

Polski Holding Lotniczy

a pomoc publiczna dla Polskich Linii Lotniczych LOT – aspekty prawne

Jakub Kociubiński

Plany utworzenia Polskiego Holdingu Lotniczego wpisujące się w strategię tworzenia „narodowych czempionów” stanowią najnowszy, zapowiedziany element wysiłków zmierzających do uzdrowienia sytuacji narodowego przewoźnika. Polskie Linie Lotnicze LOT znajdują się w trudnej sytuacji finansowej i w związku z tym otrzymują pomoc publiczną, która umożliwić ma przeprowadzenie restrukturyzacji. Wszelkiego rodzaju wsparcie państwa uzyskać musi zgodę Komisji Europejskiej, która analizując przedłożony plan pomocowy bada jego wpływ na inter alia konkurencję na rynku czy wymianę handlową między państwami członkowskimi. Praca prezentuje zagadnienia związane ze stosowaniem unijnego prawa konkurencji w szczególności subwencyjnego w kontekście budowania holdingu z udziałem beneficjenta pomocy publicznej. Omówiony zostały kwestie związane z właściwością unijnego systemu kontroli koncentracji, ogólnego prawa konkurencji i wpływu na stosowanie przepisów regulujących pomoc publiczną a zwłaszcza jej kompensacyjnego elementu. dr Jakub Kociubiński jest adiunktem w Katedrze Prawa Międzynarodowego i Europejskiego na Wydziale Prawa, Administracji i Ekonomii Uniwersytetu Wrocławskiego – kociubinski.jakub@prawo.uni.wroc.pl

Wprowadzenie

Problemy finansowe narodowego przewoźnika Polskich Linii Lotniczych LOT (PLL LOT) szeroko przedstawiane przez media spotykały się z istotnym zainteresowaniem opinii publicznej. Przedsiębiorstwo wystąpiło o publiczne wsparcie, które notyfikowane zostało Komisji Europejskiej (z naruszeniem obowiązku nieuruchamiania środków przed wydaniem decyzji), a udzielona zgoda uzależniona została od przedłożenia planu restrukturyzacyjnego, który pozwoliłby na osiągnięcie długoterminowej rentowności [11].

Koncepcja utworzenia Polskiego Holdingu Lotniczego (PHL) stanowi nowy element wysiłków ukierunkowanych na uzdrowienie sytuacji finansowej flagowej linii lotniczej. Według informacji prasowych nowy twór wpisujący się w strategię budowania „narodowych czempionów” obejmować miałby 93% akcji LOTu oraz całość LS Airport Services, LOT AMS (Aircraft Maintenance Services), operatora portu lotniczego im. Chopina w Warszawie, który miałby zostać wydzielony z Przedsiębiorstwa Państwowego „Porty Lotnicze” (PPL) oraz opcjonalnie, (choć tutaj nie ma jasności) Eurolot [18]. A zatem występują tu dwa paralelne z perspektywy prawnej, ale immanentnie ze sobą powiązane działania – pomoc publiczna i koncentracja. Niniejszy artykuł przedstawia analizę wykonywanych i projektowanych operacji z perspektywy prawa konkurencji Unii Europejskiej (UE) w szczególności prawa subwencyjnego.

Zasady udzielania pomocy publicznej dla przedsiębiorstw w trudnej sytuacji finansowej

Unijny system publicznoprawnej ochrony konkurencji w celu ochrony mechanizmu konkurencji przed głównie monopolizacją i kartelizacją, generalnie traktuje dopuszczenie pomocy publicznej w kategorii wyjątku

[26, 41]. Co do zasady tego typu wsparcie operujących na rynku przedsiębiorstw oznacza zniekształcenie procesu konkurowania a w przypadku przyjęcia perspektywy ponadnarodowej – unijnej – skutkować może przeniesieniem problemów gospodarczych na inne państwo członkowskie i w efekcie zaburzyć konkurencję między nimi stymulując uruchomienie mechanizmu ochronnego w postaci uruchamiania kolejnych subsydiów dodatkowo potęgujących anomalie rynkowe [12]. Dlatego stosowane są remedia regulacyjne modyfikujące zarówno wysokość, warunki przyznawania jak i określające środki wyrównawcze kompensujące antykonkurencyjne skutki [2, 3, 15].

Co do zasady ogólne reguły prawa konkurencji i pomocy publicznej znajdują zastosowanie do sektora transportu lotniczego [16, 31]. Sytuacja finansowa narodowego przewoźnika sprawia, że zastosowanie znajduje pochodzący z 2004 r. Komunikat Komisji — Wytyczne wspólnotowe dotyczące pomocy państwa w celu ratowania i restrukturyzacji zagrożonych przedsiębiorstw (wytyczne z 2004 r.) [24]. Przedmiotowe wytyczne, mają postać komunikatu Komisji Europejskiej (KE), a więc tzw. „miękkiego prawa” (soft law) [20, 27]. Oznaczają, zatem samozobowiązanie instytucji unijnych do stosowania (interpretowania) przepisów traktatowych w określony sposób [32, 35, 40]. Należy także wskazać, że wcześniejsze wytyczne z 1994 r. dotyczące stosowania art. 92 i 93 TWE oraz art. 61 Porozumienia EOG do pomocy państwa w sektorze lotnictwa nie zostały formalnie uchylone, jednak nie są już stosowane w postępowaniach związanych z kontrolą pomocy publicznej dla linii lotniczych [21, 23]. Wynika to w znacznej mierze z faktu, że zmiany, jakie zaszły na rynku od momentu ich opublikowania sprawiły, że nie przystają do obecnej sytuacji [21].

Pomoc związana ratowaniem przedsiębiorstwa znajdującego się w trudnej sytuacji

finansowej grożącej koniecznością zaprzestania operacji odbywać się musi z poszanowaniem tzw. zasady „Pierwszy i ostatni raz” (One Time Last Time), która oznacza, że dopuszczalny jest tylko jeden plan pomocowy na dziesięć lat [21, 36]. Wsparcie ratunkowe połączone musi być z restrukturyzacją przedsiębiorstwa, której przeprowadzenie umożliwiłoby osiągnięcie długoterminowej rentowności [24, 36]. W takim wypadku obydwa rodzaje pomocy (tj. ratunkowa i restrukturyzacyjna) traktowane są, jako części jednej operacji, dlatego rozpatrywać należy je łącznie [15, 36]. Pomoc ponadto nie może przekraczać minimum (wysokości i czasu trwania) niezbędnego do osiągnięcia równowagi finansowej [6, 24].

Raison d'être środków wyrównawczych, stanowiących element warunkujący uznanie planu pomocowego za zgodny z rynkiem wewnętrznym, bazuje na asumpcji, że każda pomoc (w szczególności restrukturyzacyjna) zaburza konkurencję i w związku z tym pewien element kompensacyjny jest niezbędny w celu minimalizacji negatywnych skutków dla wymiany handlowej [24, 33]. Wytyczne z 2004 r. stanowią jednocześnie, że przedsięwzięte środki muszą być proporcjonalne w stosunku do zakłócenia konkurencji i nie mogą wyrządzać szkód w strukturze rynku poprzez na przykład pośredni wpływ na powstanie monopolu lub wyraźnego oligopolu [24]. Obok ogólnikowej konstrukcji wytycznych, należy w tym miejscu wskazać, że mają one charakter ogólnosektorowy i w związku z tym nie oddają specyfiki rynku transportu lotniczego wykazującego tendencję do tworzenia struktur oligopolistycznych [4].

Zgodnie z wzmiankowanymi wytycznymi środki wyrównawcze powinny być zastosowane zwłaszcza na rynkach gdzie beneficjent pomocy będzie miał znaczącą pozycję po restrukturyzacji [24]. Przy czym, mimo iż nie ma definicji „znaczącej” pozycji do anali-

za decyzji KE pozwala stwierdzić, pojęcie to obejmuje każdy udział, który nie jest „nieistotny” (negligible) [7, 9]. Wszystkie analizy powinny uwzględnić specyficzne okoliczności danej sprawy [24]. Jednak obok wymogu proporcjonalizacji kompensacji na podstawie analizy ad casum i immanentnie z tym połączonym imperatywem nieszkodzenia strukturze rynku wytyczne z 2004 r. nie wprowadzają taksatywnie określonego katalogu środków wyrównawczych posługując się jedynie wyliczeniem przykładowym [24]. Wprowadza to pewien element niepewności i uznaniowości podczas ich aplikacji [2, 29].

Dopuszczalność koncentracji

Połączenie publicznego wsparcia dla PLL LOT z projektem utworzenia PHL sprawia, że konieczne jest dokonanie oceny, koncentracja ma tzw. „wymiar wspólnotowy”. Od tego zależeć będzie, czy zastosowanie znajdzie Rozporządzenie Rady (WE) nr 139/2004 z dnia 20 stycznia 2004 r. w sprawie kontroli koncentracji przedsiębiorstw (rozporządzenie WE w sprawie kontroli łączenia przedsiębiorstw) [38]. Koncentracja znajdzie się w podmiotowym zakresie wzmiankowanego rozporządzenia, jeżeli łączny światowy obrót wszystkich uczestniczących przedsiębiorstw wynosi więcej niż 5000 mln EUR; oraz jeśli łączny obrót przypadający na Unię, każdego, z co najmniej dwóch zainteresowanych przedsiębiorstw, wynosi więcej niż 250 mln EUR [38].

Jeżeli powyższe progi nie zostaną osiągnięte koncentracja wciąż może być uznana za mająca wymiar wspólnotowy, jeżeli łączny światowy obrót wszystkich zainteresowanych przedsiębiorstw wynosi więcej niż 2500 mln EUR; w każdym, z co najmniej trzech Państw Członkowskich łączny obrót wszystkich zainteresowanych przedsiębiorstw wynosi więcej niż 100 mln EUR; w każdym, z co najmniej trzech Państw Członkowskich łączny obrót każdego, z co najmniej dwóch zainteresowanych przedsiębiorstw wynosi więcej niż 25 mln EUR; oraz łączny obrót przypadający na UE każdego, z co najmniej dwóch zainteresowanych przedsiębiorstw wynosi więcej niż 100 mln EUR chyba, że każde z zainteresowanych przedsiębiorstw uzyskuje więcej niż dwie trzecie swoich łącznych obrotów przypadających na Unię w jednym i tym samym Państwie Członkowskim [38].

A zatem widać wyraźnie, że operacja zmierzająca do powstania PHL nie będzie miała wymiaru wspólnotowego. Jednocześnie, jeżeli przypadku, gdy pomoc w celu restrukturyzacji zostałaby zatwierdzona (obecnie plan restrukturyzacyjny nie został jeszcze zaakceptowany), wydaje się, że utworzenie hol-

dingu raczej należałoby zakwalifikować, jako „zmiany w planie restrukturyzacji” w rozumieniu wytycznych z 2004 r [24]. W takiej sytuacji konieczna byłaby notyfikacja oraz ponowna analiza wysokości kompensacji [24, 36].

Możliwy wpływ holdingu na istniejącą pomoc dla PLL LOT

W kontekście pomocy przyznawanej równoległe z tworzeniem PHL należy wskazać, że co do zasady, zgodnie z wytycznymi z 2004 r., przedsiębiorstwo należące lub przejęte przez większą grupę kapitałową nie kwalifikuje się do otrzymywania pomocy [24]. Opisujący casus planowanego holdingu wykazuje duże podobieństwo z wcześniejszą sprawą CSA Czech Airlines, gdzie linia lotnicza – beneficjent pomocy ratunkowej/restrukturyzacyjnej – połączona została z portem Lotniczym Praga Ruzyně (obecnie im. Vaclava Havla) [10]. Nowy podmiot Český Aeroholding a.s. objął również spółki córki zajmujące się obsługą naziemną Czech Airlines Handling i ČSA Services [10]. W obydwu przypadkach zwraca uwagę, że zarówno CSA Czech Airlines jak i PLL LOT znalazły się w sytuacji finansowej uzasadniającej przyznanie pomocy ratunkowej/restrukturyzacyjnej przed znalezieniem się w strukturze holdingu, dlatego nie ulega wątpliwości, że trudności przedsiębiorstw mają charakter „wewnętrzny” w rozumieniu wytycznych z 2004 r. a nie powstały w wyniku arbitralnej alokacji zasobów w ramach grupy [10, 11]. To sprawia, że wzmiankowany zakaz udzielania publicznego wsparcia komponentom grupy biznesowej nie znalazł zastosowania w przypadku utworzenia Český Aeroholding a.s. jak i nie powinien być wykorzystany w związku z tworzeniem PHL.

Nie zmienia to jednak faktu, że konieczne jest zbadanie jak (i czy w ogóle) połączenie wpłynie pozytywnie na ogólną kondycję finansową grupy do tego stopnia, że może przestać kwalifikować się do otrzymania pomocy [29, 36]. Innymi słowy, należy ocenić czy możliwe będzie wykorzystując subsydiowanie krzyżowe, wesprzeć wchodzący w skład grupy zagrożony podmiot przy użyciu jedynie wewnętrznych zasobów [17]. Chodzi o mechanizm przepływu środków polegający na tym że przedsiębiorstwo wykorzystuje zyski z jednego rynku, (produktu w analizowanym przypadku), do finansowania swojej działalności na innym rynku [17, 19]. Na ogół sytuacja dotyczy alokacji kosztów wspólnych dla różnego rodzaju aktywności danego podmiotu (zintegrowanego przedsiębiorstwa) [17, 19]. A zatem pojawia się pytanie, czy pozostałe komponenty PHL będą w stanie wygenerować zysk wystarcza-

jący do pokrycia kosztów związanych z PLL LOT.

Rozwiązanie takie może jednak budzić wątpliwości, szczególnie w przypadku przedsiębiorstw publicznych, w związku możliwością uznania przepływu środków za pomoc publiczną w rozumieniu art. 107 ust. 1 TFUE – niezgodną z rynkiem wewnętrznym [1, 17, 19, 36]. Zasadniczą trudność tkwi w identyfikacji subsydiowania krzyżowego nawet uwzględniając, że dyrektywa 2006/111/WE zobowiązuje niektóre kategorie przedsiębiorstw (PHL znajdzie się w zakresie podmiotowym) do prowadzenia księgowości w sposób zapewniający przejrzystość finansową [13]. Cel ten osiągnięty ma zostać przez prowadzenie wewnętrznych ksiąg oddzielnie dla poszczególnych rodzajów działalności [13]. Dodatkowo, wszystkie dochody i koszty są prawidłowo przypisywane lub rozliczane na podstawie konsekwentnie stosowanych i mających obiektywne uzasadnienie zasad rachunkowości kosztowej [13]. Wzmiankowana dyrektywa wymaga również, żeby zasady rachunkowości kosztowej, według których prowadzone są oddzielne konta były określone w sposób jasny [13].

Mimo tego Komisja Europejska - podobnie jak Trybunał Sprawiedliwości - nie wypracowała spójnej metodologii oceny, czy subsydiowanie krzyżowe ma miejsce i w związku z tym Sąd Unii Europejskiej stwierdził w rozstrzygnięciu UFEK, że kontrola w praktyce będzie w tym przypadku ograniczona jedynie do badania pod kątem „rażących błędów w ocenie” (manifest error of assessment) i kwestii proceduralnych [17, 19, 34]. Co w efekcie, w skrajnym przypadku, może doprowadzić do powstania podwójnie niekorzystnej sytuacji, kiedy poszczególne części składowe grupy udzielają nienależnego, choć niewykrytego wsparcia strukturalnie nieefektywnemu podmiotowi. Co wiąże się z utratą zachęty do restrukturyzacji zagrożonego przedsiębiorstwa (lub odpowiednio głębokiej restrukturyzacji), jeżeli wynik finansowy całej grupy pozostaje dodatni. Można argumentować, że zaprzestanie udzielania pomocy w wyniku dołączenia dotychczasowego beneficjenta do grupy kapitałowej należy ocenić pozytywnie, jako że kończy się działania zaburzające wymianę handlową, jednakże powstały zintegrowany podmiot wciąż (przynajmniej w części) posiadał będzie nieefektywną strukturę [1]. Rynek transportu lotniczego podlega licznym fluktuacjom i jest bardzo wrażliwy na czynniki zewnętrzne, zwłaszcza losowe [1, 21]. W przypadku wystąpienia takich wahań opisujący podmiot będzie miał większe problemy w przezwyciężeniu trudności. Jeżeli natomiast w wyniku pogorszenia ko-

niunkury znajdzie się w trudnej sytuacji finansowej to wówczas ewentualne wsparcie wiązać się będzie z większym zaburzeniem konkurencji niż pomoc dla jednej z części składowych (w związku z różnicą w skali operacji szczególnie w przypadku „wertikalnie zintegrowanego” podmiotu). Pojawia się także wątpliwość, czy nie zostanie naruszona zasada „Pierwszy i ostatni raz”. Jeżeli bowiem podmiot wchodzący w skład grupy kapitałowej otrzymywał wcześniej przedmiotową pomoc to nawet, jeżeli ta grupa kwalifikować będzie się także do uzyskania wsparcia ratunkowego/restrukturyzacyjnego to żadna część tej pomocy nie będzie mogła zostać przekazana wcześniejszemu beneficjentowi [5, 8, 24].

Jednakże niezależnie od przedstawionych problemów z identyfikacją mechanizmu subsydiowania krzyżowego i wątpliwości co do dopuszczalności takich działań, należy stwierdzić, że przepływy środków między poszczególnymi komponentami grupy biznesowej nie muszą być automatycznie uznane za pomoc publiczną (w rozumieniu art. 107 TFUE) [36]. Nawet jednak w wypadku zakwalifikowania danego środka za pomoc, wciąż może on zostać uznany za zgodny z rynkiem wewnętrznym w ramach art. 107 ust. 2 i/lub 3 TFUE [36]. Czyli jest możliwe, że pomoc ratunkowa/restrukturyzacyjna dla PLL LOT trwać będzie po wejściu przewoźnika w strukturę holdingu.

Możliwy wpływ holdingu na konkurencję

Wertykalna integracja w ramach PHL obejmująca poza przewoźnikiem także port lotniczy im. Chopina w Warszawie oraz przedsiębiorstwa zajmujące się obsługą naziemną i serwisowaniem maszyn budzić może wątpliwości zarówno, jeśli chodzi o reguły ogólnego prawa konkurencji jak i w związku z zasadami wsparcia określonymi w wytycznych z 2004 r.

Szczególnie relewantna jest w tym miejscu doktryna Essential Facilities. Opiera się na asumpcji, że istnieje pewna „niezbędna” (essential) infrastruktura, bez dostępu, do której wykonywanie określonej działalności gospodarczej będzie niemożliwe [14, 16]. Dopuszczenie podmiotów konkurujących do posiadanej infrastruktury będzie zasadniczo sprzeczne z komercyjnym interesem dysponenta, jednak może być prawnie wymagane – być częścią remediów warunkujących akceptację dla koncentracji/pomocy [2]. W sektorze transportu lotniczego model zapewniania niedyskryminacyjnego dostępu do infrastruktury będącej w dyspozycji „wertikalnie zintegrowanych” podmiotów – zwraca uwagę, że nie ma nakazu unbun-

dlingu - rozpatrywać należy przez pryzmat liberalizacji (szczególnie referencyjny przykład stanowią wczesne decyzje dotyczące dostępu do komputerowych systemów rezerwacji). Istnienie zobowiązań, po stronie dysponenta określonej infrastruktury, nie jest uzależnione od wystąpienia pozycji dominującej, chociaż akurat taka niewątpliwie wystąpi w przypadku dostępu do portu lotniczego w Warszawie [28].

A zatem przejście LS Airport Services i LOT AMS w ramach grupy biznesowej ocenić należy pod kątem przedstawionych powyżej uwarunkowań. Wymaga to przeprowadzenia analizy konkurencji w obszarze podstawowej działalności tych przedsiębiorstw (produktu i geograficznej) [25]. Innymi słowy, konieczna jest ewaluacja, czy nie powstanie sytuacja umożliwiająca antykonkurencyjne zachowania ograniczania dostępu do posiadanych zasobów innym podmiotom będącym konkurentami PLL LOT [25, 28]. Problem dotyczy także kwestii włączenia w strukturę holdingu portu lotniczego im. Chopina w Warszawie. O ile zagadnienie związane z przydziałem czasów operacji (tzw. slotów) nie budzi obaw z punktu widzenia wpływu na konkurencję, ponieważ port należy do kategorii koordynowanych i nawet biorąc uwagę niedostatki obecnego systemu alokacji to wprowadza on przynajmniej ex lege wymóg transparentności i neutralności, natomiast dokładnej analizy wymagać będzie polityka cenowa operatora pod kątem potencjalnej dyskryminacji konkurentów [14]. Można, więc sformułować tezę, że wertykalna integracja podmiotów uczestniczących na różnych etapach podczas wytworzenia usługi lotniczej, co do zasady zwiększa potencjał antykonkurencyjnych zachowań i mimo iż nie jest per se zabroniona to wiązać się może z koniecznością zastosowania szczególnych behawioralnych remediów regulacyjnych [1, 14, 29, 36]. Innymi słowy przyczyni się do zwiększenia wymaganej kompensacji.

Komplikacją w analizowanym przypadku jest fakt, że PLL LOT znajduje się w trudnej sytuacji finansowej. Komisja Europejska stoi na stanowisku, że wsparcie zagrożonego przedsiębiorstwa połączone z jego restrukturyzacją wywołuje szczególne zagrożenia dla konkurencji, argumentując, że państwo przejmując na siebie ciężar dostosowania strukturalnego beneficjenta pomocy, w rzeczywistości przesuwając go na innych konkurentów, którzy nie dysponują analogicznymi środkami publicznymi [12, 26, 41]. Jednocześnie wspierany podmiot, poza zobowiązaniem kompensacyjnym, nie może zgodnie z wytycznymi z 2004 r. (przy wykorzystaniu środków pomocowych) prowadzić agresywnej ekspansji ani polityki przywództwa

cenowego [24]. Powstaje zatem dylemat jak pogodzić wzmiankowany imperatyw powstrzymania się od ekspansji z utworzeniem podmiotu prowadzącego szerszy zakres aktywności niż PLL LOT – beneficjent pomocy.

W kontekście naszkicowanego powyżej zagadnienia na pierwszy plan wysuwa element planu polegający na włączeniu w strukturę PHL przewoźnika Eurolot. Choć należy w tym miejscu wyraźnie zaznaczyć, że pojawiające się w sferze publicznej informacje nie pozwalają jednoznacznie stwierdzić, czy stanowi to element planu [18]. Zakładając na potrzeby dyskursu naukowego, tego typu hipotetyczny scenariusz, byłby to najbardziej kontrowersyjny element planu utworzenia PHL. Eurolot dysponuje flotą liczącą 20 maszyn (3 obsługują siatkę PLL LOT) w stosunku do 37 samolotów PLL LOT i kończy inwestycje flotowe związane z modernizacją taboru latającego. Można zaryzykować twierdzenie, że w kontekście wymogu stosowania środków wyrównawczych, (które jednak nie muszą ex lege obejmować redukcji foty) i zakazu ekspansji połączenie obu przewoźników w ramach grupy biznesowej będzie niezgodne z rynkiem wewnętrznym, bo wiązać się będzie z nieproporcjonalnym wzrostem zdolności produkcyjnych, co przełoży się na zwiększenie pozycji rynkowej przedsiębiorstwa [24, 36]. Pomijając rozważania związane z merytorycznymi argumentami przemawiającymi za pierwotnym wydzieleniem Eurolotu ze struktury narodowego przewoźnika, ponowne połączenie obu podmiotów w sytuacji, kiedy PLL LOT otrzymuje wsparcie ratunkowe/restrukturyzacyjne nie jest możliwe w świetle obowiązujących przepisów unijnych [24].

Uwagi końcowe

Zasada „pierwszy i ostatni raz” stosowana do pomocy ratunkowej i restrukturyzacyjnej sprawia, że dalsze istnienie narodowego przewoźnika uzależnione jest od powodzenia obecnie podejmowanych wysiłków. Próbuując podsumować rozważania poświęcone najnowszej koncepcji stanowiącej element tego procesu – planom utworzenia Polskiego Holdingu Lotniczego – w kontekście wpływu na przedstawione aspekty związane ze stosowaniem prawa UE wydaje się, że pomysł ocenić należy negatywnie. Zasadniczą determinantą prawną jest fakt, że PLL LOT jest beneficjentem pomocy ratunkowej/restrukturyzacyjnej w związku z tym jest ograniczony wymogami kompensacyjnymi. W tym wypadku stworzenie grupy biznesowej obejmującej przedsiębiorstwa, których interesy gospodarcze nie zawsze są tożsame (w szczególności linii lotniczej i portu lotniczego) będzie stanowić

rozszerzenie zakresu operacji podmiotu, które niekoniecznie jest zabronione *ex lege*, ale ze względu na przedstawioną możliwość antykonkurencyjnych skutków przełoży się na zwiększenie wymiaru kompensacji. Szczególnie, że brak jest oczywistych korzyści o charakterze ekonomicznym, które zrównoważyć byłyby w stanie skutki wynikające z nieuchronnego zaostrzenia kryteriów udzielania wsparcia publicznego (lub w skrajnej sytuacji wstrzymania pomocy). Wręcz przeciwnie, wydaje się, że tak wertykalnie zintegrowany podmiot będzie miał większe problemy ze znalezieniem inwestora strategicznego. ◀

Materiały źródłowe

- [1] Allan B., Furse M., Sufrin B. (red.), *Butterworths Competition Law 3*, Lexis Nexis 2008.
- [2] Anestis P., Mavroghenis S., Drakakakis S., *Rescue and Restructuring Aid. A brief Assessment of the Principal Provisions of the Guidelines*, *European State Aid Quarterly*, Vol. 27, no. 2, 2004, s. 27 – 34.
- [3] J. Balfour, S. Leandro, *State Aid in the Airline Sector: A Change in Focus*, *European State Aid Quarterly* 2011, Vol. 10, no. 2, s. 225 – 236.
- [4] Brander J.A., *Dynamic Oligopoly Behavior in the Airline Industry*, *International Journal of Industrial Organization* 1993, no. 11, s. 407 – 435.
- [5] Decyzja Komisji z 09.04.2002, 2002/898/EC: on the State aid implemented by Germany for SKL Motoren- und Systembautechnik GmbH, Dz. Urz. UE z 18.11.2002, L 314/75.
- [6] Decyzja Komisji z 30.10.2002, 2003/194/EC on the State aid implemented by Germany for Schmitz-Gotha Fahrzeugwerke GmbH, Dz. Urz. UE z 24.03.2003, L 77/41.
- [7] Decyzja Komisji, N 584/2004 - AB Vingriai, Dz. Urz. UE z 30.07.2005, C 187/5 [summary].
- [8] Decyzja Komisji z 30.04.2004, 2005/878/WE: w sprawie pomocy państwa udzielonej przez Niemcy na rzecz grupy Herlitz, Dz. Urz. UE z 10.12.2005, L 324/64.
- [9] Decyzja Komisji z 20.12.2006 w sprawie pomocy państwa C 3/05 (ex N 592/04 (ex PL 51/04)), którą Polska zamierza wdrożyć na rzecz Fabryki Samochodów Osobowych SA (była DAEWOO – FSO Motor SA), Dz. Urz. UE z 19.07.2007, L 187/30.
- [10] Decyzja Komisji z 19.09.2012 w sprawie pomocy państwa SA.30908 (11/C) (ex N 176/10) wdrożonej przez Republikę Czeską na rzecz České aerolinie a. s. (ČSA – Czech Airlines – Plan restrukturyzacji), Dz. Urz. UE z 03.04.2013, L 92/16.
- [11] Decyzja Komisji z 15.05.2013, SA.35900 (ex 13/NN) Pomoc na ratowanie dla Polskich Linii Lotniczych LOT SA, Dz. Urz. UE z 18.07.2013, C 204/4 [summary notice].
- [12] Dudzik S., *Pomoc państwa dla przedsiębiorstw publicznych w prawie Wspólnoty Europejskiej. Między Neutralnością a zaangażowaniem*, Oficyna Wydawnicza Zakamycze, 2002.
- [13] Dyrektywa Komisji 2006/111/WE z 16.11.2006 w sprawie przejrzystości stosunków finansowych między państwami członkowskimi a przedsiębiorstwami publicznymi, a także w sprawie przejrzystości finansowej wewnątrz określonych przedsiębiorstw, Dz. Urz. UE z 17.11.2006, L 318/17.
- [14] Ezrachi A., *Article 82 EC: reflections on its recent evolution*, Hart Publishing, 2009.
- [15] Farantouris N.E., *EU Competition Policy for Rescuing and Restructuring Companies*. W: Lianos I., Kokkoris I. (red.) *The Reform of EC Competition Law. New Challenges*, Kluwer Law International, 2010, s. 537 – 557.
- [16] Faull J., Nikpay A. (red.), *Faull & Nikpay. The EC Law of Competition*, Oxford University Press, 2007.
- [17] Fehling M., *Problems of Cross-subsidisation*. W: Krajewski M., Neergaard U., Van de Gronden J. (red.) *The Changing Legal Framework of Services of General Economic Interest*, DJØF 2009, s. 129 – 148.
- [18] Grzegorzczak M., *LOT Wylądzuje w objęciach Chopina*, Puls Biznesu, 04.09.2013.
- [19] Hancher L., Buendía Sierra J.L., *Cross-Subsidization and EC Law*, *Common Market Law Review* 1998, Vol. 35, no. 4, s. 901 – 945.
- [20] Klabbbers J., *Informal Instruments before the European Court of Justice*, *Common Market Law Review* 1994, Vol. 31, no. 5, s. 997 – 1023.
- [21] Kociubiński J., *Warunki udzielania pomocy liniom lotniczym znajdującym się w trudnej sytuacji finansowej w świetle najnowszych decyzji Komisji Europejskiej*, *Folia Iuridica Wratislaviensis* 2012, Vol. 1 no. 2, s. 163 – 176.
- [22] Komisja Europejska, SA.33337 (ex 2012/NN) Potencjalna pomoc państwa dla Polskich Linii Lotniczych LOT, Bruksela 20.11.2012, C(2012) 8212 final.
- [23] Komisja Europejska, *Wytuczne Komisji dotyczące stosowania art. 92 i 93 Traktatu WE oraz art. 61 Porozumienia EOG do pomocy państwa w sektorze lotnictwa*, Dz. Urz. UE z 10.12.1994 C 350/5.
- [24] Komisja Europejska, *Komunikat Komisji — Wytuczne wspólnotowe dotyczące pomocy państwa w celu ratowania i restrukturyzacji zagrożonych przedsiębiorstw*, Dz. Urz. UE z 1.10.2004, C 244/2.
- [25] Komisja Europejska, *Obwieszczenie Komisji w sprawie definicji rynku właściwego do celów wspólnotowego prawa konkurencji*, Dz. Urz. UE z 1997 C 372/5.
- [26] Kosikowski C., *Publiczne prawo gospodarcze Polski i Unii Europejskiej*, Lexis Nexis, 2006.
- [27] Mik C., *Europejskie prawo wspólnotowe. Zagadnienia teorii i praktyki*. Tom I, C.H. Beck, 2000.
- [28] Monti M., *EC Competition Law*, Cambridge University Press, 2007.
- [29] Nicolaides P., Kekelelis M., *An Economic Analysis of EC Guidelines on State Aid for the Rescue and Restructuring of Companies in Difficulty*, *Intereconomics* 2004, Vol.39, Issue 4, s. 204 – 2012.
- [30] *Orzeczenie 322/81, NV Nederlandsche Banden Industrie Michelin v Commission*, [1983] ECR 3461.
- [31] *Orzeczenie 209/84, 210/84, 211/84, 212/84, 213/84 i 214/84, Criminal proceedings against Lucas Asjes and Others, Andrew Gray and Others, Jaques Maillot and Others, and Léo Ludwig and Others (Nouvelles Frontières)*, [1986] ECR 1425.
- [32] *Orzeczenie T-214/95, Het Vlaamse Gewest (Flemish Region) v Commission*, [1998] ECR II-717.
- [33] *Orzeczenie T-16/96, Cityflyer Express Ltd v Commission*, [1998] ECR II-00757.
- [34] *Orzeczenie T-613/97, Union française de l'express (UFEX), DHL International SA, Federal express international (France) SNC and CRIE SA v Commission* [2006] ECR II-01531.
- [35] *Orzeczenie T-187/99, Agrana Zucker i Stärke AG v Commission*, [2001] ECR II-1587.
- [36] Quigley C., *European state aid law and policy*, Hart Publishing, 2012.
- [37] Reinert K.A., Rajan R.S., Jocelyn Glass A. (red.), *The Princeton Encyclopaedia of the World Economy. Volume I: A – H*, Princeton, 2009.
- [38] *Rozporządzenie Rady (WE) nr 139/2004 z 20.01.2004 w sprawie kontroli koncentracji przedsiębiorstw (rozporządzenie WE w sprawie kontroli łączenia przedsiębiorstw)*, Dz. Urz. UE z 29.01.2004, L 24/1.
- [39] Schütte M., *Revising the rescue and restructuring aid guidelines for the real economy : a practitioner's wishlist*, *European state aid law quarterly* 2012, Vol. 11, no. 4, s. 813 – 817.
- [40] Ştefan O.A., *European Competition Soft Law in European Courts: A Matter of hard Principles*, *European Law Journal* 2008, Vol. 14, no 6, s. 753 – 772.
- [41] Strzyczkowski K., *Prawo gospodarcze publiczne*, Lexis Nexis, 2007.