

Gospodarcza i niegospodarcza działalność portów lotniczych – perspektywa prawa pomocy publicznej

Jakub Kociubiński

Jednym z elementów reformy systemu pomocy publicznej w prawie Unii Europejskiej jest zmiana zasad udzielania państwowego wsparcia dla portów lotniczych. Zmiany wpisują się w ogólną logikę ograniczania i poprawy efektywności wydatkowania środków publicznych w związku z kryzysem. Położenie większego nacisku na finansową adekwatność wsparcia państwowego oznacza ściślejsze kryteria oceny środków pomocowych z rynkiem wewnętrznym. Jednocześnie działalność portu lotniczego obejmuje szeroki wachlarz zadań, ale tylko wsparcie tych, które uznane zostaną za mające charakter gospodarczy stanowi pomoc publiczną. Tym istotniejsze jest dokonanie dystynkcji pomiędzy aktywnościami gospodarczymi, a niegospodarczymi. Niniejszy artykuł prezentuje kryteria determinujące możliwość przypisania określonej działalności gospodarczego charakteru, w oparciu o orzecznictwo Trybunału Sprawiedliwości, decyzje Komisji Europejskiej i dorobek doktryny.



dr
Jakub Kociubiński
Katedra Prawa Międzynarodowego i Europejskiego
Wydział Prawa, Administracji i Ekonomii
Uniwersytet Wrocławski
kociubinski.jakub@prawo.uni.wroc.pl

Wprowadzenie

Projekt został sfinansowany ze środków Narodowego Centrum Nauki przyznanych na podstawie decyzji DEC-2012/07/B/H55/03951.

Jednym z elementów szeroko zakrojonego programu „modernizacji” systemu pomocy publicznej (SAM – State Aid Modernisation) w Unii Europejskiej (UE) jest reforma zasad udzielania wsparcia portom lotniczym i przewoźnikom. Nowe, opublikowane w lutym 2014 r. (weszły w życie w kwietniu 2014 r.) wytyczne Komisji Europejskiej (KE) dotyczące pomocy państwa na rzecz portów lotniczych i przedsiębiorstw lotniczych wpisują się w ogólną logikę procesu unowocześnienia zakładającą położenie większego nacisku na ekonomiczną adekwatność i proporcjonalność zaangażowania publicznych środków [27]. Przyjęcie powyższej optyki skutkuje wprowadzeniem ściślejszych kryteriów oceniających zgodność środków pomocowych z rynkiem wewnętrznym [8, 25]. Jednocześnie jedynie wsparcie przeznaczone na działalność uznawaną w prawie UE za mającą charakter „gospodarczy” może być uznane za pomoc publiczną. Państwowe zasoby przeznaczone na aktywności pozbawione „gospodarczego” charakteru znajdują się poza zakresem unijnego reżimu prawa subwencyjnego [9]. W związku ze wspomnianym zastrzeżeniem zasad ewaluacji przedmiotowej pomocy, zasadnym wydaje się przedstawienie funkcjonujących w *acquis*

communitaire zasad kwalifikacji, pod kątem posiadania gospodarczej/niegospodarczej natury, palety aktywności wchodzących w skład funkcjonowania portu lotniczego.

Funkcjonalna koncepcja przedsiębiorstwa w prawie UE

Reguły konkurencji UE, w którego częścią składową jest prawo subwencyjne adresowane są do podmiotów, które stanowią „przedsiębiorstwa” w rozumieniu prawa unijnego [2, 9, 18, 20]. Jest to pojęcie, które nie doczekało się legalnej, traktatowej definicji, jednakże bazując na bogatym *acquis* orzecznictwa Trybunału Sprawiedliwości (TS) można wskazać na kluczowe cechy podmiotów należących do tej kategorii [15, 29, 35]. Wypełniać przesłanki „przedsiębiorstwa” będzie każdy podmiot, niezależnie od struktury organizacyjnej i mechanizmu finansowania, który prowadzi „działalność gospodarczą” [15, 23, 24, 35]. Działalność ta jest definiowana jako każde oferowanie towarów i/lub usług na rynku bez względu, czy dana czynność wykonywana jest dla zysku [10, 14, 31]. Nie ma też znaczenia źródło finansowania. Działalność wciąż zostanie uznana za gospodarczą nawet jeżeli całość wpływów danego operatora pochodzi od państwa lub ze środków publicznych [2].

Irrelevantność dążenia do profitów stanowi istotną okoliczność, ponieważ pozwala na włączenie w zakres opisywanej definicji całej, szeroko pojętej sfery użyteczności publicznej, której *raison d'être* nie ma natury komercyjnej [19]. Szczególnie, że w porty lotnicze w Polsce (podobnie jak w większości krajów Unii) posiadają publicznoprawną strukturę własności [8]. I nawet jeżeli formalnie zobowiązane są do operacji mających na celu osiągnięcie zysków, to spotyka się argumentację, że w rzeczywistości realizują partykularne cele danej władzy kontrolującej obiekt. Niezależnie od tego, zgodnie ze

sformułowaną w przepisie art. 345 Traktatu o Funkcjonowaniu Unii Europejskiej (TFUE) tzw. „zasadzie naturalności” struktura własności podmiotów nie ma znaczenia w kontekście stosowania wobec nich unijnego prawa konkurencji [41]. Zarówno te prywatne jak i publiczne podlegają takim samym zasadom [8, 22].

Dodatkowo zwraca uwagę, że przytoczona definicja działalności gospodarczej jest szersza niż ta sformułowana w *ustawie o swobodzie działalności gospodarczej*, która wymaga ponadto, żeby przedmiotowa działalność była wykonywana w sposób „zorganizowany i ciągły” [42]. Z perspektywy prawa UE każda indywidualna aktywność określonego podmiotu badana jest *ad casum* [9, 29]. Uprawnionym jest więc twierdzenie, że koncepcja „działalności gospodarczej” stanowi prawne *iunctum* pomiędzy pomiotem a prawem unijnym, przesądzając o przedmiotowej właściwości tego reżimu prawnego. Oznacza to, że może zostać zakwalifikowany jako przedsiębiorstwo, w rozumieniu prawa unijnego, w związku z konkretnym wycinkiem swojej działalności, która wówczas podlegać będzie co do zasady w pełni prawu konkurencji, w tym regulacjom pomocy publicznej, podczas gdy reszta aktywności tego podmiotu znajdzie się poza zakresem prawa UE [9, 22, 37]. Można zatem stwierdzić, że w prawie Unii Europejskiej desygnacja jako „przedsiębiorstwo” nie jest immanentnie przypisana do konkretnego podmiotu ale stanowi wynik uznania określonych prowadzonych przez niego aktywności jako mających charakter „gospodarczy”.

Finansowanie infrastruktury portów lotniczych – pomoc a ogólne środki interwencji

Zestawiając przedstawioną powyżej definicję z charakterystyką działalności portu

lotniczego jest *prima facie* oczywiste, że obiekty te wypełnią przedstawione przesłanki pozwalające uznać je za przedsiębiorstwa w rozumieniu prawa UE. Pewna kontrowersja istniała w związku z klasyfikacją infrastruktury lotniskowej w kontekście możliwości uznania finansowania jej konstrukcji i/lub modernizacji za pomoc publiczną. Należy w tym miejscu wskazać, że tzw. „ogólne środki interwencji” stanowiące realizację celów polityki gospodarczej państwa i mające przez to powszechny i systemowy charakter nie są uznawane za pomoc publiczną w rozumieniu art. 107 TFUE [2, 20]. Wśród przykładów takich środków wymienia się instrumenty polityki fiskalnej, podatkowej, a także w pewnych przypadkach finansowanie ogólnodostępnej infrastruktury mającej charakter użyteczności publicznej [20, 34].

Kluczowym indykatorem pozwalającym na dokonanie dystynkcji między ogólnym środkiem interwencji a zaangażowaniem zasobów państwowych stanowiącym pomoc publiczną jest kryterium selektywności [20]. Jest ono wyprowadzane z literalnego brzmienia art. 107 TFUE, stanowiącego, że wsparcie państwa będzie uznane za opisywaną pomoc, jeżeli będzie sprzyjać „(...) niektórym przedsiębiorstwom lub produkcji niektórych towarów (...)” [41]. A zatem musi istnieć konkretny podmiot ich grupa odnosząca pozytywne skutki w wyniku realizacji danego projektu infrastrukturalnego [2, 18, 20]. Pozytywny skutek musi mieć charakter przywileju, czyli być niemożliwym do osiągnięcia w normalnych warunkach rynkowych, choć nie musi być dokładnie mierzalny [5, 18].

W obliczu powyższego wyводу zwraca uwagę, że w przypadku ufundowania infrastruktury lotniskowej (drogi startowej, płyty postojowej etc.), niewątpliwie korzyść odnosi operator obiektu, szczególnie biorąc pod uwagę, iż ze względu na koszty, inwestycja nie mogłaby być zrealizowana bez zaangażowania publicznych środków [7, 27]. Jednocześnie funkcjonujący węzeł transportowy wpływa dodatnio na wzrost gospodarczy poprawiając dostępność transportową obszaru ciężenia, czyli używając nomenklatury traktatowej, służąc spójności społecznej i terytorialnej (osobną kwestią pozostaje, jak duży ruch lotniczy obiekt obsługuje) [3, 32, 39]. Czyli beneficjentem jest równocześnie operator i region [4, 7]. Zasygnalizowane wątpliwości zostały rozstrzygnięte w orzeczeniach w sprawach *Aéroports de Paris i Leipzig/Halle Airport* [1, 13, 30]. Sąd argumentował, że działalność portu lotniczego polegająca na odpłatnym dostarczaniu zestawu usług liniom lotniczym ma charakter

gospodarczy. W dalszej części dowodził, że budowa infrastruktury stanowi „nieodłączny” (*inseparable*) element działalności obiektu [1, 13, 30]. W związku z tym publiczne wsparcie działalności gospodarczej konkretnego obiektu nie może zostać zakwalifikowane jako ogólne środki interwencji, ale będzie pomocą w rozumieniu art. 107 TFUE (dotyczy to wszystkich inwestycji rozpoczętych po 2000 r.) [1, 11, 27, 33].

Działalność portu lotniczego a realizacja zadań władzy publicznej

Specyfika działalności portu lotniczego sprawia, że obejmować musi aktywności postrzegane jako wchodzące w skład tradycyjnych prerogatyw państwa związanych z *inter alia* kontrolą graniczną czy zabezpieczeniem obiektu. Przyjmując optykę unijnego prawa konkurencji, aktywności będące realizacją zadań władzy publicznej, co do zasady nie mają charakteru ekonomicznego [19, 29, 37, 38]. W praktyce, w związku z postępującym zjawiskiem prywatyzacji wspomnianych zadań, dokonanie jednoznacznej dystynkcji między tytułowymi rodzajami działalności bywa kłopotliwe [19].

Można uznać, że realizacja uprawnień władczych, pozostających w sferze *imperium*, zwłaszcza związanych z możliwością zastosowania przymusu publicznoprawnego nie stanowi działalności gospodarczej w świetle unijnych przepisów konkurencji [19, 22, 29]. Dlatego za przedsiębiorstwo nie została uznana instytucja zajmująca się kontrolą i nadzorem przestrzeni powietrznej (*EUROCONTROL*), ponieważ analizując profil jej działalności, TS dopatrył się cech charakterystycznych dla wykonywania władztwa publicznego [37]. Sam test, polegający na określeniu, czy dana aktywność, choćby teoretycznie, mogłaby być realizowana komercyjnie przez podmioty prywatne, nie jest wystarczający do przesądzenia o jej gospodarczym charakterze [1, 29, 37, 38]. Szczególnie, że państwa angażują się często w różnego rodzaju działalności o charakterze czysto komercyjnym, a jak zostało wskazane, struktura właścicielska podmiotu jest irrelewantna jeśli chodzi o stosowanie prawa konkurencji wobec niego. A zatem w tym przypadku fakt, że w daną aktywność zaangażowane są struktury państwa, nie wystarczy dla przyjęcia asumpcji o jej niegospodarczym charakterze. Muszą być to dodatkowo formy działalności, których wykonywanie jest zastrzeżone dla władz publicznych [19, 29]. Na tej zasadzie za pozbawione gospodarczego charakteru zostaną uznane *inter alia* lotniskowe jednostki ratowniczo-gaśnicze i działające w portach oddziały straży

granicznej [27]. Wsparcie dla tych rodzajów aktywności nie będzie stanowić pomocy w rozumieniu art. 107 TFUE, konieczne jest jednak przestrzeganie zasady zakazu dyskryminacji, żeby nie doprowadzić do powstania nieuzasadnionych obiektywnie różnic w ich poziomie finansowania pomiędzy poszczególnymi portami lotniczymi [13, 27].

Jednocześnie faktycznym wykonawcą określonych zadań władzy publicznej może być jednostka prywatna [36, 37, 38]. Natomiast musi wówczas zostać wyraźnie zobowiązana przez kompetentny organ władzy publicznej do świadczenia określonych usług [16, 19, 21, 22]. Wówczas traktowana będzie jako swoista „emanacja państwa” a nie przedsiębiorstwo w rozumieniu prawa UE, nawet jeżeli jej relacja z instytucją publiczną zlecająca wykonywanie określonych zadań, przewiduje element wynagrodzenia. Oczywiście uznanie danej aktywności za mającą charakter władczy nie będzie oznaczać automatycznie, że inne działania danego podmiotu nie będą miały natury komercyjnej [13, 36].

Usługi świadczone w ogólnym interesie gospodarczym

Zadania władzy publicznej należące do sfery szeroko pojętej użyteczności publicznej nie muszą zaliczać się do ekskluzywnych kompetencji zarezerwowanych dla tej władzy (jak te opisane we wcześniejszym paragrafie). W praktyce państwo podejmuje kroki gwarantujące dostępność usług, które są niezbędne społeczeństwu (*inter alia* transport publiczny, wywóz odpadów, dostawy energii), w związku z tym, że brak jest mechanizmów rynkowych sprawiających, że możliwe jest ich dostarczanie na zasadach komercyjnych [16, 17, 21, 22, 40]. Obecnie rośnie rola prywatnych podmiotów w wykonywaniu usług użyteczności publicznej, gdzie państwo, będąc prawnie odpowiedzialnym za ich świadczenie, tworzy dla operatorów preferencyjne warunki działania i/lub udziela tym podmiotom wsparcia finansowego mającego zrekomensować niedomogi rynku [17, 21, 22, 40]. Używając nomenklatury prawa UE, są to tzw. usługi świadczone w ogólnym interesie gospodarczym (*Services of General Economic Interest*) [16, 22]. Usługi należące do tej kategorii mają hybrydowy charakter, można bowiem stwierdzić, że ich świadczenie jest działalnością gospodarczą wykonywaną w interesie publicznym [16, 17, 21, 22, 40].

Wskazany gospodarczy komponent opisywanych usług oznacza, że podmioty faktycznie je świadczące stanowią przedsiębiorstwa w rozumieniu prawa UE [21, 40].

Mimo iż jest to działalność mająca charakter gospodarczy, państwowe wsparcie dla operatorów usług należących do przedmiotowej kategorii nie stanowi, co do zasady, pomocy publicznej [17, 21, 40]. Zamiast tego korzysta z tzw. „klauzuli ucieczki” z art. 106 ust. 2 TFUE [17, 40]. Przepis umożliwia wyłączenie stosowania innych reguł traktatowych (wszystkich, konkurencji wymieniając jako przykład) w stosunku do przedsiębiorstw zobowiązanych do zarządzania usługami świadczonymi w ogólnym interesie gospodarczym [17, 40]. Finansowanie opisywanych usług wykorzystujące derogację z art. 106 ust. 2 TFUE uznawane jest za tzw. „rekompensatę z tytułu świadczenia usługi publicznej”, a jej stosowanie nie podlega reżimowi notyfikacji i kontroli właściwemu dla pomocy publicznej [21, 22, 40].

Co do zasady państwa członkowskie posiadają swobodę we wskazywaniu, które usługi uważają za służące „interesowi ogólnemu”, który można określić używając terminologii prawa krajowego jako „interes publiczny” [22, 26]. Akurat w przypadku operacji portów lotniczych, wspomniane wytyczne dotyczące pomocy państwa na rzecz portów lotniczych i przedsiębiorstw lotniczych konkretyzują generyczne zasady wspierania przedmiotowych usług [27]. Dodatkowo ocena kompatybilności rekompensaty z rynkiem wewnętrznym odbywać się będzie na ogólnych zasadach właściwych dla przedmiotowych usług sformułowanych w pakiecie regulacyjnym tzw. *Pakiecie Altmark II* [6, 26, 28]. Port lotniczy może zostać uznany za przedsiębiorstwo świadczące usługi w ogólnym interesie gospodarczym (w rozumieniu art. 106 ust. 2 TFUE) jeżeli obsługuje obszar, który bez niego byłby izolowany w stopniu szkodzącym społeczno-gospodarczemu rozwojowi [27]. Taka sytuacja wystąpi zwłaszcza w tzw. „regionach najbardziej oddalonych” w rozumieniu art. 349 TFUE, których w Polsce nie ma, natomiast w każdym wypadku konieczne jest przeprowadzenie analizy, czy nie istnieją alternatywne opcje transportowe jak np. kolej wysokich prędkości [27]. Ponadto roczny wolumen pasażerów obsługiwanych przez dany port lotniczy nie może przekroczyć 200000 [6, 28]. Można więc stwierdzić podsumowując, że w obecnym stanie prawnym w Polsce sam port lotniczy, w zakresie swojej kluczowej działalności, nie zostanie uznany za przedsiębiorstwo zobowiązane do zarządzania usługami w ogólnym interesie gospodarczym. Natomiast działalność mająca charakter użyteczności publicznej, ale która nie jest „nierozzerwalnie” związana z operacją portu (zgodnie w wykładnią z *Aéroports de Paris i Leipzig/Halle Airport*), wydaje się, że będzie

mogła skorzystać z wyłączenia z art. 106 ust. 2 TFUE [1, 13, 30].

Uwagi końcowe

Chcąc podsumować przeprowadzone rozważania na temat możliwości przypisania gospodarczego charakteru poszczególnym aspektom działalności portu lotniczego należy zwrócić uwagę na czynnik natury proceduralnej wpływający na praktyczną doniosłość opisywanego zagadnienia. Co do zasady udzielenie pomocy publicznej objęte jest obowiązkiem notyfikacji, a uruchomienie środków uzależnione jest od pozytywnej decyzji Komisji Europejskiej. Faktem jest, że nienotyfikowana pomoc nie jest przez to automatycznie niezgodna z rynkiem wewnętrznym. Natomiast błędna klasyfikacja wsparcia (lub jego części), zwłaszcza w związku z niewłaściwą alokacją środków, może w doprowadzić do niewypełnienia wymagań sformułowanych w wytycznych dotyczących pomocy państwa na rzecz portów lotniczych i przedsiębiorstw lotniczych i w efekcie uznania pomocy za niezgodną z rynkiem wewnętrznym.

Analizując orzecznictwo Trybunału, Sądu i decyzje Komisji daje się zauważyć tendencja stopniowego rozszerzania definicji pojęcia „działalność gospodarcza” dzięki czemu staje się możliwe objęcie większej ilości podmiotów regułami prawa konkurencji UE. W tym kontekście zwraca uwagę na wykładnię traktującą zestaw czynności wchodzących w operację portu lotniczego jako funkcjonalną całość. W przypadku tych obiektów duże znaczenie ma zaliczenie inwestycji infrastrukturalnych jako pomocy publicznej w związku z uznaniem ich za immanentnie związane z podstawową, gospodarczą funkcją obiektu. Poziom nakładów wymaganych dla zrealizowania takiego projektu, przekraczający na ogół możliwości finansowe portu sprawiając, że interwencja władz publicznych może być niezbędna. Objęcie inwestycji infrastrukturalnych reżimem unijnego prawa ma więc duże znaczenie praktyczne. Do tego zwrócić należy uwagę na postępujące zjawisko prywatyzacji zadań publicznych. Proces, który przyjmując optykę prawa konkurencji, można najbardziej syntetycznie określić jako poszerzenie zakresu podmiotowego prawa konkurencji o operatorów usług dotychczas wykonywanych przez szeroko pojęte struktury państwa. Przez to poza reżimem prawa pomocy publicznej pozostały głównie te aktywności związane z możliwością zastosowania przymusu (jak operacje straży granicznej, czy jednostek ratowniczo-gaśniczych). Nawet jeżeli sprywatyzowane zadanie publiczne zostanie

zakwalifikowane jako usługa świadczona w ogólnym interesie gospodarczym i jej finansowanie odbywać się będzie w ramach derogacji z art. 106 ust. 2 TFUE a nie reguł pomocy publicznej, to wciąż konieczne jest zachowanie parametrów wsparcia określonych we wspomnianych wytycznych i/lub *Pakiecie Altmark II*. ◀

Materiały źródłowe

- [1] *Aéroports de Paris v. Komisja Wspólnot Europejskich*, T-128/98, [2000] ECR II-3929, Orzeczenie Sądu z 12.12.2000 r.;
- [2] Bacon K. (red.), *European Union Law of State Aid*, 2nd Edition, Oxford University Press, Oxford 2013;
- [3] Button K., *Wings Across Europe. Towards an Efficient European Air Transport System*, Ashgate, Aldershot 2004;
- [4] *Compagnie nationale Air France v. Komisja Wspólnot Europejskich*, T-358/94, [1996] ECR II-02109, orzeczenie Sądu z 12.12.1996 r.;
- [5] Decyzja 1999/99/EC: Commission Decision of 3 June 1998 concerning Sicilian Regional Law No 25/93 on measures to promote employment (Articles 51, 114, 117 and 119), Dz. Urz. UE z 05.02.1999, L 32/18;
- [6] 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. Urz. UE z 11.01.2012, L 7/3;
- [7] Decyzja Komisji z dnia 3 października 2012 r. w sprawie środka pomocy nr SA.23600 – C 38/08 (ex NN 53/07) – na rzecz Niemiec Plan finansowania Terminalu 2 portu lotniczego w Monachium, Dz. Urz. UE z 29.11.2013, L 319/8;
- [8] European Commission, *Competition Policy Brief, New State Aid Rules for a Competitive Aviation Industry*, Issue 2, February 2014;
- [9] Faull J., Nikpay A. (red.), *Faull & Nikpay the EU Law of Competition*, Oxford University Press, Oxford 2014;
- [10] *Fédération Française des Sociétés d'Assurance, Société Paternelle-Vie, Union des Assurances de Paris-Vie i Caisse d'Assurance et de Prévoyance Mutuelle des Agriculteurs v. Ministère de l'Agriculture et de la Pêche* (FFSA), C-244/94, [1995] ECR I-04013, orzeczenie TS z 16.11.1995 r.;
- [11] *Fluren Compost BV v. Komisja Wspól-*

- not Europejskich, T-109/01, [2004] ECR II-00127, orzeczenie Sądu z 14.01.2004 r.;
- [12] Francja i France Télécom SA v. Komisja Wspólnot Europejskich, T-427/04 i T-17/05, [2009] ECR II-04315, orzeczenie Sądu z 30.11.2009 r.;
- [13] Freistaat Sachsen i Land Sachsen-Anhalt i Mitteldutsche Flughafen AG i Flughafen Leipzig-Halle GmbH v. Komisja Europejska, T-443/08 i T-455/08, [2011] ECR II-01311, orzeczenie Sądu z 24.03.2011 r.;
- [14] Heintz van Landewyck SARL i inni v. Komisja Wspólnot Europejskich, 209 do 215 i 218/78, [1980] ECR 03125, orzeczenie TS z 29.10.1980 r.;
- [15] Klaus Höfner i Fritz Elser v. Macrotron GmbH, C-41/90, [1991] ECR I-1979, Orzeczenie TS z 23.04.1991 r.;
- [16] Kociubiński J., Artykuł 14 [w:] A. Wróbel, D. Miąsik, N. Półtorak (red.), Traktat o Funkcjonowaniu Unii Europejskiej. Komentarz. Tom I, LEX Wolters Kluwer business, Warszawa 2012;
- [17] Kociubiński J., Derogacja zasad konkurencji wobec przedsiębiorstw zobowiązanych do świadczenia usług w ogólnym interesie gospodarczym a zasada proporcjonalności, *Studia Prawnicze, Zeszyt 2 (188) 2011*, s. 165 – 168;
- [18] Kociubiński J., Kryterium korzyści w kontroli pomocy publicznej w prawie UE, *Europejski Przegląd Sądowy*, 12/2012, s. 17 – 23;
- [19] Kociubiński J., Prywatyzacja zadań władzy publicznej w świetle unijnego prawa konkurencji, *Przegląd Ustawodawstwa Gospodarczego*, nr 9 (2012), s. 16 – 23;
- [20] Kociubiński J., Selectivity criterion in state aid control, *Wroclaw Review of Law, Administration & Economics*, Vol. 2, no 1 (2012), s. 1 - 15;
- [21] Kociubiński J., Stosowanie „Pakietu Altmark” (I i II) wobec pomocy udzielanej przedsiębiorstwom świadczącym usługi w ogólnym interesie gospodarczym, *Folia Iuridica Wratislaviensis*, Vol. 1, nr 1 (2012), s. 179 – 201;
- [22] Kociubiński J., Usługi świadczone w ogólnym interesie gospodarczym w prawie Unii Europejskiej. Wyzwanie dla europejskiego modelu gospodarczego, TNOiK „Dom Organizatora”, Toruń 2013;
- [23] Komisja Wspólnot Europejskich v. Włochy, 118/85, [1987] ECR 02599, orzeczenie TS z 16.06.1987 r.;
- [24] Komisja Wspólnot Europejskich v. Włochy, C-35/96, [1998] ECR I-03851, orzeczenie TS z 18.06.1998 r.;
- [25] Komunikat Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady, Europejskiego Komite-
- tu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów. Unowocześnienie unijnej polityki w dziedzinie pomocy państwa, COM(2012)0209 final;
- [26] 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. Urz. UE z 11.01.2012, C 8/4;
- [27] Komunikat Komisji, Wytoczne dotyczące pomocy państwa na rzecz portów lotniczych i przedsiębiorstw lotniczych, Dz. Urz. UE z 04.04.2014, C 99/3;
- [28] Komunikat Komisji Zasady ramowe Unii Europejskiej dotyczące pomocy państwa w formie rekompensaty z tytułu świadczenia usług publicznych, Dz. Urz. UE z 11.01.2012, C 8/15;
- [29] Materna K., Pojęcie przedsiębiorcy w polskim i europejskim prawie ochrony konkurencji, *Oficyna Wolters Kluwer business*, Warszawa 2009;
- [30] Mitteldutsche Flughafen AG and Flughafen Leipzig-Halle GmbH v. Komisja Europejska, C-288/11 P, [niepublikowane], orzeczenie TS z 19.12.2012 r.;
- [31] Motosykletistiki Omospondia Elladnos NPID (MOTOE) v. Elliniko Dimosio, C-49/07, [2008] ECR I-04863, orzeczenie TS z 01.07.2008 r.;
- [32] Niemeier D.A., Accessibility: an evaluation using consumer welfare, *Transportation*, Vol. 24, Issue 4, 1997;
- [33] Nuova Agricast Srl i Cofra Srl v. Komisja Wspólnot Europejskich, T-362/05 i T-363/05, [2008] ECR II-00297, orzeczenie Sądu z 02.12.2008 r.;
- [34] Nykiel Mateo A., Pomoc państwa a ogólne środki interwencji w europejskim prawie wspólnotowym, *Wolters Kluwer business*, Warszawa 2009;
- [35] Pavel Pavlov i inni v. Stichting Pensioenfonds Medische Specialisten, C-180/98 do C-184/98, [2011] ECR I-05951, orzeczenie TS z 12.09.2000 r.;
- [36] Ryanair Ltd v. Komisja Wspólnot Europejskich (Charleroi), T-196/04, [2008] ECR II-03643, orzeczenie Sądu z 17.12.2008 r.;
- [37] SAT Fluggesellschaft mbH v. Eurocontrol, C-364/92, [1994] ECR I-43, Orzeczenie TS z dnia 19.01.1994 r.;
- [38] SELEX Sistemi Integrati SpA v. Komisja Wspólnot Europejskich, T-155/04, [2006] ECR II-4797, Orzeczenie Sądu z 12.12.2006 r.;
- [39] Smyth A., Christodoulou G., Dennis N. i in., Is air transport a necessity for social inclusion and economic development? *Journal of Air Transport Management*, Vol. 22, July 2012, 53 – 59;
- [40] Szydło M., Artykuł 106 [w:] A. Wróbel, K. Kowalik-Bańczyk, M. Szwarc-Kuczer (red.), Traktat o Funkcjonowaniu Unii Europejskiej. Komentarz. Tom II, LEX Wolters Kluwer business, Warszawa 2012;
- [41] Traktat o Funkcjonowaniu Unii Europejskiej, Dz. Urz. UE z 30.03.2010, C 83/47;
- [42] Ustawa z dnia 2 lipca 2004 r. o swobodzie działalności gospodarczej (tekst ujednolicony), Dz. U. z 2013, poz. 672.