

**Łukasz Olipra**

Uniwersytet Ekonomiczny we Wrocławiu

## **Wspieranie połączeń tanich linii lotniczych ze środków publicznych**

### **Wprowadzenie**

Transport lotniczy na świecie w ostatnich latach jest najszybciej rozwijającą się gałęzią transportu i jednym z ważniejszych sektorów gospodarki światowej<sup>1</sup>. Z usług transportu lotniczego korzysta ok. 2,8 mld osób rocznie. Szacuje się, że na całym świecie ten sektor transportu generuje wartość dodaną na poziomie 2200 mld dol. (jest to łączny efekt bezpośredni, pośredni, indukowany i katalityczny), co stanowi 3,5% światowego PKB. Sam wpływ bezpośredni dotyczy rocznej sprzedaży w wysokości 1100 mld dol. oraz wartości dodanej 425 mld dol. (odpowiada to w przybliżeniu PKB Polski lub Szwajcarii)<sup>2</sup>. Niewątpliwie jednym z ważniejszych czynników przyczyniających się do rozwoju branży lotniczej jest postępująca liberalizacja sektora lotniczego na świecie<sup>3</sup>.

W Europie transport lotniczy stanowi jedną z ważnych gałęzi gospodarki, która ma istotne znaczenie zarówno dla rozwoju gospodarczego, jak i samego procesu integracji<sup>4</sup>. Europejski rynek lotniczy jest w dużym stopniu zintegrowany i zliberalizowany<sup>5</sup>. W procesie liberalizacji znaczną uwagę poświęca się niezakłóconemu funkcjonowaniu mechanizmu konkurencji. Z jednej strony są znoszone regulacje i bariery ograniczające dostęp do rynku i wolną konkurencję, z drugiej – wprowadzane są nowe regulacje, których celem jest zapewnienie prawidłowego funkcjonowania konkurencji na rynku lotniczym i jej ochrona<sup>6</sup>. Tak było

---

<sup>1</sup> IATA (International Air Transport Association), IATA Fact Sheet. Industry Statistics, wrzesień 2006, cyt. za.: Ministerstwo Transportu, Program rozwoju sieci lotnisk i lotniczych urządzeń naziemnych, Warszawa, 8 maja 2007, s. 15.

<sup>2</sup> Aviation. The Real World Wide Web, Oxford Economics, [http://web.oxfordeconomics.com/OE\\_Cons\\_Aviation.asp#](http://web.oxfordeconomics.com/OE_Cons_Aviation.asp#), dostęp: 20.04.2013, s. 8, 53-54; Por.: E. Pancer-Cybulska et al., Transport lotniczy a regionalne rynki pracy w Polsce, Wydawnictwo UE we Wrocławiu, Wrocław 2014, s. 26.

<sup>3</sup> A. Maciuk, Deregulacja usług lotniczych i problemy lokalizacji, praca doktorska, AE, Wrocław 2004, s. 48-49; I. Szymajda, Konkurencja w transporcie lotniczym, prawo europejskie i problemy dostosowania prawa polskiego, Liber, Warszawa 2002, s. 28.

<sup>4</sup> Ministerstwo Transportu, Program rozwoju sieci lotnisk..., op. cit.

<sup>5</sup> I. Szymajda, Konkurencja w transporcie..., op. cit., s. 233.

<sup>6</sup> Por.: M. Żylicz, Transport lotniczy – deregulacja czy liberalizacja?, „Przegląd Środkowoeuropejski” 1997, nr 18, s. 51-53.

m.in. w przypadku liberalizacji rynku transportu lotniczego w Unii Europejskiej, na którym po zniesieniu istniejących barier i ograniczeń (przede wszystkim w dostępie do rynku) zaczęły obowiązywać reguły konkurencji zapisane w traktatach. W tym samym czasie można było obserwować znaczące i poważne zmiany w funkcjonowaniu rynku transportu lotniczego na świecie. Jedną z głównych zmian było powstanie i dynamiczny rozwój tanich linii lotniczych zarówno w Stanach Zjednoczonych, jak i w Europie.

Niniejszy artykuł poświęcony jest problematyce „wsparcia marketingowego”<sup>7</sup> udzielanego tanim liniom lotniczym ze środków publicznych. Celem artykułu jest odpowiedź na pytanie o zgodność podejmowanych działań w tym zakresie z prawem konkurencji Unii Europejskiej, a szczególnie z zakazem udzielania pomocy publicznej. Ze względu na ograniczoną objętość artykułu nie jest możliwe kompleksowe przedstawienie problematyki, łącznie z potencjalnymi lub realnymi rezultatami i efektami udzielanego tanim liniom wsparcia marketingowego. Artykuł ma na celu przede wszystkim nakreślić problem, co będzie punktem wyjścia do dalszych badań autora nad tą problematyką.

## 1. Podstawowe zasady funkcjonowania przewoźników niskokosztowych

Podstawową charakterystykę i filozofię działania przewoźników niskokosztowych można zamknąć w następujących punktach:

- nacisk na minimalizację kosztów i maksymalizację wydajności,
- oferowanie niskich cen biletów klientom (dzięki obniżeniu kosztów funkcjonowania linii lotniczej),
- głównie usługi typu *point to point* w przeciwieństwie do modelu *hub and spoke*,
- bezpośrednie loty pomiędzy regionami,
- wykorzystywanie głównie lotnisk drugorzędnych i regionalnych,
- wykorzystywanie nowszych, bardziej ekologicznych, wydajnych i oszczędniejszych samolotów<sup>8</sup>.

<sup>7</sup> Zarówno przewoźnicy niskokosztowi, porty lotnicze, jak i władze lokalne, mówiąc o transferach środków publicznych do tanich linii lotniczych, używają pojęcia „wsparcie marketingowe”, ponieważ jest to jedyna dozwolona przez prawodawstwo Unii Europejskiej forma transferu środków publicznych do tych przedsiębiorstw. Niektórzy zarzucają jednak tym podmiotom, że jest to ukryta forma dotacji połączeń i niedozwolonej pomocy publicznej, dlatego też pojęcie to zostało wzięte w cudzysłów. Pojęcie to jest szersze niż pojęcie „wsparcia marketingu”, ponieważ obejmuje także np. środki na promocję lotnisk, miast czy regionów za pośrednictwem tanich linii lotniczych (np. na stronie internetowej przewoźnika).

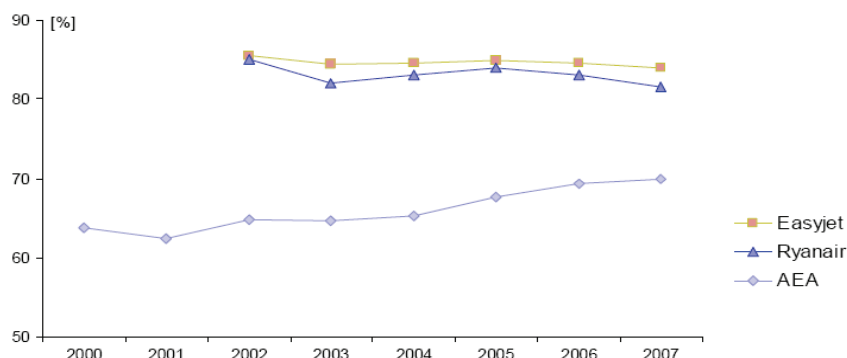
<sup>8</sup> J. Callaghan, Competition versus Regulation, ELFAA presentation on airport capacity and airport charges, Brussels, 7.04.2006, [www.elfaa.com](http://www.elfaa.com), dostęp: 9.01.2009.

Tanie linie lotnicze starają się ograniczać koszty w wielu różnych obszarach i na wiele sposobów, m.in. przez: zestandaryzowanie floty (posiadanie jednego typu samolotu umożliwia negocjowanie niższych cen na części zamienne u producenta oraz niższe koszty utrzymania technicznego, a także bardziej elastyczne wykorzystanie pilotów i załóg pokładowych); większe wykorzystanie floty (krótkie postoje na lotniskach – ok. 25 min); wyeliminowanie dodatkowych usług na pokładzie, takich jak np. posiłek w cenie biletu (przewoźnicy niskokosztowi nie tylko wyeliminowali ten koszt, ale również zmienili go w źródło dodatkowych dochodów: można zjeść posiłek na pokładzie samolotu tanich linii, ale trzeba za niego dodatkowo zapłacić); bezpośrednia sprzedaż biletów i odprawa *on-line*; prosta, nieskomplikowana siatka połączeń; duże zróżnicowanie wysokości wynagrodzeń (różnice nawet do 26%)<sup>9</sup>; jak również wykorzystywanie lotnisk regionalnych i drugiej kategorii (co jest najistotniejsze z punktu widzenia tematu niniejszej pracy)<sup>10</sup>.

Tanie linie lotnicze wykorzystują najczęściej samoloty średniego zasięgu, z których większość może zabrać na pokład ponad 180 osób (np. boeing 737-800). Aby zapełnić samoloty pasażerami, przewoźnicy nie tylko kuszą niższymi cenami biletów, ale również poprzez agresywną politykę marketingową, polegającą na kontrowersyjnych akcjach promocyjnych, różnicowaniu cen, a także wspólnych akcjach promocyjnych z regionami, z lub do których latają. Między innymi dzięki tym działaniom udaje im się podnieść wskaźnik wypełnienia (*load factor* - LF) swoich operacji. Świadczy to m.in. o dużej efektywności polityki marketingowej przewoźników oraz o dużym potencjale „popytotwórczym” tanich linii. W większości przypadków wskaźnik wypełnienia samolotu linii niskokosztowych znacznie przewyższa LF w liniach tradycyjnych. Na rys. 1 przedstawiono wskaźnik *load factor* dwóch największych tanich przewoźników w latach 2000-2007 na tle średniej dla przewoźników tradycyjnych (zrzeszonych w Association of European Airlines – AEA). Choć dane obejmują okres do 2007 roku, to tendencja ta utrzymuje się nadal. Wpływ na wysoki wskaźnik wypełnienia w tanich liniach lotniczych ma m.in. fakt, że w sytuacji niskiego współczynnika LF na danym połączeniu, tanie linie wycofują je ze swojej oferty od kolejnego okresu rozkładowego i zwiększają oferowaną zdolność przewozową na kierunkach, na których możliwe jest osiągnięcie wyższego LF i tym samym wyższych zysków.

<sup>9</sup> J. Skeels, Airport Operations Today – Clearing Confusions. The Low Fares Carrier Perspective, wykład wygłoszony na: Airport Operation Conference, Bruksela, 27.10.2004, [www.elfaa.com](http://www.elfaa.com), dostęp: 9.01.2013.

<sup>10</sup> Szerzej na ten temat zob.: Ł. Olipra, Tanie linie lotnicze – nowa „jakość” w przewozach lotniczych w Unii Europejskiej, w: M. Klamut, Prace Naukowe Uniwersytetu Ekonomicznego we Wrocławiu, PN nr 211, *Ekonomia* 4 (16), Wrocław 2011, s. 368-386.

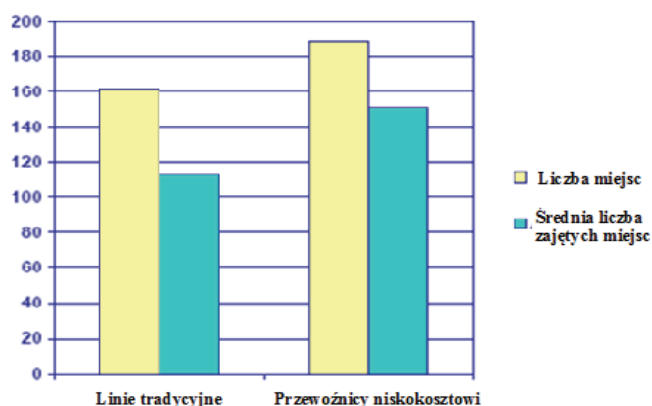


AEA – średnia dla linii lotniczych zrzeszonych w Association of European Airlines (tradycyjne linie lotnicze)

Rys. 1. Wskaźnik *load factor* na trasach wewnątrz europejskich w latach 2000-2007

Źródło: Association of European Airlines, *Operating Economy of AEA Airlines in 2007*, s. 15, [www.aea.be](http://www.aea.be), dostęp: 15.01.2009.

Biorąc pod uwagę wyższy niż u przewoźników sieciowych średni *load factor* oraz większe zagęszczenie foteli w samolotach tanich linii lotniczych należy zauważyć, że przewoźnicy niskokosztowi efektywniej wykorzystują samoloty jako środki produkcji, a ich flota wykonuje większą pracę przewozową niż flota linii tradycyjnych<sup>11</sup> (rys. 2).



Rys. 2. Wydajność floty u przewoźników tradycyjnych i niskokosztowych

Źródło: European Low Fares Airline Association, *Liberalization of European Air Transport: the Benefits of Low Fares Airlines to Consumers, Airports, Regions and the Environment*, Brussels 2004, [www.elfaa.com](http://www.elfaa.com), dostęp: 9.01.2009.

<sup>11</sup> Przewoźnicy niskokosztowi wykorzystują intensywniej swoją flotę, biorąc także pod uwagę czas wykorzystania samolotu w ciągu doby. Swoje pierwsze loty wykonują wcześniej rano, a ostatnie późnym wieczorem. Zob.: T. Kozakowski, Wizz Air – poranek w powietrzu, „Lotnictwo” 2009, nr 1, s. 22-29.

## 2. Mechanizmy wspierania połączeń tanich linii lotniczych ze środków publicznych

Znaczącym obszarem działalności przewoźników niskokosztowych, mającym na celu zwiększenie przychodów, jest również współpraca z portami lotniczymi. Podczas gdy dla tradycyjnych linii lotniczych kooperacja z portami lotniczymi wiąże się z ponoszeniem kosztów lotniskowych (m.in. opłaty za starty i lądowania czy za obsługę pasażera), przewoźnikom niskokosztowym udało się zmienić również te koszty w przychody<sup>12</sup>. Przewoźnicy niskokosztowi często uzależniają otwieranie nowych połączeń lotniczych z danego portu lotniczego od uzyskania od zarządu portu, władz regionalnych lub lokalnych środków w formie tzw. wsparcia marketingowego, które wielu uznaje za obejście unijnych zasad dotyczących zakazu pomocy publicznej.

Tanie linie lotnicze, podejmując działania mające na celu maksymalne obniżenie kosztów, bardzo dużą wagę przywiązują do wysokości opłat lotniskowych w portach lotniczych. Udzielone zniżki wpływają zwykle na przyspieszenie decyzji o uruchomieniu nowego połączenia z danego portu lotniczego<sup>13</sup>. Często przewoźnik niskokosztowy otrzymuje wsparcie dla otwieranego połączenia z dwóch źródeł: od portu lotniczego, jak i pośrednio od władz lokalnych, które mają świadomość znaczenia generowanego przez tych przewoźników ruchu dla rozwoju gospodarczego regionu i powstawania nowych miejsc pracy<sup>14</sup>. Jednak udzielanie zniżek na opłaty lotniskowe tanim liniom budzi w niektórych środowiskach kontrowersje i sprzeciw. Za najbardziej skutecznego w zakresie pozyskiwania wsparcia marketingowego ze środków publicznych uchodzi irlandzki przewoźnik Ryanair. Powszechnie znany jest fakt, że, szczególnie w pierwszych latach działalności, Ryanair systematycznie wymagał publicznego, bezpośredniego lub pośredniego wsparcia, od którego często uzależniał rozpoczęcie operacji z danego lotniska. Jeśli negocjacje z odpowiednimi władzami regionalnymi lub lokalnymi kończyły się niepowodzeniem, przewoźnik otwierał połączenia z innego lotniska, gdzie wsparcie otrzymywał<sup>15</sup>.

„Opłaty marketingowe” transferowane przez władze regionalne i lokalne przewoźnikom niskokosztowym mogą być analizowane z różnych punktów

<sup>12</sup> AIR SCOOP (2012), Ryanair's Business Model 2011. A peek into the airline's recipe for success, September 2011, [www.air-scoop.com](http://www.air-scoop.com), dostęp: 25.05.2012, s. 27-31.

<sup>13</sup> D. Kaliński, Znaczenie działań marketingowych europejskich portów lotniczych, „International Journal of Management and Economics” 2008, tom 24, Kolegium Gospodarki Światowej SGH, s. 159-177.

<sup>14</sup> Ibid., s. 173.

<sup>15</sup> F. Dobruszkes, An analysis of European low-cost airlines and their networks, „Journal of Transport Geography” 2006, No. 14, s. 251.

widzenia. Z jednej strony jako przychody przewoźników niskokosztowych (pochodzące ze środków publicznych i niezwiązane *stricte* z działalnością lotniczą), których udział, jak w przypadku Ryanaira, może sięgać nawet 22%<sup>16</sup> (dane szacunkowe) wszystkich przychodów firmy, z drugiej strony, jako wydatki władz na promocję regionów i dotarcie z informacją do stosunkowo dużej liczby ludzi – pasażerów korzystających z połączeń tanich linii w całej Europie. Pasażerowie ci są potencjalnymi odwiedzającymi promujący się region, zarówno turystami, jak i biznesmenami, którzy mogą dotrzeć do regionu dzięki istnieniu połączeń tanich linii. Zakłada się, że zwiększenie liczby osób odwiedzających region ma nastąpić właśnie dzięki istnieniu połączeń lotniczych tanich linii oraz akcjom promocyjnym realizowanym przy udziale i za pośrednictwem przewoźników niskokosztowych.

W literaturze przedmiotu znaleźć można liczne artykuły poświęcone ocenie wpływu połączeń tanich linii lotniczych na region<sup>17</sup>. Przykłady wspólnych akcji marketingowych można również znaleźć, śledząc publikacje w magazynach tanich linii dystrybuowanych na pokładach samolotów, na ulicach miast posiadających połączenia przewoźników niskokosztowych, a także na kadłubach samolotów, na których często reklamują się miasta i regiony. F. Dobruszkes zauważył, że tanie linie poszukują zazwyczaj nisz na rynku lotniczym i wybierają na swój port docelowy destynacje „zapomniane” przez przewoźników sieciowych i szybką koleją<sup>18</sup>, przez co mogą przyczyniać się do poprawy dostępności komunikacyjnej tych miast i regionów.

<sup>16</sup> SCRIBID, Ryanair Business Model under a New Light, 2012, [www.scribd.com](http://www.scribd.com), dostęp: 25.05.2012.

<sup>17</sup> Jednym z licznych przykładów tego typu działań może być program rządu Malty ogłoszony i wdrożony w 2006 r., którego celem było zwiększenie ruchu turystycznego oraz zmiana struktury rynku poprzez wspieranie otwierania połączeń przez przewoźników niskokosztowych. Zmiana struktury miała polegać przede wszystkim na zwiększeniu liczby i udziału w rynku turystów zainteresowanych dziedzictwem narodowym i kulturą Malty (*heritage and cultural tourism*). Dominującym segmentem na Malcie byli turyści korzystających z pakietów wakacyjnych oferowanych przez biura podróży (*package holidays*). Choć nowe połączenia linii Ryanair, Easyjet, a następnie również Wizzair z krajów Europy kontynentalnej przyczyniły się do wzrostu dynamiki ruchu turystycznego, który przez kilka poprzednich lat utrzymywał się na niezmiennym poziomie, to jednak nie odnotowano znaczących zmian w strukturze rynku. Niektórzy eksperci uważają program rządu Malty za kontrowersyjny. Więcej na ten temat: A. Smith, *Effects of Low Cost Airlines on Effort to Develop Cultural Heritage Tourism*, „Anatolia: An International Journal of Tourism and Hospitality Research”, Vol. 20, No. 2, s. 289-306; por.: A. Graham, N. Dennis, *The impact of low cost airlines operations to Malta*, „Journal of Air Transport Management” 2010, No. 16, s. 127-136.

<sup>18</sup> F. Dobruszkes, *An analysis...*, op. cit., s. 254.

### 3. Wsparcie marketingowe przewoźników niskokosztowych a zasady przyznawania pomocy publicznej w Unii Europejskiej

Wspólnotowe wytyczne dotyczące finansowania portów lotniczych i pomocy państwa na rozpoczęcie działalności dla przedsiębiorstw lotniczych oferujących przeloty z regionalnych portów lotniczych zostały określone w komunikacie Komisji z grudnia 2005 roku<sup>19</sup>. Wytyczne były odpowiedzią Komisji na kontrowersje i wątpliwości odnoszące się do sposobu, w jaki tani przewoźnicy ubiegali się o dotacje ze strony władz publicznych bezpośrednio lub poprzez zarządzającego portem lotniczym. Nie zastąpiły one wytycznych z 1994 roku<sup>20</sup>, ale były ich istotnym uzupełnieniem<sup>21</sup>.

Wydarzeniem, które bezpośrednio przyczyniło się do wydania powyższych wytycznych, była sprawa udzielenia pomocy liniom lotniczym Ryanair przez Region Walonii, właściciela lotniska w Charleroi. 6 listopada 2001 roku zostało podpisane porozumienie pomiędzy stronami, które zakładało redukcję o ok. 50% opłat za lądowanie w porównaniu ze stawkami zatwierdzonymi przez rząd Walonii. Ta obniżka została przyznana przewoźnikowi fakultatywnie, na podstawie decyzji ministra transportu Walonii, przez jednorazowy kontrakt, a nie regulaminowe, ustawowe działanie. Podczas gdy opłaty za lądowanie ustalane są dla wszystkich, zależnie od tonażu samolotu, Ryanair miał mieć naliczane opłaty, biorąc za podstawę jednego przewożonego pasażera. Dodatkowo Region Walonii zobowiązał się do pokrycia strat, na jakie Ryanair mógłby być narażony w związku z możliwą zmianą poziomu podatków i opłat lotniskowych lub godzin otwarcia lotniska w okresie od 2001 do 2016 roku. Informacja o tym nie była publikowana, a uzyskanie wymienionych korzyści nie było poddane żadnym obwarowaniom i konkretnym obowiązkom ze strony linii Ryanair na rzecz Regionu Walonii<sup>22</sup>. Po przeprowadzeniu dochodzenia na podstawie procedury zawartej w art. 88.2 TWE 12 lutego Komisja wydała decyzję<sup>23</sup>, w której za niezgodne ze wspólnym rynkiem uznała zarówno redukcje w opłatach za lądowanie, jak i obniżkę kosztów usług obsługi naziemnej w porównaniu do obowiązku-

<sup>19</sup> Komisja Europejska, Wytyczne wspólnotowe dotyczące finansowania portów lotniczych i pomocy państwa na rozpoczęcie działalności dla przedsiębiorstw lotniczych oferujących przeloty z regionalnych portów lotniczych, Komunikat Komisji 2005/C312/01, OJ C 312/1 z dnia 9.12.2005 r.

<sup>20</sup> Commission Information 94/C350/07 of December 1994. Application of Articles 92 and 93 of the EC Treaty and Article 61 of the EEA Agreement to State Aids in the Aviation Sector (Guidelines), OJ C 350/7, 10.12.2008.

<sup>21</sup> Ibid., pkt 19.

<sup>22</sup> Commission Decision of 12 February 2004 concerning advantages granted by the Wallon Region and Brussels South Charleroi Airport to the airlines Ryanair in connection with its establishment at Charleroi, 2004/393/EC, OJ L 137/1, 30.04.2004, pkt 7.

<sup>23</sup> Ibid.

jących oficjalnie taryf<sup>24</sup>. Za zgodne ze wspólnym rynkiem (jako wspieranie tworzenia nowych połączeń lotniczych) uznano inne typy pomocy udzielone przez BSCA (Brussels South Charleroi Airport), takie jak udział w kosztach marketingu, jednorazowe zachęty oraz postanowienia dotyczące powierzchni biurowej, jednak pomoc ta została obwarowana wieloma warunkami<sup>25</sup>.

Komunikat Komisji z 2005 roku w dużej części opierał się na postanowieniach wypracowanych w trakcie postępowania dotyczącego linii Ryanair i lotniska Charleroi. Należy podkreślić, że Komisja, formułując wytyczne, przyjęła podejście sprzyjające rozwojowi regionalnych portów lotniczych, czuwając jednocześnie, aby zachowane były zasady przejrzystości, niedyskryminacji i proporcjonalności w celu zapobieżenia wszelkim zakłóceniom konkurencji niezgodnym ze wspólnym interesem w zakresie publicznego finansowania regionalnych portów lotniczych oraz pomocy państwa przyznawanej przedsiębiorstwom lotniczym na rozpoczęcie działalności<sup>26</sup>.

Pomoc udzielana liniom lotniczym przez porty lotnicze lub władze regionalne albo lokalne może zostać uznana za usprawiedliwioną i zgodną z zasadami pod warunkiem, że spełnia warunek interesu ogólnego, np. przyczynia się do rozwoju lub poprawy dostępności regionu. Dodatkowo pomoc musi być proporcjonalna w porównaniu do celu, jaki ma być osiągnięty i nie może niekorzystnie wpływać na rozwój handlu wewnątrz Unii Europejskiej<sup>27</sup>. Komunikat uznaje, że pomoc na rozpoczęcie działalności przez linie lotnicze wykonujące operacje z portu regionalnego jest sposobem na przyciągnięcie linii lotniczych i zachęcenie ich do otwierania nowych połączeń. Pomoc tego rodzaju jest usprawiedliwiona czasowo i tylko w przypadku małych lotnisk, które nie osiągnęły jeszcze liczby pasażerów będącej wielkością krytyczną opłacalności funkcjonowania lotniska i progu rentowności (*break-even point*). Dodatkowo pomoc musi być dla linii lotniczych bodźcem do utworzenia nowego połączenia lub ułożenia nowego rozkładu lotów wykonywanych z danego regionalnego portu lotniczego. Komisja konsekwentnie uważa, że pomoc na rozpoczęcie działalności powinna być dopuszczona na maksimum 3 lata (5 lat dla najbardziej oddalonych i peryferyjnych regionów) i realizuje cele rozwoju regionalnego, spełniając jednocześnie warunek zachowania uczciwej konkurencji. Ten rodzaj pomocy może być udzielany liniom lotniczym zarówno przez władze publiczne (centralne, regionalne albo władze lokalne) lub poprzez porty lotnicze, które otrzymują subsydia z publicznych pieniędzy. Komisja podkreśla, że pomoc może być przyznana tylko na otwiera-

<sup>24</sup> Ibid., odpowiednio art. 1 i 2.

<sup>25</sup> Ibid., art. 4.

<sup>26</sup> Komunikat Komisji, op. cit., pkt 21.

<sup>27</sup> Ibid., pkt 53-70.



nie nowych połączeń lub nowe rozkłady lotów. Dodatkowo nie jest akceptowana pomoc na rozpoczęcie działalności i otwieranie nowych połączeń na trasach analogicznych do istniejących połączeń szybkich kolei.

#### **4. Sprawy dotyczące domniemania udzielenia bezprawnej pomocy publicznej tanim liniom lotniczym w latach 2000-2014<sup>28</sup>**

Sprawy dotyczące domniemania udzielenia pomocy publicznej przewoźnikom niskokosztowym były również przedmiotem postępowań prowadzonych przez Komisję Europejską. W latach 2000-2014 (do 30.06.2014) z 72 spraw 10 dotyczyło domniemanej pomocy dla przewoźników niskokosztowych. Zostały one przedstawione w tabeli 2, którą skonstruowano na podstawie informacji pochodzących z bazy Komisji Europejskiej dostępnej *on-line*<sup>29</sup>. Baza ta umożliwia wyszukiwanie spraw dotyczących przestrzegania konkretnych reguł konkurencji, w tym przypadku reguł dotyczących pomocy publicznej. W bazie nie są uwzględnione sprawy, w których Komisja nie podjęła jeszcze żadnej decyzji. Biorąc pod uwagę liczbę spraw należy uznać, że wątpliwości dotyczące wsparcia marketingowego dla tanich linii stosunkowo rzadko rozpatrywane były przez Komisję Europejską. Dodatkowo we wszystkich zakończonych sprawach (3) nie stwierdzono pomocy publicznej, a w kolejnych trzech podjęto decyzję o niewszucznianiu postępowania. Postępowanie w pozostałych czterech sprawach jeszcze nie zostało zakończone (brak ostatecznych decyzji, a sprawa wciąż jest rozpatrywana).

Dostrzegając zmiany na rynku transportu lotniczego, Komisja Europejska podjęła działania w celu zmiany zasad, na jakich może być udzielana pomoc publiczna w sektorze lotniczym. Komisja chce z jednej strony poprawić sposób, w jaki wykorzystywane są publiczne pieniądze, a z drugiej – ograniczyć zakłócenia konkurencji, jakie taka pomoc może powodować, a także poprawić kontrolę realizacji takiej pomocy<sup>30</sup>.

<sup>28</sup> Analiza obejmuje okres do 30.06.2014.

<sup>29</sup> [http://ec.europa.eu/competition/elojade/isef/index.cfm?fuseaction=dsp\\_result](http://ec.europa.eu/competition/elojade/isef/index.cfm?fuseaction=dsp_result), dostęp: 5.06.2014.

<sup>30</sup> Z wywiadu z p. J. Krawczykiem, wiceprzewodniczącym Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego, umieszczonego na stronie internetowej [www.prtl.pl](http://www.prtl.pl) – Polski Rynek Transportu Lotniczego, dostęp: 8.06.2014.

Tabela 1

Sprawy dotyczące domniemania udzielenia bezprawnej pomocy publicznej tanim liniom lotniczym w latach 2000-2014  
(uwzględniono jedynie te, w których KE podjęła jakąkolwiek decyzję)

L.p.	Nr sprawy	Państwo	Tytuł sprawy	Data notyfikacji lub rejestracji	Data decyzji o wszczęciu postępowania	Data ostatniej decyzji	Decyzja
1.	C27/2007	Niemcy	Dotyczy domniemanej pomocy portu lotniczego Berlin Schoenefeld dla przewoźników niskokosztowych	27.11.2003	10.07.2007	20.02.2014	nie stwierdzono pomocy publicznej
2.	C5/2008	Dania	Dotyczy nielegalnych umów w zakresie subsydiów pomiędzy lotniskiem Aarhus a liniami Ryanair	08.02.2005	30.01.2008	20.02.2014	nie stwierdzono pomocy publicznej
3.	SA.18857	Szwecja	Domniemana pomoc publiczna na rzecz spółek VFAB i Ryanair Ltd.	08.02.2005	25.01.2012	postępowanie wciąż trwa	postępowanie niezakończono
4.	SA.21877	Niemcy	Domniemana pomoc publiczna na rzecz portu lotniczego w Lubee i linii Ryanair Ltd.	25.10.2006	10.07.2007	postępowanie wciąż trwa	postępowanie niezakończono
5.	C12/2008	Słowacja	Domniemana pomoc publiczna z udziałem portu lotniczego w Bratysławie i linii Ryanair	19.01.2007	11.03.2008	27.01.2010	nie stwierdzono pomocy publicznej
6.	SA.31662	Rumunia	Domniemana pomoc publiczna na rzecz portu lotniczego w Timisoarze liniami lotniczymi i liniami Wizzair	01.10.2010	24.05.2011	postępowanie wciąż trwa	postępowanie niezakończono
7.	SA.33909	Hiszpania	Domniemana pomoc publiczna portu lotniczego w Gironie i Reus liniami lotniczymi Ryanair	18.11.2011	16.10.2013	postępowanie wciąż trwa	postępowanie niezakończono
8.	SA.34050	Rumunia	Program pomocy w otwieraniu nowych połączeń z Międzynarodowego Portu Lotniczego Cluj-Napoka	09.12.2011	05.06.2012 decyzja o niewnoszeniu sprzeciwu	postępowanie wciąż trwa	X
9.	SA.34352	Włochy	Program pomocy w otwieraniu nowych połączeń z portów lotniczych we Florencji i Pizie	13.02.2012	24.07.2012 decyzja o niewnoszeniu sprzeciwu	postępowanie wciąż trwa	X
10.	SA.35053	Rumunia	Program pomocy w otwieraniu nowych połączeń z portu lotniczego Craiova	28.06.2012	16.10.2012 decyzja o niewnoszeniu sprzeciwu	postępowanie wciąż trwa	X

Źródło: Na podstawie informacji prezentowanych w wyszukiwarce internetowej na stronie: [http://ec.europa.eu/competition/elojade/isef/index.cfm?fuseaction=dsp\\_result](http://ec.europa.eu/competition/elojade/isef/index.cfm?fuseaction=dsp_result), dostęp: 5.06.2014.

## Podsumowanie

Celem artykułu była odpowiedź na pytanie o zgodność podejmowanych przez zarządy europejskich portów lotniczych i/lub władz regionalnych i lokalnych działań w zakresie finansowego wspierania otwierania nowych połączeń lotniczych przez przewoźników niskokosztowych z prawem konkurencji Unii Europejskiej (przede wszystkim zakazem udzielania pomocy publicznej). Z przeprowadzonej analizy wynika, że choć wsparcie marketingowe dla otwierania nowych połączeń lotniczych uważane jest przez niektórych ekspertów i autorów, a także innych uczestników rynku lotniczego (np. przewoźników tradycyjnych) za kontrowersyjne, to jednak jest ono zgodne z obowiązującym prawem Unii Europejskiej w dziedzinie konkurencji. Powszechnie uważa się, że możliwość otrzymywania transferów finansowych ze środków publicznych w formie wsparcia marketingowego dla nowych połączeń lotniczych jest często nadużywana przez tanie linie lotnicze. Często wymuszają one na zarządach lotnisk oraz władzach regionalnych i lokalnych takie wsparcie, uzależniając od niego wykonywanie operacji lotniczych z danego miejsca w ogóle. Jednak od 2007 roku żadne z toczonych przez Komisję postępowań w tych sprawach nie zakończyło się stwierdzeniem niedozwolonej pomocy publicznej, poleceniem zwrotu środków i ukaraniem uczestników transakcji. Kompleksowa analiza problematyki, szczególnie analiza konkretnych przykładów działań i studia przypadków, nie jest możliwa w tym opracowaniu ze względu na ograniczenia objętości artykułu. Ma on za zadanie przede wszystkim nakreślić problem, który będzie przedmiotem dalszych badań autora.

## Literatura

- AIR SCOOP (2012), Ryanair's Business Model 2011. A peek into the airline's recipe for success, September 2011, [www.air-scoop.com](http://www.air-scoop.com), dostęp: 1.06.2014.
- Association of European Airlines, Operating Economy of AEA Airlines in 2007, [www.aea.be](http://www.aea.be), dostęp: 15.01.2009.
- Aviation. The Real World Wide Web, Oxford Economics, [http://web.oxfordeconomics.com/OE\\_Cons\\_Aviation.asp#](http://web.oxfordeconomics.com/OE_Cons_Aviation.asp#), dostęp: 20.04.2013.
- Callaghan J., Competition versus Regulation, ELFAA presentation on airport capacity and airport charges, Brussels 7.04.2006, [www.elfaa.com](http://www.elfaa.com), dostęp: 9.01.2009.
- Commission Decision of 12 February 2004 concerning advantages granted by the Wallon Region and Brussels South Charleroi Airport to the airlines Ryanair in connection with its establishment at Charleroi, 2004/393/EC, OJ L 137/1, 30.04.2004.
- Commission Information 94/C350/07 of December 1994. Application of Articles 92 and 93 of the EC Treaty and Article 61 of the EEA Agreement to State Aids in the Aviation Sector (Guidelines), OJ C 350/7, 10.12.2008.

- Dobruszkes F., An analysis of European low-cost airlines and their networks, „Journal of Transport Geography” 2006, No. 14.
- European Low Fares Airline Association, Liberalization of European Air Transport: the Benefits of Low Fares Airlines to Consumers, Airports, Regions and the Environment, Bruksela 2004, [www.elfaa.com](http://www.elfaa.com), dostęp: 9.01.2009.
- Graham A., Dennis N., The impact of low cost airlines operations to Malta, „Journal of Air Transport Management” 2010, No. 16.
- [http://ec.europa.eu/competition/elojade/isef/index.cfm?fuseaction=dsp\\_result](http://ec.europa.eu/competition/elojade/isef/index.cfm?fuseaction=dsp_result), dostęp: 5.06.2014.
- IATA (International Air Transport Association), IATA Fact Sheet. Industry Statistics, wrzesień 2006.
- Kaliński D., Znaczenie działań marketingowych europejskich portów lotniczych, „International Journal of Management and Economics” 2008, tom 24, Kolegium Gospodarki Światowej SGH.
- Komisja Europejska, Wytyczne wspólnotowe dotyczące finansowania portów lotniczych i pomocy państwa na rozpoczęcie działalności dla przedsiębiorstw lotniczych oferujących przeloty z regionalnych portów lotniczych, Komunikat Komisji 2005/C312/01, OJ C 312/1 z dnia 9.12.2005 r.
- Kozakowski T., Wizz Air – poranek w powietrzu, „Lotnictwo” 2009, nr 1.
- Maciuk A., Deregulacja usług lotniczych i problemy lokalizacji, praca doktorska, AE we Wrocławiu, Wrocław 2004.
- Ministerstwo Transportu, Program rozwoju sieci lotnisk i lotniczych urządzeń naziemnych, Warszawa, 8 maja 2007.
- Olipra Ł., Tanie linie lotnicze – nowa „jakość” w przewozach lotniczych w Unii Europejskiej, w: M. Klamut, Prace Naukowe Uniwersytetu Ekonomicznego we Wrocławiu, PN nr 211, Ekonomia 4 (16), Wrocław 2011.
- Pancer-Cybulska E., Olipra Ł., Cybulski L., Surówka A., Transport lotniczy a regionalne rynki pracy w Polsce, Wydawnictwo UE we Wrocławiu, Wrocław 2014.
- SCRIBID, Ryanair Business Model Under a New Light, 2012, [www.scribd.com](http://www.scribd.com), dostęp: 1.06.2014.
- Smith A., Effects of Low Cost Airlines on Efforts to Develop Cultural Heritage Tourism, „Anatolia: An International Journal of Tourism and Hospitality Research”, Vol. 20, No. 2.
- Szymajda I., Konkurencja w transporcie lotniczym, prawo europejskie i problemy dostosowania prawa polskiego, Liber, Warszawa 2002.
- Żylicz M., Transport lotniczy – deregulacja czy liberalizacja?, „Przegląd Środkowoeuropejski” 1997, nr 18.

## **SUPPORTING OF LOW-COST AIRLINES FLIGHTS FROM PUBLIC FUNDS**

### **Summary**

The aim of the article is to answer the question about the compliance of activities and actions connected with granting the marketing fees to low cost airlines from the public funds with the EU law and rules in the scope of state aid. To achieve this aim, the basis of low cost business model and mechanisms of marketing support for LCCs' routes from public funds have been presented. Then, the issue of marketing fees in the light of EU law and rules regarding the state aid and cases concerning the presumption of unlawful state aid granted to cheap airlines in the period 2000-2014 have been presented.