23.11.2020 r.

**NOTATKA dot. NOTYFIKACJI POMOCY PUBLICZNEJ dla PL Szczecin – Goleniów
Sp. z o.o. (PL SZZ)**

**Konieczność notyfikacji:**

* \ W ramach analiz strategicznych możliwości rozwojowych wybranych portów lotniczych
w kontekście uruchomienia CPK prowadzonych w 2018 r., przyjęto, że PPL dokona dokapitalizowania PL SZZ jako tzw. „szprychy dowozowej” dla CPK. Dokapitalizowanie ma na celuu umożliwienie PL SZZ rozbudowy infrastruktury niezbędnej dla wypełnienia tej roli.
* Przygotowane w tym celu: biznesplan i ocena możliwości spełnienia TPI potwierdziły, iż:
	1. **PL Szczecin spełnia przesłanki przedsiębiorstwa w trudnej sytuacji** Oznacza to, że nie tylko nie spełnia on przesłanek wypełnienia TPI ale **nie można skorzystaćz Rozporządzenia GBER** (pomoc inwestycyjna bez konieczności notyfikacji)
	2. jedyną możliwością dokapitalizowania Spółki jest udzielenie pomocy publicznej przez PPL zgodnie z **Wytycznymi lotniskowymi** (w oparciu o Komunikat Komisji 2014/C 99/03)
	3. z uwagi na cel finansowania PPL ma udzielić Spółce pomocy inwestycyjnej (a nie operacyjnej, której udzielają Wspólnicy Samorządowi), ustalona kwota to **108,5 mln zł.**
* W trakcie prac z doradcą prawnym - DZP oraz wykonawcą nowelizacji biznesplanu Spółki – firmą EY ustalono, iż razem z pomocą inwestycyjną konieczne jest także równoczesne złożenie notyfikacji pomocy publicznej operacyjnej udzielanej przez Wspólników Samorządowych tj.
M. Szczecin i Woj. Zachodniopomorskie, Pomoc operacyjna ma być udzielania w oparciu o Umowę Wsparcia z dn. 06.05.2013 r.. Ustalona kwota wsparcia w latach 2020-2028 to **74,024 mln. zł.** (w opisie zgłoszenia notyfikacyjnego musiała się także znaleźć informacja o już udzielonej pomocy w wysokości: **50,2 mln. zł.**). Należy podkreślić, iż początkowo PPL planował notyfikację pomocy inwestycyjnej odrębnie od pomocy operacyjnej, którą planują udzielić Wspólnicy Samorządowi, ale UOKiK wskazał, że notyfikacja powinna obejmować całość wsparcia publicznego dla Spółki. Wspólnicy Samorządowi – co wskazał UOKiK- udzielali w ramach swoich dokapitalizowań nielegalnej pomocy publicznej Spółce w przeszłości. Jest tobardzo problematyczna kwestią w przypadku aktualnego dokonywania notyfikacji (KE może zażądać zwrotu pomocy wraz
z odsetkami).

**Podstawowe zasady udzielania pomocy publicznej w oparciu o Wytyczne Lotniskowe
z 04.04.2014r.:**

* + Co do zasady każda pomoc tj. zarówno inwestycyjna, jak i operacyjna udzielana w oparciu
	o Wytyczne lotniskowe podlega badaniu jej zgodności z rynkiem wewnętrznym. Nie powinna ona być udzielana do czasu wydania pozytywnej decyzji przez KE. Pomoc jest możliwa po spełnieniu następujących kryteriów:
1. pomoc służy osiągnięciu celu stanowiącego przedmiot wspólnego europejskiego zainteresowania w rozumieniu art. 107 ust. 3 lit. b) TFUE, tzn. przyczyni się do:
2. zwiększenia mobilności obywateli UE oraz poprawi łączność z regionami poprzez tworzenie punktów dostępu do lotów wewnątrzunijnych lub
3. będzie przeciwdziałać zbytniemu zagęszczeniu ruchu lotniczego w głównych węzłach lotniczych Unii lub
4. pociągnie za sobą rozwój danego regionu.

z zastrzeżeniem, że nie może prowadzić do powielania nierentownych portów lotniczych oraz tworzeniu dodatkowej niewykorzystanej przepustowości;

1. środek pomocowy musi być adekwatny, tzn.  nie może zostać zrealizowany przy pomocy mniej dotkliwego środka (np. pożyczki, dopłaty);
2. pomoc powinna wywołać efekt zachęty, tzn. bez wsparcia podmiot nie dokonałby inwestycji lub dokonał w mniejszym zakresie/prawdopodobny poziom działalności będzie dużo niższy;
3. wielkość pomocy musi być proporcjonalna, tzn. ograniczona do minimum, nie wykraczać ponad to, co konieczne;
4. udzielenie wsparcia nie powinno skutkować powstaniem negatywnych konsekwencji dla wymiany handlowej i dla konkurencji, np. prowadzić do utrzymywania nierentownych portów lotniczych lub powiększania niewykorzystywanych przepustowości, szczególnie
w strefach ciążenia sąsiadujących lotnisk.

Wszystkie te warunki powinny zostać spełnione łącznie.

 **Pomoc inwestycyjna**

* + Powinna zostać wydatkowana na pokrycie **kosztów związanych z inwestycjami
	w infrastrukturę portu lotniczego, w tym kosztów planowania, infrastruktury obsługi naziemnej i wyposażenia lotniczego**, a także kosztów finansowania dłużnego lub kapitałem własnym.
	+ Nie może ona zostać wykorzystana na inwestycje w infrastrukturę niezbędną do prowadzenia działalności pozalotniczej oraz na pokrycie kosztów związanych ze świadczeniem obsługi naziemnej (za wyjątkiem kosztów infrastruktury) i kosztów bieżącej działalności Spółki.
	+ Maksymalna intensywność pomocy uzależniona jest od wielkości portu lotniczego mierzonej za pomocą średniej liczby obsłużonych pasażerów w ujęciu rocznym (pax). Ze względu na to, że średnia liczba pasażerów obsłużonych przez PL SZZ w ciągu dwóch ostatnich lat wyniosła ok. 600 tys. osób rocznie, **maksymalna intensywność pomocy, jaką mogłaby otrzymać Spółka od PPL wynosi do 75% kosztów kwalifikowalnych.**

Pomoc operacyjna

* + Możliwość udzielenia pomocy operacyjnej, ze względu na jej bardziej niekorzystne oddziaływanie na konkurencję na rynku wewnętrznym, obwarowana jest znacznie ostrzejszymi warunkami niż pomoc inwestycyjna.
	+ Pomoc operacyjna **nie może być udzielona** dużemu portowi regionalnemu obsługującemu średnio (średnia z dwóch ostatnich lat) co najmniej 3 mln pasażerów rocznie. A zatem kryterium to **jest spełnione** w odniesieniu do Spółki. **Dopuszczalna intensywność pomocy dla portów poniżej 700 tys. pax to 80%.**
	+ Przy obliczaniu maksymalnej wysokości pomocy publicznej operacyjnej, jakiej potencjalnie można udzielić Spółce należy wziąć pod uwagę następujące okoliczności:
1. wartość pomocy operacyjnej musi zostać określona ***ex ante* tj. w momencie jej przyznania;**
2. koszty operacyjne ponoszone przez Spółkę muszą zostać pokryte **najpóźniej do chwili zakończenia dziesięcioletniego okresu przejściowego, tj. do 4 kwietnia 2024 r.**;
3. do chwili obecnej **upłynęło już niemal 60% okresu przejściowego.**

 **Warunki notyfikacji PL SZZ:**

* Sytuacja finansowa Spółki powoduje, iż w dokumentacji notyfikacyjnej zawartych jest **szereg odstępstw od wymogów wyznaczonych przez Wytyczne lotniskowe,** najważniejsze
to:
	1. wnioskowanie o wyrażenie przez KE zgody na pomoc operacyjną w okresie **do 2028 roku** włącznie, **co jest okresem o 5 lat dłuższym** od określonego w Wytycznych (brak możliwości skrócenia tego okresu wynika z wyliczeń biznesplanu);
1. pomoc inwestycyjna od PPL przekracza maksymalny 75-cio% poziom kosztów kwalifikowanych (limit intensywności), gdyż Spółka nie jest w stanie pozyskać wyższego rynkowego wkładu własnego; **notyfikowany poziom to 87,6%;**
2. brak jest możliwości uznania, że w polskim systemie prawnym dopuszczalne jest finansowanie publiczne działalności związanej z bezpieczeństwem lotniska jako niestanowiące pomocy publicznej; wg. **UOKiK wydatki na ten cel zwiększają intensywność do poziomu 89,6%**;
3. przekroczony został maksymalny 80% limit pomocy operacyjnej (w tym wynikający
z dotychczasowej praktyki KE), którą już udzielili i mają udzielać Wspólnicy Samorządowi, z uwagi na objęcie nią spłaty kredytu inwestycyjnego, którego Spółka nie jest w stanie obsługiwać samodzielnie; **notyfikowany poziom to 100%;**
4. brak jest szczegółowych informacji i sprawozdań w zakresie nielegalnej pomocy operacyjnej wypłacanej Spółce przez Wspólników Samorządowych w przeszłości (brak sprawozdawczości w systemie SUDOP i SHRIMP);

* Dodatkowo złożony do UOKiK 21 sierpnia 2020 roku wraz ze wspólnym wnioskiem notyfikacyjnym biznesplan **nie uwzględnia skutków pandemii Covid-19** (pierwotny wniosek PPL złożony został we wrześniu 2019r.)**.** W związku z tym, należy zauważyć, iż zmiana prognoz finansowych opartych o prognozy ruchu lotniczego PL Szczecin może spowodować, iż pomoc inwestycyjna dla Spółki może stać się nieuzasadniona w kontekście regulacji unijnych lub zostać odsunięta w czasie. Dlatego też PPL i Wspólnicy Samorządowi zdecydowali o złożeniu wniosku notyfikacyjnego bez aktualizacji prognoz.
* Z rozmów z Doradcą wynika, iż zgodnie z najlepszą wiedzą DZP, KE do tej pory nie rozpatrywała wniosku z taką ilością i wagą odstępstw.
* Dla uzyskania dodatkowych wyjaśnień w zakresie oceny wniosku przez UOKiK planowane jest zorganizowanie w ciągu najbliższego tygodnia spotkania przedstawicieli wszystkich Wspólników z Urzędem.
* Decyzja co do przekazania wniosku do KE powinna zapaść do końca bieżącego miesiąca. Możliwe jest jednak wydłużenie ww. terminu poprzez stosowne pismo do UOKiK (14 dniowy termin na podjęcie decyzji w sprawie jest jedynie terminem instrukcyjnym).