Część III.13.B - FORMULARZ INFORMACJI UZUPEŁNIAJĄCYCH DOTYCZĄCY POMOCY OPERACYJNEJ NA RZECZ PORTÓW LOTNICZYCH

*Zaleca się wypełnienie niniejszego formularza informacji uzupełniających, oprócz formularza informacji ogólnych, do celów zgłoszenia indywidualnej pomocy operacyjnej objętej Wytycznymi dotyczącymi pomocy państwa na rzecz portów lotniczych i przedsiębiorstw lotniczych*[[1]](#footnote-1)*.*

1. Dodatkowe informacje o beneficjencie i jego działalności

*Zaleca się wypełnienie niniejszego formularza informacji uzupełniających, oprócz formularza informacji ogólnych, do celów zgłoszenia indywidualnej pomocy operacyjnej objętej Wytycznymi dotyczącymi pomocy państwa na rzecz portów lotniczych i przedsiębiorstw lotniczych*[[2]](#footnote-2)*.*

1.1. Beneficjent

1.1.1. Czy pomoc przyznawana jest bezpośrednio operatorowi portu lotniczego?

tak  nie

1.1.2. Jeżeli odpowiedź na pytanie zawarte w pkt 1.1.1 brzmi „nie”, proszę opisać, w stosownych przypadkach, (i) podmiot lub podmioty prawne otrzymujące pomoc oraz (ii) podmiot lub podmioty prawne odpowiedzialne jako pośrednicy za przekazanie pomocy portowi lotniczemu świadczącemu usługi kwalifikujące się do otrzymania pomocy.

1.1.3. Jeżeli odpowiedź na pytanie zawarte w pkt 1.1.1 brzmi „nie”, proszę wyjaśnić, w jaki sposób organy krajowe zapewnią, aby korzyść nie została przyznana na poziomie pośredników.

1.1.4. Czy beneficjent pomocy jest również właścicielem portu lotniczego?

tak  nie

1.1.5. Jeżeli odpowiedź na pytanie zawarte w pkt 1.1.4 brzmi „nie”: proszę określić, kto jest lub będzie właścicielem portu lotniczego, i opisać strukturę własności.

1.1.6. W przypadku pomocy indywidualnej proszę opisać prawne, organizacyjne i finansowe stosunki między odbiorcą pomocy a (i) przedsiębiorstwami, z którymi tworzy on grupę przedsiębiorstw; (ii) jego jednostkami zależnymi; (iii) innymi przedsiębiorstwami powiązanymi, w tym wspólnymi przedsiębiorcami.

W przypadku programów pomocy proszę opisać metodę, z wykorzystaniem której organ przyznający pomoc oceni stosunki prawne, organizacyjne i finansowe, o których mowa w pkt 1.1.1–1.1.5.

1.2. Informacje ogólne dotyczące operatora portu lotniczego

1.2.1. Jeżeli port lub porty lotnicze są użytkowane przez krajowe siły zbrojne, policję, powietrzne służby ratunkowe o charakterze niegospodarczym lub jakiekolwiek inne służby powietrzne o charakterze niegospodarczym, proszę określić: a) charakter usługi lub usług; oraz b) stopień wykorzystania przepustowości portu lotniczego (np. wykorzystanie drogi startowej i innych obiektów portu lotniczego wyrażone jako odsetek rocznego ruchu lotniczego).

1.2.2. Proszę przedstawić następujące dane dotyczące przepływu pasażerów w porcie lub portach lotniczych, które otrzymują pomoc:

a) porty lotnicze z historią komercyjnego przepływu pasażerów powyżej dwóch lat obrotowych: średni roczny przepływ pasażerów w okresie dwóch lat obrotowych poprzedzających rok, w którym pomoc zgłoszono lub faktycznie przyznano;

b) porty lotnicze z historią komercyjnego przepływu pasażerów poniżej dwóch lat obrotowych: przewidywany średni roczny przepływ pasażerów w okresie dwóch lat obrotowych po rozpoczęciu obsługi komercyjnego pasażerskiego ruchu lotniczego.

Proszę przedstawić dane w formie następującej tabeli: [skopiowane ze strony 188, pkt 2.2.3]

|  |  |
| --- | --- |
| **Rok** | **Liczba pasażerów ogółem** |
|  |  |
|  |  |

Liczbę pasażerów należy obliczyć w odniesieniu do podróży w jedną stronę i dla poszczególnych tras. Na przykład: pasażer lecący do danego portu lotniczego i z powrotem zostanie policzony dwukrotnie. Jeżeli port lotniczy należy do grupy portów lotniczych, należy ustalić przepływ pasażerów na podstawie każdego indywidualnego portu lotniczego.

1.2.3. W przypadku indywidualnej pomocy operacyjnej: proszę przedstawić biznesplan realizowany przez beneficjenta w latach 2009–2013 i biznesplan, który beneficjent zamierza realizować do dnia 4 kwietnia 2027 r. Proszę opisać podstawowe założenia tych biznesplanów.

Biznesplan musi zawierać informacje na temat ruchu i prognozy dotyczące ruchu; koszty i prognozy kosztów; dane finansowe i prognozy finansowe dotyczące poziomu rentowności i przepływów pieniężnych (przez odniesienie do metod wyraźnie stosowanych przez port lotniczy, np. stosując metody oceny wartości bieżącej netto inwestycji, wewnętrznej stopy zwrotu i średniej stopy zwrotu z zainwestowanego kapitału). Biznesplan musi zostać przedstawiony w formacie Excel z wyjaśnieniem wszystkich zastosowanych formuł.

W przypadku programów pomocy proszę szczegółowo określić a) formalne i rzeczowe kryteria, którym muszą odpowiadać biznesplany kwalifikowalnych portów lotniczych; b) sposób oceny biznesplanów przez organy krajowe.

1.2.4. W przypadku indywidualnej pomocy operacyjnej proszę przedstawić podsumowanie strat z działalności operacyjnej[[3]](#footnote-3) poniesionych przez beneficjenta w latach 2009–2013, jak również przewidywane straty z działalności operacyjnej w pozostałym okresie do dnia 4 kwietnia 2027 r. Proszę przedstawić dane w formie następującej tabeli:

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| Przychody |  |  |  |  |
| … |  |  |  |  |
| Koszty operacyjne |  |  |  |  |
| … |  |  |  |  |
| Inne |  |  |  |  |
| … |  |  |  |  |
| Wynik operacyjny |  |  |  |  |

W przypadku programów pomocy proszę określić sposób ustalania przez organy strat z działalności operacyjnej kwalifikujących się portów lotniczych.

1.2.5. W przypadku indywidualnej pomocy operacyjnej proszę przedstawić kopie sprawozdań finansowych[[4]](#footnote-4) kwalifikujących się portów lotniczych za 5 lat poprzedzających rok, w którym złożono wniosek o przyznanie pomocy operacyjnej.

W przypadku programów pomocy proszę zobowiązać się do uwzględnienia opisanych powyżej sprawozdań finansowych w ocenie pomocy indywidualnej.

1.2.6. Proszę określić, jakie zabezpieczenia wprowadzono w celu uniknięcia nadmiernej rekompensaty i odzyskania od beneficjenta kwot nadwyżki.

1.3. Świadczenie usług portu lotniczego

1.3.1. Proszę określić kwalifikowalne usługi portu lotniczego[[5]](#footnote-5) i kategorie kwalifikowalnych kosztów operacyjnych[[6]](#footnote-6) w odniesieniu do świadczenia tych usług.

1.4. Działalność objęta zakresem polityki publicznej

1.4.1. Czy pomoc operacyjna obejmuje działalność wchodzącą w zakres kompetencji państwa w wykonywaniu jego prerogatyw władzy publicznej (np. kontrola ruchu lotniczego, policja, służba celna, straż pożarna, działania niezbędne do ochrony lotnictwa cywilnego przed aktami bezprawnej ingerencji)? Zasadniczo uznaje się, że koszty operacyjne związane z infrastrukturą i wyposażeniem koniecznymi do wykonywania takich działań nie mają charakteru gospodarczego, a zatem nie podlegają zasadom pomocy państwa.

tak  nie

1.4.2. Proszę przedstawić stosowny krajowy, regionalny lub inny akt prawny dotyczący pojęcia działalności objętej zakresem polityki publicznej i finansowania takiej działalności. W przypadku braku takiego aktu prawnego proszę wyjaśnić, w jaki sposób stosowne organy finansują taką działalność.

1.4.3. Proszę przedstawić dowód świadczący o tym, że publiczne finansowanie działalności niegospodarczej nie prowadzi do nieuzasadnionej dyskryminacji pomiędzy portami lotniczymi. Dyskryminacja zachodzi wtedy, gdy na mocy danego porządku prawnego zasadniczo cywilne porty lotnicze muszą ponosić pewne koszty nieodłącznie związane ze swoją działalnością niegospodarczą, ale niektóre porty lotnicze nie muszą ponosić tych kosztów. Proszę określić istotę i terytorialne zastosowanie przepisów krajowych mających zastosowanie do finansowania działalności niegospodarczej portu lotniczego oraz, w stosownych przypadkach, poziom kompetencji regionalnych w tej kwestii.

1.4.4. Proszę potwierdzić, w oparciu o stosowne dowody, że rekompensata kosztów poniesionych w związku z działalnością niegospodarczą będzie ściśle ograniczona do takich kosztów oraz że wszelkie subsydiowanie skrośne działalności gospodarczej za pomocą takiej rekompensaty jest skutecznie wykluczone.

1.4.5. Proszę potwierdzić, że port lotniczy będzie prowadził oddzielne księgowanie kosztów związanych z działalnością gospodarczą i niegospodarczą.

2. Ocena zgodności środka pomocy

2.1. Czy pomoc przyznano przed dniem 4 kwietnia 2014 r.?

tak  nie

2.2. Przyczynianie się do osiągnięcia jasno określonego celu leżącego we wspólnym interesie

2.2.1. Czy pomoc operacyjna:

a)  zwiększa mobilność obywateli Unii i poprawia łączność z regionami poprzez tworzenie punktów dostępu do lotów wewnątrzunijnych?

b)  przeciwdziała zbytniemu zagęszczeniu ruchu lotniczego w głównych węzłach lotniczych Unii?

c)  pociąga za sobą rozwój danego regionu?

Proszę określić, w jaki sposób pomoc operacyjna przyczynia się do osiągnięcia wybranego celu lub wybranych celów.

2.2.2. Czy zgłaszany środek dotyczy operatora nowego portu lotniczego?

tak  nie

2.2.3. W przypadku indywidualnej pomocy operacyjnej: czy port lotniczy będący beneficjentem znajduje się na tym samym obszarze ciążenia[[7]](#footnote-7) co inny port lotniczy posiadający niewykorzystaną przepustowość?

tak  nie

2.2.4. W przypadku indywidualnej pomocy operacyjnej: jeżeli odpowiedź na pytanie zawarte w pkt 2.2.3 brzmi „tak”, proszę podać wielkość i kształt obszaru ciążenia. Proszę przedstawić informacje określające prawdopodobny wpływ na ruch w innym porcie lotniczym znajdującym się na tym samym obszarze ciążenia. Informacje te powinny stanowić część biznesplanu portu lotniczego będącego beneficjentem i powinny opierać się na solidnych prognozach dotyczących ruchu pasażerskiego i towarowego.

W przypadku programów pomocy proszę: a) potwierdzić, że organy krajowe są zobowiązane do dokonania oceny prawdopodobnego wpływu na ruch w innym porcie lotniczym lub innych portach lotniczych znajdujących się na tym samym obszarze ciążenia co kwalifikujący się port lotniczy na podstawie informacji stanowiących część biznesplanu portu lotniczego będącego beneficjentem, opartych na solidnych prognozach dotyczących ruchu pasażerskiego i towarowego; b) wyjaśnić metodę i kryteria stosowane przez organy krajowe w celu oceny prawdopodobnego wpływu na ruch w takim innym porcie lotniczym lub takich innych portach lotniczych.

2.3. Konieczność interwencji państwa

2.3.1. Proszę potwierdzić, że roczny przepływ w kwalifikującym się porcie lotniczym / kwalifikujących się portach lotniczych nie przekracza 3 mln pasażerów (zob. również pytanie nr 1.2.2).

2.4. Adekwatność środka

2.4.1. Proszę wykazać, że przedmiotowa pomoc pozwala osiągnąć zamierzony cel lub rozwiązać problemy, które według przyjętych założeń ma ona rozwiązać. W szczególności proszę wyjaśnić, w jaki sposób organy ustaliły, że osiągnięcie tego samego celu lub rozwiązanie tego samego problemu nie jest możliwe przy zastosowaniu mniej zakłócających instrumentów polityki lub instrumentów pomocy. Na przykład jeżeli pomoc jest przyznawana w formie, która przynosi bezpośrednią korzyść majątkową[[8]](#footnote-8), proszę wykazać, dlaczego inne, potencjalnie mniej zakłócające formy pomocy, takie jak zaliczki zwrotne lub formy pomocy oparte na instrumentach dłużnych lub kapitałowych[[9]](#footnote-9), nie są adekwatne:

2.4.2. W przypadku indywidualnej pomocy operacyjnej: czy kwotę pomocy ustalono ex‑ante jako stałą kwotę obejmującą przewidywane niedopasowanie poziomu płynności do kosztów operacyjnych określane na podstawie biznesplanu beneficjenta?

tak  nie

Jeżeli tak, proszę zawrzeć stosowne informacje w biznesplanie.

2.4.3. W przypadku programów pomocy: czy kwota pomocy w każdym oddzielnym przypadku zostanie ustalona ex ante jako stała kwota obejmująca przewidywane niedopasowanie poziomu płynności do kosztów operacyjnych określane na podstawie biznesplanu beneficjenta?

tak  nie

Jeżeli tak, beneficjent powinien zawrzeć stosowne informacje w biznesplanie.

2.4.4. Jeżeli odpowiedź na pytania zawarte w pkt 2.4.2 i 2.4.3 brzmi „nie”, proszę określić: a) poziom niepewności prognoz kosztów i przychodów; b) wszelką asymetrię informacji, która uniemożliwia organom krajowym obliczenie ex ante kwoty pomocy na podstawie biznesplanu.

2.4.5. Jeżeli odpowiedź na pytania zawarte w pkt 2.4.2 i 2.4.3 brzmi „nie”, proszę potwierdzić, że maksymalna kwota pomocy operacyjnej zgodnej z rynkiem wewnętrznym została/zostanie ustalona według modelu opartego na średnim niedopasowaniu poziomu płynności do kosztów operacyjnych[[10]](#footnote-10) przez pięcioletni okres od 2009 r. do 2013 r.

2.4.6. Proszę potwierdzić, że kwota pomocy operacyjnej nie zostanie zwiększona ex post.

tak  nie

2.4.7. Jeżeli odpowiedź na powyższe pytanie brzmi „nie”, proszę wyjaśnić, dlaczego Państwa zdaniem możliwość zwiększenia kwoty ex post nie ograniczy zachęty do efektywnego zarządzania portem lotniczym.

2.5. Efekt zachęty i proporcjonalność pomocy

2.5.1. W przypadku indywidualnej pomocy operacyjnej proszę opisać, dlaczego istnieje prawdopodobieństwo, że w sytuacji braku pomocy poziom działalności gospodarczej danego portu lotniczego ulegnie znacznemu zmniejszeniu. Proszę przedstawić niezbędne informacje na podstawie biznesplanu (zob. również pkt 1.2.3), porównując poziomy zamierzonej działalności przy założeniu udzielenia i nieudzielenia pomocy (scenariusz alternatywny) i uwzględniając możliwe istnienie pomocy inwestycyjnej oraz poziom ruchu.

W przypadku programów pomocy proszę opisać metodę stosowaną przez organ przyznający pomoc do oceny biznesplanów, a także prawdopodobieństwo, że w sytuacji braku pomocy poziom działalności gospodarczej danego portu lotniczego ulegnie znacznemu zmniejszeniu, uwzględniając możliwe istnienie pomocy inwestycyjnej oraz poziom ruchu.

2.5.2. W przypadku indywidualnej pomocy operacyjnej proszę wykazać, że biznesplan portu lotniczego zapewni pełne pokrycie kosztów operacyjnych do dnia 4 kwietnia 2027 r. Proszę określić stosowne główne parametry biznesplanu.

W przypadku programów pomocy proszę potwierdzić, że organ przyznający pomoc przyzna indywidualną pomoc operacyjną tylko wówczas, gdy stwierdzi, że biznesplan portu lotniczego będącego beneficjentem zapewni pełne pokrycie kosztów operacyjnych do dnia 4 kwietnia 2027 r. W każdym przypadku proszę określić, które główne parametry biznesplanu będą podlegać ocenie przez organ przyznający pomoc w celu dojścia do takiego wniosku.

2.5.3. Proszę wskazać:

W przypadku indywidualnej pomocy operacyjnej: początkowe niedopasowanie poziomu płynności portu lotniczego będącego beneficjentem przez okres 13 lat, począwszy od pokrycia kosztów operacyjnych na dzień 4 kwietnia 2014 r., na początku okresu przejściowego, a skończywszy na pełnym pokryciu kosztów operacyjnych do dnia 4 kwietnia 2027 r., na zakończenie okresu przejściowego.

W przypadku programów pomocy: proszę zobowiązać się, że a) niedopasowanie poziomu płynności kwalifikujących się portów lotniczych zostanie ustalone z wykorzystaniem metody, o której mowa w pkt 2.5.2; b) kwalifikujące się porty lotnicze wykażą, że osiągną pełne pokrycie kosztów operacyjnych do dnia 4 kwietnia 2027 r.

* Maksymalna dopuszczalna kwota pomocy:

* Procent pokrycia niedopasowania poziomu płynności w ramach pomocy operacyjnej:

* Okres, przez który pomoc operacyjna będzie przyznawana:

2.6. Unikanie negatywnych skutków dla konkurencji i wymiany handlowej

2.6.1. Proszę wykazać, że wszystkie porty lotnicze, które znajdują się na tym samym obszarze ciążenia co kwalifikujący się port lotniczy lub kwalifikujące się porty lotnicze, będą w stanie osiągnąć pełne pokrycie kosztów operacyjnych do dnia 4 kwietnia 2027 r.

2.6.2. Proszę potwierdzić, że port lotniczy lub porty lotnicze, w tym wszelkie inwestycje, na które przyznano pomoc, będą otwarte dla wszystkich potencjalnych użytkowników, a nie przeznaczone dla jednego konkretnego użytkownika.

tak  nie

2.6.3. Proszę określić, jakie zabezpieczenia wprowadzono w celu zapewnienia, aby przepustowość portu lotniczego była przydzielana użytkownikom w oparciu o istotne, obiektywne, przejrzyste i niedyskryminujące kryteria.

1. Wytyczne dotyczące pomocy państwa na rzecz portów lotniczych i przedsiębiorstw lotniczych (Dz.U. C 99 z 4.4.2014, s. 3). [↑](#footnote-ref-1)
2. Wytyczne dotyczące pomocy państwa na rzecz portów lotniczych i przedsiębiorstw lotniczych (Dz.U. C 99 z 4.4.2014, s. 3). [↑](#footnote-ref-2)
3. „Niedopasowanie poziomu płynności do kosztów operacyjnych” oznacza straty z działalności operacyjnej ponoszone przez port lotniczy w danym okresie, dyskontowane do ich wartości bieżącej przy pomocy kosztu kapitału, tj. braki (wyrażone w wartości bieżącej netto) między przychodami portu lotniczego a kosztami operacyjnymi portu lotniczego. [↑](#footnote-ref-3)
4. Bilans, rachunek zysków i strat, sprawozdanie biegłego rewidenta lub firmy audytorskiej. [↑](#footnote-ref-4)
5. Usługi świadczone przez port lotniczy lub jego dowolną jednostkę zależną w celu zapewnienia obsługi statku powietrznego od lądowania do startu oraz obsługi pasażerów i ładunków, tak aby umożliwić przedsiębiorstwom lotniczym świadczenie usług transportu lotniczego, w tym świadczenie usług obsługi naziemnej oraz zapewnienie scentralizowanej infrastruktury obsługi naziemnej. [↑](#footnote-ref-5)
6. Koszty bazowe portu lotniczego w odniesieniu do świadczenia usług portu lotniczego, w tym takie kategorie kosztów, jak koszty związane z personelem, zakontraktowanymi usługami, łącznością, odpadami, energią, konserwacją, wynajmem i administracją, lecz z wyłączeniem kosztów kapitału, wsparcia marketingowego lub wszelkich innych zachęt przyznanych przedsiębiorstwom lotniczym przez port lotniczy oraz kosztów objętych zakresem polityki publicznej. [↑](#footnote-ref-6)
7. „Obszar ciążenia portu lotniczego” oznacza geograficzną granicę rynku, którą zazwyczaj ustala się w taki sposób, aby obejmowała obszar o promieniu około 100 km lub wymagający około 60-minutowej podróży samochodem, autobusem, pociągiem lub pociągiem dużych prędkości; obszar ciążenia danego portu lotniczego może być jednak inny i powinien on uwzględniać specyfikę każdego konkretnego portu lotniczego. Wielkość i kształt obszaru ciążenia są różne w przypadku poszczególnych portów lotniczych i zależą od rozmaitych właściwości portu lotniczego, w tym jego modelu biznesowego, lokalizacji i obsługiwanych celów podróży. [↑](#footnote-ref-7)
8. Na przykład dotacje bezpośrednie, zwolnienia lub ulgi w zakresie podatków, składek na ubezpieczenie społeczne lub innych obowiązkowych opłat lub też udostępnienie gruntu, towarów lub usług po korzystnych cenach itp. [↑](#footnote-ref-8)
9. Na przykład niskooprocentowane pożyczki lub dotacje na spłatę odsetek, gwarancje państwowe, zakup pakietu udziałów/akcji lub inny sposób udostępnienia kapitału na preferencyjnych warunkach. [↑](#footnote-ref-9)
10. „Niedopasowanie poziomu płynności do kosztów operacyjnych” oznacza straty z działalności operacyjnej ponoszone przez port lotniczy w danym okresie, dyskontowane do ich wartości bieżącej przy pomocy kosztu kapitału, tj. braki (wyrażone w wartości bieżącej netto) między przychodami portu lotniczego a kosztami operacyjnymi portu lotniczego. [↑](#footnote-ref-10)