCZNIK II:	Wyciąg z przepisów rozporządzenia nr 1008/2008 dotyczących obowiązku użyteczności publicznej	25

1. WPROWADZENIE

1. Rolą obowiązku użyteczności publicznej zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 1008/2008 w sprawie wspólnych zasad wykonywania przewozów lotniczych na terenie Wspólnoty⁽¹⁾ (zwanym dalej „rozporządzeniem nr 1008/2008” lub „rozporządzeniem”) jest tworzenie ustalonych norm dotyczących ciągłości, regularności, ustalania taryf lub minimalnej pojemności w celu zapewnienia dostępu do odizolowanych lub rozwijających się regionów, gdy państwo członkowskie uzna, że cele polityki rozwoju regionalnego nie zostaną zrealizowane w dostatecznym stopniu, jeżeli pozostawi się je samej tylko swobodnej grze sił rynkowych, ponieważ sam rynek nie zapewni tym regionom zadowalającego poziomu przewozów lotniczych. Obowiązek użyteczności publicznej stanowi zatem wyjątek od ogólnej zasady swobody świadczenia przewozów lotniczych w UE zagwarantowanej w art. 15 ust. 1 rozporządzenia.
2. W komunikacie „Europejska strategia w dziedzinie lotnictwa”⁽²⁾ Komisja zidentyfikowała różne potrzeby obywateli UE i przedsiębiorstw z UE, takie jak dostęp do wysokiej jakości usług transportu lotniczego, i stwierdziła, że jeżeli rynek sam w sobie nie zapewni zadowalającego poziomu usług transportu lotniczego określonym regionom w Europie, państwa członkowskie mogą rozważyć nałożenie obowiązku świadczenia usługi publicznej w celu zapewnienia usług regionom o słabo rozwiniętej infrastrukturze, tj. w celu zapewnienia wymaganej jakości sieci połączeń. Obowiązek użyteczności publicznej może odgrywać znaczącą pozytywną rolę pod względem jakości sieci połączeń, co – jak pokazują niektóre badania – ma decydujące znaczenie dla regionów UE: według pomiarów wykonanych w ramach tych badań wzrost jakości sieci połączeń o 10 % pobudza przyrost PKB (na mieszkańca) o dodatkowe 0,5 %, wzrost PKB o 1 % i prowadzi do ogólnego wzrostu produktywności⁽³⁾. Jakość sieci połączeń stanowi klucz do wzrostu, zatrudnienia i spójności społecznej.
3. Obecnie w UE istnieje 179 tras objętych obowiązkiem użyteczności publicznej, ustanowionych na podstawie rozporządzenia nr 1008/2008, przy czym wszystkie znajdują się w trzynastu państwach członkowskich (Chorwacja, Cypr, Republika Czeska, Estonia, Finlandia, Francja, Grecja, Irlandia, Włochy, Portugalia, Hiszpania, Szwecja i Zjednoczone Królestwo)⁽⁴⁾. We Francji jest ich najwięcej (40) i obsługują one około 5,7 mln pasażerów rocznie, co oznacza, że co piąty pasażer w ruchu krajowym podróżuje korzystając z trasy objętej obowiązkiem użyteczności publicznej. W Irlandii udział obowiązku użyteczności publicznej w ruchu krajowym wynosi około 70 %. W praktyce trasy objęte obowiązkiem użyteczności publicznej są w większości trasami krajowymi, a tylko siedem tras łączy porty lotnicze znajdujące się w dwóch różnych państwach członkowskich. 136 tras objętych obecnie obowiązkiem użyteczności publicznej jest subsydiowanych przez organy publiczne, a kwotę subsydiów przeznaczanych rocznie na ich obsługę szacuje się – na podstawie informacji, którymi dysponuje Komisja – na co najmniej 300 mln EUR.

⁽¹⁾ Dz.U. L 293 z 31.10.2008, s. 3.

⁽²⁾ COM(2015) 598 final z 7.12.2015.

⁽³⁾ InterVISTAS, 2015, Economic Impact of European Airports – A Critical Catalyst to Economic Growth; PwC, 2013, Econometric analysis to develop evidence on the links between aviation and the economy; IATA, 2007, Aviation Economic Benefits - Measuring the economic rate of return on investment in the aviation industry.

⁽⁴⁾ Ponadto niektóre inne państwa członkowskie wykazały zainteresowanie nałożeniem obowiązku użyteczności publicznej. Na przykład Niemcy wprowadzili w przeszłości trzy obowiązki użyteczności publicznej. Węgry były bliskie wprowadzenia obowiązku użyteczności publicznej, ale tuż przed tym jeden z przewoźników lotniczych oświadczył, że zamierza rozpocząć wykonywanie przewozów na przedmiotowej trasie. Słowenia zwróciła się do Komisji z pytaniami dotyczącymi obowiązku użyteczności publicznej. Łotwa i Malta mają przedstawicieli w grupie interesu popierającej obowiązek użyteczności publicznej w CIRCABC (Centrum zasobów dotyczących komunikacji i informacji dla organów administracji, przedsiębiorstw i obywateli. Dostęp do grupy interesu mogą uzyskać właściwe organy krajowe). Adres strony internetowej: <https://circabc.europa.eu>.

4. Ocena adekwatności rozporządzenia nr 1008/2008 przeprowadzona przez Komisję w latach 2011–2013 wykazała, że określone w nim przepisy dotyczące obowiązku użyteczności publicznej spełniają swój cel, tj. zapewniają jakość sieci połączeń, gdy nie zapewnia jej rynek. Zainteresowane strony i państwa członkowskie zaleciły zacieśnienie współpracy między organami krajowymi i Komisją oraz zapewnienie odpowiedniego powiązania między zasadami pomocy państwa UE i określonymi w rozporządzeniu przepisami dotyczącymi obowiązku użyteczności publicznej, w tym ewentualnie poprzez wydanie wytycznych⁽⁵⁾.
5. Podjęto praktyczne działania w celu zastosowania się do tych zaleceń. Komisja stworzyła aktualną sieć kontaktów w zakresie obowiązku użyteczności publicznej; zorganizowała także posiedzenia komitetu ds. dostępu do rynku⁽⁶⁾ na podstawie rozporządzenia nr 1008/2008, podczas których służby Komisji przedstawiły ujednoczoną prezentację dotyczącą obowiązku użyteczności publicznej, a państwa członkowskie wymieniły się własnymi praktycznymi doświadczeniami. Opracowano prosty kwestionariusz, który umożliwia organom krajowym łatwe zgłaszanie wszelkich zamiarów wprowadzenia z ich strony obowiązku użyteczności publicznej i który w chwili obecnej organy te regularnie wykorzystują. Służby Komisji ostrzegają państwa członkowskie ex ante, w przypadku gdy natrafią na problem. Nowa baza danych umożliwi służbom Komisji uzyskiwanie ujednoczonych danych dotyczących obowiązku użyteczności publicznej w całej Europie.

2. KWESTIA WYTYCZNYCH

2.1. Ramy prawne

6. Warunki i wymogi odnoszące się do obowiązku użyteczności publicznej określono w art. 16–18 rozporządzenia nr 1008/2008 (zob. wyciąg w załączniku II do tych wytycznych). W art. 16 określono ogólne zasady dotyczące obowiązku użyteczności publicznej. Zawiera on kryteria dotyczące wymogów w zakresie nakładania i ciągłości obowiązku użyteczności publicznej, kryteria oceny dla państw członkowskich, przepisy dotyczące procedury publikacji i rozpoczynania wykonywania przewozów na trasach objętych obowiązkiem użyteczności publicznej, warunki i procedury ograniczania dostępu do trasy, a także procedurę stosowaną w sytuacjach nadzwyczajnych. W art. 17 określono sposób, w jaki przeprowadza się procedurę przetargu publicznego. Zawiera on przepisy dotyczące treści zaproszenia do składania ofert i późniejszej umowy, procedury publikacji oraz informacji udzielanych oferentom, kryteriów wyboru ofert, rekompensaty i informacji przekazywanych Komisji po zakończeniu procedury przetargowej. Natomiast art. 18 zawiera przepisy dotyczące badania i przeglądu decyzji podejmowanych na podstawie poprzedzających artykułów.

2.2. Potrzeba wyjaśnienia przepisów

7. Ramy prawne UE ustanowione rozporządzeniem nr 1008/2008 gwarantują otwartość, jawność i przejrzystość procedury nakładania obowiązku użyteczności publicznej. Istotne jest monitorowanie prawidłowego stosowania przepisów dotyczących obowiązku użyteczności publicznej, aby uniknąć wszelkich ewentualnych nadużyć systemu na skutek nieproporcjonalnych ograniczeń konkurencji w świetle realizowanych celów społecznych i gospodarczych. Celem Komisji jest udzielenie porad i rozwiązanie jak największej liczby potencjalnych problemów jeszcze przed publikacją noty informacyjnej dotyczącej obowiązku użyteczności publicznej.
8. W tym kontekście uznaje się, że warto prowadzić w szerokim zakresie wymianę ocen dokonanych w przeszłości w poszczególnych sprawach, które są jak dotąd znane zwykle tylko odnośnym zainteresowanym państwom członkowskim i Komisji.
9. Innym powodem przyjęcia tych wytycznych jest brak, jak dotąd, orzecznictwa Trybunału Sprawiedliwości dotyczącego obowiązku użyteczności publicznej ustanowionego na podstawie rozporządzenia nr 1008/2008.
10. Na spotkaniu Komitetu Doradczego ds. stosowania przepisów dotyczących dostępu przewoźników lotniczych Wspólnoty do wewnątrzspółnotowych tras lotniczych z ekspertami krajowymi, które odbyło się we wrześniu 2015 r.⁽⁷⁾, służby Komisji wspomniały o możliwości wydania wytycznych dotyczących obowiązku użyteczności publicznej. Państwa członkowskie przyjęły ten pomysł z zadowoleniem i zgodziły się, że takie wytyczne mogą wprowadzić przejrzystość, spójność i jasność wśród przewoźników lotniczych w UE, państw członkowskich oraz organów regionalnych i organów administracji. Stanowisko to było zgodne z opiniami wyrażonymi podczas wcześniejszych dwustronnych wymian informacji z organami krajowymi i lokalnymi. W związku z tym w komunikacie dotyczącym strategii w dziedzinie lotnictwa Komisja zobowiązała się do opublikowania wytycznych uszczegóławiających interpretację i stosowanie przez służby Komisji przepisów i procedur dotyczących obowiązku użyteczności publicznej określonych w rozporządzeniu nr 1008/2008. Niniejsze wytyczne stanowią efekt powyższego zobowiązania. W ramach przygotowań do opracowania przedmiotowych wytycznych latem 2016 r. zorganizowano nieformalne ukierunkowane konsultacje mające na celu zebranie opinii głównych zainteresowanych stron.

⁽⁵⁾ Dokument roboczy służb Komisji SWD(2013) 208 final z 6.6.2013, sekcja 5.1.1.3. http://ec.europa.eu/transport/modes/air/internal_market/fitness_check_en.htm

⁽⁶⁾ Komitet Doradczy ds. stosowania przepisów dotyczących dostępu przewoźników lotniczych Wspólnoty do wewnątrzspółnotowych tras lotniczych.

⁽⁷⁾ <http://ec.europa.eu/transparency/regexpert/index.cfm?do=groupDetail.groupDetail&groupID=3118>

11. Niniejsze wytyczne mają na celu wyjaśnienie stosowanej przez Komisję interpretacji kryteriów zastosowanych w rozporządzeniu i opisanie obowiązujących procedur, których należy przestrzegać. Ponadto w całym tekście udziela się odpowiedzi na najczęściej zadawane pytania, na które w rozporządzeniu brak jednoznacznej odpowiedzi. Oczywiście niektóre z państw członkowskich bardzo dobrze znają przepisy i ich zastosowanie, natomiast inne mają jedynie bardzo ograniczone doświadczenie lub nie mają w ogóle doświadczenia w zakresie stosowania przepisów dotyczących obowiązku użyteczności publicznej. Wyjaśnienie przepisów i ich interpretacja powinny ułatwić, w szczególności państwom stosującym obowiązek użyteczności publicznej po raz pierwszy, zachowanie zgodności z obowiązującymi przepisami.
12. Oprócz doświadczenia zdobytego przez Komisję w zakresie stosowania przepisów dotyczących obowiązku użyteczności publicznej określonych w rozporządzeniu, niniejsze wytyczne uwzględniają również zasady pomocy państwa przewidziane w prawie Unii (w szczególności art. 107–109 TFUE)⁽⁸⁾. Chociaż prawie codziennie Komisja otrzymuje wiele pytań dotyczących ogólnie obowiązku użyteczności publicznej, głównie od państw członkowskich, liczba formalnych skarg – z których wszystkie złożyli przewoźnicy lotniczy i porty lotnicze – jest bardzo ograniczona. Niniejsze wytyczne mają na celu rozwiązanie problemów najczęściej zgłaszanych przez organy krajowe, przewoźników lotniczych i porty lotnicze. Ich celem nie jest wyjaśnienie w wyczerpujący sposób wszystkich przepisów.
13. W wytycznych przedstawiono wskazówki dotyczące większości przypadków, ale należy podkreślić, że każdy przypadek należy oceniać indywidualnie w świetle wszystkich jego szczególnych okoliczności.
14. W każdym razie celem niniejszych wytycznych nie jest stworzenie żadnych nowych zobowiązań prawnych i nie mają one wpływu na wykładnię, którą mógłby w przyszłości przedstawić Trybunał Sprawiedliwości w odniesieniu do obowiązku użyteczności publicznej.

3. NAŁOŻENIE OBOWIĄZKU UŻYTECZNOŚCI PUBLICZNEJ

3.1. Zasady ogólne

15. Z art. 16 ust. 1 i 4 rozporządzenia nr 1008/2008 wynika, że państwa członkowskie muszą każdorazowo informować Komisję o powziętym zamiarze nałożenia obowiązku użyteczności publicznej. Publikacja ogłoszeń informacyjnych nie stanowi odzwierciedlenia pewności prawa w odniesieniu do danego wyniku; jej celem jest poinformowanie rynku o zamiarach państwa członkowskiego dotyczących nowego obowiązku użyteczności publicznej⁽⁹⁾. Służby Komisji przygotowały kwestionariusz służący powiadamianiu o obowiązku użyteczności publicznej i jego opisywaniu, który obejmuje także najważniejsze kwestie wynikające zarówno z rozporządzenia nr 1008/2008, jak i z zasad pomocy państwa, które stanowią integralną, ale niezależną część oceny każdego obowiązku użyteczności publicznej (zob. załącznik I)⁽¹⁰⁾. Chociaż Komisja nie podejmuje formalnej decyzji dotyczącej obowiązku użyteczności publicznej jako takiego, to jednak bardzo ważne jest doprecyzowanie wszelkich kwestii, które mogą zostać wykryte przed wprowadzeniem lub zmianą obowiązku użyteczności publicznej i które w przyszłości mogą budzić wątpliwości. Komisja radzi państwom członkowskim, aby jak najszybciej skontaktowały się z jej służbami, jeżeli rozważają nałożenie nowego obowiązku użyteczności publicznej lub zmianę istniejącego obowiązku użyteczności publicznej. Dzięki temu służby Komisji znają plany i mogą od początku udzielać pomocy, a tym samym sprawić, aby cały proces przebiegał sprawniej.
16. Istotną szczególną cechą obowiązku użyteczności publicznej w sektorze transportu lotniczego jest wyraźne rozróżnienie między systemem obowiązku użyteczności publicznej, który określa warunki wykonywania przewozów na konkretnej trasie i umową, która zapewnia operatorowi prawo wyłączne (z rekompensatą lub bez rekompensaty). Nałożenie obowiązku użyteczności publicznej w sektorze transportu lotniczego niekoniecznie i nie w sposób automatyczny nadaje zainteresowanemu państwu członkowskiemu prawa do ograniczenia dostępu do trasy lotniczej do jednego operatora lub do przyznania rekompensat z tytułu wypełniania obowiązku użyteczności publicznej (tzw. ograniczony obowiązek użyteczności publicznej). Jeżeli przewoźnik lotniczy wykazuje chęć wykonywania przewozów na danej trasie bez wyłączności i rekompensaty, wówczas swobodny dostęp do trasy musi mieć każdy przewoźnik lotniczy spełniający warunki obowiązku użyteczności publicznej (tzw. otwarty obowiązek użyteczności publicznej).

⁽⁸⁾ Zasady pomocy państwa, zarówno merytoryczne, jak i proceduralne, nadal mają zastosowanie do tras objętych obowiązkiem użyteczności publicznej. Procedura dotycząca obowiązku użyteczności publicznej wynikająca z rozporządzenia nie zastępuje procedury dotyczącej pomocy państwa.

⁽⁹⁾ Komisja może zwrócić się o udzielenie dodatkowych informacji w dowolnym momencie przed publikacją lub po niej, na wniosek państwa członkowskiego lub z własnej inicjatywy (np. w następstwie skargi).

⁽¹⁰⁾ Jak wskazano w kwestionariuszu, zasady dotyczące zgłaszania pomocy państwa mają zastosowanie w całej rozciągłości do rekompensaty wypłacanej w ramach obowiązku użyteczności publicznej. Zależnie od okoliczności zgłoszenia pomocy państwa należy dokonać, gdy znana jest już kwota rekompensaty, tj. gdy zostanie ona ustalona w decyzji o udzieleniu pomocy lub w umowie. Państwa członkowskie mają możliwość wcześniejszego powiadomienia Komisji o rekompensacie z tytułu obowiązku użyteczności publicznej. Wcześniejsze powiadomienie jest przydatnym nieformalnym etapem poprzedzającym powiadomienie, w trakcie którego służby Komisji mogą zapewnić państwu członkowskiemu nieformalne informacje zwrotne i wytyczne. Jeżeli państwo członkowskie uzna to za konieczne, może wystąpić do Komisji o wytyczne *ex ante*.

17. Zgodnie z rozporządzeniem obowiązki użyteczności publicznej mogą być wykorzystywane w szczególności w celu zapewnienia dostępu do oddalonych i odizolowanych regionów lub, jeśli spełnione są określone warunki, w przypadku gdy same siły rynkowe nie pozwalają na zapewnienie w minimalnym zakresie usług transportu lotniczego spełniających określone normy.
18. Ponieważ obowiązek użyteczności publicznej stanowi wyjątek od ogólnej zasady swobody świadczenia przewozów lotniczych⁽¹¹⁾, podlega surowym wymogom i ograniczeniom. Obowiązek użyteczności publicznej powinien uwzględniać zasady przejrzystości, niedyskryminacji i proporcjonalności: w szczególności nie mogą one prowadzić do żadnej dyskryminacji z powodu przynależności państwowej lub tożsamości przewoźników lotniczych i nie mogą wykraczać poza to, co jest konieczne do osiągnięcia celów polityki⁽¹²⁾.

3.2. Kwalifikujące się usługi i trasy

3.2.1. Rodzaj usług

19. Obowiązek użyteczności publicznej można nakładać tylko na regularny przewóz lotniczy⁽¹³⁾. Nie ma on wpływu na nieregularne przewozy lotnicze. W przypadku gdy przewoźnik lotniczy oferuje na trasie sprzedaż przewozu lotniczego⁽¹⁴⁾ zgodnie z wymogami obowiązku użyteczności publicznej nałożonego na tę trasę, takie przewozy lotnicze uznaje się także za regularny przewóz lotniczy⁽¹⁵⁾.

3.2.2. Rodzaje tras

20. Rozporządzenie nr 1008/2008 zezwala na nałożenie obowiązków użyteczności publicznej na dwa rodzaje tras⁽¹⁶⁾:

- a) Trasy do portu lotniczego obsługującego region peryferyjny lub rozwijający się

Region peryferyjny jest zazwyczaj regionem oddalonym lub regionem trudno dostępnym ze stolicy lub innych głównych miast w państwie członkowskim. Oddalenie i izolację należy oceniać w odniesieniu do terytorium danego państwa członkowskiego, jego ośrodków administracyjnych, biznesowych, kształcenia i medycznych, ale także w odniesieniu do terytorium i takich ośrodków na terytorium innych państw członkowskich, z którymi ono graniczy. Region rozwijający się to region o gorszych wynikach gospodarczych⁽¹⁷⁾, określanym na przykład na podstawie PKB na mieszkańca lub stopy bezrobocia.

- b) Drugorzędne trasy do dowolnego portu lotniczego

W rozporządzeniu nie określono ilościowego kryterium oceny „drugorzędności” trasy, biorąc pod uwagę różne sytuacje, które mogą występować w różnych państwach członkowskich. Na podstawie doświadczenia Komisji w wielu przypadkach obowiązków użyteczności publicznej wydaje się jednak, że można bezpiecznie stwierdzić, że trasy obsługujące ponad 100 000 pasażerów rocznie nie można z reguły uznać za trasę drugorzędną w rozumieniu rozporządzenia⁽¹⁸⁾.

21. Rozporządzenie nr 1008/2008 nie ogranicza obowiązków użyteczności publicznej do tras w obrębie tego samego państwa członkowskiego. Mogą one mieć również dobre zastosowanie do dowolnej trasy wewnętrznej, która spełnia warunki rozporządzenia. Rozporządzenie nie obejmuje tras do państw trzecich objętych obowiązkiem użyteczności publicznej, ponieważ jego zakres ogranicza się do wewnętrznych przewozów lotniczych⁽¹⁹⁾.

⁽¹¹⁾ Zgodnie z definicją w art. 15 rozporządzenia nr 1008/2008.

⁽¹²⁾ Zob. art. 16 ust. 1 rozporządzenia nr 1008/2008.

⁽¹³⁾ Art. 16 ust. 1 rozporządzenia nr 1008/2008.

⁽¹⁴⁾ Art. 2 pkt 15: „sprzedaż przewozu lotniczego» oznacza sprzedaż miejsc, bez żadnej innej związanej z tym usługi, takiej jak zakwaterowanie, bezpośrednio klientom przez przewoźnika lotniczego lub jego upoważnionego agenta, lub czarterującego».

⁽¹⁵⁾ Art. 16 ust. 7 rozporządzenia nr 1008/2008.

⁽¹⁶⁾ Art. 16 ust. 1 rozporządzenia nr 1008/2008.

⁽¹⁷⁾ Na przykład warunek ten spełniałyby zwykle regiony słabiej rozwinięte w kontekście polityki regionalnej UE (w których PKB na mieszkańca wynosi poniżej 75 % średniej dla UE). Ponieważ także odpowiednie sytuacje regionów należących do tego samego państwa członkowskiego mogą znacznie się różnić, uznanie za region rozwijający się może również wynikać z porównania z krajowym PKB lub stopą bezrobocia danego państwa członkowskiego.

⁽¹⁸⁾ Nie oznacza to jednak, że dowolna trasa obsługująca rocznie liczbę pasażerów mniejszą niż 100 000 musi być trasą drugorzędną. Ogólnie rzecz biorąc, im wyższa liczba pasażerów na konkretnej trasie, tym trudniej dowiedzieć, że taka trasa kwalifikowałaby się do obowiązku użyteczności publicznej, tj. że bez obowiązku użyteczności publicznej żaden przewoźnik nie przyjąłby pewnych norm, o których mowa w art. 16 ust. 1, biorąc pod uwagę wyłącznie swój interes handlowy.

⁽¹⁹⁾ Zob. w szczególności art. 1 ust. 1 i art. 15 ust. 1 rozporządzenia nr 1008/2008. Co do zasady rozporządzenie nie zabrania państwom członkowskim zawierania podobnych uzgodnień z państwami trzecimi na podstawie umów dwustronnych lub wielostronnych, w szczególności z zastrzeżeniem mającego zastosowanie prawa konkurencji UE. Na przykład jedno państwo członkowskie zawarło protokoły ustaleń z państwami trzecimi, aby umożliwić loty między dwoma terytoriami na warunkach podobnych do tras objętych obowiązkiem użyteczności publicznej w UE. Procedurę przetargową przeprowadzono zgodnie z unijnymi przepisami dotyczącymi procedur przetargu publicznego.

22. Z art. 16 ust. 1 rozporządzenia wynika, że trasa objęta obowiązkiem użyteczności publicznej ma zawsze być wyznaczana z jednego portu lotniczego do drugiego, a nie poprzez odniesienie się do dwóch miast lub regionów. Wybór portu lotniczego do celów obowiązku użyteczności publicznej należy odpowiednio uzasadnić. Połączenia wtórne – tj. miejsca przeznaczenia i częstotliwość połączeń oferowane przez porty lotnicze miasta przeznaczenia – stanowią jeden z elementów tej oceny, ale nie mogą być jedynym uzasadnieniem wyboru takiego a nie innego konkretnego portu lotniczego. Jeżeli organ publiczny uzna, że kilka portów lotniczych przeznaczenia będzie w równym stopniu służyło potrzebom jednego regionu, będzie mógł ewentualnie nałożyć obowiązek użyteczności publicznej na połączenia z portu lotniczego w tym regionie do tych kilku portów lotniczych przeznaczenia, tym samym nakładając obowiązek użyteczności publicznej na te odrębne trasy. Jeżeli przewoźnik lotniczy rozpocznie wykonywanie przewozów na jednej z tych tras lub jeżeli przewoźnik lotniczy zostanie wybrany do wykonywania przewozów na jednej trasie w oparciu o procedurę przetargową obejmującą wszystkie te trasy, pozostałe obowiązki użyteczności publicznej należy unieważnić, aby rynek nie został niepotrzebnie zamknięty⁽²⁰⁾. Chociaż ta konfiguracja nie została omówiona wyraźnie w art. 16 ust. 1, to brzmienie przepisu jej nie odrzuca i jest ona także zgodna z celami przepisu. W celu uniknięcia nierównego traktowania i zakłóceń konkurencji ważne jest jednak, aby zamiary organu były od początku przejrzyste, w szczególności dzięki zawiadomieniu, o którym mowa w art. 16 ust. 4 rozporządzenia.
23. Określenie obowiązku użyteczności publicznej na trasach z regionu do kilku portów lotniczych lub z kilku portów lotniczych obsługujących to samo miasto byłoby na ogół nieproporcjonalne do celów zapewnienia mobilności i spójności terytorialnej. Skutkiem środka byłoby wykluczenie okazjonalnych przewoźników lotniczych, ponieważ nie mogliby obsługiwać lotów z regionu do żadnego z portów lotniczych miasta przeznaczenia, a co za tym idzie przyczynienie się do definitywnego zamknięcia rynku przed nowymi operatorami na konkurencyjnych trasach. W związku z tym obowiązki użyteczności publicznej nie powinny co do zasady mieć wpływu na porty lotnicze inne niż wybrany port, ale obsługujące to samo miasto.
24. Obowiązki użyteczności publicznej mogą na ogół mieć zastosowanie do tras z co najmniej jednym międzylądowaniem⁽²¹⁾. Adekwatność potrzeb w zakresie obowiązku użyteczności publicznej należy jednak oceniać dla każdego odcinka lotu z osobna. Obowiązek użyteczności publicznej nie powinien mieć zastosowania do odcinków lotu, które się do niego nie kwalifikują. Jeżeli na przykład obowiązek użyteczności publicznej nakładany jest na trasę z A do C z międzylądowaniem w B, wówczas kwalifikowalność tras A–C, A–B i B–C należy oceniać indywidualnie. Jeżeli na przykład odcinek B–C nie kwalifikowałby się do obowiązku użyteczności publicznej w oparciu o jego charakterystykę, wówczas do przewoźników lotniczych przewożących pasażerów lub ładunek na tym odcinku nie powinno się stosować żadnych obowiązków użyteczności publicznej. Żadne obowiązki na trasie A–C nie powinny ograniczać swobody świadczenia przewozów lotniczych na odcinku B–C.

3.2.3. Decydujący charakter trasy

25. Obowiązki użyteczności publicznej można nakładać wyłącznie na trasę, którą „uznaje się za żywotnie ważną dla gospodarczego i społecznego rozwoju regionu, który jest obsługiwany przez ten port lotniczy”⁽²²⁾. Jest to niezbędnym warunkiem odnoszącym się do dowolnego ze wspomnianych wyżej rodzajów tras, a ocenę należy zawsze przeprowadzać, uwzględniając szczególne okoliczności danej sprawy. Państwa członkowskie dysponują pewnym marginesem swobody w zakresie oceny istotnego charakteru trasy. Ze swobody tej można jednak korzystać na podstawie obiektywnych czynników dotyczących potrzeb w zakresie jakości sieci połączeń zgodnie z rozporządzeniem, a także bardziej ogólnie z prawem Unii.
26. Trasa niezbędna dla regionu, takiego jak mała wyspa lub oddalony region, ma wyraźnie taki decydujący charakter. Przewozy lotnicze łączące małe i średnie miasta z ważnymi ośrodkami gospodarczymi lub administracyjnymi można jednak postrzegać w pewnych okolicznościach także jako mające decydujące znaczenie dla gospodarczego i społecznego rozwoju przedmiotowych regionów. Na przykład systemem obowiązku użyteczności publicznej objęto trasę łączącą stolicę państwa członkowskiego położonego na wyspie z Brukselą, jako miastem, w którym mają biura różne instytucje i organy UE.
27. Art. 16 ust. 1 rozporządzenia wyznacza jednak granice marginesu swobody państw członkowskich. Na przykład chociaż obowiązki użyteczności publicznej mogą mieć na celu usunięcie przeszkód w gospodarczym i społecznym rozwoju regionów lub miast, nie mogą być ustanawiane w celu bezpośredniego lub pośredniego promowania lub wspierania konkretnego przewoźnika lotniczego lub rozwijania konkretnego portu lotniczego.

⁽²⁰⁾ Oznacza to, że konkurenci będą mogli prowadzić przewozy lotnicze na pozostałych trasach. W tym przypadku, jeżeli konkurujące przewozy lotnicze spełniają wymogi obowiązku użyteczności publicznej, obowiązek ten należy cofnąć. Jeżeli konkurujące przewozy lotnicze spełniają te wymogi tylko częściowo, wówczas wymogi te należy dostosować. Przykładowo w 2014 r. Zjednoczone Królestwo nałożyło obowiązek użyteczności publicznej na sześć tras (Dundee – sześć portów lotniczych w Londynie). Wybrana oferta dotyczyła trasy Dundee–Londyn Stansted i w konsekwencji unieważniono pozostałe pięć obowiązków użyteczności publicznej.

⁽²¹⁾ Możliwość międzylądowania należy wskazać w obowiązkach użyteczności publicznej i w specyfikacji istotnych warunków zamówienia.

⁽²²⁾ Art. 16 ust. 1 rozporządzenia nr 1008/2008. Pojęcie „port lotniczy” odnosi się tu do portu lotniczego obsługującego region peryferyjny lub rozwijający się położony na terytorium państwa członkowskiego.

3.2.4. Łączenie tras

28. Państwa członkowskie nie mogą uzależniać dostępu do jednej konkretnej trasy od obsługi innych tras. Takie łączenie byłoby niezgodne z rozporządzeniem nr 1008/2008⁽²³⁾. Kryteria dotyczące kwalifikowalności i adekwatności przewidziane w art. 16 ust. 1, 2 i 3 rozporządzenia odnoszą się do „trasy”, do której nie można przyrównać połączonych tras. Każde z tych kryteriów należy zatem oceniać oddzielnie w stosunku do każdej konkretnej trasy. Traktowanie połączonych tras jako jednej trasy można uznać za nadmierne ograniczenie dostępu do tras, ponieważ prawdopodobnie tylko przewoźnicy lotniczy posiadający bazy regionalne będą w stanie zapewnić przewozy na tych wszystkich trasach.
29. Tego zakazu łączenia tras na etapie nakładania obowiązku użyteczności publicznej nie należy mylić z możliwością przyznania prawa dostępu do grupy tras w drodze przetargu przewidzianego w art. 16 ust. 10 rozporządzenia. Możliwość tę wyjaśniono dokładniej w pkt 6.6 niniejszych wytycznych; ma ona zastosowanie wyłącznie do tych tras, w przypadku których żaden przewoźnik lotniczy nie rozpoczął lub nie rozpocznie wykonywania regularnych przewozów lotniczych zgodnie z obowiązkami użyteczności publicznej.

3.2.5. Związek z rozporządzeniem w sprawie wspólnych zasad przydzielania czasu na start lub lądowanie

30. Rozporządzenie (EWG) nr 95/93 w sprawie wspólnych zasad przydzielania czasu na start lub lądowanie w portach lotniczych Wspólnoty⁽²⁴⁾ (zwane dalej „rozporządzeniem nr 95/93”) umożliwia rezerwowanie czasu na start lub lądowanie w odniesieniu do obowiązków użyteczności publicznej. Art. 9 ust. 1 stanowi, że „państwo członkowskie może zarezerwować w koordynowanym porcie lotniczym czasu na start lub lądowanie wymagane do operacji przewidzianych na tej trasie. Jeżeli zarezerwowane czasy na start lub lądowanie na danej trasie nie są wykorzystywane, zostają udostępnione każdemu innemu przewoźnikowi lotniczemu zainteresowanemu obsługą trasy zgodnie ze zobowiązaniami z tytułu świadczenia usług użyteczności publicznej [...]. Jeżeli żaden inny przewoźnik nie jest zainteresowany obsługą trasy, a dane państwo członkowskie nie wydaje zaproszenia do składania ofert [na mocy art. 16 ust. 10 rozporządzenia (WE) nr 1008/2008] [...], czasy na start lub lądowanie zostają albo zarezerwowane dla innej trasy z zastrzeżeniem zobowiązań z tytułu świadczenia usług użyteczności publicznej albo zwrócone do puli”. Obowiązki te określa się najpóźniej w momencie, o którym mowa w art. 16 ust. 11 rozporządzenia nr 1008/2008, wskutek czego obowiązek użyteczności publicznej uważa się za wygasły, jeśli na trasie objętej takim obowiązkiem nie wykonywano regularnych przewozów lotniczych przez okres 12 miesięcy. Rezerwacja czasu na start lub lądowanie dla tej samej trasy wymagałaby wówczas nałożenia nowego obowiązku użyteczności publicznej.
31. W art. 9 ust. 2 rozporządzenia nr 95/93 wyjaśniono, że procedurę przetargu dotyczącą obowiązku użyteczności publicznej należy stosować „jeżeli więcej niż jeden [unijny] przewoźnik lotniczy jest zainteresowany obsługiwaniem trasy i nie jest w stanie uzyskać czasów na start lub lądowanie od koordynatora w ciągu jednej godziny przed lub po wnioskowanym terminie”.
32. Przepisy rozporządzenia nr 1008/2008 dotyczące obowiązków użyteczności publicznej nie mają wpływu na podział kompetencji między państwami członkowskimi w zakresie stosowania art. 9 rozporządzenia nr 95/93⁽²⁵⁾.
33. Rezerwacja czasu na start lub lądowanie pozostaje bez uszczerbku dla praw nabytych na mocy rozporządzenia nr 95/93. Możliwość taka odnosi się zatem tylko do puli nieprzydzielonego czasu na start lub lądowanie ustanowionej na mocy art. 10 rozporządzenia nr 95/93, która obejmuje czas na start lub lądowanie zwrócony zgodnie z art. 9 ust. 1 tego rozporządzenia.
34. Należy podkreślić, że czasu na start lub lądowanie nie należy rezerwować do celów innych niż obowiązki użyteczności publicznej. Kwestia ta ma szczególne znaczenie w przypadku międzylądowań. Na przykład na trasie A–B–C, na której B i C są portami lotniczymi z bardzo wieloma przydziałami czasu na start lub lądowanie, czas na start lub lądowanie można rezerwować tylko dla lotów między B i C, jeżeli ten odcinek sam stanowi przedmiot obowiązku użyteczności publicznej. W szczególności obowiązek użyteczności publicznej dotyczący trasy między A i C (tj. dotyczący transportu między tymi dwoma punktami) nie uzasadnia rezerwacji czasu na start lub lądowanie w punkcie B.
35. W związku z tym na trasach objętych obowiązkiem użyteczności publicznej, na których ma miejsce rezerwacja czasu na start lub lądowanie:
- 1) należy, gdy tylko jest to możliwe, unikać międzylądowań w zatłoczonych portach lotniczych;
 - 2) podczas międzylądowań nie należy zmieniać statku powietrznego, chyba że drugi odcinek (B–C) także kwalifikuje się do obsługi (drugim) typem statku powietrznego, który ma zostać wykorzystany, w ramach obowiązku użyteczności publicznej. W innym wypadku czas na start lub lądowanie można rezerwować do celów obsługi ruchu dużych statków powietrznych poza zakresem uzasadnionym obowiązkiem użyteczności publicznej.

⁽²³⁾ Oznacza to, że stworzenie tak zwanych „obowiązków użyteczności publicznej dla węzła lotniczego”, obejmujących wszystkie trasy lub większość tras z konkretnego portu lotniczego, nie jest zgodne z rozporządzeniem nr 1008/2008.

⁽²⁴⁾ Rozporządzenie Rady (EWG) nr 95/93 z dnia 18 stycznia 1993 r. w sprawie wspólnych zasad przydzielania czasu na start lub lądowanie w portach lotniczych Wspólnoty (Dz.U. L 14 z 22.1.1993, s. 1).

⁽²⁵⁾ Oznacza to, że państwo członkowskie może jedynie rezerwować czas na start lub lądowanie na własnym terytorium, a nie na terytorium innego państwa członkowskiego w przypadku obowiązku użyteczności publicznej między dwoma państwami członkowskimi.

3.3. Konieczność i adekwatność obowiązków

36. Konieczność i adekwatność przewidywanego obowiązku użyteczności publicznej należy określać na podstawie czterech kryteriów⁽²⁶⁾ omówionych w poniższych punktach. Chociaż Komisja nie posiada uprawnień pozwalających domagać się od państwa członkowskiego nałożenia konkretnego obowiązku użyteczności publicznej na dowolną trasę, ocenia kryteria, na podstawie których nakłada się (przewidywany) obowiązek użyteczności publicznej, w celu sprawdzenia, czy obowiązek użyteczności publicznej ustanowiono zgodnie z rozporządzeniem. W stosownych przypadkach służby Komisji kontaktują się z zainteresowanym państwem członkowskim i żądają wyjaśnień. Z doświadczenia wynika, że trasy objęte obowiązkiem użyteczności publicznej prowadzące na wyspy mogą w większości przypadków być konieczne i uzasadnione, gdy nie ma wystarczającego popytu turystycznego, aby wspierać operacje zarobkowego transportu lotniczego przez cały rok. Takie trasy istnieją na przykład w Estonii, Irlandii, we Włoszech, w Grecji, Portugalii i Zjednoczonym Królestwie. W państwach członkowskich o mniejszej gęstości zaludnienia, jak Finlandia i Szwecja, w przypadkach gdy odległości między regionami są szczególnie duże i zazwyczaj nie istnieją żadne alternatywne rodzaje transportu, trasy mogą na ogół także kwalifikować się do zastosowania obowiązku użyteczności publicznej.

3.3.1. Proporcjonalność do potrzeb w zakresie rozwoju gospodarczego i społecznego⁽²⁷⁾

37. Kryterium to jest bezpośrednim wyrazem ogólnej zasady proporcjonalności. Jest ono blisko związane z przepisem art. 16 ust. 1, zgodnie z którym obowiązek użyteczności publicznej można nakładać wyłącznie na trasy, które mają decydujące znaczenie dla gospodarczego i społecznego rozwoju regionu, który jest obsługiwany przez ten port lotniczy⁽²⁸⁾. Z art. 16 ust. 3 lit. a) wynika, że same obowiązki powinny być proporcjonalne do potrzeb w zakresie rozwoju gospodarczego danego regionu. W ramach obowiązków użyteczności publicznej nie można nakładać ograniczeń dotyczących wykonywania przewozów lotniczych, które wykraczają poza to, co jest konieczne do zaspokojenia przedmiotowych potrzeb.

3.3.2. Nieadekwatność alternatywnych środków transportu⁽²⁹⁾

38. Obowiązki użyteczności publicznej należy nakładać tylko w zakresie, w jakim inne rodzaje transportu nie mogą zaspokoić potrzeb transportowych danego regionu. Należy uwzględnić głównie usługi oferowane przez przewoźników kolejowych, promowych i autokarowych. Adekwatność usług należy oceniać w szczególności pod względem ich częstotliwości, czasu podróży, godzin odjazdu i ewentualnych połączeń z innymi ważnymi miejscami przeznaczenia, a zwłaszcza możliwości podróży na długich trasach⁽³⁰⁾. Należy również rozważyć możliwość transportu indywidualnego (samochodem), uwzględniając w szczególności czas podróży przy skorzystaniu z transportu drogowego.
39. W szczególności należy brać pod uwagę przewozy kolejowe obsługujące planowaną trasę z czasem podróży wynoszącym poniżej trzech godzin⁽³¹⁾. Dotyczy to zarówno przewozów kolejowych dużych prędkości, jak i innych przewozów kolejowych. Jeżeli w ramach tego rodzaju przewozów kolejowych zapewnia się częstotliwość odpowiednią do potrzeb w zakresie mobilności w danym regionie, zasadniczo nie należy obejmować przewozów lotniczych obowiązkiem użyteczności publicznej. W drodze wyjątku można rozważyć nałożenie takiego obowiązku użyteczności publicznej, w szczególności jeżeli przewozy kolejowe nie zapewniają odpowiednich połączeń w porównaniu z przewozami lotniczymi na średnich i długich odległościach (na przykład jeżeli połączenie między stacjami kolejowymi w danym regionie jest nieodpowiednie, a port lotniczy oferuje przewozy na średnich i długich odległościach, bądź jeżeli brak jest alternatywnych możliwości podróży do bardzo oddalonych miejsc docelowych, co dotyczy również możliwości lotu z przesiadką). Ocenę należy przeprowadzać indywidualnie.

3.3.3. Istniejące taryfy lotnicze i warunki⁽³²⁾

40. Konieczność i adekwatność obowiązku użyteczności publicznej wymagane zgodnie z rozporządzeniem należy ocenić również pod względem taryf lotniczych i warunków oferowanych użytkownikom. Jeżeli zostanie to uznane za konieczne, obowiązek użyteczności publicznej może obejmować wymogi dotyczące maksymalnych taryf, gdyż w przeciwnym razie taryfy byłyby zbyt wysokie w kontekście potrzeb gospodarczych danego regionu. W szczególnych przypadkach można przewidzieć obowiązek użyteczności publicznej ograniczający się do ustalenia maksymalnej ceny. W zależności od przypadku wskazaniem, że konieczne jest zastosowanie górnego pułapu ceny, może być gwałtowny wzrost cen i spadek liczby podróży w krótkim okresie.

⁽²⁶⁾ Art. 16 ust. 3 rozporządzenia nr 1008/2008.

⁽²⁷⁾ Art. 16 ust. 3 lit. a) rozporządzenia nr 1008/2008.

⁽²⁸⁾ Pojęcie „port lotniczy” odnosi się tu do portu lotniczego obsługującego region peryferyjny lub rozwijający się położony na terytorium państwa członkowskiego.

⁽²⁹⁾ Art. 16 ust. 3 lit. b) rozporządzenia nr 1008/2008.

⁽³⁰⁾ W art. 6 ust. 1 rozporządzenia (WE) nr 261/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 11 lutego 2004 r. ustanawiającego wspólne zasady odszkodowania i pomocy dla pasażerów w przypadku odmowy przyjęcia na pokład albo odwołania lub dużego opóźnienia lotów, uchylającego rozporządzenie (EWG) nr 295/91 ustanawia się następujące kategorie lotu według odległości: do 1 500 km, 1 500–3 500 km oraz inne loty (powyżej 3 500 km). Odległości te często stosuje się do zdefiniowania lotów krótko-, średnio- i długodystansowych.

⁽³¹⁾ Art. 16 ust. 3 lit. b) rozporządzenia nr 1008/2008.

⁽³²⁾ Art. 16 ust. 3 lit. c) rozporządzenia nr 1008/2008.

3.3.4. Łączny efekt istniejących usług świadczonych przez przewoźników lotniczych ⁽³³⁾

41. Kwestia, czy obowiązek użyteczności publicznej jest potrzebny, ostatecznie będzie zależała od łącznego efektu działalności wszystkich przewoźników lotniczych wykonujących przewozy lub zamierzających wykonywać przewozy na danej trasie. Jeżeli istniejące usługi przewozów lotniczych odpowiadają już potrzebom danego regionu w zakresie mobilności, oznacza to, że nie istnieje żadna „niedoskonałość rynku”, którą należałoby wyeliminować, i nie zachodzi konieczność nałożenia obowiązku użyteczności publicznej. Komisji jest zdania, że nie można uznać obowiązku użyteczności publicznej w zakresie przewozu osób w normalnych warunkach za uzasadniony na trasach, na których odnotowuje się krytyczną liczbę podróży (z doświadczenia wynika, że taką liczbę krytyczną stanowi 100 000 podróży rocznie) i które przez cały rok obsługuje szereg przewoźników lotniczych. Zgodnie z ogólną zasadą w przypadkach, w których przewoźnicy lotniczy wykonują już przewozy na danej trasie, należy zachować szczególną ostrożność, przeprowadzając ocenę wpływu obowiązku: nakładanie wygórowanych obowiązków (np. górnych limitów cenowych, harmonogramów lub częstotliwości połączeń) może przynieść efekt przeciwny do zamierzonego w postaci ograniczenia oferowanych przewozów lotniczych. Należy zauważyć, że istnieje również możliwość nałożenia obowiązku użyteczności publicznej wyłącznie w celu zapewnienia przewozu ładunków i poczty. W każdym przypadku należy ocenić wpływ powyższych czynników, a w stosownych przypadkach – kombinacji tych czynników.
42. Przeprowadzając ocenę istniejących usług przewozu lotniczego, należy również uwzględnić przewozy lotnicze z przesiadką i inne okoliczne porty lotnicze. Szczególnie solidnego uzasadnienia wymagałoby nałożenie obowiązku użyteczności publicznej na trasie zapewniającej połączenie z konkretnym portem lotniczym, jeżeli istnieje już połączenie z przesiadką z rozsądnym czasem oczekiwania (tj. nie więcej niż jedną godzinę), lub jeżeli są już dostępne odpowiednie przewozy do okolicznego portu lotniczego (np. do portów lotniczych obsługujących to samo miasto lub ten sam region, w tym również do portów lotniczych w sąsiednich państwach członkowskich). W tym kontekście istotne znaczenie może mieć sposób, w jaki krajowy i międzynarodowy ruch lotniczy został rozdzielony między takie porty lotnicze. Jeżeli inny port lotniczy jest oddalony o więcej niż 100 km lub gdy czas dojazdu transportem publicznym do tego portu lotniczego przekracza jedną godzinę, uzasadnione jest zadanie pytania, czy takie dwa porty lotnicze można uznać za alternatywne względem siebie. Taką analizę zawsze należy jednak przeprowadzać w indywidualnych przypadkach, biorąc pod uwagę konkretne okoliczności. Ogólnie rzecz ujmując, prawdopodobieństwo, że obowiązek użyteczności publicznej jest uzasadniony, jest większe wówczas, gdy nie istnieją żadne inne przewozy zapewniające połączenie z innymi portami lotniczymi znajdującymi się w małej odległości od analizowanego portu lotniczego.

3.4. Rodzaje obowiązku

43. Obowiązek użyteczności publicznej ma na celu zapewnienie przestrzegania ustalonych norm dotyczących ciągłości, regularności, ustalania ceny lub minimalnej pojemności ⁽³⁴⁾.
44. W określonych warunkach ciągłość przewozów lotniczych można zapewnić, nakładając zobowiązania dotyczące ciągłości ⁽³⁵⁾ (zob. dalej pkt 3.5 poniżej).
45. Zobowiązania dotyczące regularności i pojemności sprowadzają się głównie do ustalenia minimalnej pojemności pod względem oferowanej liczby miejsc lub minimalnej częstotliwości oferowanej w danym przedziale czasowym. Tego rodzaju zobowiązania mogą różnić się w zależności od czasu wylotu, dni tygodnia, pór roku itp. Przykładowo, chociaż w większości przypadków za normę można uznać jedno lub dwa połączenia dziennie, mają jednak miejsce przypadki obowiązku użyteczności publicznej, w ramach którego wymaga się zapewnienia tylko jednego połączenia tygodniowo. Jeżeli chodzi o takie elementy, państwa członkowskie mają pewien margines swobody, ale zobowiązania muszą mieć niedyskryminacyjny i proporcjonalny charakter, a ponadto spełniać wymogi konieczności i adekwatności określone w art. 16 ust. 3 (por. pkt 3.3. powyżej).
46. Można również nakładać wymogi odnoszące się do statku powietrznego, jaki ma być wykorzystywany do przewozów, ale muszą być one obiektywnie uzasadnione i zgodne z zasadą proporcjonalności, tj. należy unikać nadmiernych ograniczeń w tym zakresie, a w związku z tym wymogi muszą być jak najbardziej ogólne w danych okolicznościach (np. wybór statku z silnikami turbośmigłowymi lub silnikami turboodrzutowymi w zależności od pokonywanych odległości, zdolność statku powietrznego do lądowania w szczególnych warunkach itp.). W szczególności takie wymogi nie mogą prowadzić do sytuacji, w której konkretni przewoźnicy lotniczy w praktyce zostają arbitralnie wykluczeni z wykonywania przewozów na danych trasach. Pod tym względem wymóg dotyczący minimalnej liczby miejsc na statku powietrznym należy nakładać wyłącznie w wyjątkowych sytuacjach i musi być należycie uzasadniony okolicznościami, w jakich są wykonywane przewozy, i realizowanymi celami w zakresie mobilności ⁽³⁶⁾.
47. Istotą nakładania obowiązku użyteczności publicznej jest ustalenie minimalnych wymogów. Ustalenie maksymalnej liczby miejsc można rozważać tylko wówczas, gdy jest to obiektywnie uzasadnione ze względu na ograniczenia operacyjne w jednym z portów lotniczych znajdujących się na trasie objętej obowiązkiem użyteczności publicznej. Normalnie akceptuje się warunek, zgodnie z którym co najmniej część załogi musi znać język danego państwa członkowskiego.

⁽³³⁾ Art. 16 ust. 3 lit. d) rozporządzenia nr 1008/2008.

⁽³⁴⁾ Art. 16 ust. 1 rozporządzenia nr 1008/2008.

⁽³⁵⁾ Art. 16 ust. 2 rozporządzenia nr 1008/2008.

⁽³⁶⁾ Minimalną dobową pojemność można również osiągnąć, wykonując więcej lotów mniejszym statkiem powietrznym.

48. Można również żądać konkretnego typu statku powietrznego – samolotu lub śmigłowca – do celów wykonywania przewozów na trasie objętej obowiązkiem użyteczności publicznej – w zależności od konkretnych okoliczności danego przypadku. Mogą zostać ustalone konkretne wymogi w odniesieniu do typu statku powietrznego (np. typ silnika, maksymalna masa startowa, oprzyrządowanie systemu lądowania), jeżeli jest to obiektywnie uzasadnione ze względów operacyjnych (np. wymóg korzystania ze śmigłowca w przypadku braku dostępności pasa startowego). Ponadto wszystkie tego rodzaju wymogi muszą mieć charakter niedyskryminacyjny.
49. Jeżeli chodzi o ustalanie cen, obowiązek może głównie obejmować ustalenie maksymalnych cen lub taryf w odniesieniu do części lub wszystkich oferowanych przewozów. W ramach taryf można określać kategorie taryf lub preferencyjne ceny dla określonych kategorii podróżnych (takich jak rezydenci i studenci). Jeżeli chodzi o rezydentów, takie preferencyjne traktowanie musi być obiektywnie uzasadnione koniecznością umożliwienia tym osobom uczestnictwa w życiu kulturowym, gospodarczym i społecznym w ich państwie członkowskim. Możliwe są inne zobowiązania w odniesieniu do cen, pod warunkiem że będą niedyskryminacyjne i proporcjonalne oraz zgodne z wymogami, o których mowa w pkt 3.3 powyżej⁽³⁷⁾.
50. Niekiedy zdarza się, że w ramach obowiązku użyteczności publicznej wymaga się, aby maksymalna cena uiszczana przez podróżnego obejmowała posiłek i jedną sztukę bagażu. Uzasadnienie i proporcjonalność takiego wymogu ocenia się w poszczególnych przypadkach, przy czym zasadniczo tego rodzaju warunki nie są niezbędnymi elementami obowiązku użyteczności publicznej. Dopuszczalnym wyjątkiem mogą być loty średnio- i długodystansowe, tj. trwające ponad 3 godziny. W takich przypadkach zazwyczaj uzasadnione wydaje się uwzględnienie w maksymalnej cenie posiłku, a także przewozu bagażu, zważywszy że zazwyczaj tego rodzaju loty wiążą się z dłuższym pobytem w miejscu docelowym. Należy jednak zauważyć, że w takim przypadku jeżeli (maksymalna) cena nie obejmuje sztuki bagażu, wówczas można ustalić cenę na niższym poziomie i dodać przepis umożliwiający przewoźnikowi lotniczemu pobieranie określonej dodatkowej opłaty za bagaż.

3.5. Obowiązek w zakresie zachowania ciągłości

51. W ramach obowiązku użyteczności publicznej można wymagać, aby przewoźnicy lotniczy zagwarantowali wykonywanie przewozów na danej trasie przez określony czas. W większym stopniu dotyczy to obowiązku użyteczności publicznej o charakterze otwartym (tj. niewyłącznym), gdyż w przypadku ograniczonego obowiązku użyteczności publicznej zazwyczaj istnieje tego typu zobowiązanie umowne w zamian za wyłączność (i ewentualnie rekompensatę finansową). Tego rodzaju obowiązek dotyczący ciągłości można nałożyć wyłącznie w przypadkach, gdy inne środki transportu nie mogą zapewnić nieprzerwanego wykonywania przewozu w wymiarze co najmniej dwóch połączeń dziennie⁽³⁸⁾. Oznacza to dostępność przewozów przez cały rok. Obowiązek dotyczący ciągłości można nałożyć na dwa następujące sposoby.
52. Po pierwsze, obowiązek użyteczności publicznej może obejmować wymóg, aby przewoźnicy lotniczy obsługujący trasę zawiadamiali z wyprzedzeniem o zamiarze rezygnacji z przewozów. Zgodnie jednak z zasadą proporcjonalności okres wypowiedzenia nie powinien zasadniczo przekraczać sześciu miesięcy, gdyż tyle czasu wystarczy na przeprowadzenie procedury przetargu dotyczącej obowiązku użyteczności publicznej.
53. Po drugie, jeżeli ilość wykonywanych przewozów na danej trasie w dużym stopniu zależy od sezonu, może okazać się, że warto zapewnić minimalną liczbę przewozów w tych okresach roku, w których liczba oferowanych przewozów lotniczych zwykle utrzymuje się na bardzo niskim poziomie. W przypadku niektórych tras, aby zwiększyć rentowność przewozów, przewoźnicy lotniczy wolą zapewniać pojemność przede wszystkim w okresach dużego popytu i znacznie ograniczać pojemność w innych okresach. Taka praktyka może prowadzić do sytuacji, w których przewozy lotnicze będą wykonywane nieregularnie, a ich liczba w okresie niskiego zapotrzebowania będzie niewystarczająca do zaspokojenia potrzeb w zakresie mobilności w danym regionie. Zgodnie z zasadą proporcjonalności okresy obejmowane obowiązkiem dotyczącym ciągłości zazwyczaj nie powinny przekraczać jednego roku⁽³⁹⁾.
54. Okresów wykonywania przewozów wymaganych w kontekście obowiązku dotyczącego ciągłości nie należy mylić z maksymalnym okresem czterech lub pięciu lat, w ciągu których dostęp do trasy można ograniczyć do jednego przewoźnika lotniczego⁽⁴⁰⁾.

3.6. Konsekwencje nałożenia obowiązku użyteczności publicznej

55. Obowiązek użyteczności publicznej nałożony na danej trasie ma zastosowanie do wszystkich unijnych przewoźników lotniczych najwcześniej od daty publikacji noty informacyjnej w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej* lub od późniejszej daty określonej w takiej notie⁽⁴¹⁾. Sankcje w przypadku nieprzestrzegania tego wymogu są zasadniczo określane przez dane państwo członkowskie w prawie krajowym. Wszelkie sankcje przewidziane i nałożone w tym kontekście muszą być zgodne z zasadami prawa Unii, które mają zastosowanie w tym zakresie, tj. muszą być skuteczne, proporcjonalne i odstrasżające.

⁽³⁷⁾ Przykładowo nieproporcjonalne może okazać się ustalenie preferencyjnych stawek dla osób, które urodziły się w danym regionie, lecz już w nim nie mieszkają.

⁽³⁸⁾ Art. 16 ust. 2 rozporządzenia nr 1008/2008.

⁽³⁹⁾ W związku z obowiązkiem dotyczącym ciągłości można stosować sankcje, które jednak także muszą być zgodne z zasadą proporcjonalności, gdyż stosowanie zbyt rygorystycznych sankcji może zniechęcać do rozpoczęcia wykonywania przewozów.

⁽⁴⁰⁾ Art. 16 ust. 9 rozporządzenia nr 1008/2008.

⁽⁴¹⁾ Art. 16 ust. 6 rozporządzenia nr 1008/2008.

56. Obowiązek użyteczności publicznej nie powinien ograniczać możliwości świadczenia przez przewoźników lotniczych przewozów na wyższym poziomie pod względem pojemności i częstotliwości niż jest to wymagane w ramach takiego obowiązku⁽⁴²⁾. O ile organy krajowe mogą oczywiście monitorować prawidłowe wykonywanie obowiązku użyteczności publicznej i zgodność z mającymi zastosowanie przepisami, to jednak nie mogą ingerować w sposób wykonania obowiązku użyteczności publicznej na rynku. Jeżeli na przykład wykonywaniem przewozów na danej (otwartej) trasie objętej obowiązkiem użyteczności publicznej zainteresowanych jest co najmniej dwóch przewoźników lotniczych, organy krajowe nie powinny dokonywać podziału częstotliwości lub pojemności między zainteresowanych przewoźników lotniczych.
57. W przypadku nałożenia obowiązku użyteczności publicznej każdy unijny przewoźnik lotniczy może w dowolnym terminie rozpocząć wykonywanie regularnych przewozów lotniczych spełniających wymagania obowiązku użyteczności publicznej⁽⁴³⁾, z wyjątkiem sytuacji, w których jednemu przewoźnikowi udzielono wyłączności (zob. dalsza sekcja 6 poniżej).
58. Można wyróżnić dwa rodzaje obowiązku:
- 1) obowiązek, który z definicji ma zastosowanie do każdego przewoźnika lotniczego indywidualnie. Przykładem może być obowiązek dotyczący maksymalnych opłat lub ciągłości wykonywania przewozów. Tego rodzaju obowiązek musi być zawsze przestrzegany osobno przez wszystkich przewoźników lotniczych;
 - 2) obowiązek dotyczący celu, który ma zostać osiągnięty wspólnie przez kilku przewoźników lotniczych, z których każdy przyczynia się do realizacji tego (ogólnego) celu na danej trasie. Taka sytuacja zazwyczaj ma miejsce w przypadku obowiązku dotyczącego minimalnej częstotliwości lub liczby miejsc. Komisja potwierdziła to w swojej decyzji z dnia 23 kwietnia 2007 r. w sprawie Sardynii⁽⁴⁴⁾ (pkt 51): „[...] przewoźnicy nie muszą w istocie indywidualnie zobowiązywać się do zapewnienia określonej liczby lotów lub zdolności przewozowej, natomiast ogół przewoźników może pozwalać na zapewnienie minimalnego poziomu obsługi.” Oczywiście ma to zastosowanie bez uszczerbku dla obowiązujących przepisów prawa w dziedzinie konkurencji (w szczególności art. 101 i 102 TFUE). Jeżeli w wypełnianiu obowiązku użyteczności publicznej udział bierze kilku przewoźników lotniczych, zazwyczaj wymagane jest odpowiednie dostosowanie takiego obowiązku (zob. sekcja 5 poniżej).
59. Ponieważ w art. 15 ust. 4 rozporządzenia zezwala się na wykonywanie przewozów na podstawie umów w sprawie dzielenia oznaczeń linii i nie wyklucza się w tym przypadku obowiązku użyteczności publicznej, zawieranie tego rodzaju umów zasadniczo jest w takim przypadku dopuszczalne. Tak jak we wszystkich innych przypadkach należy zapewnić zgodność z regułami konkurencji. To samo dotyczy programów lojalnościowych „frequent flyer”.
60. O ile nie wskazano inaczej i bez uszczerbku dla konieczności regularnego przeprowadzania ponownej oceny omówionej w sekcji 5 poniżej, obowiązek użyteczności publicznej nie musi być ograniczony w czasie. Obowiązek użyteczności publicznej uważa się jednak za wygasły, jeżeli nie wykonywano regularnych przewozów lotniczych przez okres dwunastu miesięcy⁽⁴⁵⁾.

4. PROCEDURY DO CELÓW NAKŁADANIA OBOWIĄZKU UŻYTECZNOŚCI PUBLICZNEJ

61. Przed nałożeniem obowiązku użyteczności publicznej dane państwo członkowskie powinno przeprowadzić konsultacje z pozostałymi zainteresowanymi państwami członkowskimi (w szczególności w przypadku obowiązku użyteczności publicznej na trasie zapewniającej połączenie z innym państwem członkowskim lub w sytuacji, w której inne państwo członkowskie posiada port lotniczy w regionie przygranicznym w bliskiej odległości od portu lotniczego, który ma znajdować się na trasie objętej obowiązkiem użyteczności publicznej). O zamiarze nałożenia takiego obowiązku państwo członkowskie powinno poinformować Komisję⁽⁴⁶⁾, zainteresowane porty lotnicze i przewoźników lotniczych wykonujących przewozy na danej trasie. W tym celu państwo członkowskie przekazuje przedmiotowym zainteresowanym stronom tekst projektu aktu prawnego dotyczącego przewidywanego obowiązku użyteczności publicznej i pozostawia wystarczającą ilość czasu na ewentualne odpowiedzi. Kontakt z Komisją należy nawiązać za pośrednictwem Dyrekcji Generalnej ds. Mobilności i Transportu (zwanej dalej „DG MOVE”). Z Komisją najłatwiej skontaktować się wysyłając wiadomość e-mail na adres skrzynki pocztowej dedykowanej kwestiom związanym z obowiązkiem użyteczności publicznej: MOVE-PSO@ec.europa.eu. Jeżeli obowiązek użyteczności publicznej zamierza nałożyć organ regionalny lub lokalny, Komisja zachęca do zaangażowania w opisany tu proces komunikacji Stałego Przedstawicielstwa lub administracji centralnej danego państwa członkowskiego, zgodnie z mającymi zastosowanie wymogami prawa krajowego, w celu zapewnienia odpowiedniej koordynacji.

⁽⁴²⁾ Nie ma to wpływu na wymóg, zgodnie z którym każdy obowiązek użyteczności publicznej musi być konieczny w kontekście celów określonych w art. 16 ust. 1 rozporządzenia nr 1008/2008. O ile wykonywanie przewozów na wyższym poziomie może czasem wzbudzać wątpliwość co do konieczności takiego obowiązku, to jednak osąd w tej kwestii zawsze będzie zależał od okoliczności mających miejsce w danym przypadku. W szczególności nie można uznać za czynnik decydujący poziomu wykonywanych przewozów, jeżeli jego wzrost w stosunku do nałożonego obowiązku użyteczności publicznej ma miejsce tylko w krótkich okresach lub jest on niesystematyczny pod innymi względami.

⁽⁴³⁾ Art. 16 ust. 8 rozporządzenia nr 1008/2008. Dotyczy to wyraźnie również przewoźników, którzy wykonywali przewozy na danej trasie w przeszłości.

⁽⁴⁴⁾ C(2007) 1712 final z 23.4.2007. Decyzja dotyczy systemu wdrożonego zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 2408/92 poprzedzającym rozporządzenie nr 1008/2008.

⁽⁴⁵⁾ Art. 16 ust. 11 rozporządzenia nr 1008/2008.

⁽⁴⁶⁾ Art. 16 ust. 1 rozporządzenia nr 1008/2008.

62. Służby Komisji są gotowe zapewnić nieoficjalnie doradztwo, a kontakt z nimi należy nawiązać najlepiej na bardzo wczesnym etapie prac nad obowiązkiem użyteczności publicznej. Istnieje możliwość omówienia wykładni rozporządzenia, procedur i możliwych rozwiązań w konkretnych sytuacjach. Nawiązanie kontaktu na wczesnym etapie umożliwi również przyspieszenie realizacji procedur dzięki rozwiązaniu zawczasu potencjalnych problemów. Dzięki utrzymywaniu nieformalnych kontaktów można również uniknąć niektórych problemów na późniejszym etapie, na przykład ewentualnych skarg zainteresowanych stron.

4.1. Publikacja noty informacyjnej w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*

63. Zgodnie z art. 16 ust. 4 akapit pierwszy rozporządzenia nr 1008/2008 dane państwo członkowskie, które zamierza nałożyć obowiązek użyteczności publicznej, przekazuje Komisji tekst przewidywanego nałożenia obowiązku użyteczności publicznej⁽⁴⁷⁾. Do Komisji należy następnie publikacja noty informacyjnej, o której mowa w akapicie drugim tego przepisu. W celu zapewnienia sprawnego i szybkiego przebiegu tego procesu zaleca się, aby państwa członkowskie sporządzały projekt odnośnej noty informacyjnej i przekazywały go Komisji (w dowolnym języku urzędowym UE). Projekt należy przesłać na podany powyżej adres e-mail funkcyjnej skrzynki pocztowej⁽⁴⁸⁾ (w formacie elektronicznym, z wykorzystaniem jednego ze zwykłych systemów przetwarzania). Projekt powinien zawierać informacje określone w art. 16 ust. 4 lit. a)–c) rozporządzenia⁽⁴⁹⁾. Celem publikacji jest powiadomienie wszystkich zainteresowanych stron o wspomnianym przewidywanym obowiązku użyteczności publicznej i umożliwienie im uzyskania dalszych informacji, w szczególności zapoznania się z dokładnymi warunkami. Komisja przygotowała wzory dostępne na stronie internetowej CIRCABC dostępnej dla właściwych administracji krajowych. Aby uzyskać egzemplarze wzoru, można również zwrócić się bezpośrednio do Komisji.
64. Celem zapewnienia przejrzystości DG MOVE będzie publikować przekazywane noty na swojej stronie internetowej⁽⁵⁰⁾, w swoim biuletynie informacyjnym oraz w ramach specjalnej grupy dyskusyjnej CIRCABC.
65. W odniesieniu do tras, na których oczekiwana liczba pasażerów korzystających z przewozu lotniczego jest niższa niż 10 000 rocznie, państwa członkowskie mogą – zgodnie z rozporządzeniem – zwrócić się do Komisji o publikację noty informacyjnej dotyczącej obowiązku użyteczności publicznej w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej* albo mogą same opublikować tę notę we własnym krajowym dzienniku urzędowym⁽⁵¹⁾. Należy zauważyć, że art. 16 ust. 5 rozporządzenia stanowi wyjątek tylko od przepisów ust. 4 dotyczących wymogów w zakresie publikacji. Wszystkie pozostałe wymogi określone w art. 16, w szczególności wymóg przeprowadzenia konsultacji i poinformowania Komisji, innych państw członkowskich i zainteresowanych portów lotniczych i przewoźników lotniczych, mają zastosowanie również do tras, na których przewidywana liczba pasażerów korzystających z przewozu lotniczego jest niższa niż 10 000 rocznie.
66. Data wejścia w życie obowiązku użyteczności publicznej nie może być wcześniejsza niż data publikacji noty informacyjnej⁽⁵²⁾. Jeżeli państwo członkowskie chce opublikować notę informacyjną zarówno w krajowym dzienniku urzędowym, zgodnie z art. 16 ust. 5, jak i *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*, publikacja w krajowym dzienniku urzędowym nie może mieć miejsca przed publikacją w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.
67. Zdaniem Komisji, aby poinformować uczestników rynku o planowanych zmianach warunków nałożonego obowiązku użyteczności publicznej, do zmian istniejącego obowiązku użyteczności publicznej powinny mieć zastosowanie te same procedury z zasadniczo tych samych powodów, które mają zastosowanie w odniesieniu do pierwotnej publikacji, o której bezpośrednio mowa w art. 16 ust. 4 i 5. Do celów przejrzystości oznacza to, że należy wymienić wszystkie zmiany warunków nałożonych w ramach obowiązku użyteczności publicznej. Państwo członkowskie, które dochodzi do wniosku, że obowiązek użyteczności publicznej nie jest już konieczny, może zwrócić się do Komisji o publikację w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej* noty informacyjnej w sprawie zniesienia danego obowiązku użyteczności publicznej w celu poinformowania uczestników rynku o ponownej możliwości swobodnego oferowania przewozów na danej trasie. Państwo członkowskie może zamiast powyższego samo opublikować tego rodzaju notę w swoim krajowym dzienniku urzędowym, jeżeli dany obowiązek użyteczności publicznej został ogłoszony wyłącznie w tymże publikatorze.

5. POTRZEBA REGULARNEGO PRZEPROWADZANIA PONOWNEJ OCENY OBOWIĄZKU UŻYTECZNOŚCI PUBLICZNEJ

68. Ocena konieczności i proporcjonalności obowiązku użyteczności publicznej (zob. pkt 3.3 powyżej) nie powinna być jednorazowa. Obowiązek użyteczności publicznej należy regularnie poddawać ponownej ocenie i co

⁽⁴⁷⁾ A także innym zainteresowanym państwom członkowskim, portom lotniczym i przewoźnikom lotniczym wykonującym przewozy na danej trasie.

⁽⁴⁸⁾ DG MOVE występuje z wnioskiem o publikację za pośrednictwem Sekretariatu Generalnego Komisji. Państwa członkowskie nie powinny kontaktować się bezpośrednio z Urzędem Publikacji Unii Europejskiej.

⁽⁴⁹⁾ Projekt noty informacyjnej może obejmować obowiązki użyteczności publicznej nakładane na kilku trasach.

⁽⁵⁰⁾ http://ec.europa.eu/transport/modes/air/internal_market/psa_en.htm

⁽⁵¹⁾ Art. 16 ust. 5 rozporządzenia nr 1008/2008. W przypadku tras, na których z przewozu lotniczego korzysta więcej niż 10 000 pasażerów, nota informacyjna musi zostać opublikowana co najmniej w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*, przy czym państwa członkowskie nadal mogą zamieścić tę notę również w swoim krajowym dzienniku urzędowym w celu maksymalnego rozpowszechnienia informacji o organizowanym przetargu.

⁽⁵²⁾ Art. 16 ust. 6 rozporządzenia nr 1008/2008.

najmniej zawsze wówczas, gdy jeden z istotnych czynników oceny, np. liczba przewoźników, ulegnie znaczącej zmianie. Nałożenie obowiązku użyteczności publicznej stanowi reakcję na określoną niedoskonałość rynku, a zatem obowiązek ten musi uwzględniać zmiany zachodzące na rynku. Ponowna ocena może skutkować zmianą a nawet zniesieniem danego obowiązku użyteczności publicznej. W celu zapewnienia, aby przewoźnicy lotniczy wykonujący przewozy na trasach objętych obowiązkiem użyteczności publicznej zawsze przestrzegali takiego obowiązku, dobrą praktyką jest przeprowadzanie co najmniej raz w roku przeglądu ich wyników.

69. W celu zapewnienia, aby sytuacje wynikające ze stosowania przypadków opisanych w pkt 58 ppkt 2 powyżej nie prowadziły do dyskryminacji wśród przewoźników lotniczych, gdy nowy przewoźnik rozpoczyna lub ma rozpocząć wykonywanie przewozów na danej trasie należy każdorazowo dokonać korekty poziomu pojemności i częstotliwości wymaganego w ramach obowiązku użyteczności publicznej od każdego przewoźnika, tak aby łączna częstotliwość i pojemność oferowane na każdej trasie nie przekraczały poziomu, jaki jest ściśle niezbędny do zapewnienia przewozów na odpowiednim poziomie.

6. WYŁĄCZNE KONCESJE NA PRZEWÓZ

70. Zgodnie z regułami rynku wewnętrznego celem rozporządzenia nr 1008/2008 jest zapewnienie jak największego stopnia konkurencji w kontekście obowiązku użyteczności publicznej oraz ograniczenia wszelkich odstępstw od tej zasady do minimum niezbędnego do osiągnięcia uzasadnionego celu w zakresie jakości sieci połączeń. Co więcej, taki system umożliwi zainteresowanym państwom członkowskim lub organom lokalnym/regionalnym uzyskanie znacznych oszczędności środków publicznych, przy jednoczesnym zapewnieniu odpowiedniej jakości sieci połączeń.
71. Konkretnie w art. 16 ust. 9 rozporządzenia dopuszcza się ograniczenie dostępu do regularnych przewozów lotniczych na trasie objętej obowiązkiem użyteczności publicznej tylko do jednego unijnego przewoźnika jedynie wówczas, gdy żaden tego typu unijny przewoźnik lotniczy nie rozpoczął ani nie może wykazać, że rozpocznie wykonywanie długoterminowych regularnych przewozów lotniczych na danej trasie. W tym kontekście przewoźnik lotniczy musi przedstawić mocne i wiarygodne argumenty świadczące o tym, że rozpocznie wykonywanie długoterminowych regularnych przewozów lotniczych, co oznacza, że taki przewoźnik będzie musiał zobowiązać się do wykonywania tego rodzaju przewozów przez czas określony w warunkach dotyczących obowiązku użyteczności publicznej w wyraźnie określonych i ograniczonych ramach czasowych, a także musi zaakceptować fakt, że w przypadku niewykonania tego zobowiązania mogą zostać nałożone na niego sankcje. Ograniczenie systemu obowiązku użyteczności publicznej do jednego przewoźnika lotniczego może, ale nie musi, wiązać się z przyznaniem rekompensaty finansowej, jak określono w rozporządzeniu ⁽⁵³⁾.

6.1. Obowiązek przeprowadzenia procedury przetargowej

72. Wyłącznego prawa do wykonywania przewozów na danej trasie należy udzielać w oparciu o procedurę przetargową zgodnie z procedurami określonymi w rozporządzeniu nr 1008/2008. Również w przypadku przetargu przejrzystość zapewnia się dzięki publikacji ogłoszenia w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej* ⁽⁵⁴⁾.
73. Jeżeli przed rozpoczęciem procedury przetargowej lub w jej toku przewoźnik lotniczy rozpocznie wykonywanie regularnych przewozów lotniczych zgodnie z obowiązkiem użyteczności publicznej lub wykaże, że rozpocznie wykonywanie tego typu długoterminowych przewozów ⁽⁵⁵⁾ (nie wymagając jednocześnie prawa wyłącznego ani rekompensaty), wówczas procedurę przetargową należy unieważnić, a dostęp do obsługi danej trasy powinien pozostać otwarty na konkurencję ⁽⁵⁶⁾. Dokładny ostateczny termin rozpoczęcia przewozów lub wykazania takiego zamiaru przez przewoźnika lotniczego nie może wypadać przez datą zawarcia umowy z wybranym przewoźnikiem lotniczym. Zawarcie umowy oznacza przyjęcie przez strony konkretnych wzajemnych zobowiązań, które powodują „ograniczenie dostępu” w rozumieniu art. 16 ust. 9 rozporządzenia. Państwo członkowskie ma jednak możliwość dalszego przesunięcia takiego ostatecznego terminu na przykład do momentu rozpoczęcia wykonywania przewozów przez przewoźnika lotniczego wybranego w drodze przetargu.
74. W przypadku gdy przetarg dotyczy trasy, do której na podstawie art. 16 ust. 9 dostęp został już ograniczony do jednego przewoźnika lotniczego, w art. 17 ust. 4 rozporządzenia przewiduje się publikację ogłoszenia co najmniej na sześć miesięcy przed rozpoczęciem okresu obowiązywania nowej umowy. Takie wcześniejsze ogłoszenie służy głównie do tego, aby przewoźnicy lotniczy zainteresowani wykonywaniem przewozów na danej trasie bez rekompensaty mieli szansę udaremnić, zgodnie z kryteriami określonymi w art. 16 ust. 9, nowe ograniczenie dostępu do takiej trasy do jednego przewoźnika lotniczego wybranego zgodnie z art. 16 ust. 9–12 i art. 17 rozporządzenia (por. poprzedni punkt).

⁽⁵³⁾ Art. 17 ust. 8 rozporządzenia nr 1008/2008. Zob. dalsza sekcja 8 poniżej. W praktyce we wszystkich przypadkach w UE nałożenie ograniczonego obowiązku użyteczności publicznej łączyło się do tej pory z rekompensatą finansową.

⁽⁵⁴⁾ Art. 17 ust. 4 rozporządzenia nr 1008/2008.

⁽⁵⁵⁾ Por. art. 16 ust. 9 rozporządzenia nr 1008/2008.

⁽⁵⁶⁾ Por. również pkt 71 powyżej.

6.2. Kwalifikowalność do złożenia oferty

75. Zgodnie z art. 16 ust. 9 rozporządzenia prawo wyłączne do wykonywania przewozów na danej trasie objętej obowiązkiem użyteczności publicznej mogą uzyskać jedynie unijni przewoźnicy lotniczy lub przewoźnicy lotniczy powiązani z nimi zgodnie z prawem Unii. Uprawnieni do składania ofert są zatem przewoźnicy lotniczy z ważną koncesją wydaną przez właściwe organy danego państwa członkowskiego lub państwa trzeciego, do którego ma zastosowanie system określony w rozporządzeniu nr 1008/2008 (co dotyczy na przykład Norwegii, Islandii) ⁽⁵⁷⁾. W dalszej części odniesienia do „przewoźników lotniczych” lub „unijnych przewoźników lotniczych” będą stosowane wyłącznie celem uproszczenia.
76. W rozporządzeniu nie wyklucza się składania wspólnej oferty przez grupę przewoźników lotniczych, ale w składanej ofercie unijny przewoźnik lotniczy musi jednak wskazać nazwę przewoźnika lotniczego lub przewoźników lotniczych (konsorcjum), którzy mieliby wykonywać przewozy objęte obowiązkiem użyteczności publicznej na warunkach określonych w specyfikacji istotnych warunków zamówienia, aby organy krajowe mogły nadzorować kwestię spełnienia formalnych wymogów przez wszystkich przewoźników lotniczych uczestniczących w przetargu. Chociaż zlecenie podwykonawstwa nie jest zabronione w rozporządzeniu, to w zasadzie do państwa członkowskiego należy określenie, czy dopuszcza zlecenie podwykonawstwa czy nie oraz na jakich warunkach, o ile rozporządzenie i ogólnie prawo UE są przestrzegane. W każdym przypadku podwykonawca również musi być unijnym przewoźnikiem lotniczym.
77. Przewozy w ramach danego obowiązku użyteczności publicznej mogą być wykonywane tylko wtedy, gdy koncesja i certyfikat przewoźnika lotniczego (zwany dalej „AOC”) są współmierne do wymagań tego obowiązku użyteczności publicznej. W szczególności przewoźnik lotniczy z tak zwaną koncesją typu B, regulowaną art. 5 ust. 3 rozporządzenia, nie może eksploatować statków powietrznych innych niż należące do typu objętego taką koncesją (i objętego przyznanym mu AOC). Wymogi te mają zastosowanie do przewoźnika lotniczego lub przewoźników lotniczych wykonujących przewozy objęte obowiązkiem użyteczności publicznej.

6.3. Kryteria wyboru

78. Wyboru spośród ofert dokonuje się w najkrótszym możliwym terminie, biorąc pod uwagę adekwatność usługi, w tym cen i warunków, które mogą zostać podane użytkownikom, oraz koszt ewentualnej rekompensaty wymaganej od zainteresowanego państwa (państw) członkowskiego(-ich) ⁽⁵⁸⁾. Państwa członkowskie mają w zasadzie swobodę wyboru wagi kryteriów stosowanych przy wyborze, na przykład przypisując poziomowi rekompensaty wagę 70 %, a jakości 30 % ⁽⁵⁹⁾. Zdaniem Komisji zazwyczaj nic nie stoi na przeszkodzie, aby państwa członkowskie wyznaczyły maksymalny limit całkowitej kwoty wypłacanej rekompensaty. Szczególnie ważne jest jednak, aby wszystkie te kryteria zostały wcześniej określone w dokumentacji przetargowej w sposób jasny, obiektywny i przejrzysty.

6.4. Konsekwencje przyznania prawa wyłącznego do wykonywania przewozów na danej trasie

79. W okresie wyłączności odmawia się dostępu do danej trasy wszelkim przewoźnikom lotniczym innym niż przewoźnik lotniczy wyłoniony w drodze procedury przetargowej. Czas obowiązywania prawa wyłącznego do wykonywania przewozów na danej trasie nie może przekraczać czterech lat. Okres ten może jednak zostać przedłużony do pięciu lat, jeśli obowiązek użyteczności publicznej dotyczy trasy do portu lotniczego obsługującego region najbardziej oddalony, zdefiniowany obecnie w art. 349 i art. 355 ust. 1 TFUE ⁽⁶⁰⁾. Jeżeli pierwotna umowa została zawarta na czas krótszy niż maksymalny okres ustalony w rozporządzeniu nr 1008/2008 (tj. 4 lub 5 lat) ⁽⁶¹⁾, umowa ta może zostać przedłużona na mający zastosowanie maksymalny okres, pod warunkiem że możliwość taka została w sposób wyraźny i przejrzysty określona w dokumentacji przetargowej i umowie. Jeżeli umowa od początku została zawarta na maksymalny okres, wówczas należy zorganizować nowy przetarg, gdyby państwo członkowskie uznało, że nadal istnieją warunki, które to uzasadniają, ponieważ zgodnie z art. 16 ust. 9 rozporządzenia konieczny jest przegląd sytuacji. Zgodnie z art. 17 ust. 4 rozporządzenia, w przypadku gdy przetarg dotyczy trasy, do której na podstawie art. 16 ust. 9 rozporządzenia dostęp został już ograniczony do jednego przewoźnika lotniczego, zaproszenie do składania ofert jest publikowane co najmniej sześć miesięcy przed dniem, w którym ma zacząć obowiązywać nowa umowa, aby ocenić konieczność utrzymania ograniczonego dostępu. Nie można przedłużyć umowy na okres dłuższy niż maksymalny, ponieważ wymagane jest dokonywanie regularnego przeglądu sytuacji i spowodowałoby to zamknięcie rynku dla nowych podmiotów na zbyt długi okres.

⁽⁵⁷⁾ Zob. art. 2 ust. 11 rozporządzenia nr 1008/2008.

⁽⁵⁸⁾ Art. 17 ust. 7 rozporządzenia nr 1008/2008.

⁽⁵⁹⁾ Uwzględniane aspekty jakościowe mogą obejmować doświadczenie w wykonywaniu obowiązku użyteczności publicznej; obsługę techniczną statków powietrznych i urzędzenia rezerwowe; stosowność rozkładów lotów i długość pobytu w punkcie docelowym w trakcie jednodniowej podróży; oferowane opcje międzyliniowe; oferowane średnie taryfy lotnicze; reklamę i sprzedaż; promowanie usług i stabilność finansową przewoźnika. Na przykład marketing trasy może być bardzo ważny dla zapewnienia początkowego powodzenia trasy i jej długoterminowej rentowności umożliwiającej rozwój trasy w celu zmniejszenia i ostatecznego wyeliminowania dotacji.

⁽⁶⁰⁾ Art. 16 ust. 9 rozporządzenia nr 1008/2008 – regionami tymi są Gwadelupa, Gujana Francuska, Martynika, Majotta, Reunion, Saint-Martin, Azory, Madera i Wyspy Kanaryjskie.

⁽⁶¹⁾ Art. 17 ust. 9 rozporządzenia nr 1008/2008.

80. Wymóg proporcjonalności oznacza, że prawo wyłączne powinno ograniczać się do usług, których dotyczy obowiązek użyteczności publicznej. Jeżeli na przykład obowiązek użyteczności publicznej dotyczy tylko sezonu zimowego, dana trasa powinna być swobodnie dostępna w sezonie letnim. Treść obowiązku użyteczności publicznej i zaproszenie do składania ofert powinny jasno wskazywać okresy i usługi, do których mają zastosowanie. Informacje te naprawdę mają kluczowe znaczenie dla przewoźników lotniczych odpowiadających na zaproszenie do składania ofert, ponieważ zakres prawa wyłącznego ma zazwyczaj znaczący wpływ na warunki ich oferty.
81. Ograniczenie do jednego przewoźnika lotniczego nie powinno utrudniać temu przewoźnikowi lotniczemu uzgodnienia porozumień o dzieleniu oznaczeń linii z innymi przewoźnikami lotniczymi, pod warunkiem przestrzegania reguł konkurencji. Jak wspomniano powyżej⁽⁶²⁾, zawarte w art. 15 ust. 4 rozporządzenia zezwolenie dotyczące wykonywania przewozów na mocy porozumień o dzieleniu oznaczeń linii rozciąga się również na trasy objęte obowiązkiem użyteczności publicznej, przy czym w rozporządzeniu nie przewidziano również żadnego wykluczenia w przypadku, gdy dostęp do takiej trasy jest ograniczony zgodnie z art. 16 ust. 9 i nast. rozporządzenia.
82. O ile w dokumentacji przetargowej nie stwierdzono by inaczej, żaden przepis rozporządzenia nie uniemożliwiłby unijnemu przewoźnikowi lotniczemu, który posiada prawo wyłączne, zlecenia podwykonawstwa części lub całości przewozów lotniczych innemu unijnemu przewoźnikowi lotniczemu. Obowiązek wykonania umowy spoczywa jednak nadal na przewoźniku lotniczym wybranym w procedurze przetargowej.
83. Art. 16 ust. 9 stanowi wyjątek od zasady określonej w ust. 8 tego artykułu, że każdy przewoźnik lotniczy może w dowolnym terminie rozpocząć wykonywanie przewozów lotniczych określonych w odniesieniu do danego obowiązku użyteczności publicznej. Jeżeli prawo wyłączności zostało przyznane jednemu przewoźnikowi lotniczemu w sposób definitywny zgodnie z ustawodawstwem krajowym i specyfikacją istotnych warunków zamówienia, zasada ta nie ma już zastosowania.

6.5. Ponowne zbadanie obowiązku użyteczności publicznej i wyłączności na koniec każdego okresu obowiązywania koncesji

84. Jak opisano powyżej, państwa członkowskie powinny regularnie oceniać konieczność i adekwatność obowiązku użyteczności publicznej. W szczególności w przypadku ograniczonego (wyłącznego) obowiązku użyteczności publicznej przeglądu sytuacji dokonuje się na koniec okresu obowiązywania umowy⁽⁶³⁾, a konieczność utrzymania ograniczonego dostępu ocenia się przed rozpoczęciem obowiązywania nowej koncesji⁽⁶⁴⁾. Ogólnie rzecz biorąc, celem jest ocenienie w okresie sześciu miesięcy przed dniem, w którym ma zacząć obowiązywać nowa koncesja, czy okoliczności, w których poprzednia oferta została przedstawiona, pozostają bez zmian. Ocena ta będzie zazwyczaj obejmowała doświadczenia związane z okresem obowiązywania ostatniej koncesji, w szczególności pod względem zaobserwowanego zapotrzebowania, oraz to, czy wystarczające przewozy lotnicze można byłoby zapewnić bez prawa wyłączności lub zmienionego, mniej restrykcyjnego obowiązku użyteczności publicznej albo nawet bez obowiązku użyteczności publicznej.
85. Okres sześciu miesięcy nie jest maksymalnym okresem, w którym Komisja może zatwierdzić planowany obowiązek użyteczności publicznej. W rozporządzeniu nie przewidziano takiego zatwierdzenia, a okres ten ma służyć innym celom. W szczególności jest on potrzebny, aby umożliwić innym przewoźnikom lotniczym wystąpienie z propozycją wykonywania przewozów na danej trasie objętej obowiązkiem użyteczności publicznej bez prawa wyłączności lub rekompensaty, w którym to przypadku mogłoby to dowodzić, że dalsze ograniczenie dostępu nie jest już konieczne. Jeżeli nikt nie wystąpi z taką propozycją, może to świadczyć o tym, że istnieje konieczność utrzymania ograniczonego dostępu. W każdym razie to państwa członkowskie najpierw przeprowadzają ocenę konieczności ograniczonego dostępu, która podlega przeglądowi przeprowadzanemu przez Komisję zgodnie z prawem UE.

6.6. Przypadek szczególny: grupowanie tras objętych przetargiem

86. Co do zasady państwa członkowskie powinny przeprowadzać przetargi publiczne w odniesieniu do każdej trasy oddzielnie. Rozporządzenie umożliwia jednak państwom członkowskim ogłoszenie przetargu publicznego w odniesieniu do grupy tras objętych obowiązkiem użyteczności publicznej, ale wyłącznie w przypadkach uzasadnionych efektywnością eksploatacyjną⁽⁶⁵⁾. W praktyce oznacza to przyznanie wyłączności jednemu przewoźnikowi lotniczemu na grupę tras objętych obowiązkiem użyteczności publicznej.
87. Takie grupowanie tras objętych obowiązkiem użyteczności publicznej może być uzasadnione w szczególności w przypadku, gdy kilka drugorzędnych tras stanowi istotną komplementarność operacyjną (np. trasy prowadzące na odizolowany archipeląg lub obszar oddalony i słabo zaludniony lub w ich obrębie).

⁽⁶²⁾ Pkt 59.

⁽⁶³⁾ Art. 16 ust. 9 rozporządzenia nr 1008/2008.

⁽⁶⁴⁾ Art. 17 ust. 4 rozporządzenia nr 1008/2008. Nowa koncesja zaczyna obowiązywać najwcześniej w następnym dniu po dniu zakończenia obowiązywania istniejącej umowy, ale może to również być data późniejsza.

⁽⁶⁵⁾ Art. 16 ust. 10 rozporządzenia nr 1008/2008. Przykłady tras zgrupowanych na etapie przetargu obejmują 14 tras objętych obowiązkiem użyteczności publicznej na archipelagu Azorów, 4 trasy objęte obowiązkiem użyteczności publicznej na Szetlandach, 6 tras objętych obowiązkiem użyteczności publicznej na Orkadach, 4 trasy objęte obowiązkiem użyteczności publicznej na Wyspach Kanaryjskich oraz 4 trasy objęte obowiązkiem użyteczności publicznej łączące włoskie wyspy Lampedusa i Pantelleria z 3 miastami na Sycylii.

88. Przyczyny grupowania muszą mieć charakter operacyjny (np. konieczność posiadania bazy operacyjnej na obszarze oddalonym). Głównym celem grupowania nie może być zmniejszenie wpływu na budżet państwa członkowskiego. W tym sensie grupowanie tras rentownych i nierentownych bez podobieństw operacyjnych jest niemożliwe.
89. Opisanego tu grupowania tras na potrzeby przetargu nie należy mylić z łączeniem tras w pakiety przy nakładaniu obowiązku użyteczności publicznej. Jak wyjaśniono w pkt 28 powyżej, nie można uzależniać dostępu do jednej konkretnej trasy od wykonywania przewozów na innych trasach. Podobnie może się zdarzyć, że określone trasy nie kwalifikują się do grupowania na potrzeby przetargu, w którym to przypadku mogą one jednak być wspólnie objęte jednym zaproszeniem do składania ofert, jeśli jest to uzasadnione wydajnością administracyjną⁽⁶⁶⁾.

7. PROCEDURY PRZETARGU PUBLICZNEGO

90. Jeżeli chodzi o etap poprzedzający publikację, o której mowa w art. 17 ust. 4⁽⁶⁷⁾, rozporządzenie stanowi, że zainteresowane państwo członkowskie przekazuje Komisji pełny tekst zaproszenia do składania ofert, z wyjątkiem przypadku, gdy zgodnie z art. 16 ust. 5 powiadomiło o obowiązku użyteczności publicznej za pomocą noty opublikowanej w swoim krajowym dzienniku urzędowym. Przetarg jest wówczas ogłaszany również w krajowym dzienniku urzędowym⁽⁶⁸⁾. W interesie skutecznego i szybkiego postępowania państwo członkowskie powinno również przekazać Komisji (w dowolnym języku urzędowym UE, wysyłając wiadomość e-mail na adres wcześniej wspomnianej funkcyjnej skrzynki pocztowej)⁽⁶⁹⁾ projekt ogłoszenia o zaproszeniu do składania ofert (w formacie elektronicznym, z wykorzystaniem jednego ze zwykłych systemów przetwarzania), które ma zostać opublikowane w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej* we wszystkich językach urzędowych UE. Projekt ogłoszenia powinien zawierać informacje wymienione w art. 17 ust. 5 rozporządzenia. Komisja przygotowała szablony, które są dostępne w CIRCABC oraz – na wniosek – w Komisji. Państwa członkowskie zachęca się również do przekazywania warunków przewidywanej umowy oraz wszelkich innych dokumentów dotyczących punktów, o których mowa w art. 17 ust. 3 rozporządzenia nr 1008/2008.
91. Zgodnie z art. 17 ust. 6 rozporządzenia nr 1008/2008 zainteresowane państwo członkowskie niezwłocznie i bezpłatnie udostępnia wszelkie istotne informacje i dokumenty, o które wnioskuje strona zainteresowana publicznym przetargiem. Chociaż nie ma obowiązku przekazywania zainteresowanym stronom dokumentacji przetargowej w językach innych niż język zainteresowanego państwa członkowskiego, można w ten sposób przyciągnąć więcej potencjalnych oferentów.
92. Zaproszenie do składania ofert i późniejsza umowa powinny obejmować co najmniej punkty, o których mowa w art. 17 ust. 3 rozporządzenia. O dokładnym formacie i treści tych dokumentów decydują właściwe organy państw członkowskich, a Komisja nie opracowała wzorów tych dokumentów.
93. Ze względu na wydajność administracyjną państwo członkowskie może wydać jedno zaproszenie do składania ofert dotyczące różnych tras⁽⁷⁰⁾. Może to prowadzić do sytuacji, w której kilku przewoźników lotniczych wykonuje przewozy na różnych trasach, ale nie oznacza to, że oferty można składać wyłącznie w odniesieniu do wszystkich tras objętych zaproszeniem.
94. Ostateczny termin składania ofert wyznacza się na przynajmniej dwa miesiące po dacie opublikowania ogłoszenia⁽⁷¹⁾. Termin rozpoczęcia okresu wyłączności musi być wskazany w zaproszeniu do składania ofert. Termin ten będzie zazwyczaj odpowiadał również terminowi rozpoczęcia obowiązywania umowy z wybranym przewoźnikiem lotniczym, ale obowiązywanie umowy może także rozpocząć się później. Obowiązywanie umowy i wykonywanie przewozów na jej podstawie nie może rozpocząć się przed wskazanym terminem rozpoczęcia okresu wyłączności.
95. Zgodnie z art. 17 ust. 4 rozporządzenia, w przypadku gdy przetarg dotyczy trasy, do której dostęp został już ograniczony do jednego przewoźnika lotniczego, zaproszenie do składania ofert jest publikowane co najmniej sześć miesięcy przed dniem, w którym ma zacząć obowiązywać nowa umowa. Jak wynika z tego przepisu, ten minimalny okres ma zapewnić prawidłowe ocenienie konieczności utrzymania ograniczonego dostępu⁽⁷²⁾. Możliwe jest również opublikowanie ogłoszenia, w którym zapowiada się ponowne otwarcie trasy, gdy umowa z wyłącznym przewoźnikiem dobiegnie końca i dana trasa ponownie stanie się otwartą trasą objętą obowiązkiem użyteczności publicznej. Nowe zaproszenie do składania ofert zgodnie z rozporządzeniem umożliwia jednak również poinformowanie przewoźników lotniczych i zapewnienie im sposobności wyrażenia chęci wykonywania przewozów bez wyłączności i rekompensaty.

⁽⁶⁶⁾ Art. 16 ust. 10 rozporządzenia nr 1008/2008. Zob. pkt 94 poniżej.

⁽⁶⁷⁾ Por. również pkt 72 powyżej.

⁽⁶⁸⁾ Art. 17 ust. 2 rozporządzenia nr 1008/2008.

⁽⁶⁹⁾ DG MOVE występuje z wnioskiem o publikację za pośrednictwem Sekretariatu Generalnego Komisji. Państwa członkowskie nie powinny kontaktować się bezpośrednio z Urzędem Publikacji Unii Europejskiej. Wspomniane ogłoszenia będą publikowane również na stronie internetowej DG MOVE, w jej biuletynie i w ramach specjalnej grupy dyskusyjnej CIRCABC.

⁽⁷⁰⁾ Art. 16 ust. 1 rozporządzenia nr 1008/2008.

⁽⁷¹⁾ Art. 17 ust. 4 rozporządzenia nr 1008/2008.

⁽⁷²⁾ Art. 17 ust. 4 rozporządzenia nr 1008/2008.

96. Państwo członkowskie musi niezwłocznie poinformować Komisję o wyniku przetargu publicznego⁽⁷³⁾. Obecnie nie ma dostępnego szablonu do tego celu. Komisja może wystąpić do państwa członkowskiego o przekazanie w terminie jednego miesiąca wszelkich istotnych dokumentów dotyczących wyboru przewoźnika lotniczego wykonującego obowiązek użyteczności publicznej⁽⁷⁴⁾.

8. REKOMPENSATA I ZWIĄZEK Z ZASADAMI POMOCY PAŃSTWA

8.1. Możliwość uzyskania rekompensaty i jej wysokość

97. Celem procedury przetargowej jest przyznanie jednemu przewoźnikowi lotniczemu prawa wyłącznego do wykonywania przewozów na danej trasie objętej obowiązkiem użyteczności publicznej. Zgodnie z art. 17 ust. 8 rozporządzenia, zainteresowane państwo członkowskie może zrekompensować przewoźnikowi lotniczemu wybranemu w drodze przetargu spełnienie norm wynikających z obowiązku użyteczności publicznej. Nawet jeśli przewoźnik lotniczy oferuje wykonywanie przewozów na danej trasie bez rekompensaty, prawo wyłączne może być przyznane wyłącznie w drodze przetargu publicznego⁽⁷⁵⁾.
98. Wysokość tej rekompensaty nie może przekroczyć kwoty niezbędnej do pokrycia kosztów netto poniesionych w związku z wykonywaniem każdego obowiązku użyteczności publicznej, z uwzględnieniem przychodów uzyskiwanych przez przewoźnika lotniczego w związku z jego realizacją oraz uzasadnionego poziomu zysku⁽⁷⁶⁾. Termin „uzasadniony poziom zysku” nie został zdefiniowany w rozporządzeniu nr 1008/2008. W kontekście usług świadczonych w ogólnym interesie gospodarczym pojęcie to zostało zdefiniowane w art. 5 ust. 5 decyzji Komisji 2012/21/UE⁽⁷⁷⁾ (zwanej dalej „decyzją w sprawie usług świadczonych w ogólnym interesie gospodarczym”) jako stopa zwrotu z kapitału, której wymagałoby typowe przedsiębiorstwo podczas podejmowania decyzji, czy świadczyć usługi w ogólnym interesie gospodarczym przez cały okres powierzenia, przy uwzględnieniu poziomu ryzyka. Zgodnie z art. 5 ust. 7 wspomnianej decyzji „[j]eśli świadczenie usług w ogólnym interesie gospodarczym nie jest związane z istotnym ryzykiem handlowym lub umownym, w szczególności gdy koszty netto poniesione w związku z wykonywaniem usługi świadczonej w ogólnym interesie gospodarczym są zasadniczo rekompensowane ex post w pełnej wysokości, rozsądny zysk nie może przekraczać odpowiedniej stopy swap powiększonej o premię w wysokości 100 punktów bazowych”.⁽⁷⁸⁾ Uzasadnione wydaje się stosowanie tych zasad odpowiednio w kontekście przewozu lotniczego objętego obowiązkiem użyteczności publicznej zgodnie z rozporządzeniem. Gdyby zysk przekraczał uzasadniony poziom, rekompensata mogłaby także rodzić problemy pod względem zgodności z przepisami dotyczącymi pomocy państwa.
99. Wysokość rekompensaty wypłacanej przewoźnikowi lotniczemu należy obliczać na podstawie faktycznych kosztów i przychodów z wykonywania przewozów na danej trasie odnotowanych przez tego przewoźnika lotniczego. Aby dane te były przejrzyste i możliwe do sprawdzenia, przewoźnik lotniczy musi prowadzić wystarczająco szczegółowy system rachunkowości, umożliwiający obliczanie kosztów i przychodów odpowiadających tej konkretnej trasie objętej obowiązkiem użyteczności publicznej. W każdym razie rekompensata jest ograniczona do kwoty podanej w ofercie przewoźnika lotniczego.

8.2. Związek z zasadami pomocy państwa

100. Po pierwsze należy przypomnieć, że oceny pomocy państwa dokonuje się niezależnie od oceny przeprowadzanej zgodnie z przepisami rozporządzenia nr 1008/2008. Jeżeli jednak wymogi rozporządzenia nr 1008/2008 nie są spełnione, na przykład w odniesieniu do definicji obowiązku użyteczności publicznej, oraz gdy z takim obowiązkiem użyteczności publicznej wiąże się rekompensata finansowa, również wymogi wynikające z przepisów dotyczących pomocy państwa nie mogą być spełnione. Chociaż zainteresowane służby Komisji ściśle współpracują przy ocenie programów obowiązku użyteczności publicznej, należy podkreślić, że zgłoszenia pomocy państwa w przypadkach, w których są one wymagane⁽⁷⁹⁾, są oddzielne od zgłoszenia Komisji programu obowiązku użyteczności publicznej; na szczeblu administracyjnym zgłoszeniem programu obowiązku użyteczności publicznej zajmuje się DG MOVE, natomiast wszelkimi zgłoszeniami pomocy państwa zajmuje się w Komisji Dyrekcja Generalna ds. Konkurencji (znana jako „DG COMP”). Oba zbiory przepisów i procedur muszą być przestrzegane, a skargi do Komisji można wносить na podstawie obu z nich.

⁽⁷³⁾ Art. 17 ust. 9 rozporządzenia nr 1008/2008.

⁽⁷⁴⁾ Art. 17 ust. 10 rozporządzenia nr 1008/2008.

⁽⁷⁵⁾ Art. 16 ust. 10 rozporządzenia nr 1008/2008.

⁽⁷⁶⁾ Art. 17 ust. 8 rozporządzenia nr 1008/2008.

⁽⁷⁷⁾ Decyzja Komisji 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).

⁽⁷⁸⁾ http://ec.europa.eu/competition/state_aid/legislation/swap_rates_en.html

⁽⁷⁹⁾ Należy przypomnieć, że w przypadku spełnienia kryteriów z wyroku w sprawie Altmark (zob. przypis 83) lub zgodności z przepisami decyzji w sprawie usług świadczonych w ogólnym interesie gospodarczym (zob. przypis 85) takie zgłoszenie nie jest konieczne.

8.2.1. Dotacje publiczne udzielone jako rekompensata z tytułu obowiązku użyteczności publicznej

101. Rozporządzenie stosuje się w identyczny sposób bez względu na to, czy rekompensatę przyznaje się czy nie. Jeżeli jednak rekompensata z tytułu obowiązku użyteczności publicznej zostaje przyznana, musi to się odbywać zgodnie z zawartymi w Traktacie zasadami pomocy państwa (art. 107–109 TFUE) w oparciu o wykładnię Trybunału Sprawiedliwości oraz zgodnie z zasadami zawartymi w pakiecie instrumentów Komisji dotyczących pomocy państwa na potrzeby usług świadczonych w ogólnym interesie gospodarczym. Tymi instrumentami Komisji są:
- komunikat⁽⁸⁰⁾ zawierający wyjaśnienie kluczowych pojęć leżących u podstaw stosowania zasad pomocy państwa do rekompensaty z tytułu świadczenia usług publicznych, a także warunki (tak zwane kryteria z wyroku w sprawie Altmark⁽⁸¹⁾; zob. poniżej w następnym punkcie), zgodnie z którymi rekompensata z tytułu świadczenia usług publicznych nie stanowi pomocy państwa;
 - rozporządzenie Komisji (UE) nr 360/2012 w sprawie pomocy de minimis przyznanej na wykonywanie usług świadczonych w ogólnym interesie gospodarczym (zwane dalej „rozporządzeniem nr 360/2012”)⁽⁸²⁾, w którym przewidziano, że rekompensata z tytułu świadczenia usług publicznych w kwocie nieprzekraczającej 500 000 EUR w dowolnym okresie trzech lat podatkowych nie stanowi pomocy państwa, o ile spełnione są warunki określone w tym rozporządzeniu;
 - decyzja w sprawie usług świadczonych w ogólnym interesie gospodarczym, w której określono warunki, w jakich pomoc państwa w formie rekompensaty z tytułu świadczenia usług publicznych jest zgodna z rynkiem wewnętrznym i zwolniona z wymogu zgłoszenia. Zakres stosowania tej decyzji obejmuje rekompensatę z tytułu obowiązku użyteczności publicznej przyznawaną przewoźnikom lotniczym, jeżeli chodzi o połączenia lotnicze na wyspy, gdzie średni roczny ruch nie przekracza 300 000 pasażerów, i zgodną z rozporządzeniem nr 1008/2008;
 - komunikat w sprawie zasad ramowych dotyczących pomocy państwa w formie rekompensaty z tytułu świadczenia usług publicznych⁽⁸³⁾ (zwane dalej „ramami dotyczącymi usług świadczonych w ogólnym interesie gospodarczym”), w których określono warunki, w jakich rekompensata podlegająca wymogowi zgłoszenia⁽⁸⁴⁾ może zostać uznana przez Komisję za zgodną z art. 106 ust. 2 TFUE;
 - przewodnik Komisji dotyczący stosowania przepisów prawa Unii Europejskiej z zakresu pomocy państwa, zamówień publicznych i rynku wewnętrznego do usług świadczonych w ogólnym interesie gospodarczym, w szczególności do usług socjalnych świadczonych w interesie ogólnym⁽⁸⁵⁾, zapewniający dalsze wytyczne dotyczące stosowania zasad odnoszących się do usług świadczonych w ogólnym interesie gospodarczym.

8.2.2. Kryteria z wyroku w sprawie Altmark

102. W swoim wyroku w sprawie Altmark Trans GmbH i Regierungspräsidium Magdeburg przeciwko Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH („Altmark”) Trybunał Sprawiedliwości orzekł, że rekompensata z tytułu świadczenia usług publicznych nie stanowi pomocy państwa w rozumieniu art. 107 TFUE, jeżeli spełnione są równocześnie cztery warunki:
- przedsiębiorstwo będące beneficjentem powinno być rzeczywiście obciążone wykonaniem zobowiązań do świadczenia usług publicznych i zobowiązania te powinny być jasno określone;
 - parametry, na których podstawie obliczona jest rekompensata, muszą być wcześniej ustalone w obiektywny i przejrzysty sposób;
 - rekompensata nie może przekraczać kwoty niezbędnej do pokrycia całości lub części kosztów poniesionych w celu wykonania zobowiązań do świadczenia usług publicznych, przy uwzględnieniu związanych z nimi przychodów oraz rozsądnego zysku;
 - jeżeli wybór przedsiębiorstwa, któremu ma zostać powierzone wykonywanie obowiązku użyteczności publicznej, nie został w danym przypadku dokonany w ramach publicznej procedury przetargowej, pozwalającej na wyłonienie kandydata zdolnego do świadczenia tych usług po najniższym koszcie dla społeczności, poziom koniecznej rekompensaty powinien zostać ustalony na podstawie analizy kosztów, jakie poniosłoby przeciętne przedsiębiorstwo, prawidłowo zarządzane i wyposażone w środki transportu odpowiednie do tego celu.

⁽⁸⁰⁾ Komunikat Komisji w sprawie stosowania reguł Unii Europejskiej w dziedzinie pomocy państwa w odniesieniu do rekompensaty z tytułu usług świadczonych w ogólnym interesie gospodarczym (Dz.U. C 8 z 11.1.2012, s. 4).

⁽⁸¹⁾ Sprawa C-280/00 Altmark Trans GmbH, Regierungspräsidium Magdeburg przeciwko Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH.

⁽⁸²⁾ 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).

⁽⁸³⁾ Komunikat Komisji w sprawie zasad ramowych Unii Europejskiej dotyczących pomocy państwa w formie rekompensaty z tytułu świadczenia usług publicznych (Dz.U. C 8 z 11.1.2012, s. 15).

⁽⁸⁴⁾ To znaczy gdy rekompensata z tytułu świadczenia usług publicznych nie spełnia kryteriów z wyroku w sprawie Altmark, nie jest objęta rozporządzeniem w sprawie pomocy de minimis przyznawanej przedsiębiorstwom wykonującym usługi świadczone w ogólnym interesie gospodarczym i nie jest objęta wyłączeniem grupowym na mocy decyzji.

⁽⁸⁵⁾ SWD(2013) 53 final/2, dostępny pod adresem:

http://ec.europa.eu/competition/state_aid/overview/new_guide_eu_rules_procurement_en.pdf

103. W przypadku spełnienia tych czterech kryteriów rekompensata z tytułu obowiązku użyteczności publicznej nie stanowi pomocy państwa i zawiadomienie Komisji o udzieleniu pomocy państwa w tym przypadku nie jest wymagane (jak wspomniano wcześniej, wymogi dotyczące zawiadomiania i publikacji określone w rozporządzeniu nr 1008/2008 mają jednak nadal zastosowanie)⁽⁸⁶⁾. Głównym obowiązkiem zainteresowanych organów krajowych jest ocena, czy te cztery kryteria zostały spełnione poprzez jakąkolwiek rekompensatę przyznaną na podstawie art. 17 ust. 8 rozporządzenia nr 1008/2008.
104. Przepisy rozporządzenia nr 1008/2008 sformułowano w oparciu o wspomniane powyżej kryteria: art. 17 ust. 3 lit. a) dotyczy pierwszego kryterium z wyroku w sprawie Altmark; art. 17 ust. 3 lit. e) – drugiego; art. 17 ust. 8 – trzeciego; oraz w odniesieniu do czwartego kryterium z wyroku w sprawie Altmark art. 16 ust. 10 przewiduje zastosowanie procedury przetargowej. Chociaż w art. 16 ust. 10 nie określono dalszej kwalifikacji procedury przetargowej, zgodnie z wyrokiem w sprawie Altmark wybrana procedura powinna prowadzić do świadczenia usług za cenę najkorzystniejszą dla danej społeczności. W związku z tym w przypadku stosowania czwartego kryterium z wyroku w sprawie Altmark, jeżeli w toku procedury przetargowej złożono tylko jedną ofertę, nie można zwykle założyć, że to kryterium zostało spełnione, chyba że: (i) istnieją szczególnie silne zabezpieczenia w konstrukcji procedury zapewniające świadczenie usług za cenę najkorzystniejszą dla danej społeczności; lub (ii) zainteresowane państwo członkowskie zweryfikuje dzięki dodatkowym środkom, czy wynik odpowiada cenie najkorzystniejszej dla danej społeczności. Oznacza to, że jeżeli spełniono warunki rozporządzenia nr 1008/2008, w świetle wyjaśnień podanych powyżej, można zasadniczo uznać, że nie ma miejsca żadna pomoc państwa.
105. W przypadku gdy nie można wykluczyć, że w świetle kryteriów ustanowionych w wyroku w sprawie Altmark może występować pomoc państwa, zainteresowane państwo członkowskie powinno zapewnić przestrzeganie zasad pomocy państwa w inny sposób. Na przykład taki przypadek może wystąpić, gdy na podstawie warunków nadzwyczajnych określonych w art. 16 ust. 12 rozporządzenia przewoźnik lotniczy zostanie wybrany z pominięciem procedury otwartej, za obopólną zgodą organów państwa członkowskiego i przewoźnika lotniczego. W takich przypadkach dane państwo członkowskie powinno sprawdzić, czy kwota rekompensaty nie wiąże się z udzieleniem pomocy państwa, na podstawie kryteriów z wyroku w sprawie Altmark lub rozporządzenia nr 360/2012. W przeciwnym wypadku istnieje również możliwość, że pomoc jest zgodna z rynkiem wewnętrznym zgodnie z decyzją w sprawie usług świadczonych w ogólnym interesie gospodarczym, w którym to przypadku nie obowiązuje wymóg zgłoszenia, lub należy zgłosić tę pomoc, ale Komisja może uznać ją za zgodną na podstawie art. 106 ust. 2 TFUE, jeżeli spełniono warunki określone w ramach dotyczących usług świadczonych w ogólnym interesie gospodarczym.

9. PROCEDURA NADZWYCZAJNA

106. W trakcie ważności wyłącznej koncesji unijny przewoźnik lotniczy wybrany w wyniku procedury przetargowej może zostać zmuszony do zaprzestania świadczenia usług na krótki okres, np. z powodu niewypłacalności finansowej. W takich okolicznościach w art. 16 ust. 12 rozporządzenia dopuszcza się w stosownych przypadkach przeprowadzenie procedury nadzwyczajnej, aby zapobiec wstrzymaniu wykonywania wspomnianych przewozów lotniczych. Wspomniana procedura ma zastosowanie jedynie w przypadku nagłego i niespodziewanego wstrzymania przewozów lotniczych na trasie objętej obowiązkiem użyteczności publicznej, na której usługi świadczył już inny przewoźnik lotniczy wybrany w drodze procedury przetargowej. Procedura ta nie ma zastosowania w przypadkach, w których procedury krajowe dotyczące zmiany obowiązków użyteczności publicznej lub przeprowadzenie nowych przetargów zajęłyby nieoczekiwanie zbyt dużo czasu⁽⁸⁷⁾.
107. Procedury nadzwyczajnej nie można zastosować m.in. w następujących sytuacjach:
- przewoźnik lotniczy wykonywał przewozy na danej trasie bez wyłączności (otwarty obowiązek użyteczności publicznej),
 - wstrzymanie przewozów lotniczych wynika z zakończenia umowy (ponieważ to wstrzymanie usług jest przewidywalne, w związku z czym nie jest nagłe). Należało opublikować nowe zaproszenie do składania ofert co najmniej sześć miesięcy przed rozpoczęciem nowego okresu ważności koncesji,
 - wstrzymanie przewozów lotniczych następuje po uprzednim powiadomieniu przekazanym co najmniej sześć miesięcy wcześniej przez przewoźnika lotniczego wykonującego przewozy (wstrzymanie usług nie jest nagłe ani nieprzewidywalne i występuje wystarczająco dużo czasu, aby ogłosić nowy przetarg bez stosowania procedury nadzwyczajnej)⁽⁸⁸⁾.
108. W przypadku nagłego wstrzymania wykonywania przewozów przez przewoźnika lotniczego wybranego zgodnie ze wspomnianą wcześniej procedurą przetargową państwo członkowskie może wybrać innego przewoźnika

⁽⁸⁶⁾ Na przykład należy podkreślić, że pierwsze kryterium z wyroku w sprawie Altmark, a także decyzja w sprawie usług świadczonych w ogólnym interesie gospodarczym i rany w sprawie usług świadczonych w ogólnym interesie gospodarczym wymagają stworzenia „rzeczywistej” usługi świadczonej w ogólnym interesie gospodarczym, co w kontekście transportu lotniczego oznacza, że należy przestrzegać art. 16 i 17 rozporządzenia nr 1008/2008.

⁽⁸⁷⁾ Komisja zauważyła bardziej rozpowszechnione stosowanie procedur nadzwyczajnych i odwoływanie się do krajowych procedur udzielania zamówień w przypadkach, które w rzeczywistości mogą nie kwalifikować się jako sytuacje nadzwyczajne. Komisja zamierza monitorować i ściśle kontrolować tę tendencję, a także zapobiegać jej w stosownych przypadkach.

⁽⁸⁸⁾ Art. 17 ust. 4 rozporządzenia nr 1008/2008 i pkt 97 powyżej.

lotniczego do wykonywania obowiązku użyteczności publicznej przez niepodlegający przedłużeniu okres siedmiu miesięcy, jeżeli kwota rekompensat pozostaje zgodna z art. 17 ust. 8 rozporządzenia⁽⁸⁹⁾ i jeżeli nowego przewoźnika lotniczego wybrano spośród unijnych przewoźników lotniczych zgodnie z zasadami przejrzystości i niedyskryminacji. Należy również bezzwłocznie ogłosić nowe zaproszenie do składania ofert na regularny okres obowiązywania umowy, co wynika również ze współzależności ograniczeń czasowych wyjaśnionych bezpośrednio poniżej.

109. Okres siedmiu miesięcy należy liczyć od momentu rozpoczęcia przewozów przez nowo wybranego przewoźnika lotniczego. Nie można go przedłużyć. Ponieważ celem zaproszenia do składania ofert jest przedłużenie istniejącego już prawa wyłącznego, zaproszenie do składania ofert należy faktycznie ogłosić co najmniej sześć miesięcy wcześniej zgodnie z art. 17 ust. 4 rozporządzenia.
110. Należy przestrzegać zasad przejrzystości i niedyskryminacji dotyczących wyboru przewoźnika lotniczego, biorąc pod uwagę szczególne okoliczności. W rzeczywistości procedura nadzwyczajna ma zastosowanie, gdy występuje za mało czasu na ogłoszenie formalnego przetargu, ponieważ trzeba niezwłocznie znaleźć nowego przewoźnika lotniczego. Organy powinny jednak nadal skontaktować się jak najszybciej z kilkoma przewoźnikami lotniczymi, którzy prawdopodobnie są zainteresowani organizowaniem przewozów na danej trasie. Zwykle są to przewoźnicy lotniczy, którzy są już aktywni w regionie lub uczestniczyli w ostatniej procedurze przetargowej.
111. Zainteresowane państwo członkowskie bezzwłocznie informuje Komisję oraz inne zainteresowane państwa członkowskie o tej procedurze nadzwyczajnej oraz przyczynach jej zastosowania⁽⁹⁰⁾. Zaleca się, aby państwo członkowskie poinformowało również Komisję o wszelkich kontaktach z innymi przewoźnikami lotniczymi i o wyniku tych kontaktów. Komisja może również zlecić publikację zawiadomienia w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*, chociaż nie wymaga się takiej publikacji w przypadku procedury nadzwyczajnej.
112. Na wniosek państwa członkowskiego lub z własnej inicjatywy, Komisja może, zgodnie z odpowiednią procedurą doradczą, zawiesić procedurę nadzwyczajną, jeżeli według swojej oceny uzna, że procedura nie spełnia wymagań procedury nadzwyczajnej określonych w rozporządzeniu lub jest w inny sposób sprzeczna z prawem Unii⁽⁹¹⁾.

10. PROCEDURY PRZETARGOWE W ZAKRESIE OBOWIĄZKU UŻYTECZNOŚCI PUBLICZNEJ I ZWIĄZEK Z PRZEPISAMI DOTYCZĄCYMI UDZIELANIA ZAMÓWIEŃ

113. Procedury określone w rozporządzeniu nr 1008/2008 należy stosować zawsze przy organizowaniu procedur przetargowych służących zakupowi usług przewozów lotniczych. Gdy właściwy organ państwa członkowskiego udziela zamówienia publicznego na usługi, musi respektować mające zastosowanie przepisy dotyczące udzielania zamówień. Dnia 26 lutego 2014 r. Parlament Europejski i Rada przyjęły dyrektywy 2014/24/UE i 2014/25/UE⁽⁹²⁾ (zwane dalej „dyrektywą 2014/24” i „dyrektywą 2014/25”), w których określono zasady dotyczące zamówień publicznych na usługi.
114. W tym samym dniu Parlament Europejski i Rada przyjęły nową dyrektywę 2014/23/UE w sprawie udzielania koncesji⁽⁹³⁾ (zwaną dalej „dyrektywą 2014/23”) i zgodnie z doświadczeniem Komisji większość zamówień na usługi użyteczności publicznej udzielonych w zastosowaniu art. 17 rozporządzenia nr 1008/2008 stanowią „koncesje na usługi” w rozumieniu tej nowej dyrektywy. W szczególności w drodze takiego zamówienia właściwy organ powierza przewoźnikowi lotniczemu świadczenie usług przewozu lotniczego przez określony czas. Przewoźnik lotniczy jest zobowiązany do świadczenia usługi transportowej przewidzianej w umowie, zazwyczaj w zamian za wynagrodzenie finansowe otrzymywane od tego organu⁽⁹⁴⁾. Przewoźnik lotniczy co do zasady ponosi ryzyko prowadzenia działalności (jeśli w danym przypadku jest inaczej, takie zamówienie kwalifikuje się zasadniczo jako zamówienie publiczne w rozumieniu dyrektyw 2014/24 i 2014/25), obejmujące ryzyko związane z popytem na jego usługi transportowe, ponieważ właściwe organy zazwyczaj nie gwarantują przewoźnikowi lotniczemu w umowie odzyskania nakładów inwestycyjnych ani kosztów poniesionych przy wykonywaniu jego zobowiązań umownych⁽⁹⁵⁾. Kwalifikacja jako koncesja jest ważna, ponieważ w art. 10 ust. 3 dyrektywy 2014/23 w sprawie udzielania koncesji stwierdza się wyraźnie, że dyrektywa ta nie ma zastosowania do koncesji na usługi transportu lotniczego świadczone w oparciu o udzieloną koncesję w rozumieniu rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1008/2008. W rzadkich przypadkach, gdy dane uzgodnienie można sklasyfikować jako zamówienie publiczne na usługi, którego dotyczy dyrektywa 2014/24 bądź dyrektywa 2014/25, odpowiednia dyrektywa ma zasadniczo zastosowanie jednocześnie z rozporządzeniem nr 1008/2008, przy czym to ostatnie, jako *lex specialis*, jest nadzędne w razie wystąpienia konfliktu.

⁽⁸⁹⁾ Jak zawsze należy również przestrzegać zasad pomocy państwa.

⁽⁹⁰⁾ Art. 16 ust. 12 akapit ostatni zdanie pierwsze rozporządzenia nr 1008/2008.

⁽⁹¹⁾ Ibidem, zdanie drugie.

⁽⁹²⁾ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/24/UE z dnia 26 lutego 2014 r. w sprawie zamówień publicznych, uchylająca dyrektywę 2004/18/WE (Dz.U. L 94 z 28.3.2014, s. 65); dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/25/UE z dnia 26 lutego 2014 r. w sprawie udzielania zamówień przez podmioty działające w sektorach gospodarki wodnej, energetyki, transportu i usług pocztowych, uchylająca dyrektywę 2004/17/WE (Dz.U. L 94 z 28.3.2014, s. 243).

⁽⁹³⁾ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/23/UE z dnia 26 lutego 2014 r. w sprawie udzielania koncesji (Dz.U. L 94 z 28.3.2014, s. 1).

⁽⁹⁴⁾ Zob. również sprawa z 2001 r. C-205/99, Analir przeciwko Administración General del Estado, Rec. s. I-1271, pkt 63 i 65.

⁽⁹⁵⁾ Różnica w poziomie ryzyka wpłynęłaby również na definicję rozsądnego zysku.

11. KOMPETENCJE KOMISJI W ZAKRESIE DOCHODZENIA I PODEJMOWANIA DECYZJI

115. Państwa członkowskie muszą podejmować wszelkie niezbędne środki w celu zapewnienia, by wszelkie decyzje (w tym decyzje o udzieleniu zamówienia) dotyczące obowiązku użyteczności publicznej mogły zostać poddane skutecznemu przeglądowi w najkrótszym terminie ze względu na naruszenie prawa Unii lub przepisów krajowych wprowadzających w życie to prawo ⁽⁹⁶⁾.
116. Zgodnie z art. 18 ust. 1 rozporządzenia Komisja może wystąpić do państw członkowskich o przekazanie w terminie dwóch miesięcy: dokumentu potwierdzającego potrzebę ustanowienia obowiązku użyteczności publicznej oraz jego zgodność z kryteriami określonymi w art. 16; analizy sytuacji gospodarczej danego regionu; analizy proporcjonalności pomiędzy przewidywanymi zobowiązaniami a założeniami rozwoju gospodarczego; oraz wreszcie analizy istniejących przewozów lotniczych, jeśli są one wykonywane, oraz innych dostępnych środków transportu, które mogłyby być uznane za alternatywę dla przewidywanego zobowiązania. Prawo do otrzymywania dokumentacji i analiz, o których mowa w art. 18 ust. 1 lit. a)–d), umożliwi Komisji uzyskanie wiedzy na temat obowiązku użyteczności publicznej i jego uzasadnienia. Taka dokumentacja sporządzona przez zainteresowane państwo członkowskie może również zawierać wyjaśnienie kontekstu obowiązku użyteczności publicznej i jego adekwatności zgodnie z rozporządzeniem.
117. Komisja przeprowadza dochodzenie, na wniosek państwa członkowskiego lub z własnej inicjatywy, zgodnie z art. 18 ust. 2 rozporządzenia.
118. Zgodnie z art. 18 ust. 2 Komisja podejmuje decyzję ⁽⁹⁷⁾, na podstawie wszystkich odpowiednich czynników, czy art. 16 i 17 mają nadal zastosowanie w odniesieniu do danej trasy. Celem jest zapewnienie prawidłowego stosowania zasad istotnych zarówno z punktu widzenia nałożenia obowiązku użyteczności publicznej jako takiego, jak i ograniczenia dostępu zgodnie z art. 16 ust. 9, oraz kwoty przyznanej rekompensaty.

⁽⁹⁶⁾ Art. 18 ust. 1 rozporządzenia nr 1008/2008. W gestii państw członkowskich leży podjęcie decyzji, czy dokona tego organ administracyjny czy sąd.

⁽⁹⁷⁾ Stosując odpowiednią procedurę doradczą zgodnie z art. 18 ust. 2 rozporządzenia nr 1008/2008.

ZAŁĄCZNIK I

Kwestionariusz opracowany przez DG COMP i DG MOVE na potrzeby zawiadomienia Komisji o obowiązku użyteczności publicznej**Zawiadomienie o obowiązku użyteczności publicznej nałożonym na podstawie art. 16 i 17 rozporządzenia (WE) nr 1008/2008 ⁽¹⁾**

* Proszę dołączyć ten formularz do dokumentów przeznaczonych do wysłania DG MOVE w celu publikacji w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

* Formularz należy wysłać na adres: MOVE-PSO@ec.europa.eu

* Strony 1 i 2 należy wysłać razem z zawiadomieniem o nałożeniu obowiązku użyteczności publicznej.

* Stronę 3 należy wysłać razem z zawiadomieniem o zaproszeniu do składania ofert.

Informacje na temat regionu	
Region objęty obowiązkiem użyteczności publicznej ⁽²⁾	
Rodzaj trasy	Czy chodzi o region peryferyjny czy region rozwijający się? Czy trasa jest trasą drugorzędną, którą uznaje się za decydującą o gospodarczym i społecznym rozwoju regionu obsługiwanego przez dany port lotniczy?
Uzasadnienie dotyczące potrzeb regionu ⁽³⁾	
Informacje dotyczące tras(-y)	
Od kiedy nałożono na trasę obowiązek użyteczności publicznej ⁽⁴⁾ ?	
Całkowity ruch lotniczy na trasie przez dwa ostatnie lata (wyrażony w liczbie pasażerów)	
Całkowity ruch lotniczy ⁽⁵⁾ w portach lotniczych obsługiwanych przez dwa ostatnie lata	Port lotniczy przylotu (obsługujący dany region)
	Port lotniczy odlotu
Informacje na temat alternatywnych przewozów lotniczych	
Porty lotnicze alternatywne do portu lotniczego przylotu/odlotu ⁽⁶⁾	

⁽¹⁾ 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 (wersja przekształcona) (Dz.U. L 293 z 31.10.2008, s. 3).

⁽²⁾ Proszę wskazać w szczególności miasta, które mają być obsługiwane na trasach objętych obowiązkiem użyteczności publicznej.

⁽³⁾ Proszę wskazać powody wspomniane w art. 16 ust. 1 i ust. 3 lit. a) rozporządzenia nr 1008/2008, które stanowią uzasadnienie konieczności nałożenia obowiązku użyteczności publicznej.

⁽⁴⁾ Proszę dołączyć tekst ostatniego nałożenia lub zmiany obowiązku użyteczności publicznej na podstawie rozporządzenia nr 1008/2008 lub, w stosownych przypadkach, rozporządzenia nr 2408/92.

⁽⁵⁾ Pasażerowie odlatujący i przylatujący.

⁽⁶⁾ Niniejsza lista powinna zawierać co najmniej porty lotnicze położone w promieniu 150 km lub izochron 1 godz. 30 min od miast(a) w danym regionie.

Informacje na temat alternatywnych przewozów lotniczych

Opis alternatywnych przewozów lotniczych (częstotliwość, rozkłady, międzylądowania, sezonowość)	
Porównanie czasów podróży dla przewozów lotniczych objętych obowiązkiem użyteczności publicznej i przewozów alternatywnych	
Wniosek dotyczący braku rzeczywistej alternatywy dla pasażerów	

Informacja na temat alternatywnych rodzajów transportu

Inne dostępne rodzaje transportu (proszę zaznaczyć)	Transport morski?		Transport kolejowy?		Transport drogowy?	
Opis usług oferowanych w ramach alternatywnych rodzajów transportu (częstotliwość, rozkłady, międzylądowania, sezonowość)						
Porównanie czasów podróży dla przewozów lotniczych objętych obowiązkiem użyteczności publicznej i przewozów alternatywnych						
Wniosek dotyczący braku rzeczywistej alternatywy dla pasażerów						

Informacje na temat obowiązku użyteczności publicznej

Krótki opis obowiązku użyteczności publicznej pod względem taryf, rozkładów, częstotliwości i pojemności	
W jaki sposób ustalono te aspekty usługi?	

Informacje na temat zaproszenia do składania ofert

Proszę określić, czy zaproszenie do składania ofert dotyczy kilku tras w związku z efektywnością eksploatacyjną	
Proszę określić, czy celem zaproszenia do składania ofert jest zaoferowanie wyłączności bez rekompensaty finansowej. Jeżeli nie, proszę wyjaśnić, dlaczego ten wariant nie jest właściwy	
Proszę określić, czy zaoferowano rekompensatę finansową i jaka jest jej kwota	
Proszę określić, w jaki sposób obliczono rekompensatę zaoferowaną w zaproszeniu do składania ofert i w specyfikacji istotnych warunków zamówienia	

Informacje dotyczące pomocy państwa

Służby Komisji pragną zwrócić uwagę organów krajowych na fakt, że zgodność z wymogami określonymi w rozporządzeniu nr 1008/2008 nie narusza oceny możliwej rekompensaty finansowej przyznanej na podstawie art. 17 ust. 8 rozporządzenia nr 1008/2008 pod kątem zasad pomocy państwa (zob. w szczególności pkt 68 komunikatu Komisji z dnia 20 grudnia 2011 r. w sprawie stosowania reguł Unii Europejskiej w dziedzinie pomocy państwa w odniesieniu do rekompensaty z tytułu usług świadczonych w ogólnym interesie gospodarczym ⁽¹⁾).

W szczególności zgodność takiej rekompensaty z przepisami art. 17 ust. 3 i 8 oraz art. 16 ust. 10 rozporządzenia nr 1008/2008 nie wystarczy, aby stwierdzić, czy spełnione zostały cztery łączne warunki określone w wyroku w sprawie Altmark ⁽²⁾. Obowiązkiem organów krajowych jest ocena, czy te cztery warunki zostały spełnione przez którąkolwiek rekompensatę przyznaną na podstawie art. 17 ust. 8 rozporządzenia nr 1008/2008. Jeżeli taka sytuacja nie ma miejsca, dana rekompensata stanowi pomoc państwa (pomoc de minimis zgodnie z definicją w rozporządzeniu nr 360/2012 jest uważana za pomoc niespełniającą wszystkich kryteriów wyszczególnionych w art. 107 ust. 1 TFUE, a zatem nie podlega obowiązkowi zgłoszenia określonego w art. 108 ust. 3 Traktatu ⁽³⁾).

Taką pomoc państwa można uznać za zgodną i wyłączonej z obowiązku zgłoszenia, jeżeli spełnione zostały kryteria określone w decyzji Komisji dotyczącej stosowania pomocy państwa w formie rekompensaty z tytułu świadczenia usługi publicznej ⁽⁴⁾. W przeciwnym razie stosuje się obowiązek zgłoszenia określony w art. 108 ust. 3 Traktatu. Rekompensatę można uznać za zgodną z rynkiem wewnętrznym na podstawie zasad ramowych Unii Europejskiej dotyczących pomocy państwa w formie rekompensaty z tytułu świadczenia usługi publicznej ⁽⁵⁾. Aby ograniczyć liczbę zgłoszeń, państwa członkowskie mogą zgłaszać programy pomocy zamiast poszczególnych środków pomocy.

⁽¹⁾ Dz.U. C 8 z 11.1.2012, s. 4.

⁽²⁾ Sprawa C-280/00 *Altmark Trans GmbH, Regierungspräsidium Magdeburg przeciwko Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH*, pkt 87–93. Te cztery warunki są następujące: 1. przedsiębiorstwo będące beneficjentem powinno być rzeczywiście obciążone wykonaniem zobowiązań do świadczenia usług publicznych, a zobowiązania te powinny być jasno określone; 2. parametry, na podstawie których jest obliczana rekompensata, muszą być wcześniej ustalone w obiektywny i przejrzysty sposób, tak aby nie prowadziła ona do powstania korzyści ekonomicznej, która mogłaby powodować uprzywilejowanie przedsiębiorstwa będącego beneficjentem względem przedsiębiorstw z nimi konkurujących; 3. rekompensata nie może przekraczać kwoty niezbędnej do pokrycia całości lub części kosztów poniesionych w celu wypełnienia zobowiązań z tytułu świadczenia usług publicznych, przy uwzględnieniu związanych z nimi przychodów oraz racjonalnego zysku osiągniętego z tytułu wykonania tych zobowiązań; 4. jeżeli wybór przedsiębiorstwa, któremu ma zostać powierzony wykonywanie zobowiązań do świadczenia usług publicznych, nie został w danym przypadku dokonany w ramach procedury udzielania zamówień publicznych, pozwalającej na wyłonienie kandydata zdolnego do świadczenia tych usług po najniższym koszcie dla społeczności, poziom koniecznej rekompensaty powinien zostać ustalony na podstawie analizy kosztów, jakie przeciętne przedsiębiorstwo, prawidłowo zarządzane i wyposażone w środki odpowiednio do tego, by móc uczynić zadość wymogom stawianym usługom publicznym, poniosłoby na wykonaniu takich zobowiązań, przy uwzględnieniu związanych z nimi przychodów oraz rozsądnego zysku osiąganego przy wypełnianiu tych zobowiązań.

⁽³⁾ 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).

⁽⁴⁾ Decyzja Komisji 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). Dotyczy ona np. tras na wyspy, na których średnie roczne natężenie ruchu w okresie dwóch poprzedzających lat obrotowych nie przekraczało 300 000 pasażerów.

⁽⁵⁾ Dz.U. C 8 z 11.1.2012, s. 15.

ZAŁĄCZNIK II

Wyciąg z przepisów rozporządzenia nr 1008/2008 dotyczących obowiązku użyteczności publicznej**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 (wersja przekształcona)**

Motywy 11–12 i art. 16–18

a także mając na uwadze, co następuje:

- (11) W celu uwzględnienia specyficznych właściwości oraz ograniczeń cechujących regiony najbardziej oddalone, w szczególności ich oddalenia, wyspiarskiego charakteru oraz niewielkich rozmiarów, a także ze względu na potrzebę odpowiedniego ich połączenia z centralnymi regionami Wspólnoty, uzasadnione może być wprowadzanie specjalnych ustaleń w zakresie przepisów dotyczących okresu ważności umów o obowiązku użyteczności publicznej, obejmujących trasy lotnicze do takich regionów.
- (12) Warunki, na jakich możliwe jest nakładanie obowiązku użyteczności publicznej, powinny zostać wyraźnie i jednoznacznie określone, natomiast związane z nimi procedury przetargowe powinny umożliwiać udział w nich odpowiedniej ilości oferentów. W indywidualnych przypadkach Komisja powinna mieć możliwość uzyskania wszystkich niezbędnych informacji w celu dokonania oceny ekonomicznego uzasadnienia obowiązku użyteczności publicznej.

Artykuł 16

Ogólne zasady dotyczące wykonywania obowiązku użyteczności publicznej

1. Państwo członkowskie – po przeprowadzeniu konsultacji z innymi zainteresowanymi państwami członkowskimi i po poinformowaniu Komisji, zainteresowanych portów lotniczych i przewoźników lotniczych operujących na danej trasie – może nałożyć obowiązek użyteczności publicznej w stosunku do regularnego przewozu lotniczego między portem lotniczym we Wspólnocie a portem lotniczym obsługującym region peryferyjny lub rozwijający się położony na swoim terytorium lub na drugorzędnej trasie do dowolnego portu lotniczego na swoim terytorium, którą uznaje się za żywotnie ważną dla gospodarczego i społecznego rozwoju regionu, który jest obsługiwany przez ten port lotniczy. Zobowiązanie to nakłada się jedynie w zakresie niezbędnym do zapewnienia na tej trasie minimalnej liczby regularnych przewozów lotniczych, spełniających ustalone normy dotyczące ciągłości, regularności, ustalania taryf lub minimalnej pojemności, których przewoźnicy nie przyjęliby, gdyby brali pod uwagę wyłącznie swój interes handlowy.

Ustalone normy, dotyczące trasy objętej obowiązkiem użyteczności publicznej, określa się w sposób przejrzysty i niedyskryminacyjny.

2. W przypadkach gdy inne środki transportu nie mogą zapewnić nieprzerwanego wykonywania przewozu w wymiarze przynajmniej dwóch połączeń dziennie, zainteresowane państwa członkowskie mogą włączyć do obowiązku użyteczności publicznej wymóg, aby każdy wspólnotowy przewoźnik lotniczy zamierzający operować na danej trasie udzielił gwarancji, że będzie na niej operował przez określony czas, który zostanie ustalony zgodnie z pozostałymi warunkami obowiązku użyteczności publicznej.

3. Państwo(-a) członkowskie ocenia(-ją) konieczność i adekwatność przewidywanego obowiązku użyteczności publicznej, biorąc pod uwagę:

- a) proporcjonalność między przewidywanym obowiązkiem a potrzebami w zakresie rozwoju gospodarczego danego regionu;
 - b) możliwość wykorzystania innych środków transportu oraz ich zdolność do zaspokojenia potrzeb transportowych branych pod uwagę, w szczególności w przypadku, gdy istniejące przewozy kolejowe obsługują planowaną trasę z czasem podróży wynoszącym poniżej trzech godzin oraz z wystarczającą częstotliwością, liczbą połączeń oraz dogodnymi godzinami przejazdów;
 - c) taryfy lotnicze i warunki, które mogą zostać przedstawione użytkownikom;
 - d) łączny efekt działalności wszystkich przewoźników lotniczych operujących lub zamierzających operować na danej trasie.
4. Jeśli państwo członkowskie zamierza nałożyć obowiązek użyteczności publicznej, przekazuje Komisji, innym zainteresowanym państwom członkowskim, portom lotniczym i przewoźnikom lotniczym operującym na danej trasie tekst przewidywanego nałożenia obowiązku użyteczności publicznej.

Komisja publikuje w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej* notę informacyjną, w której:

- a) określa dwa porty lotnicze, które łączy ta trasa, i możliwe punkty międzylądowania;
- b) zamieszcza datę wejścia w życie obowiązku użyteczności publicznej; oraz

c) wskazuje pełen adres, pod którym zainteresowane państwo członkowskie niezwłocznie i bezpłatnie udostępnia tekst oraz wszelkie stosowne informacje lub dokumenty dotyczące obowiązku użyteczności publicznej.

5. Niezależnie od przepisów ust. 4, w odniesieniu do tras, na których oczekiwana liczba pasażerów korzystających z przewozu lotniczego jest niższa niż 10 000 rocznie, nota informacyjna dotycząca obowiązku użyteczności publicznej jest publikowana w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej* albo w dzienniku urzędowym zainteresowanego państwa członkowskiego.

6. Data wejścia w życie obowiązku użyteczności publicznej nie może być wcześniejsza niż data publikacji noty informacyjnej, o której mowa w ust. 4 akapit drugi.

7. Jeżeli obowiązek użyteczności publicznej został nałożony zgodnie z ust. 1 i 2, upoważnia się wspólnotowego przewoźnika lotniczego do sprzedaży przewozu lotniczego, pod warunkiem że dany przewóz lotniczy spełnia wszystkie wymagania obowiązku użyteczności publicznej. W konsekwencji taki przewóz lotniczy uważa się za regularny przewóz lotniczy.

8. Jeżeli obowiązek użyteczności publicznej został nałożony zgodnie z ust. 1 i 2, każdy inny wspólnotowy przewoźnik lotniczy może w dowolnym terminie rozpocząć wykonywanie regularnych przewozów lotniczych, spełniających wymagania obowiązku użyteczności publicznej, w tym dotyczących okresu operacji, który może zostać nałożony zgodnie z ust. 2.

9. Niezależnie od ust. 8, jeżeli żaden wspólnotowy przewoźnik lotniczy nie rozpoczął lub nie może wykazać, że rozpocznie wykonywanie długoterminowych regularnych przewozów lotniczych na danej trasie, zgodnie z obowiązkiem użyteczności publicznej nałożonym na tę trasę, państwo członkowskie może ograniczyć dostęp do regularnych przewozów lotniczych na tej trasie do jednego wspólnotowego przewoźnika lotniczego na okres do czterech lat, po upływie którego sytuacja zostaje poddana przeglądowi.

Okres ten może zostać przedłużony do pięciu lat, jeśli obowiązek użyteczności publicznej dotyczy trasy do portu lotniczego obsługującego region najbardziej oddalony, o którym mowa w art. 299 ust. 2 Traktatu.

10. Prawo do wykonywania przewozów, o których mowa w ust. 9, przyznaje się w drodze przetargu publicznego zgodnie z art. 17, w odniesieniu do pojedynczej trasy albo, w przypadkach uzasadnionych wydajnością operacyjną, w odniesieniu do grupy takich tras, wspólnotowemu przewoźnikowi lotniczemu upoważnionemu do wykonywania takich przewozów lotniczych. Ze względu na wydajność administracyjną państwo członkowskie może wydać jedno zaproszenie do składania ofert dotyczące różnych tras.

11. Obowiązek użyteczności publicznej uważa się za wygasły, jeśli na trasie objętej takim obowiązkiem nie wykonywano regularnych przewozów lotniczych przez okres dwunastu miesięcy.

12. W przypadku nagłego wstrzymania wykonywania przewozu przez wspólnotowego przewoźnika lotniczego wybranego zgodnie z art. 17 zainteresowane państwo członkowskie może, w razie nagłej konieczności, wybrać za obojętną zgodą innego wspólnotowego przewoźnika lotniczego do wykonywania obowiązku użyteczności publicznej przez niepodlegający przedłużeniu okres siedmiu miesięcy, na następujących warunkach:

a) jakakolwiek rekompensata wypłacana przez państwo członkowskie jest zgodna z art. 17 ust. 8;

b) wyboru dokonuje się spośród wspólnotowych przewoźników lotniczych, zgodnie z zasadami przejrzystości i niedyskryminacji;

c) ogłasza się nową procedurę przetargową.

Komisja i zainteresowane państwo(-a) członkowskie są bezzwłocznie informowane o tej procedurze nadzwyczajnej oraz przyczynach jej zastosowania. Komisja, na wniosek państwa (państw) członkowskiego(-ich) lub z własnej inicjatywy, może, zgodnie z procedurą, o której mowa w art. 25 ust. 2, zawiesić powyższą procedurę, jeśli – po przeprowadzeniu jej oceny – uzna, że nie spełnia ona wymagań niniejszego ustępu lub jest w inny sposób sprzeczna z prawem wspólnotowym.

Artykuł 17

Procedura przetargu publicznego dotycząca obowiązku użyteczności publicznej

1. Przetarg publiczny, o którym mowa w art. 16 ust. 10, przeprowadza się zgodnie z procedurą określoną w ust. 2–10 niniejszego artykułu.

2. Zainteresowane państwo członkowskie przekazuje Komisji pełny tekst zaproszenia do składania ofert, z wyjątkiem przypadku, gdy zgodnie z art. 16 ust. 5 powiadomiło o obowiązku użyteczności publicznej za pomocą noty opublikowanej w swoim krajowym dzienniku urzędowym. Przetarg jest wówczas ogłaszany również w krajowym dzienniku urzędowym.

3. Zaproszenie do składania ofert i wynikająca z niego umowa obejmują, między innymi, następujące punkty:

a) normy obowiązujące w ramach obowiązku użyteczności publicznej;

b) zasady dotyczące zmian i zakończenia umowy, w szczególności w celu uwzględnienia niemożliwych do przewidzenia zmian;

c) okres ważności umowy;

- d) sankcje w przypadku niewywiązania się z umowy;
- e) obiektywne i przejrzyste parametry, na podstawie których oblicza się ewentualną rekompensatę za wypełnianie obowiązku użyteczności publicznej.
4. Komisja zamieszcza ogłoszenie o zaproszeniu do składania ofert w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*. Ostateczny termin składania ofert wyznacza się na przynajmniej dwa miesiące po dacie opublikowania ogłoszenia. W przypadku gdy przetarg dotyczy trasy, do której na podstawie art. 16 ust. 9 dostęp został już ograniczony do jednego przewoźnika, zaproszenie do składania ofert jest publikowane co najmniej sześć miesięcy przed dniem, w którym ma zacząć obowiązywać nowa umowa, aby ocenić konieczność utrzymania ograniczonego dostępu.
5. Ogłoszenie zawiera następujące informacje:
- a) zainteresowane państwo(-a) członkowskie;
- b) trasa będąca przedmiotem przetargu;
- c) okres obowiązywania umowy;
- d) pełny adres, pod którym państwo członkowskie udostępnia tekst zaproszenia do składania ofert oraz wszelkie niezbędne informacje lub dokumentację dotyczące obowiązku użyteczności publicznej;
- e) ostateczny termin składania ofert.
6. Zainteresowane państwo(-a) członkowskie niezwłocznie i bezpłatnie udostępnia(-ją) wszelkie istotne informacje i dokumenty, o które wnioskuje strona zainteresowana publicznym przetargiem.
7. Wyboru spośród ofert dokonuje się w najkrótszym możliwym terminie, biorąc pod uwagę adekwatność usługi, w tym cen i warunków, które mogą zostać podane użytkownikom, oraz koszt ewentualnej rekompensaty wymaganej od zainteresowanego państwa (państw) członkowskiego(-ich).
8. Zainteresowane państwo członkowskie może zrekompensować przewoźnikowi lotniczemu, wybranemu na podstawie ust. 7, spełnienie norm wynikających z obowiązku użyteczności publicznej nałożonego na podstawie art. 16. Wysokość tej rekompensaty nie może przekroczyć kwoty niezbędnej do pokrycia kosztów netto poniesionych w związku z wykonywaniem każdego obowiązku użyteczności publicznej, z uwzględnieniem przychodów uzyskiwanych przez przewoźnika lotniczego w związku z jego realizacją oraz uzasadnionego poziomu zysku.
9. Komisja jest niezwłocznie informowana na piśmie o wynikach publicznego przetargu i wyborze dokonany przez państwo członkowskie, w tym o:
- a) liczbie, nazwie oraz danych handlowych oferentów;
- b) kwestiach operacyjnych zawartych w ofertach;
- c) wysokości rekompensaty, o jaką ubiegają się oferenci;
- d) nazwie wybranego w drodze przetargu oferenta.
10. Komisja, na wniosek państwa członkowskiego lub z własnej inicjatywy, może wystąpić do państw członkowskich o przekazanie w terminie jednego miesiąca wszelkich istotnych dokumentów dotyczących wyboru przewoźnika lotniczego wykonującego obowiązek użyteczności publicznej. W przypadku nieprzekazania żądanych dokumentów w wymaganym terminie Komisja może zgodnie z procedurą, o której mowa w art. 25 ust. 2, podjąć decyzję o zawieszeniu zaproszenia do składania ofert.

Artykuł 18

Badanie obowiązku użyteczności publicznej

1. Państwa członkowskie podejmują wszelkie niezbędne środki w celu zapewnienia, by wszelkie decyzje podjęte na podstawie art. 16 i 17 mogły zostać poddane skutecznemu przeglądowi, a w szczególności – w najkrótszym możliwym terminie ze względu na naruszenie przez takie decyzje prawa wspólnotowego lub przepisów krajowych wprowadzających w życie prawo wspólnotowe.

W szczególności, na wniosek państwa członkowskiego lub z własnej inicjatywy, Komisja może wystąpić do państw członkowskich o przekazanie w terminie dwóch miesięcy:

- a) dokumentu potwierdzającego potrzebę ustanowienia obowiązku użyteczności publicznej oraz jego zgodność z kryteriami określonymi w art. 16;
- b) analizy sytuacji gospodarczej danego regionu;
- c) analizy proporcjonalności pomiędzy przewidywanymi zobowiązaniami a założeniami rozwoju gospodarczego;
- d) analizy istniejących przewozów lotniczych, jeśli są one wykonywane, oraz innych dostępnych środków transportu, które mogłyby być uznane za alternatywę dla przewidywanego zobowiązania.

2. Komisja na wniosek państwa członkowskiego, które uzna, że przepisy art. 16 i 17 ograniczają nadmiernie rozwój trasy, lub z własnej inicjatywy, prowadzi dochodzenie i na podstawie wszystkich odpowiednich czynników podejmuje, w terminie sześciu miesięcy od otrzymania wniosku oraz zgodnie z procedurą, o której mowa w art. 25 ust. 2, decyzję o tym, czy utrzymać stosowanie przepisów art. 16 i 17 w odniesieniu do danej trasy.
