

# PRACE NAUKOWE

Uniwersytetu Ekonomicznego we Wrocławiu

# RESEARCH PAPERS

of Wrocław University of Economics

Nr 372

## Przedsiębiorca w społecznej gospodarce rynkowej

Redaktorzy naukowi  
Tadeusz Kocowski  
Jan Gola



Wydawnictwo Uniwersytetu Ekonomicznego we Wrocławiu  
Wrocław 2014

Redakcja wydawnicza: Elżbieta Kożuchowska, Barbara Majewska

Redakcja techniczna: Barbara Łopusiewicz

Korekta: Barbara Cibis

Łamanie: Barbara Szłapka

Projekt okładki: Beata Dębska

Publikacja jest dostępna w Internecie na stronach:

[www.ibuk.pl](http://www.ibuk.pl), [www.ebscohost.com](http://www.ebscohost.com),  
w Dolnośląskiej Bibliotece Cyfrowej [www.dbc.wroc.pl](http://www.dbc.wroc.pl),  
The Central and Eastern European Online Library [www.ceeol.com](http://www.ceeol.com),  
a także w adnotowanej bibliografii zagadnień ekonomicznych BazEkon  
[http://kangur.uek.krakow.pl/bazy\\_ae/bazekon/nowy/index.php](http://kangur.uek.krakow.pl/bazy_ae/bazekon/nowy/index.php)

Informacje o naborze artykułów i zasadach recenzowania  
znajdują się na stronie internetowej Wydawnictwa  
[www.wydawnictwo.ue.wroc.pl](http://www.wydawnictwo.ue.wroc.pl)

Kopiowanie i powielanie w jakiegokolwiek formie  
wymaga pisemnej zgody Wydawcy

© Copyright by Uniwersytet Ekonomiczny we Wrocławiu  
Wrocław 2014

ISSN 1899-3192  
ISBN 978-83-7695-470-7

Wersja pierwotna: publikacja drukowana

Druk i oprawa:  
EXPOL, P. Rybiński, J. Dąbek, sp.j.  
ul. Brzeska 4, 87-800 Włocławek

## Spis treści

Przedmowa Rektora Uniwersytetu Ekonomicznego we Wrocławiu.....	9
Przedmowa Dziekana Wydziału Prawa, Administracji i Ekonomii Uniwersytetu Wrocławskiego .....	11
Słowo wstępne .....	15
<b>Sebastian Bobowski:</b> Uwarunkowania prawne społecznej odpowiedzialności biznesu w Indiach w kontekście wyzwań XXI wieku .....	17
<b>Andrzej Borkowski:</b> Specjalna strefa ekonomiczna jako instrument realizacji regionalnej pomocy publicznej w gospodarce rynkowej.....	30
<b>Ewa Chmielarzyk:</b> Działalność gospodarcza o charakterze zależnym (wtórnym) prowadzona w ramach przedmiotu działalności spółki zagranicznej .....	48
<b>Agnieszka Chrisidu-Budnik, Jerzy Korczak:</b> <i>Crowdsourcing</i> – aktywizacja społeczności lokalnej do wspólnego działania.....	60
<b>Waldemar Dotkuś:</b> Rachunkowość jako dyscyplina naukowa oraz jej służebna rola, jaką pełni w życiu gospodarczym.....	73
<b>Bogusława Drelich-Skulska:</b> Zmiana uwarunkowań prawnych działalności przedsiębiorców w Polsce w procesie akcesji do Unii Europejskiej na przykładzie ułatwień w unijnym systemie celnym .....	82
<b>Józef Frąckowiak:</b> Rola nowelizacji prawa w społecznej gospodarce rynkowej na przykładzie prawa spółek .....	92
<b>Jan Gola:</b> Obowiązek użyteczności publicznej a działalność przedsiębiorcy sektora lotniczego w społecznej gospodarce rynkowej .....	101
<b>Maciej Guziński:</b> Zamówienia publiczne jako instrument gospodarki rynkowej .....	113
<b>Beata Hałakuć, Artur Łysoń:</b> Samodzielny publiczny zakład opieki zdrowotnej a status przedsiębiorcy i komercyjne udzielanie świadczeń zdrowotnych .....	126
<b>Krzysztof Horubski:</b> Nieuczciwość praktyki rynkowej w świetle ustawy o przeciwdziałaniu nieuczciwym praktykom rynkowym .....	135
<b>Krzysztof Jajuga:</b> Rynek finansowy – standardy etyczne i regulacje prawne .....	150
<b>Karol Kiczka:</b> Europeizacja społecznej gospodarki rynkowej w Polsce .....	160
<b>Leon Kieres:</b> Społeczna gospodarka rynkowa w orzecznictwie Trybunału Konstytucyjnego .....	180
<b>Tadeusz Kocowski:</b> Gmina jako przedsiębiorca w społecznej gospodarce rynkowej .....	193
<b>Emilia Kuczma:</b> Ochrona danych osobowych przez przedsiębiorcę .....	210
<b>Paweł Kuczma:</b> Konstytucyjne ujęcie wolności działalności gospodarczej ...	225
<b>Zbigniew Luty:</b> Profesjonalne relacje prawa i rachunkowości .....	238

<b>Karolina Łagowska:</b> Regulowana działalność gospodarcza a poszerzanie sfery wolności działalności gospodarczej.....	247
<b>Andrzej Matysiak:</b> Atrofia czy ewolucja społecznej gospodarki rynkowej...	257
<b>Piotr Ochman:</b> Karnoprawna ochrona reglamentacji działalności na rynku finansowym na przykładzie sektora bankowego.....	270
<b>Katarzyna Poroś:</b> Reprezentowanie przedsiębiorcy w sposób łączny – prokura łączna a reprezentacja łączna mieszana (wybrane zagadnienia) .....	285
<b>Monika Przybylska:</b> Administracyjnoprawna ochrona przedsiębiorcy w zakresie wykonywania praw własności przemysłowej .....	301
<b>Michał Raduła:</b> Gminny podmiot leczniczy w formie spółki kapitałowej a gospodarka komunalna .....	314
<b>Piotr Soroka:</b> Koncesja na prowadzenie kasyna gry jako ograniczenie wolności gospodarczej.....	327
<b>Ewa Stańczyk-Hugiet:</b> Koewolucja i kooperacja. Podążając za kontekstem .	342
<b>Michał Stępień:</b> Nowe rozporządzenie Bruksela I z punktu widzenia przedsiębiorców.....	356
<b>Zdzisław Szalbierz, Joanna Kott:</b> Regulacje instytucjonalne w sektorach infrastrukturalnych.....	367
<b>Tomasz M. Szczurowski:</b> Informacje poufne spółki w ramach inwestorskiego badania due diligence .....	376
<b>Andrzej Śmieja:</b> Odpowiedzialność za szkody wyrządzone przez ruch przedsiębiorstwa (art. 435 k.c.) .....	390
<b>Magdalena Wilejczyk:</b> Zakaz nadużywania praw podmiotowych w społecznej gospodarce rynkowej na przykładzie prawa rzeczowego.....	403
<b>Bartosz Ziemblicki:</b> Zagrożenia umowy pośrednictwa w obrocie nieruchomościami z punktu widzenia pośrednika – wybrane zagadnienia .....	414

## Summaries

<b>Sebastian Bobowski:</b> Legal determinants of corporate social responsibility in India in the context of challenges of the XXI century.....	29
<b>Andrzej Borkowski:</b> Special economic zone as an instrument of regional aid implementation in market economy .....	47
<b>Ewa Chmielarczyk:</b> Secondary (ancillary) business activity conducted as part of a foreign company's business.....	59
<b>Agnieszka Chrisidu-Budnik, Jerzy Korczak:</b> Crowdsourcing – activation of local community to joint action.....	72
<b>Waldemar Dotkuś:</b> Accounting as a scientific discipline and its ancillary role within the economic life .....	81
<b>Bogusława Drelich-Skulska:</b> Changes in the legal environment of business in Poland following the EU accession – a case study of new customs and trade facilitations resulting from the Community Customs Code .....	91

<b>Józef Frąckowiak:</b> The role of law amendment in social market economy on the example of company law .....	100
<b>Jan Gola:</b> Public Service Obligations vs. an activity of an entrepreneur of aviation sector in social market economy.....	112
<b>Maciej Guziński:</b> Public procurement as an instrument of market economy .	125
<b>Beata Hałakuć, Artur Łysoń:</b> Independent public health care facilities vs. entrepreneurial status and commercial provision of health care services...	133
<b>Krzysztof Horubski:</b> Unfair market practices in the light of act on prevention of unfair market practices .....	149
<b>Krzysztof Jajuga:</b> Financial market – ethical standards and legal regulations	159
<b>Karol Kiczka:</b> Europeanization of social market economy in Poland .....	179
<b>Leon Kieres:</b> Social market economy in the judicial decision of the Constitutional Tribunal.....	192
<b>Tadeusz Kocowski:</b> Municipality as an entrepreneur in social market economy	209
<b>Emilia Kuczma:</b> Protection of personal data by an entrepreneur.....	224
<b>Paweł Kuczma:</b> Constitutional perspective of freedom of business activity...	237
<b>Zbigniew Luty:</b> Professional relationships of law and accounting .....	246
<b>Karolina Łagowska:</b> Regulated economic activity vs. an expansion of the sphere of economic activity freedom.....	256
<b>Andrzej Matysiak:</b> Atrophy or evolution of social market economy? .....	269
<b>Piotr Ochman:</b> Penal and legal protection of activity rationing on the financial market on the example of banking sector .....	284
<b>Katarzyna Poroś:</b> Representation of an entrepreneur in a joint way – joint commercial proxy vs. mixed joint representation (chosen aspects) .....	300
<b>Monika Przybylska:</b> Administrative and legal protection of entrepreneur in the scope of industrial property rights exercising.....	313
<b>Michał Raduła:</b> District medical subject in a form of limited liability company vs. municipal economy .....	326
<b>Piotr Soroka:</b> Casino concession as a restriction of economic freedom .....	341
<b>Ewa Stańczyk-Hugiet:</b> Coevolution and cooperation. Following the context.	355
<b>Michał Stępień:</b> New Brussels I Regulation from entrepreneurs' perspective	366
<b>Zdzisław Szalbierz, Joanna Kott:</b> Institutional regulations in infrastructure sectors .....	375
<b>Tomasz M. Szczurowski:</b> Confidential information of a company during due diligence examination conducted by a potential investor.....	389
<b>Andrzej Śmieja:</b> Liability for damages resulting from company movement, under art. 435 of Polish Civil Code .....	402
<b>Magdalena Wilejczyk:</b> Prohibition of the abuse of subject rights in the social market economy on the example of the property law.....	412
<b>Bartosz Ziemblicki:</b> Threats of a real estate brokerage agreement from the point of view of a real estate broker – selected issues.....	424

**Jan Gola**

Uniwersytet Ekonomiczny we Wrocławiu

---

## OBOWIĄZEK UŻYTECZNOŚCI PUBLICZNEJ A DZIAŁALNOŚĆ PRZEDSIĘBIORCY SEKTORA LOTNICZEGO W SPOŁECZNEJ GOSPODARCE RYNKOWEJ

---

**Streszczenie:** Z przepisów prawa Unii Europejskiej oraz prawa krajowego wynika, że w celu zapewnienia właściwego zarządzania ogólnym interesem publicznym istnieje możliwość nałożenia tzw. obowiązku użyteczności publicznej (*Public Service Obligations*) na podmioty gospodarcze, które zarządzają lotniskiem, oraz na trasę lotniczą. W artykule zostało scharakteryzowane pojęcie użyteczności publicznej, które od wielu lat funkcjonuje w systemie jurydycznym. Przedstawiono także tytułową instytucję oraz projekt aktu wykonawczego, który zasadniczo wpłynie na rozwój przedsiębiorczości w sektorze lotniczym w Polsce.

**Słowa kluczowe:** obowiązek użyteczności publicznej, prawo lotnicze, zarządzanie portem lotniczym, przewóz lotniczy.

DOI: 10.15611/pn.2014.372.08

### 1. Wstęp

W celu zapewnienia właściwego zarządzania ogólnym interesem publicznym istnieje możliwość nałożenia tzw. obowiązku użyteczności publicznej (*Public Service Obligations*) na podmioty gospodarcze, które zarządzają lotniskiem, oraz na trasę lotniczą. Wynika on zarówno z przepisów prawa Unii Europejskiej, jak i prawa krajowego, które zostaną przedstawione w niniejszym opracowaniu.

Już w tym miejscu należy podkreślić, że zgodnie z art. 2 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze obowiązek użyteczności publicznej polega na zobowiązaniu: przewoźnika lotniczego do zapewnienia świadczenia usług przewozu lotniczego, spełniających określone wymogi co do ciągłości, regularności, zdolności przewozowej i taryf, których przewoźnik lotniczy nie spełniałby, kierując się jedynie interesem handlowym; zarządzającego lotniskiem do zapewnienia funkcjonowania lotniska, z zachowaniem określonych wymagań, których zarządzający lotniskiem nie spełniłby, kierując się jedynie interesem handlowym lub statutowym<sup>1</sup>.

---

<sup>1</sup> Zob. art. 2 pkt 18 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz.U. 2013, poz. 1393, z późn. zm.). Dalej: Prawo lotnicze.

W artykule zostaną przedstawione prawne aspekty przedmiotowego obowiązku i ich wpływ na rozwój przedsiębiorczości w społecznej gospodarce rynkowej. Zagadnienie niewątpliwie związane jest ze sferą pomocy publicznej, która jest koherentnie sprzężona z mechanizmami rynkowymi funkcjonowania portów lotniczych oraz przewoźników, wpływającymi na realizację polityki gospodarczej danego regionu.

## 2. Użyteczność publiczna – ujęcie ogólne

Niewątpliwie obowiązek użyteczności publicznej związany jest ze świadczeniem usług w ogólnym interesie gospodarczym. Według Komisji Europejskiej konieczne jest istnienie precyzyjnych warunków, które muszą zostać spełnione w odniesieniu do powierzenia wykonywania usług świadczonych w ogólnym interesie gospodarczym. Wysokość rekompensaty przyznawana takim przedsiębiorstwom „może zostać właściwie wyliczona i sprawdzona tylko wtedy, gdy zobowiązania z tytułu świadczenia usług publicznych spoczywające na przedsiębiorstwach i wszelkie zobowiązania spoczywające na państwie są jasno określone w akcie lub aktach właściwych organów publicznych danego państwa członkowskiego. Forma tego aktu może być różna w zależności od państwa członkowskiego, jednak musi on dokładnie określać przynajmniej nazwę danych przedsiębiorstw, dokładny przedmiot oraz czas trwania zobowiązania z tytułu świadczenia usług publicznych, a w stosownych przypadkach objęte nim terytorium, wszelkie przyznane prawa wyłączne lub specjalne, opis mechanizmu rekompensaty oraz wskaźniki wykorzystywane do określenia wysokości rekompensaty i do uniknięcia lub odzyskania wszelkich ewentualnych nadwyżek”<sup>2</sup>.

Wspólne reguły konkurencji rynku wewnętrznego Unii Europejskiej mogą być naruszane przez państwa członkowskie poprzez przyznawanie przedsiębiorstwom pomocy publicznej, która stanowi formę interwencjonizmu państwowego<sup>3</sup>. Jednak zdaniem Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej rekompensata z tytułu świadczeń usług publicznych nie stanowi pomocy publicznej w rozumieniu art. 107 Traktatu o Funkcjonowaniu Unii Europejskiej<sup>4</sup>, jeżeli łącznie spełnione są następujące

<sup>2</sup> Zob. Decyzja Komisji Europejskiej z dnia 20 grudnia 2011 r. w sprawie stosowania art. 106 ust. 2 Traktatu o Funkcjonowaniu Unii Europejskiej do pomocy państwa w formie rekompensaty z tytułu świadczenia usług publicznych, przyznawanej przedsiębiorstwom zobowiązanym do wykonywania usług świadczonych w ogólnym interesie gospodarczym.

<sup>3</sup> Szerzej: A. Jurkowska, T. Skoczny, *Reguły pomocy publicznej UE w odniesieniu do budowy infrastruktury lotniczej oraz działań operacyjnych portów lotniczych*, [w:] *Usługi portów lotniczych w Unii Europejskiej i w Polsce a prawo konkurencji i regulacje lotniskowe*, red. F. Czernicki, T. Skoczny, Warszawa 2010, s. 145 i nast.

<sup>4</sup> Zgodnie z tą regulacją prawa Unii Europejskiej 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

warunki: przedsiębiorstwo musi faktycznie być zobowiązane do świadczenia usług publicznych, a zobowiązania te muszą być jasno zdefiniowane; wyznaczniki, na podstawie których obliczana jest wysokość rekompensaty, muszą zostać określone wcześniej w obiektywny i przejrzysty sposób; wysokość rekompensaty nie może przekraczać kwoty niezbędnej do pokrycia całości lub części kosztów poniesionych w trakcie wywiązywania się z zobowiązań z tytułu świadczenia usług publicznych, przy uwzględnieniu uzyskiwanych przy tym wpływów i rozsądnego zysku; w przypadku gdy wyboru przedsiębiorstwa mającego wywiązywać się z zobowiązań z tytułu świadczenia usług publicznych nie dokonuje się zgodnie z procedurą udzielania zamówień publicznych, która pozwoliłaby na wybór oferenta świadczącego te usługi za cenę najkorzystniejszą dla danej społeczności, poziom rekompensaty należy określić na podstawie analizy kosztów, jakie poniosłoby typowe, dobrze zarządzane przedsiębiorstwo dysponujące odpowiednimi środkami<sup>5</sup>.

Terminem „użyteczność publiczna” posłużył się polski normodawca w art. 1 ustawy z dnia 20 grudnia 1996 r. o gospodarce komunalnej<sup>6</sup>. Zgodnie z tym przepisem gospodarka komunalna obejmuje w szczególności zadania o charakterze użyteczności publicznej, których celem jest bieżące i nieprzerwane zaspokajanie zbiorowych potrzeb ludności w drodze świadczenia usług powszechnie dostępnych<sup>7</sup>. Użyteczność publiczna dotyczy zadań o bardzo ważnym znaczeniu, które należą do zadań własnych jednostki samorządu terytorialnego. Usługi o charakterze użyteczności publicznej są zawsze usługami powszechnie dostępnymi<sup>8</sup>. Jest to „albo następstwem tego, iż dana usługa jest dobrem publicznym i w związku z tym ma charakter niewyłączalny, albo też wynika z faktu, że prawo gwarantuje wszystkim zainteresowanym podmiotom prawnie skuteczne roszczenie o zapewnienie dostępu do danej usługi”<sup>9</sup>.

Wskazane usługi<sup>10</sup> zaspokajają pewne szczególne i kwalifikowane potrzeby wspólnoty samorządowej – potrzeby elementarne, absolutne, podstawowe i występujące powszechnie<sup>11</sup>. Są one jednak zmienne w czasie, na co wpływ mają m.in.

---

towarów, jest niezgodna z rynkiem wewnętrznym w zakresie, w jakim wpływa na wymianę handlową między państwami członkowskimi. Zob. art. 107–109 Traktatu o Funkcjonowaniu Unii Europejskiej, wersja skonsolidowana Dz. Urz. UE 2010, C83/47.

<sup>5</sup> Zob. Sprawa C-280/00 *Altmark Trans GmbH i Regierungspräsidium Magdeburg przeciwko Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH*, I-7747.

<sup>6</sup> Ustawa z dnia 20 grudnia 1996 r. o gospodarce komunalnej (Dz.U. 2011, nr 45, poz. 236).

<sup>7</sup> Definicja ta zaczerpnięta została przez normodawcę z art. 6 (dawniej 8) ustawy o przedsiębiorstwach państwowych z dnia 25 września 1981 r. (Dz.U. 2013, poz. 1384). Zgodnie z tym aktem prawnym „Państwowe przedsiębiorstwa użyteczności publicznej mają przede wszystkim na celu bieżące i nieprzerwane zaspokajanie potrzeb ludności”.

<sup>8</sup> Por. A. Wasilewski, *Przedsiębiorstwo użyteczności publicznej w świetle prawa polskiego*, „Przeгляд Ustawodawstwa Gospodarczego” 1982, nr 1–2, s. 11–15.

<sup>9</sup> M. Szydło, *Ustawa o gospodarce komunalnej. Komentarz*, Warszawa 2008, s. 148.

<sup>10</sup> Zob. S. Dudzik, *Działalność gospodarcza samorządu terytorialnego. Problematyka prawna*, Kraków 1998, *passim*.

<sup>11</sup> M. Szydło, wyd. cyt., s. 148.



czynniki związane z sytuacją gospodarczą państwa<sup>12</sup>. Podmioty świadczące usługi użyteczności publicznej muszą dostosowywać swoje działania do potrzeb odbiorców<sup>13</sup>. W literaturze zwraca się uwagę, że element bieżącego i nieprzerwanego zaspokajania zbiorowych potrzeb ludności charakteryzuje użyteczność publiczną od strony organizacyjnej. Zaspokajanie potrzeb ludności w sposób ciągły odnosi się do potrzeb bieżących, co oznacza powszechną dostępność do działalności w sferze użyteczności publicznej<sup>14</sup>. Owa dostępność wymaga stworzenia przez normodawcę warunków i gwarancji, które sprawią, że nie będzie ona fikcją<sup>15</sup>. Wskazuje się, że działalność użyteczności publicznej tworzą dwie kategorie czynności: akty władzy publicznej oraz akty bezpośredniego wykonawcy zadań, który podejmuje aktywność w obrocie gospodarczym. L. Kieres stwierdza, że „sprzężenie między tymi działaniami jest na tyle istotne, że swoboda wykonawcy bezpośredniego zadań nie może lub nie zawsze może być identyfikowana z wolnością przedsiębiorczości (działalności gospodarczej). Szczególne powiązanie podmiotu świadczącego usługi użyteczności publicznej z interesem publicznym<sup>16</sup> również nadaje jego działaniom postać kwalifikowanej działalności, która jest zbliżona do działalności gospodarczej, ale nie powinna być z nią identyfikowana”<sup>17</sup>. Moim zdaniem działalność jednostki samorządu terytorialnego może być jednak uznana za działalność gospodarczą, jeżeli wystąpią cechy normatywne wskazane w art. 2 ustawy z dnia 2 lipca 2004 r. o swobodzie działalności gospodarczej<sup>18</sup>. Jednostka taka może być uznana za przedsiębiorcę prowadzącego działalność gospodarczą tylko w zakresie wykonywania zadań własnych i tylko wówczas, gdy są one związane z udziałem tej jednostki w życiu gospodarczym<sup>19</sup>.

Jak już wspomniałem powyżej, do pojęcia użyteczności publicznej normodawca odnosi się w Prawie lotniczym. Obowiązek użyteczności publicznej polega m.in. na zobowiązaniu zarządzającego lotniskiem do zapewnienia funkcjonowania lotniska, z zachowaniem określonych wymagań, których zarządzający lotniskiem nie spełniłby, kierując się jedynie interesem handlowym lub statutowym, na warunkach okre-

---

<sup>12</sup> Por. L. Stępnik, *Nowe prawo przedsiębiorstw państwowych*, „Przegląd Ustawodawstwa Gospodarczego” 1982, nr 1–2, s. 3–7.

<sup>13</sup> S. Piątek, *Przedsiębiorstwo użyteczności publicznej jako instytucja gospodarcza*, Warszawa 1986, s. 65.

<sup>14</sup> L. Kieres, [w:] J. Grabowski i in., *System Prawa Administracyjnego*, tom 8B: *Publiczne prawo gospodarcze*, Warszawa 2013, s. 73.

<sup>15</sup> Tamże.

<sup>16</sup> J. Jagoda, D. Łobos-Kotowska, M. Stańko, *Gospodarka mieniem komunalnym*, Warszawa 2008, s. 58–59.

<sup>17</sup> L. Kieres, [w:] J. Grabowski i in., wyd. cyt., s. 79.

<sup>18</sup> Zgodnie z tym przepisem działalnością gospodarczą jest zarobkowa działalność wytwórcza, budowlana, handlowa, usługowa oraz poszukiwanie, rozpoznawanie i wydobywanie kopalin ze złóż, a także działalność zawodowa, wykonywana w sposób zorganizowany i ciągły. Dz.U. 2013, poz. 672, z późn. zm.

<sup>19</sup> Zob. Wyrok Sądu Najwyższego z dnia 9 sierpnia 2012 r. (V CSK 366/11).

ślonych zgodnie ze wskazanym aktem prawnym. Odnaleźć można więc pewne cechy wspólne z definicją zawartą w ustawie o gospodarce komunalnej. Jednak te dwa pojęcia nie dają się utożsamić. Sądzę, że wskazany obowiązek może w niektórych przypadkach charakteryzować się bieżącym zaspokajaniem zbiorowych potrzeb ludności danego terytorium. Dotyczy to głównie krajów, które posiadają terytoria zamorskie (tj. Francja czy Holandia).

Obowiązek użyteczności publicznej zbliża do definicji z ustawy o gospodarce komunalnej również element powszechnej dostępności i jego odniesienie do kwestii zyskowności – do podejmowania działalności, mimo że nie będzie ona realizowana na zasadach czysto komercyjnych. W dzisiejszych czasach państwo musi wspierać rozwój regionalny – właśnie m.in. poprzez zapewnienie ludności możliwości swobodnego podróżowania, co w moim przekonaniu powinno stanowić usługę powszechnie dostępną. Normodawca musi więc stworzyć pewne swoiste gwarancje, które sprawią, że element bieżącego i nieprzerwanego charakteru użyteczności publicznej nie będzie iluzoryczny, a powszechna dostępność rzeczywiście wystąpi. Obowiązek użyteczności publicznej, rozumiany jako rekompensowanie przedsiębiorcom z branży lotniczej kosztów ich działalności – nieopłacalnej i nierentownej, ale istotnej ze względu na ważny interes publiczny – trzeba więc rozumieć w kontekście rozwoju regionalnego.

### **3. Obowiązek użyteczności publicznej nakładany na zarządzającego lotniskiem**

Zgodnie z punktem 34 Wytocznych Wspólnotowych dotyczących finansowania portów lotniczych i pomocy państwa na rozpoczęcie działalności dla przedsiębiorstw oferujących przeloty z regionalnych portów lotniczych z 2005 r. „w celu zapewnienia właściwego zarządzania ogólnego interesem publicznym, władza może nałożyć na zarządzającego portem zobowiązanie świadczenia usług użyteczności publicznej. Wówczas zarządzający może otrzymać od władzy publicznej rekompensatę odpowiadającą dodatkowym kosztom związanym ze świadczeniem usług użyteczności publicznej”<sup>20</sup>. Nie ulega wątpliwości, że omawiane w artykule zagadnienia dotyczą więc także problemu samej dopuszczalności pomocy publicznej w sektorze lotniczym.

Istotna dla niniejszego opracowania jest treść art. 183 Prawa lotniczego. Zgodnie z tym przepisem „na wniosek jednostki samorządu terytorialnego, zawierający propozycję rekompensaty zarządzającemu lotniskiem nadwyżki kosztów nad przycho-

---

<sup>20</sup> Zob. Komunikat Komisji, Wytoczne Wspólnotowe dotyczących finansowania portów lotniczych i pomocy państwa na rozpoczęcie działalności dla przedsiębiorstw oferujących przeloty z regionalnych portów lotniczych (2005/C 312/01).

dami lub przyznania innych świadczeń, Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego<sup>21</sup> może zawrzeć z zarządzającym lotniskiem umowę w zakresie wykonywania przez niego obowiązku użyteczności publicznej, zapewniającego funkcjonowanie lotniska o stosunkowo niedużym ruchu lotniczym, lecz ważnym dla miasta lub regionu, z zachowaniem określonych wymagań w zakresie regularności i ciągłości ruchu lotniczego na tym lotnisku”. Niewątpliwie treścią takiej umowy jest realizacja przez zarządzającego lotniskiem zadania publicznego ze sfery usług użyteczności publicznej, co nadaje jej szczególną rolę<sup>22</sup>.

Prezes Urzędu i wnioskująca jednostka samorządu terytorialnego zobligowani są do ustalenia zasad współfinansowania zarządzającego lotniskiem użytku publicznego w związku z wykonywaniem przez niego obowiązku użyteczności publicznej<sup>23</sup>. Wskazane dofinansowanie nie może przekraczać dofinansowania zarządzającego lotniskiem przez wnioskującą jednostkę samorządu terytorialnego oraz łącznych kosztów eksploatacji lotniska (bez amortyzacji)<sup>24</sup>.

Trzeba zwrócić uwagę, że obecnie w Polsce zaprezentowana wyżej procedura nie jest uregulowana żadnym aktem wykonawczym. Trwają jednak prace nad rozporządzeniem, które dotyczyłoby omawianych kwestii. Zapewni ono procedury, dzięki którym będzie możliwe wydatkowanie przez jednostki samorządu terytorialnego wraz z Prezesem Urzędu posiadanych środków na wykonywanie obowiązku użyteczności publicznej przez zarządzającego lotniskiem. Przeznaczenie takiego dofinansowania na obowiązek użyteczności publicznej dla zarządzających mniejszymi, regionalnymi lotniskami „powinno stymulować podtrzymanie i rozwój usług z zakresu transportu lotniczego w ujęciu regionalnym, tym samym zapewnić niezbędną dostępność regionów oraz zwiększyć ich atrakcyjność biznesową oraz turystyczną”<sup>25</sup>.

Projekt rozporządzenia określa warunki, tryb oraz kryteria przyznania środków finansowych, tj. lotniska objęte przedmiotowym rozporządzeniem, warunki, na jakich przyznaje się dofinansowanie, kwalifikowalność kosztów i przychodów będących przedmiotem obliczenia dofinansowania, wymagane informacje oraz dokumenty, jakie są przedstawiane we wniosku o dofinansowanie, elementy umowy o dofinansowanie, kryteria, według których Prezes Urzędu będzie przyznawał dofinansowanie. Kosztami wskazanymi przez normodawcę są koszty netto ponoszone w związku z wykonywaniem obowiązku użyteczności publicznej przez zarządzającego lotniskiem użytku publicznego, związane z udostępnianiem obiektów, urządzeń lub świadczeniem usług związanych ze startem, lądowaniem oraz posto-

<sup>21</sup> Dalej: Prezes Urzędu.

<sup>22</sup> Zob. K. Horubski, [w:] J. Grabowski i in., wyd. cyt., s. 842.

<sup>23</sup> Zob. art. 18e ust. 2 Prawa lotniczego.

<sup>24</sup> Zob. art. 18e ust. 3 Prawa lotniczego.

<sup>25</sup> Zob. Uzasadnienie do projektu rozporządzenia w sprawie dofinansowania obowiązku użyteczności publicznej zarządzającego lotniskiem użytku publicznego oraz przewoźnika lotniczego, s. 28. Dalej: Uzasadnienie.

jem statków powietrznych, a także obsługą pasażerów i ładunków (towarów i poczty), w tym świadczeniem przez tego zarządzającego usług obsługi naziemnej<sup>26</sup>.

Dofinansowanie przyznawane będzie na okres maksymalnie 3 lat. Na wniosek zarządzającego lotniskiem użytku publicznego, o ile przewidują to zasady współfinansowania określone w umowie, okres ten może zostać wydłużony maksymalnie do 5 lat<sup>27</sup>. Umowa powinna zawierać takie elementy, jak np.: nazwa zarządzającego lotniskiem wykonującego obowiązek użyteczności publicznej; obowiązek użyteczności publicznej nakładany na tego zarządzającego, jego szczegółowy zakres i zobowiązania z niego wynikające, w tym okres jego wykonywania, wraz z rodzajem wszystkich wyłącznych lub specjalnych praw przyznanych temu zarządzającemu, o ile zostały przyznane; sposób przekazywania dofinansowania ze strony Prezesa Urzędu wraz z harmonogramem określonym w tej umowie; zobowiązanie do poddania się kontroli i tryb kontroli wykonywania obowiązku użyteczności publicznej przez właściwe jednostki kontrolujące lub Prezesa Urzędu<sup>28</sup>.

Pierwszeństwo przy rozpatrywaniu wniosków o dofinansowanie będą miały lotniska użytku publicznego, na których ruch pasażerski stanowi nie więcej niż 500 000 pasażerów obsługanych w okresie jednego roku kalendarzowego poprzedzającego rok, w którym jednostka samorządu terytorialnego wystąpiła do Prezesa Urzędu z wnioskiem udzielenie obowiązku użyteczności publicznej<sup>29</sup>. Należy jednak zwrócić uwagę, że w przypadku gdy średnie roczne natężenie ruchu w okresie dwóch lat kalendarzowych poprzedzających rok zawarcia przez zarządzającego lotniskiem użytku publicznego z Prezesem Urzędu umowy w zakresie wykonywania przez tego zarządzającego lotniskiem obowiązku użyteczności publicznej przekracza 200 000 pasażerów, dofinansowanie może być udzielone od dnia wydania przez Komisję Europejską decyzji o niewnoszeniu zastrzeżeń lub decyzji pozytywnej<sup>30</sup>.

Dofinansowanie nie może powodować utrzymania kosztów związanych z działaniem portu lotniczego na sztucznie niskim poziomie oraz musi być przyznawane z zachowaniem reguł konkurencji obowiązujących w polskim oraz unijnym porządku prawnym. Trzeba podkreślić także, iż „zarządzający lotniskiem nie będzie

---

<sup>26</sup> Zob. § 3 Projektu rozporządzenia.

<sup>27</sup> Zob. § 2 ust. 6 Projektu rozporządzenia.

<sup>28</sup> Zob. § 8 ust. 2 Projektu rozporządzenia.

<sup>29</sup> Jak wskazuje się w Uzasadnieniu, wybór takiego progu wynika z analizy *Study on competition between airports and the application of State aid rules*. Wskazano w niej, że próg rentowności działalności portów lotniczych wynosi 500 000 pasażerów rocznie. Wskazane rozwiązanie ma na celu skierowanie pomocy dla tych lotnisk, które biorąc pod uwagę liczbę obsługanych pasażerów, mają faktyczne problemy z utrzymaniem ciągłości lotniczej działalności gospodarczej, pełniąc jednocześnie funkcje infrastruktury użyteczności publicznej (jako lotniska użytku publicznego oraz lotniska użytku publicznego o ograniczonej certyfikacji), zapewniając tym samym dostępność usług transportu lotniczego na danym obszarze kraju. Zob. Uzasadnienie, s. 23.

<sup>30</sup> W rozumieniu rozporządzenia Rady (WE) nr 659/1999 z dnia 22 marca 1999 r. ustanawiającego szczegółowe zasady stosowania art. 93 Traktatu WE (Dz. Urz. L 83 z 27.3.1999). Zob. § 2 ust. 5 Projektu rozporządzenia.

wykorzystywał dofinansowania do celów związanych z prowadzeniem działalności pozalotniczej oraz czerpania dodatkowych korzyści z działalności związanej z budową, finansowaniem, wykorzystywaniem i wynajmowaniem powierzchni oraz nieruchomości, przeznaczonej na biura i magazyny, hotele i przedsiębiorstwa przemysłowe w obrębie portu lotniczego, jak również sklepy, restauracje, parkingi<sup>31</sup>.

Chciałbym zaznaczyć, że w Polsce nakładanie obowiązku użyteczności publicznej na zarządzającego lotniskiem nie jest popularną procedurą. Wskazuje się, że jedynym przykładem dotychczasowego zastosowania przedmiotowego obowiązku w naszym kraju była umowa podpisana między Prezesem Urzędu a Portem Lotniczym Szczecin w latach 2003–2004, opiewająca na kwotę 800 tys. zł w roku 2003 oraz 450 tys. zł w roku 2004<sup>32</sup>.

#### **4. Obowiązek użyteczności publicznej nakładany na trasę lotniczą**

Zgodnie z art. 197 Prawa lotniczego minister właściwy do spraw transportu w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw rozwoju regionalnego, po zasięgnięciu opinii Prezesa Urzędu oraz wojewody lub właściwej jednostki samorządu terytorialnego, może w drodze rozporządzenia: nałożyć obowiązek użyteczności publicznej w stosunku do regularnego przewozu lotniczego między dwoma portami lotniczymi położonymi na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej lub między portem lotniczym położonym na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej a innym portem lotniczym położonym na terytorium Unii Europejskiej; określić okres oraz warunki wykonywania obowiązku użyteczności publicznej, z uwzględnieniem polityki państwa w zakresie rozwoju regionalnego oraz zasady niedyskryminacji między wspólnotowymi przewoźnikami lotniczymi.

Kryteria ustanawiania obowiązku użyteczności publicznej określone są natomiast w Rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1008/2008 z dnia 24 września 2008 r. w sprawie wspólnych zasad wykonywania przewozów lotniczych na terenie Wspólnoty<sup>33</sup>. Zgodnie z tym aktem prawa Unii Europejskiej obowiązek użyteczności publicznej nakłada się jedynie w zakresie niezbędnym do zapewnienia na trasie minimalnej liczby regularnych przewozów lotniczych, spełniających ustalone normy, które są przejrzyste i niedyskryminacyjne. Dotyczą one ciągłości, regularności, ustalania taryf lub minimalnej pojemności, których przewoźnicy nie przyjęliby, gdyby brali pod uwagę wyłącznie swój interes handlowy<sup>34</sup>.

<sup>31</sup> Zob. Uzasadnienie, s. 23–24.

<sup>32</sup> <http://www.ulc.gov.pl/pl/regulacja-ryнку/obowiązek-użyteczności-publicznej>.

<sup>33</sup> Dz.Urz.UE.L.2008.293.3.

<sup>34</sup> Zob. art. 16 ust. 1 Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1008/2008.

Państwo członkowskie Unii Europejskiej ocenia konieczność i adekwatność przewidywanego obowiązku użyteczności publicznej, biorąc pod uwagę: proporcjonalność między przewidywanym obowiązkiem a potrzebami w zakresie rozwoju gospodarczego danego regionu; możliwość wykorzystania innych środków transportu oraz ich zdolność do zaspokojenia potrzeb transportowych branych pod uwagę, w szczególności w przypadku, gdy istniejące przewozy kolejowe obsługują planowaną trasę z czasem podróży wynoszącym poniżej trzech godzin oraz z wystarczającą częstotliwością, liczbą połączeń oraz dogodnymi godzinami przejazdów; taryfy lotnicze i warunki, które mogą zostać przedstawione użytkownikom; łączny efekt działalności wszystkich przewoźników lotniczych operujących lub zamierzających operować na danej trasie<sup>35</sup>.

Projekt rozporządzenia przekazywany jest przez ministra właściwego do spraw transportu do Komisji Europejskiej oraz zainteresowanych państw Unii Europejskiej. Komisja Europejska publikuje w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej notę informacyjną ze wskazaniem dwóch portów, które łączy trasa, na którą nałożony został obowiązek użyteczności publicznej (wraz z możliwymi punktami międzylądowania), daty wejścia w życie obowiązku oraz pełnego adresu, pod którym zainteresowane państwo członkowskie Unii Europejskiej niezwłocznie i bezpłatnie udostępnia tekst oraz wszelkie stosowne informacje lub dokumenty dotyczące obowiązku użyteczności publicznej. W odniesieniu do tras, na których przewidywana liczba pasażerów korzystających z przewozu na tej trasie jest niższa niż 10 000, odpowiednia będzie nota informacyjna publikowana w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej albo w dzienniku urzędowym zainteresowanego państwa członkowskiego. Jeżeli obowiązek użyteczności publicznej został nałożony, to każdy przewoźnik wspólnotowy, jeśli spełnia wszystkie wymagania (normy), może rozpocząć wykonywanie regularnych przewozów lotniczych na danej trasie<sup>36</sup>.

Obowiązek nakładany jest najpierw na trasę lotniczą. Dotyczy wszystkich przewoźników, którzy mogą na tej trasie spełnić określone warunki, i nie jest związany z rekompensatą. Dopiero w sytuacji gdy żaden przewoźnik nie rozpoczął wykonywania długoterminowych, regularnych przewozów na danej trasie, dane państwo członkowskie może ograniczyć obsługę tej trasy do jednego przewoźnika, wybranego w przetargu publicznym. Wtedy będzie możliwość dofinansowania w postaci rekompensaty<sup>37</sup>.

Niezwykle istotna, z punktu widzenia tematu artykułu, będzie możliwość zastosowania procedury wspomnianego wyżej przetargu publicznego dotyczącego obowiązku użyteczności publicznej. Jeżeli w okresie 3 miesięcy od dnia wejścia w życie wskazanego rozporządzenia żaden wspólnotowy przewoźnik lotniczy nie rozpoczął wykonywania lub nie przekazał do Prezesa Urzędu informacji o planowanym

<sup>35</sup> Zob. art. 16 ust. 2 Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1008/2008.

<sup>36</sup> Szerzej: <http://www.ulc.gov.pl/pl/regulacja-ryнку/obowiazek-uzytecznosci-publicznej>

<sup>37</sup> Tamże.



rozpoczęciu wykonywania przewozów na trasie, w odniesieniu do której nałożono obowiązek użyteczności publicznej, minister właściwy do spraw transportu, po zasięgnięciu opinii Prezesa Urzędu, wojewody i właściwej jednostki samorządu terytorialnego, może dokonać wyboru jednego wspólnotowego przewoźnika lotniczego do obsługi tej trasy na okres do 4 lat, po przeprowadzeniu przetargu publicznego, publikując zaproszenie do składania ofert w Biuletynie Informacji Publicznej<sup>38</sup>.

Sama procedura przetargu została uregulowana w art. 17 Rozporządzenia 1008/2008. Komisja zamieszcza ogłoszenie o zaproszeniu do składania ofert w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej. Ostateczny termin składania ofert wyznacza się na przynajmniej dwa miesiące po dacie opublikowania ogłoszenia. W przypadku gdy przetarg dotyczy trasy, do której dostęp został już ograniczony do jednego przewoźnika, zaproszenie do składania ofert jest publikowane co najmniej sześć miesięcy przed dniem, w którym ma zacząć obowiązywać nowa umowa, aby ocenić konieczność utrzymania ograniczonego dostępu<sup>39</sup>. Wyboru dokonuje się w najkrótszym możliwym terminie, biorąc pod uwagę adekwatność usługi, w tym cen i warunków, które mogą zostać podane użytkownikom, oraz koszt ewentualnej rekompensaty wymaganej od zainteresowanego państwa (państw) członkowskiego(-ich). Istotne jest, że państwo członkowskie może zrekompensować tak wybranemu przewoźnikowi lotniczemu spełnienie norm wynikających z obowiązku użyteczności publicznej. Wysokość tej rekompensaty nie może przekroczyć jednak kwoty niezbędnej do pokrycia kosztów netto poniesionych w związku z wykonywaniem każdego obowiązku użyteczności publicznej, z uwzględnieniem przychodów uzyskiwanych przez przewoźnika lotniczego w związku z jego realizacją oraz uzasadnionego poziomu zysku. Zgodnie z przywołanym we wcześniejszym punkcie projektem rozporządzenia umowa w sprawie przedmiotowej rekompensaty powinna zawierać m.in.: nazwę przewoźnika lotniczego, któremu został przyznany obowiązek użyteczności publicznej; szczegółowy zakres regularnego przewozu lotniczego na trasie, w odniesieniu do której nałożono obowiązek użyteczności publicznej, z uwzględnieniem częstotliwości i oferowanej liczby miejsc, wraz z rodzajem wszystkich wyłącznych lub specjalnych praw przyznanych temu przewoźnikowi, o ile zostały przyznane; okres umowy równoznaczny z okresem wykonywania regularnego przewozu lotniczego na trasie, w odniesieniu do której nałożony został obowiązek użyteczności publicznej; kwotę dofinansowania ze strony Prezesa Urzędu; harmonogram i sposób przekazywania dofinansowania udzielonego przez Prezesa Urzędu<sup>40</sup>.

<sup>38</sup> Art. 197 ust. 7 Prawa lotniczego.

<sup>39</sup> Zaproszenie do składania ofert i wynikająca z niego umowa obejmują m.in.: normy obowiązujące w ramach obowiązku użyteczności publicznej; zasady dotyczące zmian i zakończenia umowy, w szczególności w celu uwzględnienia niemożliwych do przewidzenia zmian; okres ważności umowy; sankcje w przypadku niewywiązania się z umowy; obiektywne i przejrzyste parametry, na podstawie których oblicza się ewentualną rekompensatę za wypełnianie obowiązku użyteczności publicznej.

<sup>40</sup> Zob. § 12 ust. 2 Projektu rozporządzenia.

Obowiązek użyteczności publicznej występuje najczęściej w przypadku tras lotniczych łączących miasto jednego z państw członkowskich z odległymi regionami kraju. We Francji przedmiotowy obowiązek funkcjonuje na około 60 trasach. Dobrym przykładem może być Nicea, z której obowiązkiem użyteczności publicznej zostały objęte trasy do czterech miast na Korsyce. W Polsce omawiany obowiązek nie został jeszcze nałożony<sup>41</sup>.

## 5. Wnioski

Użyteczność publiczna w sektorze lotniczym odgrywa bardzo znaczącą rolę w Unii Europejskiej. W ramach dofinansowania możliwy jest rozwój mniejszych lotnisk oraz przedsiębiorców zapewniających transport na mniej popularnych trasach. W sposób pośredni wpływa się na zwiększenie dochodów portów lotniczych i przedsiębiorców nimi zarządzających. Tytułowy obowiązek niewątpliwie wpływa także na rozwój poszczególnych regionów poprzez zapewnienie do nich dostępności. Zwiększa się ich atrakcyjność turystyczna, a także biznesowa. Poprzez wprowadzenie regulacji jurydycznych związanych z obowiązkiem użyteczności publicznej w sektorze lotniczym wpływa się również na konkurencyjność przedsiębiorców w społecznej gospodarce rynkowej. Niestety w Polsce w dalszym ciągu przedstawione formy dofinansowania przedsiębiorców nie są popularne. Moim zdaniem wynika to z faktu niekompletności regulacji prawnych tej sfery. W dalszym ciągu nie zostało wydane rozporządzenie wykonawcze, które ustali transparentne procedury efektywnego przekazywania środków finansowych dla przedsiębiorców. Uważam również, że w dalszym ciągu transport lotniczy w Polsce będzie się rozwijał, a sektor lotniczy stanie się sektorem coraz bardziej dochodowym. Wraz z postępem cywilizacyjnym będą musiały powstać nowe trasy lotnicze. Ponadto zastosowanie w praktyce istniejących i projektowanych rozwiązań normatywnych może przyczynić się do zmniejszenia bezrobocia w danym regionie. Trzeba również pamiętać, że władzom poszczególnych jednostek samorządu terytorialnego będzie zależało na zwiększeniu atrakcyjności regionów, a tym samym będą one zainteresowane rozwojem przedsiębiorców szeroko rozumianego sektora lotniczego. Trzeba jednak pamiętać, że rekompensata związana z obowiązkiem użyteczności publicznej traktowana powinna być jako przykład odpowiedzialności za działania legalne administracji, które mogą być podejmowane tylko w ściśle określonych prawem administracyjnym przypadkach związanych z koniecznością ochrony interesu publicznego<sup>42</sup>.

---

<sup>41</sup> Lista wszystkich tras dostępna pod linkiem: [http://ec.europa.eu/transport/modes/air/internal\\_market/doc/pso\\_-\\_eu\\_and\\_eea\\_-\\_feb\\_2013.pdf](http://ec.europa.eu/transport/modes/air/internal_market/doc/pso_-_eu_and_eea_-_feb_2013.pdf).

<sup>42</sup> K. Horubski, [w:] J. Grabowski i in., wyd. cyt., s. 830.



## Literatura

- Czemicki F., Skoczny T. (red.), *Usługi portów lotniczych w Unii Europejskiej i w Polsce a prawo konkurencji i regulacje lotniskowe*, Warszawa 2010.
- Dudzik S., *Działalność gospodarcza samorządu terytorialnego. Problematyka prawna*, Kraków 1998.
- Grabowski J., Kieres L., Walaszek-Pyziół A., Blicharz R., Długosz T., Horubski K., Kiczka K., Pawełczyk M., Swora M., Szydło M., Włudyka T., Żurawik A., *System Prawa Administracyjnego*, tom 8B: *Publiczne prawo gospodarcze*, Warszawa 2013.
- Jagoda J., Łobos-Kotowska D., Stańko M., *Gospodarka mieniem komunalnym*, Warszawa 2008.
- Piątek S., *Przedsiębiorstwo użyteczności publicznej jako instytucja gospodarcza*, Warszawa 1986.
- Stępnik L., *Nowe prawo przedsiębiorstw państwowych*, „Przegląd Ustawodawstwa Gospodarczego” 1982, nr 1–2.
- Szydło M., *Ustawa o gospodarce komunalnej. Komentarz*, Warszawa 2008.
- Wasilewski A., *Przedsiębiorstwo użyteczności publicznej w świetle prawa polskiego*, „Przegląd Ustawodawstwa Gospodarczego” 1982, nr 1–2.

### **PUBLIC SERVICE OBLIGATIONS VS. AN ACTIVITY OF AN ENTREPRENEUR OF AVIATION SECTOR IN SOCIAL MARKET ECONOMY**

**Summary:** According to the EU and domestic law, to manage public interest properly there is a possibility to impose Public Service Obligations on economic entities governing airports and flight routes. The article defines general interest, which has been present for a lot of years in the juridical system. An institution in question is presented, so as the project of administrative act that will substantially influence entrepreneurship in the Polish aviation sector.

**Keywords:** Public Service Obligations, aviation law, airport management, air transportation.