

Pomoc publiczna a lotnictwo w UE – podstawy prawne, wybrane kazusy oraz realia pandemii COVID-19

Spis treści

- I. Wprowadzenie
- II. Podstawy prawne pomocy publicznej
 1. Źródła prawa
 2. Pojęcie pomocy publicznej
 3. Wpływ pomocy publicznej na konkurencję i handel
 4. Wyjątki od zakazu z art. 107
 5. Postępowanie w sprawach dotyczących pomocy publicznej
 6. Podsumowanie
- III. Lotnictwo a pomoc publiczna – wybrane kazusy
- IV. Pomoc publiczna dla linii lotniczych w dobie COVID-19
- V. Wnioski oraz zakończenie

Streszczenie

Pomoc publiczna została wprowadzona do europejskiego porządku prawnego przez traktaty rzymskie, a obecnie odgrywa ważną rolę w gospodarce oraz systemie konkurencji Unii Europejskiej. Warty uwagi jest zwłaszcza wpływ środków pomocowych na lotnictwo – europejskie linie lotnicze oraz lotniska od wielu lat bywały i nadal stają się beneficjentami pomocy publicznej. W swoim artykule autorka najpierw przedstawi ramy prawne pomocy publicznej na kanwie prawa europejskiego, a także postępowania w sprawach o wsparcie w porządku prawa krajowego. Następnie przeanalizowana zostanie relacja między pomocą publiczną a lotnictwem na podstawie wybranych kazusów z ostatnich lat. Rozważania zostaną zakończone problematyką udzielania wsparcia liniom lotniczym w dobie pandemii COVID-19.

Słowa kluczowe: pomoc publiczna; lotnictwo; COVID-19; prawo Unii Europejskiej; prawo konkurencji.

JEL: H84, K29, P45

* Studentka prawa na Wydziale Prawa i Administracji Uczelni Łazarskiego w Warszawie, adres e-mail: matylda.berus@gmail.com; ORCID <https://orcid.org/0000-0003-2406-7392>.

I. Wprowadzenie

Pomoc publiczna (zwaną także pomocą państwa, ang. *state aid*) została wprowadzona do europejskiego porządku prawnego przez traktaty rzymskie¹, podpisane 25 marca 1957 r., na mocy których została uznana za interwencję państwa o negatywnym wpływie na konkurencję. Obecnie ogólne zasady prawa pierwotnego dotyczące pomocy publicznej ujęte są w trzech artykułach Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej (TFUE). Bogate orzecznictwo oraz prawo wtórne pokazuje, iż zagadnienie to odgrywa ważną rolę w gospodarce oraz konkurencji w Unii Europejskiej (UE). Zwłaszcza warty uwagi jest wpływ środków pomocowych na lotnictwo europejskie, które, pomijając okres pandemii, corocznie notowało rekordowe liczby pasażerów, operacji oraz przewożonego towaru². Europejskie linie lotnicze oraz lotniska od wielu lat stawały się, i nadal stają się, beneficjentami pomocy publicznej, co wpłynęło bezpośrednio na utworzenie pewnych wytycznych specjalnie dla tego sektora.

W swoim artykule autorka przybliży ramy prawne pomocy publicznej na kanwie prawa europejskiego, a także postępowania w sprawach o wsparcie w porządku prawa krajowego. Następnie przejdzie do omówienia relacji między pomocą publiczną a lotnictwem, skupiając się na wybranych kazusach z ostatnich lat. Rozważania zostaną zakończone problematyką udzielania wsparcia liniom lotniczym w dobie pandemii COVID-19, co znajduje zarówno swoich zwolenników, jak i przeciwników. Celem artykułu jest więc kompleksowe omówienie problematyki pomocy publicznej w kontekście współczesnego lotnictwa w UE, opatrzone wnioskami *de lege lata* oraz krytycznym komentarzem autorki.

II. Podstawy prawne pomocy publicznej

1. Źródła prawa

Pomoc publiczna została uregulowana zarówno w prawie pierwotnym, jak i wtórnym UE. Ponadto istnieje bardzo bogate orzecznictwo Trybunału Sprawiedliwości (TSUE) dotyczące tego zagadnienia. W porządku prawa polskiego również można znaleźć odnośne akty prawne, lecz ich przedmiotem regulacji jest samo postępowanie w sprawach dotyczących pomocy publicznej³, nie zaś zagadnienia materialne, które uregulowane są tylko w prawie europejskim. Podstawowe zasady dotyczące pomocy publicznej przedstawione zostały w artykułach od 107 do 109 TFUE. W świetle ust. 1 art. 107 „(...) wszelka pomoc przyznawana przez Państwo Członkowskie lub przy użyciu zasobów państwowych w jakiegokolwiek formie, która zakłóca lub grozi zakłóceniem konkurencji poprzez sprzyjanie niektórym przedsiębiorstwom lub produkcji niektórych towarów, **jest niezgodna z rynkiem wewnętrznym** w zakresie, w jakim wpływa na wymianę handlową między Państwami Członkowskimi” – pomoc publiczna jest więc zakazana, jednakże od ogólnego zakazu istnieje szereg wyjątków wymienionych w kolejnych ustępach.

¹ Traktat ustanawiający Europejską Wspólnotę Gospodarczą oraz Traktat ustanawiający Europejską Wspólnotę Energii Atomowej.

² Eurostat: *Statistic Explained, Air transport statistics*. Pozyskano z: https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Air_transport_statistics (30.06.2021).

³ Ustawa z 30.04.2004 r. o postępowaniu w sprawach dotyczących pomocy publicznej (Dz.U. 2021.0.743 t.j.).

2. Pojęcie pomocy publicznej

Warto zwrócić uwagę na fakt, iż sam traktat nie definiuje wprost pojęcia pomocy publicznej, a określa ją jako „wszelką pomoc” pochodzącą od państwa „w jakiegokolwiek formie”. Może więc ona przybrać wiele różnych postaci, takich jak dotacje, przekazanie środków publicznych na rzecz przedsiębiorcy, ulgi i umorzenia podatków, opłat oraz innych danin publicznych, objęcie akcji w podwyższonym kapitale zakładowym, zakup towarów lub usług po cenach wyższych niż oferowane na rynku czy preferencyjne kredyty i pożyczki (Degener i Marczevska, 2018, s. 545). Kategorie pomocy indywidualnej programów pomocowych są wprost zdefiniowane w rozporządzeniu 2015/1589 z dnia 13 lipca 2015 r. ustanawiającym szczegółowe zasady stosowania art. 108 TFUE.

Ust. 1 art. 107 TFUE stanowi, iż pomoc musi zdecydowanie pochodzić od państwa członkowskiego lub przy użyciu zasobów państwowych, co może budzić wątpliwości pod względem zakresu podmiotowego zakazu. Niewątpliwym jest, że do tego grona należy zaliczyć wszelkie organy władzy, administracji publicznej (w tym centralnej jak i terenowej), państwowej i samorządowej, a także podmioty dysponujące środkami publicznymi, a zorganizowane w prywatnoprawnych formach. W przypadku pomocy pochodzącej od przedsiębiorstwa publicznego, „na które władze wywierają dominujący wpływ poprzez udział kapitałowy lub zasady rządzące tym podmiotem” (Degener i Marczevska, 2018, s. 551), przypisanie pomocy państwowej zależy od tego, czy w danym przypadku organy państwowe były w jakikolwiek sposób zaangażowane w jej przyznanie.

Na podstawie wyroku w sprawie *SFEI*⁴ pochodząca z pomocy publicznej korzyść oznacza takie dobro gospodarcze, którego dane przedsiębiorstwo nie mogłoby otrzymać w normalnych warunkach, tj. bez interwencji państwa. Cel lub powód przyznania takiej korzyści nie mają znaczenia przy ocenie, czy taka korzyść w ogóle wystąpiła – najważniejszy jest wpływ danej korzyści na przedsiębiorstwo. Z pomocą publiczną będziemy mieć do czynienia tylko w relacji przedsiębiorstwo-państwo, co może zostać sprawdzone przy pomocy tzw. testu prywatnego inwestora. Pomaga on ustalić, czy analogiczna pomoc mogłaby zostać przyznana przez podmiot prywatny w normalnych warunkach rynkowych. Jeżeli wynik testu jest pozytywny, wówczas nie dochodzi do przyznania pomocy publicznej.

3. Wpływ pomocy publicznej na konkurencję i handel

Bardzo ważnym elementem pomocy publicznej jest jej wpływ na konkurencję oraz handel między państwami członkowskimi, gdyż, jak stanowi ust. 1 art. 107, niedopuszczalna jest taka pomoc, „która zakłóca lub grozi zakłóceniem konkurencji poprzez sprzyjanie niektórym przedsiębiorstwom lub produkcji niektórych towarów”. Oba zjawiska są ze sobą nierozzerwalnie związane i należy je rozpatrywać łącznie. Według orzecznictwa⁵, jeżeli stwierdza się, że dany środek zakłóca konkurencję, to jednocześnie wpływa on na handel między państwami członkowskimi. Dodatkowo, przy ocenie, czy dany środek można uznać za pomoc publiczną czy też nie, nie będzie mieć znaczenia wielkość przedsiębiorstwa czy wysokość samej pomocy do oceny – TSUE wymaga, by stan w danej sprawie nie był czysto hipotetyczny.

⁴ Wyrok TSUE z 11.07.1996 r. w sprawie C-39/94 *Syndicat Français de L'express International (SFEI) i inni v. La Poste i inni*, ECR 1996/7/I-3547.

⁵ M.in. wyrok Sądu UE z dnia 15.09.2016 w sprawie T-18/15 *Philip Morris v. Komisja*, Dz. Urz. UE C 392 z 24.10.2016 r.

W przypadku wpływu na handel między państwami członkowskimi również wymaga się, by wpływ danego środka nie był jedynie domniemany lub hipotetyczny – należy wykazać, czy dany środek może wpłynąć na taką wymianę, a nie czy faktycznie na nią wpływa. Wystarczającym jest wykazanie przez Komisję Europejską (KE) związku pomiędzy danym środkiem pomocowym a jego potencjalnym lub prawdopodobnym wpływem na handel między państwami UE. Nie będzie mieć również znaczenia, czy beneficjent pomocy uczestniczy w handlu transgranicznym, gdyż nawet świadczenie usług lokalnie może mieć wpływ na międzypaństwową wymianę handlową – pomoc publiczna może utrudniać przedsiębiorstwom z innych państw członkowskich wejście na rynek i świadczenie usług podobnych do tych pełnionych przez beneficjenta.

Komisja nie określiła ogólnych kategorii środków, które nie wpływają na handel między państwami członkowskimi, lecz zdarzały się sprawy, w których rzeczywiście takowego wpływu nie można było stwierdzić. Była to m.in. pomoc dla obiektów sportowych i rekreacyjnych służących głównie społeczności lokalnej, szpitali i innych obiektów opieki zdrowotnej świadczącym usługi w zwykłym zakresie, a także „małych portów lotniczych lub portów, które służą głównie użytkownikom lokalnym, co ogranicza konkurencję w zakresie oferowanych usług do poziomu lokalnego, i w przypadku których wpływ na inwestycje transgraniczne jest rzeczywiście jedynie marginalny”⁶.

4. Wyjątki od zakazu z art. 107

Jak zostało to wspomniane, zakaz z ust. 1 nie jest absolutny, gdyż ust. 2 oraz 3 wymieniają sytuacje, w których pomoc jest dozwolona z mocy prawa (ust. 2) lub jest dopuszczalna według uznania KE (ust. 3). Za zgodną z rynkiem wewnętrznym uważa się *de iure* taką pomoc publiczną, która przyznawana jest w celach socjalnych; ma na celu naprawienie szkód spowodowanych klęskami żywiołowymi lub innymi zdarzeniami nadzwyczajnymi lub związana jest z wzmocnieniem gospodarki niektórych regionów Republiki Federalnej Niemiec dotkniętych podziałem Niemiec.

KE może jednak uznać pomoc publiczną za dopuszczalną, gdy sprzyja ona rozwojowi gospodarczemu regionów o nienormalnie niskim poziomie życia lub zatrudnienia; wspomaga realizację ważnych projektów stanowiących przedmiot wspólnego europejskiego zainteresowania; ułatwiać będzie rozwój niektórych działań lub regionów gospodarczych, a także wspiera kulturę i zachowanie dziedzictwa kulturowego. Do katalogu z ust. 3 należą także „inne kategorie pomocy, jakie Rada może określić decyzją, na wniosek Komisji”. Szczególne znaczenie w ramach pomocy dopuszczalnej będzie mieć pomoc sektorowa, pomoc regionalna oraz horyzontalna (przyznawana na określone przez KE cele) (Snażyk i Szafranski, 2018, s. 269).

5. Postępowanie w sprawach dotyczących pomocy publicznej

Na mocy art. 108 KE jest organem upoważnionym do egzekwowania zakazu przewidzianego w art. 107 ust. 1 TFUE. Według ust. 2 art. 108 do zadań KE należy stałe badanie systemów pomocy istniejących w państwach członkowskich. Ponadto państwa członkowskie muszą poinformować KE o wszelkich planach przyznania lub zmiany pomocy (ust. 3) – chyba że, na mocy rozporządzenia przyjętego przez KE, Rada Unii Europejskiej (RUE) postanowiła o zwolnieniu

⁶ Zob. Zawiadomienie KE w sprawie pojęcia pomocy państwa w rozumieniu art. 107 ust. 1 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej (Dz.U. C 262 z 19.7.2016, s. 1–50), pkt 197.

państw z takiego obowiązku (ust. 4 oraz art. 109⁷). Chodzi tu m.in. o typy pomocy objęte włączeniami grupowymi⁸ oraz pomoc *de minimis*⁹.

W sytuacji, gdy istnieje wątpliwość, iż pomoc przyznana przez dane państwo lub przy użyciu środków państwowych nie jest zgodna z rynkiem wewnętrznym lub jest nadużywana, KE, po wysłuchaniu uwag zainteresowanych stron, może stwierdzić o zniesieniu lub zmianie tej pomocy w terminie, które sama określi (ust. 2 akapit 1). Niezastosowanie się do decyzji KE w wyznaczonym terminie może skutkować wniesieniem sprawy przez KE lub każde zainteresowane państwo bezpośrednio do TSUE.

Warto jednak pamiętać, iż na wniosek państwa członkowskiego, RUE, stanowiąc jednomyślnie, może zadecydować o zgodności pomocy już przyznanej lub takiej, którą państwo zamierza przyznać, z rynkiem wewnętrznym, jeżeli wyjątkowe okoliczności uzasadniają taką decyzję (akapit 2). Jeżeli KE wszczęła procedurę, o której mowa w akapicie 1, wówczas wystąpienie zainteresowanego państwa z wnioskiem do RUE powoduje zawieszenie tej procedury do czasu przyjęcia przez RUE stanowiska.

Przebieg postępowania w zakresie pomocy publicznej, w sposób bardziej szczegółowy niż w art. 108 TFUE, został określony w rozporządzeniu 2015/1589 RUE 2015/1589 z dnia 13 lipca 2015 r. ustanawiającym szczegółowe zasady stosowania art. 108 TFUE. Akt rozróżnia cztery typy pomocy – pomoc istniejącą, nową pomoc, pomoc niezgodną z prawem oraz pomoc świadczoną niezgodnie z przeznaczeniem. W zależności od rodzaju pomocy przewiduje się różne procedury, jednakże samo rozporządzenie w żadnym przypadku nie określa, ile czasu maksymalnie może trwać takie dochodzenie, gdyż wpływ na to ma m.in. złożoność sprawy, chęć współpracy ze strony państwa członkowskiego czy jakość uzyskiwanych informacji.

Na zakończenie KE może podjąć następujące decyzje:

1. pozytywną – środek stanowi pomoc publiczną zgodną z rynkiem wewnętrznym;
2. o braku pomocy – środek nie jest pomocą publiczną;
3. warunkową – decyzja pozytywna, ale by pomoc była uznana za zgodną z rynkiem wewnętrznym, należy spełnić określone warunki;
4. negatywną – pomoc jest niezgodna z rynkiem wewnętrznym i nie może zostać wdrożona przez państwo członkowskie (temu typowi decyzji najczęściej towarzyszyć będzie nakazanie zwrotu pomocy już wypłaconej, chyba że chodzi o pomoc istniejącą – celem takiego rozwiązania jest odebranie korzyści i przywrócenie *status quo*).

6. Podsumowanie

W świetle prawa UE pomoc publiczna jest więc z założenia niezgodna z rynkiem wewnętrznym, jednakże istnieje katalog wyjątków dozwolonych z mocy prawa, a także tych dopuszczonych przez KE według jej uznania. Udzielanie pomocy publicznej przedsiębiorstwom uważa się za jeden ze sposobów naruszeń konkurencji, jednakże warto zauważyć, że przyznane legalnie wsparcie odgrywa ważną rolę dla gospodarek państw członkowskich – w 2019 r. państwa członkowskie

⁷ Rada, na wniosek KE i po konsultacji z PE, może wydać wszelkie właściwe rozporządzenia w celu zastosowania artykułów 107 i 108, a w szczególności może określić warunki stosowania artykułu 108 ustęp 3 i kategorie pomocy zwolnione z tej procedury.

⁸ Zob. Rozporządzenie KE nr 651/2014 z 17.06.2014 r. uznające niektóre rodzaje pomocy za zgodne z rynkiem wewnętrznym w zastosowaniu art. 107 i 108 Traktatu (Dz.U. L 187 z 26.06.2014, s. 1–78).

⁹ Zob. Rozporządzenie KE nr 1407/2013 z 18.12.2013 r. w sprawie stosowania art. 107 i 108 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej do pomocy *de minimis* (Dz.U. L 352 z 24.12.2013, s. 1–8).

przekazały 134,6 miliarda EUR w ramach pomocy publicznej na poziomie UE¹⁰. Część z tych pieniędzy przekazanych zostało właśnie sektorowi lotniczemu, co zostanie omówione w następujących rozdziałach.

III. Lotnictwo a pomoc publiczna – wybrane kazusy

Na początku rozważań dotyczących pomocy publicznej przekazanej lotnictwu, warto przyrzeć się najpierw przełomowemu wyrokowi w sprawie *Nouvelles Frontières* z 1986 r.¹¹ Francuski sąd zwrócił się z zapytaniem prejudycjalnym w związku z postępowaniem toczącym się przeciwko pracownikom krajowych towarzystw lotniczych i biur podróży, oskarżonych o sprzedaż biletów lotniczych według taryf, które nie zostały zatwierdzone przez właściwego ministra (Majewska-Adamska, 2017). Europejski Trybunał Sprawiedliwości orzekł wówczas, iż postanowienia Traktatów, również w obszarze konkurencji, mają zastosowanie w dziedzinie transportu lotniczego, w związku z brakiem odmiennych przepisów traktatowych. W praktyce KE zajęła się monitorowaniem pomocy publicznej przekazanej lotnictwu od 1989 r. (Mendes de Leon, 2017, s. 117). Początkowo sprawy związane z subwencjami dotyczyły przede wszystkim przewoźników narodowych, by ustrzec ich przed bankructwem.

W celu systematyzacji liberalizacji transportu lotniczego, w tym pomocy dla linii lotniczych, w 1994 r. przyjęte zostały wytyczne KE dotyczące stosowania art. 92 i 93 Traktatu WE oraz art. 61 Porozumienia EOG do pomocy państwa w sektorze lotnictwa (tzw. *Aviation Guidelines*). Zostały one następnie uzupełnione wytycznymi wspólnotowymi z 2005 r. dotyczącymi finansowania portów lotniczych i pomocy państwa na rozpoczęcia działalności dla przedsiębiorstw lotniczych oferujących przeloty z regionalnych portów lotniczych¹².

Zważywszy na duże zmiany na rynku lotniczym w ostatnich latach, m.in. znaczący rozwój lotnisk regionalnych, problem przeciążenia węzłowych portów lotniczych, a także sukces tanich przewoźników, w 2014 r. podjęto decyzję o zastąpieniu pakietu wytycznych z 1994 oraz 2005 r. nowymi wytycznymi dotyczącymi pomocy państwa na rzecz portów lotniczych i przedsiębiorstw lotniczych¹³, które poprzedzone zostały konsultacjami wśród państw członkowskich¹⁴.

Wytyczne z 2014 r. mają na celu zapewnienie łączności między regionami oraz mobilności obywateli UE, przy jednoczesnym minimalizowaniu zniekształceń konkurencji na rynku wewnętrznym¹⁵. Wprowadzają one między innymi nowe zasady przyznawania pomocy lotniskom w regionach o potrzebach transportowych, mniejszym portom lotniczym, a także liniom lotniczym mającym w planach otworzenie tras z lotnisk regionalnych. Ponadto stanowią element przyjętej przez KE w 2012 r. strategii modernizacji przepisów o pomocy publicznej (ang. *State Aid Modernisation*, SAM), której celem jest zwiększenie efektywności środków pomocowych oraz ukierunkowanie kontroli na sprawy o największym wpływie na konkurencję¹⁶. KE korzysta z wytycznych za każ-

¹⁰ KE, *State aid Scoreboard 2020*. Pozyskano z: https://ec.europa.eu/competition-policy/state-aid/scoreboard_en (30.06.2020).

¹¹ Wyrok z 30.04.1986 r. w połączonych sprawach 209/84 – 213/84 *Asjes i inni (Nouvelles Frontières)*, ECLI:EU:C:1986:188.

¹² Komunikat KE – Wytyczne wspólnotowe dotyczące finansowania portów lotniczych i pomocy państwa na rozpoczęcie działalności dla przedsiębiorstw lotniczych oferujących przeloty z regionalnych portów lotniczych (Dz.U. C 312 z 9.12.2005 r., s. 1–14).

¹³ Komunikat KE – Wytyczne dotyczące pomocy państwa na rzecz portów lotniczych i przedsiębiorstw lotniczych (Dz.U. C 99 z 4.04.2014 r., s. 3–34).

¹⁴ Urząd Lotnictwa Cywilnego, konsultacje nowych wytycznych KE ws. pomocy państwa dla portów lotniczych i przewoźników, 09.08.2013. Pozyskano z: <https://ulc.gov.pl/pl/publikacje/wiadomosci/2350-konsultacje-nowych-wytycznych-ke-ws-pomocy-panstwa-dla-portow-lotniczych-i-przewoźników> (30.06.2021).

¹⁵ Komunikat prasowy KE – *State aid: Commission adopts new guidelines for state aid to airports and airlines*, 20.02.2014 (IP/14/172).

¹⁶ Komunikat prasowy KE – *State aid: Commission turns state aid modernisation into action and calls for better cooperation with Member States to boost growth*, 18.12.2014 (IP/14/2783).

dym razem, gdy otrzyma od państwa członkowskiego informację o zamiarze przyznania pomocy publicznej oraz w czasie dochodzeń związanych z sektorem lotniczym – zarówno gdy pomoc ta ma charakter operacyjny, na restrukturyzację czy infrastrukturę.

Warto zwrócić uwagę na fakt, iż nie ma znaczenia, czy podmiot, który pomoc otrzyma, jest prywatny czy publiczny. Musi jednak stanowić on przedsiębiorstwo w rozumieniu przepisów unijnych. Ponadto nie wszystkie czynności podejmowane na lotniskach mają charakter gospodarczy, np. działalność kontroli ruchu lotniczego, policja lotniskowa, urząd celny, straż pożarna czy straż ochrony lotniska, co musi zostać wzięte pod uwagę w kontekście pomocy publicznej (Mendes de Leon, 2017, s. 118).

W większość przypadków, gdy państwa członkowskie przyznawały liniom lotniczym pomoc publiczną, KE wydała w ich sprawie decyzję warunkową, czyli decyzję pozytywną opatrzoną określonymi warunkami. W zależności od konkretnej sprawy, warunki te mogły przybrać postać:

1. utworzenia planu restrukturyzacji skupiającego się przykładowo na zmniejszeniu lub eliminacji aktywności przynoszących straty, redukcji kosztów cateringu w klasie ekonomicznej, usprawnieniu operacji linii; czy zobowiązanie się przewoźnika do przyczynienia się do restrukturyzacji;
2. obowiązku oddania pożyczki otrzymanej od rządu, przejęcia części udziałów w ramach zwrotu;
3. rekapitalizacji linii lotniczych;
4. nałożenia warunku *one time last time* (pierwszy raz, ostatni raz), który pozwala państwu członkowskiemu na udzielenie pomocy danemu przedsiębiorstwu tylko raz w ciągu 10 lat.

Sprawą, w której KE wydała właśnie taką decyzję warunkową, jest kasus polskiego narodowego przewoźnika PLL LOT (Polskie Linie Lotnicze LOT S.A.) z 2013 r. Pod koniec 2012 r. spółka zwróciła się do Skarbu Państwa o pomoc publiczną w wysokości 1 miliarda PLN w związku ze złą sytuacją finansową, którą argumentowano zmianami kadrowymi w zarządzie, upolitycznieniem stanowisk, a także niskimi kompetencjami kadry nadzorczej skutkującymi błędnymi decyzjami biznesowymi. W maju 2013 r. KE wydała tymczasową zgodę na pożyczkę dla linii w wysokości 100 mln EUR, a Polska zobowiązała się do przedstawienia planu restrukturyzacji, umożliwiającego przywrócenie długoterminowej rentowności przedsiębiorstwa¹⁷.

Przedstawiony miesiąc później plan restrukturyzacji został pozytywnie oceniony przez KE na drodze dochodzenia opartego o wytyczne z 2004 r. Zdaniem ówczesnego Wiceprzewodniczącego KE, Joaquína Almunia, odpowiedzialnego za politykę konkurencji, „LOT przygotował wiarygodny plan restrukturyzacji, który powinien doprowadzić do odzyskania przez niego rentowności w niedalekiej przyszłości (...)”. Przewoźnik zobowiązany był jednak do zlikwidowania lotów na niektórych rentownych trasach, a także do odstąpienia prawa do lądowania (tzw. sloty) na kilku lotniskach o dużym natężeniu ruchu – takie rozwiązania miało wpłynąć korzystnie na pozycję konkurencyjną innych linii, a także zmniejszenie zakłócenia konkurencji spowodowane udzieleniem pomocy publicznej¹⁸. Dnia 29 lipca 2014 r. KE uznała, że pomoc na restrukturyzację w wysokości 804 mln PLN (ok. 200 mln EUR), które planowano przyznać na rzecz LOT-u, jest zgodna z unijnymi zasadami

¹⁷ Decyzja KE z 15.03.2013 r., SA.35900 (ex 13/NN). Pomoc na ratowanie dla Polskich Linii Lotniczych LOT SA, Dz. Urz. UE z 18.07.2013 r., C 204/4.

¹⁸ Decyzja KE 2015/119 z 29.07.2014 r. w sprawie pomocy państwa SA.36874 (2013/C) (ex 2013/N), której Polska zamierza udzielić na rzecz Polskich Linii Lotniczych LOT S.A. oraz w sprawie środka pomocy SA.36752 (2014/NN) (ex 2013/CP) wdrożonego przez Polskę na rzecz Polskich Linii Lotniczych LOT S.A., Dz. Urz. UE L 25 z 30.01.2015 r., C(2014) 5429.

pomocy państwa. Podobną decyzję warunkową KE wydała także m.in. w sprawie *Adria Airways* (2014)¹⁹, *airBaltic* (2014)²⁰, *Air Malta* (2012)²¹ czy *Austrian Airlines* (2009)²².

Do zatwierdzenia pomocy publicznej nie doszło jednak w przypadku *Cyprus Airways* (2015) oraz *Estonian Air* (2015) – KE wydała wobec przewoźników decyzję negatywną, oznaczającą niezgodność pomocy z rynkiem wewnętrznym. Uzgodnione plany restrukturyzacji nie zostały przekazane, a także złamano zasadę „jeden raz ostatni raz”, co skutkowało tym, iż linie te miały nadmierną przewagę nad innymi przewoźnikami na rynku, a także były sztucznie utrzymywane przez podatników. W obu przypadkach przewoźnicy zostali zmuszeni do oddania otrzymanej pomocy publicznej (*Cyprus Airways* 65 milionów EUR wraz z odsetkami²³, *Estonian Air* 84,9 miliona EUR wraz z odsetkami²⁴), co ostatecznie doprowadziło do ich upadłości w kolejnych latach.

Interesującym przykładem jest również sprawa *Scandinavian Airlines (SAS)* z 2014 r. Przewoźnik otrzymał od swoich udziałowców (Szwecja – 21,4% udziałów, Dania – 14,3%, Norwegia – 14,3% oraz fundacja *Knut and Alice Wallenberg Foundation (KAW)* – 7,6%) oraz banków tzw. odnawialny instrument kredytowy (*Revolving Credit Facility, RCF*) w wysokości około 400 milionów EUR. Po przeprowadzeniu dochodzenia KE zadecydowała, że pożyczka udzielona SAS nie stanowiła pomocy publicznej w rozumieniu art. 107 ust. 1 TFUE, gdyż przeszła pomyślnie wcześniej omówiony test prywatnego inwestora – możliwe więc było otrzymanie takiej pomocy w normalnych warunkach rynkowych. Ponadto rzeczony kredyt nie stanowił w ocenie KE nienależnej korzyści finansowej²⁵.

Jako ostatni, odmienny od pozostałych, omówiony zostanie przypadek pomocy dla *Ryanair*, udzielonej przez lotnisko *Charleroi* oraz *Region Walonii* w 2008 r., który wywołał wiele kontrowersji. Linie, będące pierwszym i największym tanim przewoźnikiem lotniczym w Europie, zawarły dwa porozumienia gwarantujące im wiele korzyści – „jedno z *Regionem Walonii*, właścicielem portu lotniczego *Charleroi*, a drugie z *Brussels South Charleroi Airport (BSCA)*, kontrolowanym przez *Region Walonii* przedsiębiorstwem publicznym, które od dnia 4 lipca 1991 r. zarządza tym portem lotniczym i prowadzi w nim działalność jako koncesjonariusz”²⁶.

Pierwsze porozumienie polegało na przyznaniu przez *Region Walonii*, poza zmianą godzin otwarcia portu lotniczego, obniżki opłat za lądowanie o około 50% w porównaniu z poziomem określonym w przepisach prawnych. Wszelkie straty zysków, wynikających bezpośrednio lub pośrednio ze zmiany wysokości wszelkich opłat lotniskowych czy też godzin otwarcia portu lotniczego, miały również zostać pokryte przez *Region* w drodze dekretu lub aktu o charakterze regulacyjnym. Na

¹⁹ Decyzja KE 2015/494 z 9.07.2014 r. w sprawie środków pomocy SA.32715 (2012/C) (ex 2012/NN) (ex 2011/CP) wdrożonych przez Słowenię na rzecz *Adria Airways d.d.*, Dz. Urz. UE L 78 z 24.03.2015 r., C(2014) 4543.

²⁰ Decyzja KE 2015/1091 z 9.07.2014 r. w sprawie środków pomocy SA.34191 (2012/C) (ex 2012/NN) (ex 2012/CP) wdrożonych przez Łotwę na rzecz *A/S Air Baltic Corporation (airBaltic)*, Dz. Urz. UE L 183 z 10.07.2014 r., C(2014) 4552.

²¹ Decyzja KE z 27.06.2012 r. w sprawie pomocy państwa nr SA.33015 (2012/C), którą Malta planuje wdrożyć na rzecz *Air Malta plc.*, Dz. Urz. UE L 301 z 30.10.2012 r., C(2012) 4198.

²² Decyzja KE z dnia 28.08.2009 r. Pomoc państwa C 6/09 (ex N 663/08) – Austria – *Austrian Airlines* – Plan restrukturyzacji, Dz. Urz. UE L 59 z 09.03.2010 r., C(2009) 6686.

²³ Decyzja KE 2015/1073 z 9.01.2015 r. w sprawie pomocy państwa SA.35888 (2013/C) (ex 2013/NN), SA.37220 (2014/C) (ex 2013/NN), SA.38225 (2014/C) (ex 2013/NN) wdrożonej przez Cypr na rzecz *Cyprus Airways (Public) Ltd*, Dz. Urz. UE L 179 z 08.07.2015 r., C(2014) 9362.

²⁴ Decyzja KE 2016/1031 z 6.11.2015 r. w sprawie środków pomocy SA.35956 (13/C) (ex 13/NN) (ex 12/N) wdrożonych przez Estonię na rzecz *AS Estonian Air* oraz w sprawie środków pomocy SA.36868 (14/C) (ex 13/N), które Estonia planuje wdrożyć na rzecz *AS Estonian Air*, Dz. Urz. L 174 z 30.06.2016 r., C(2015) 7470.

²⁵ Decyzja KE z 9.07.2014 r. w sprawie środka pomocy SA.35668 (13/C) (ex 13/NN) (ex 12/CP) wdrożonego przez Danię i Szwecję na rzecz *Scandinavian Airlines*, Dz. Urz. UE L 366 z 20.12.2014 r., C(2014) 4532.

²⁶ Wyrok Sądu UE (ósma izba w składzie powiększonym) z 17.12.2008 r. w sprawie T-196/04 *Ryanair Ltd v. Komisja Wspólnot Europejskich*, ECLI:EU:T:2005:331.

mocy drugiego porozumienia z BSCA, Ryanair zobowiązał się do ustanowienia w porcie lotniczym Charleroi bazy dla od 2 do 4 samolotów. Koszty zakładania bazy miały zostać poniesione zarówno przez linie, jak i samo BSCA. Przewoźnik zobowiązał się także do dokonywania, przez okres 15 lat, przez każdy z bazowanych samolotów co najmniej trzech lotów powrotnych dziennie. W przypadku „znacznego wycofania się” z portu lotniczego, Ryanair miał zwrócić całość lub część dokonanej przez BSCA płatności. Ponadto zgodnie z tym porozumieniem BSCA obciążało każdego z pasażerów Ryanaira tylko 1 EUR z tytułu świadczenia usług obsługi naziemnej, zamiast 10 EUR opłaty stosowanej w odniesieniu do innych użytkowników.

Wyżej wymienione środki nie zostały jednak przedstawione KE. W związku ze skargami oraz publikacjami w prasie podjęte zostało dochodzenie, którego efektem była obszerna decyzja stwierdzająca, że korzyści otrzymane przez przewoźnika stanowiły, w części, pomoc publiczną niezgodną z rynkiem wewnętrznym. Ryanair został zobowiązany do oddania pomocy BSCA oraz Regionowi Walońskiemu. Jednakże 17 grudnia 2008 r., po odwołaniu się przewoźnika do Sądu UE, decyzja KE została unieważniona w związku z nieprawidłowym zastosowaniem zasady prywatnego inwestora działającego w warunkach gospodarki rynkowej oraz niepoprawnym rozpatrzeniem obu porozumień oddzielnie²⁷.

IV. Pomoc publiczna dla linii lotniczych w dobie COVID-19

Choć otrzymywanie pomocy publicznej przez linie lotnicze były zjawiskiem dość częstym w UE (o czym świadczy m.in. ilość decyzji KE w samym roku 2012), tak w związku z dramatycznym stanem rynku lotniczego spowodowanym pandemią koronawirusa państwa członkowskie przyznają przewoźnikom subwencje o wartości milionów, a czasem nawet miliardów EUR w celu utrzymania ich na rynku. Według przewidywań organizacji Eurocontrol, zajmującej się zarządzaniem żeglugą powietrzną w Europie, powrotu do normalnego ruchu lotniczego, tj. stanu na rok 2019, można spodziewać się najwcześniej w roku 2024 lub później, w zależności od realnej efektywności szczepionek przeciwko COVID-19²⁸. Obecnie notuje się ruch na poziomie 49% w porównaniu do wyników z 2019 r. (dane z 1 czerwca 2021 r.)²⁹. Zanim więc dojdzie do pełnej regeneracji sektora, przewoźnicy oraz porty lotnicze spotkają się z kolejnymi stratami, które mogą zaważyć o ich losie.

Nietrudno się więc dziwić, iż pomoc publiczna stała się jednym ze środków zaradczych przeznaczonych lotnictwu, a także wielu innym sektorom. By usystematyzować pracę KE w tak trudnym okresie (Kopeć, 2021), 19 marca 2020 r. przyjęto tymczasowe ramy środków pomocy państwa w celu wsparcia gospodarki w kontekście trwającej epidemii COVID-19³⁰. Komunikat miał na celu przedstawienie państwom członkowskim możliwych form pomocy przedsiębiorstw na podstawie przepisów unijnych. Co bardzo ważne, określone zostały również „dodatkowe, tymczasowe środki pomocy państwa, które uważa za zgodne z rynkiem wewnętrznym na podstawie

²⁷ Ibidem.

²⁸ EUROCONTROL, *EUROCONTROL Forecast Update 2021–2024*, 21.05.2021. Pozyskano z: <https://www.eurocontrol.int/publication/eurocontrol-forecast-update-2021-2024> (30.06.2021).

²⁹ EUROCONTROL, *Updated EUROCONTROL Traffic Scenarios for 2021: Clear hope for some recovery this summer and beyond*, 1.06.2021. Pozyskano z: <https://www.eurocontrol.int/press-release/updated-eurocontrol-traffic-scenarios-2021-clear-hope-some-recovery-summer-and-beyond> (30.06.2021).

³⁰ Komunikat KE – Tymczasowe ramy środków pomocy państwa w celu wsparcia gospodarki w kontekście trwającej epidemii COVID-19 (2020/C 91 I/01); Komunikat KE – Piąta zmiana tymczasowych ram środków pomocy państwa w celu wsparcia gospodarki w kontekście trwającej epidemii COVID-19 oraz zmiana załącznika do komunikatu Komisji do państw członkowskich w sprawie zastosowania art. 107 i 108 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej do krótkoterminowego ubezpieczenia kredytów eksportowych (2021/C 34/06) – „Celem niniejszego komunikatu jest przedłużenie okresu obowiązywania środków określonych w tymczasowych ramach do dnia 31 grudnia 2021 r” (pkt 3).

art. 107 ust. 3 lit. b) TFUE i które mogą zostać zatwierdzone bardzo szybko po zgłoszeniu przez państwo członkowskie”³¹.

Zgodnie z pkt. 3.1 aktu „Komisja uzna taką pomoc państwa za zgodną z rynkiem wewnętrznym na podstawie art. 107 ust. 3 lit. b) TFUE, o ile spełnione zostaną wszystkie wymienione poniżej warunki (...):

- a) pomoc w formie dotacji bezpośrednich, zaliczek zwrotnych, korzyści podatkowych lub w zakresie płatności nie przekracza 800 000 EUR na przedsiębiorstwo; wszystkie dane liczbowe muszą zostać podane w kwotach brutto, tj. przed odliczeniem podatków lub innych opłat;
- b) pomoc jest przyznawana na podstawie programów pomocy posiadających szacowany budżet;
- c) pomoc może zostać przyznana przedsiębiorstwom, które nie znajdowały się w trudnej sytuacji (w rozumieniu ogólnego rozporządzenia w sprawie wyłączeń grupowych) w dniu 31 grudnia 2019 r.; może być ona przyznana przedsiębiorstwom, które nie znajdują się w trudnej sytuacji lub przedsiębiorstwom, które nie znajdowały się w trudnej sytuacji w dniu 31 grudnia 2019 r., ale które później napotkały trudności lub znalazły się w trudnej sytuacji z powodu epidemii COVID-19;
- d) moc przyznaje się nie później niż 31 grudnia 2020 r. [okres ten został wydłużony do 31 grudnia 2021 r.]
- e) pomoc przyznana przedsiębiorstwom prowadzącym działalność w zakresie przetwarzania i wprowadzania do obrotu produktów rolnych uwarunkowana jest jej nieprzeniesieniem w części lub w całości na producentów surowców i nie jest ustalana na podstawie ceny lub ilości produktów zakupionych od producentów surowców lub wprowadzonych na rynek przez zainteresowane przedsiębiorstwa”.

Kierując się powyższymi wytycznymi, wiele linii lotniczych stało się beneficjentami wsparcia pochodzącego od państw członkowskich (warto jednak zwrócić uwagę, że zdarzały się przypadki, w których KE nie zatwierdzała wszystkich wnioskowanych pomocy). Deutsche Lufthansa AG (DLH), przedsiębiorstwo macierzyste Lufthansa Group (m.in. linie lotnicze Lufthansa, Eurowings, Austrian Airlines), za zgodą KE otrzymało od rządu niemieckiego 6 miliardów EUR na rekapitalizację³², a także pożyczkę w wysokości następnych 3 miliardów EUR. By nie zachwiać konkurencji, przedsiębiorstwo zostało zobowiązane do oddania konkurencyjnym liniom do trzech par slotów dziennie dla czterech samolotów na lotnisku we Frankfurcie (FRA) oraz Monachium (MUC), co daje łącznie po 24 indywidualne sloty na każdym z lotnisk. Wsparcie otrzymały również linie KLM oraz Air France (zarządzane przez holding lotniczy Air France-KLM) w postaci pomocy oraz pożyczek od rządu francuskiego oraz holenderskiego. W zamian KE zobowiązała przewoźników do dokonania redukcji kosztów, realizacji założonych celów środowiskowych związanych z emisją dwutlenku węgla. Ponadto KLM musiał zredukować swoją siatkę lotów nocnych, a Air France zamrozić wynagrodzenia pracowników w 2021 oraz 2022 r. W czasie trwania pandemii koronawirusa pomoc publiczną otrzymali także m.in.: PLL LOT, SAS, Alitalia, airBaltic czy Finnair³³.

³¹ Pkt 1.3. „Potrzeba odpowiednich środków pomocy państwa”, Komunikat KE – Tymczasowe ramy środków pomocy państwa w celu wsparcia gospodarki w kontekście trwającej epidemii COVID-19 (2020/C 91 I/01).

³² Komunikat prasowy KE – *State aid: Commission approves €6 billion German measure to recapitalise Lufthansa*, 25.06.2020 (IP/20/117).

³³ *Centre for Aviation (CAPA), COVID-19 prompts dramatic increase in state aid to (some) European airlines*, 08.09.2020. Pozyskano z: <https://centre-foraviation.com/analysis/airline-leader/covid-19-prompts-dramatic-increase-in-state-aid-to-some-european-airlines-536591> (30.06.2021).

Liniami lotniczymi, które nie ubiegały się o wsparcie, są przede wszystkim Ryanair oraz Wizzar, dwaj najwięksi tani przewoźnicy w Unii Europejskiej, którzy od początku pandemii mieli również najlepszą pozycję wśród przewoźników w zakresie płynności finansowej. Ponadto Michael O’Leary, dyrektor generalny Ryanair, od rozpoczęcia pandemii krytykował działalność KE w sprawie przyznawania pomocy publicznej oraz postawę konkurencyjnych linii lotniczych. Po otrzymaniu wsparcia przez Lufthansę, porównał firmę do „pijanego wujka na weselu, który pije z wszystkich kieliszków, ponieważ nie może się powstrzymać”³⁴. Kierowane przez niego przedsiębiorstwo sprzeciwiło się również wielu decyzjom KE o przyznaniu pomocy publicznej (łącznie 16). W sprawie decyzji o pomocy dla KLM³⁵ oraz TAP Air Portugal³⁶, o łącznej kwocie 2 miliardów EUR, Sąd przyznał Ryanairowi rację, unieważniając decyzję KE – przewoźnicy nie muszą jednak oddawać otrzymanych środków aż do czasu ponownego wydania decyzji³⁷. Sąd nie orzekł jednak na korzyść tanich linii w sprawach dotyczących wsparcia dla SAS, Air France oraz Finnair.

V. Wnioski oraz zakończenie

Pomoc publiczna stanowi bardzo ważny element rynku lotniczego w UE oraz państwach członkowskich. Stało się to zwłaszcza widoczne m.in. w czasach pandemii, kiedy to linie notowały i, na moment pisania tego artykułu, nadal notują rekordowe straty, a rządy starają się unikać masowych bankructw w sektorze lotniczym. W związku z tym istnieją specjalne wytyczne dotyczące wsparcia utworzone specjalnie z myślą o lotnictwie, choć główną podstawą pozostaje prawo pierwotne, tj. przepisy TFUE, a także prawo wtórne. Na podstawie wybranych kazusów autorka starała się ukazać, w jaki sposób KE dba, by udzielone środki pomocowe w jak najmniejszym stopniu wpłynęły na konkurencję na rynku lotniczym. Jak zostało to szczegółowo omówione, pomoc publiczna jest co do zasady zakazana, gdyż przyznanie jej może utrudnić lub nawet uniemożliwić działanie przedsiębiorstw z tej samej branży.

W opinii autorki, gdy pomoc publiczna świadczona jest zgodnie z rynkiem wewnętrznym, może stanowić ważne wsparcie dla przedsiębiorstw oraz m.in. pomagać w realizacji celów unijnych, takich jak ochrona środowiska. Sam rynek lotniczy trudno uznać za stabilny w porównaniu z innymi rynkami transportowymi. W żartobliwy sposób sytuację tę opisał Richard Branson, założyciel Virgin Atlantic – „jeżeli chcesz zostać milionerem, zacznij z miliardem dolarów i stwórz nowe linie lotnicze”. Pandemia COVID-19 problem ten niewątpliwie spotęgowała, co skutkowało, skutkuje i zapewne przez pewien czas nadal skutkować będzie licznymi wnioskami o wsparcie dla upadających przewoźników. Można spotkać się z negatywnymi opiniami na temat pomocy publicznej, czego przykład stanowią m.in. wcześniej wspomniane słowa Micheala O’Leary oraz wielokrotne zaskarżanie przez Ryanaira decyzji KE. Warto jednak zauważyć, że skoro w świetle prawa UE dopuszczona została taka możliwość, to korzystanie z niej przez lotnictwo jest uzasadnione.

Istniejące podstawy prawne, zarówno te dotyczące pomocy publicznej ogólnie, jak i w kontekście samego lotnictwa, autorka uważa za wystarczające, zwłaszcza biorąc po uwagę fakt, iż

³⁴ Aerotime Hub, *Ryanair’s O’Leary: Lufthansa is like a drunken uncle at a German wedding*, Rytis Beresnevicius, 24.03.2021. Pozyskano z: <https://www.aerotime.aero/27529-oleary-lufthansa-drunken-uncle> (30.06.2021).

³⁵ Wyrok Sądu UE z 19.05.2021 r. w sprawie T-643/20 *Ryanair DAC v. Komisja*, ECLI:EU:T:2021:286.

³⁶ Wyrok Sądu UE z 19.05.2021 r. w sprawie T-465/20 *Ryanair DAC v. Komisja*, ECLI:EU:T:2021:284.

³⁷ DW, *Ryanair wins EU legal challenge to airline state aid*, 19.05.2021. Pozyskano z: <https://www.dw.com/en/ryanair-wins-eu-legal-challenge-to-airline-state-aid/a-57585185> (30.06.2021). Reuter, *Ryanair gets rare wins in EU court over state aid for KLM, TAP, Foo Yun Chee*, 19.05.2021. Pozyskano z: <https://www.reuters.com/business/aerospace-defense/eu-court-backs-ryanair-challenge-klm-tap-state-aid-2021-05-19/> (30.06.2021).

zostały one rozszerzone w sposób znaczący przez bogate orzecznictwo. Dodatkowe rozwiązania wprowadzone w związku z wybuchem pandemii mogą budzić pewne wątpliwości, zważywszy na szybkość, z jaką zostały wprowadzone. Niemniej jednak, nie można zarzucić niedawnym, „covidowym” decyzjom KE, zwłaszcza tym warunkowym, braku kompleksowości czy prowizoryczności – w niektórych kategoriach można je nawet rozpatrywać jako ważny krok dla dalszego rozwoju lotnictwa, wpisującego się w cele Europejskiego Zielonego Ładu.

Za teorią Adama Smitha, twórcy idei niewidzialnej ręki, równowaga na rynku osiągnana jest przez swobodne kształtowanie się cen, popytu i podaży. Koordynacja działań związanych z ekonomią nie może więc zostać przypisana konkretnej organizacji, osobie czy samemu państwu. Praktyka pokazała jednak, że w niektórych przypadkach udział organów państwowych jest nie tyle pomocny, o ile wręcz niezbędny – by zapewnić równowagę i pewność rynku (Wojtaczka, 2014) potrzebne są suplementarne rozwiązania, takie jak pomoc publiczna, która zwłaszcza teraz wspiera wiele przedsiębiorstw, w tych lotniczych, przed upadkiem.

Bibliografia

- Balfour, J. i Leandro, S. (2011). State Aid in the Airline Sector. *European State Aid Law Quarterly*, 10(2), 225–236.
- Degener, B. i Marczevska, H. (2018). Unijne reguły pomocy publicznej. W: A. Łazowski i A. Zawidzka-Łojek (red.), *Podręcznik prawa Unii Europejskiej*. Warszawa: Instytut Wydawniczy EuroPrawo.
- Dudzik, S. (2002). *Pomoc państwa dla przedsiębiorców publicznych w prawie Wspólnoty Europejskiej*. Kraków: ZAKAMYCZE.
- Kopeć, A. (2021). Pomoc publiczna w dobie pandemii COVID-19. *internetowy Kwartalnik Antymonopolowy i Regulacyjny*, 1(10), 81–99.
- Łazowski, A. i Zawidzka-Łojek, A. (red.). (2018). *Podręcznik prawa Unii Europejskiej*. Warszawa: Instytut Wydawniczy EuroPrawo.
- Majewska-Adamska, M. (2017). *Prawne aspekty polityki transportowej Unii Europejskiej*. Białystok: Repozytorium Uniwersytetu w Białymstoku.
- Mendes de Leon, P. (2017). *Introduction to Air Law*. The Netherlands: Kluwer Law International.
- Snażyk, Z. i Szafranski, A. (2018). *Publiczne prawo gospodarcze*. Warszawa: C.H. Beck.
- Wojtaczka, B. (2014). O efekcie zachęty w prawie pomocy publicznej. *internetowy Kwartalnik Antymonopolowy i Regulacyjny*, 9(3), 62–72.