



Przedsiębiorstwo Państwowe
„Porty Lotnicze”
www.porty-lotnicze.com.pl



Centrum Studiów
Antymonopolowych i Regulacyjnych
www.wz.uw.edu.pl/csair

Publikacja raportu z badań zrealizowanych w 2009 r. wspólnie przez członków Centrum Studiów Antymonopolowych i Regulacyjnych oraz pracowników Przedsiębiorstwa Państwowego „Porty Lotnicze”. Książka jest efektem podpisanego 9 lipca 2009 r. przez Przedsiębiorstwo Państwowe „Porty Lotnicze” i Wydział Zarządzania Uniwersytetu Warszawskiego Porozumienia o Współpracy, w którym Strony zadeklarowały gotowość współpracy naukowo-badawczej.

Z recenzji wydawniczych:

„Opracowanie stanowi obszerne kompendium wiedzy regulacyjnej i orzeczniczej dotyczącej sektora usług lotniczych w Polsce i Unii Europejskiej. [...] Recenzowane opracowanie jest wartościowym zbiorem informacji o stanie prawnym i faktycznym na rynkach usług lotniczych w Europie, ze szczególnym uwzględnieniem Polski. W opracowaniu zawarty jest wiele wskazówek dla polskich decydentów różnych szczebli władzy politycznej i gospodarczej. Z tego punktu widzenia opracowanie w pełni zasługuje na publikację celem upowszechnienia tej wiedzy i wykorzystania jej w intensywnie rozwijającym się transporcie lotniczym w Polsce”.

(Prof. dr hab. Anna Fornalczyk)

„Jest to publikacja unikatowa i szczególna w swoim wyrazie, albowiem bazuje na raporcie z badań łączących w sobie wiedzę pracowników naukowych z doświadczeniem pracowników największego portu lotniczego w Polsce. Odnosi się do kluczowych problemów rynków lotniskowych oraz porusza najważniejsze dzisiaj kwestie rozwoju branży lotniskowej, w tym zwłaszcza jej przekształceń własnościowych”.

(Prof. dr hab. Adam Jaroszyński)

ISBN 978-83-61276-46-3

5

Usługi portów lotniczych
w Unii Europejskiej i w Polsce

Studia i Monografie Antymonopolowe i Regulacyjne

Usługi portów lotniczych w Unii Europejskiej i w Polsce a prawo konkurencji i regulacje lotniskowe

Praca zbiorowa
pod redakcją
Filipa Czernickiego
i Tadeusza Skoczego

Warszawa 2010



Wydawnictwo Naukowe
Wydziału Zarządzania
Uniwersytetu Warszawskiego

**Usługi portów lotniczych
w Unii Europejskiej i w Polsce
a prawo konkurencji
i regulacje lotniskowe**

Centrum Studiów Antymonopolowych i Regulacyjnych Wydziału Zarządzania Uniwersytetu Warszawskiego

Siódma publikacja Programu Wydawniczego CSAiR

Seria: Studia i Monografie Antymonopolowe i Regulacyjne

Redaktor serii: dr hab. Tadeusz Skoczny, prof. UW

Centrum Studiów Antymonopolowych i Regulacyjnych (CSAiR)

www.wz.uw.edu.pl/csair



Centrum Studiów Antymonopolowych i Regulacyjnych (CSAiR) zostało utworzone uchwałą Rady Wydziału Zarządzania Uniwersytetu Warszawskiego z dnia 21 lutego 2007 r. jako „inna wymieniona w regulaminie wydziału jednostka, niezbędna do realizacji zadań wydziału” w rozumieniu § 20 Statutu Uniwersytetu Warszawskiego z dnia 21 czerwca 2006 r.

CSAiR prowadzi między- i interdyscyplinarne badania naukowe oraz prace rozwojowe i wdrożeniowe w zakresie ochrony konkurencji i regulacji sektorowych w gospodarce rynkowej, ale także przygotowuje wydawnictwa zwarte i periodyczne, organizuje lub współorganizuje konferencje, seminaria, warsztaty i szkolenia, a w przyszłości będzie także patronować studiom podyplomowym.

W skład CSAiR wchodzi członkowie Zwyczajni (pracownicy naukowcy Wydziału Zarządzania UW), członkowie Stowarzyszeni (pracownicy naukowcy innych wydziałów UW, w tym głównie Wydziału Prawa i Administracji i Wydziału Nauk Ekonomicznych, a także innych krajowych i zagranicznych uczelni i jednostek badawczych) oraz Stali Współpracownicy (w tym osoby zatrudnione w polskich i zagranicznych firmach oraz instytucjach publicznych i prywatnych).

Przedsiębiorstwo Państwowe „Porty Lotnicze” (PPL)

www.porty-lotnicze.com.pl



Przedsiębiorstwo Państwowe
„Porty Lotnicze”

Przedsiębiorstwo Państwowe „Porty Lotnicze” (PPL) działa w obecnej formie prawnej od 1987 r. Firma jest nowoczesnym, wysoko wyspecjalizowanym przedsiębiorstwem, koncentrującym się na dostarczaniu usług zarówno liniom lotniczym, jak i pasażerom korzystających z transportu lotniczego. Przedsiębiorstwo zarządza **Portem Lotniczym** im. Fryderyka Chopina w Warszawie, które jest najnowocześniejszym kompleksem infrastrukturalnym transportu publicznego w Polsce. Do grupy kapitałowej P.P. „Porty Lotnicze” należy 20 spółek zarówno zarządzających lotniskami cywilnymi w Polsce, jak i związanych z obsługą linii lotniczych i pasażerów.

Usługi portów lotniczych w Unii Europejskiej i w Polsce a prawo konkurencji i regulacje lotniskowe

**Praca zbiorowa
pod redakcją
Filipa Czernickiego
i Tadeusza Skocznego**

Warszawa 2010



Wydawnictwo Naukowe
Wydziału Zarządzania
Uniwersytetu Warszawskiego

Centre for Antitrust and Regulatory Studies University of Warsaw, Faculty of Management

Seventh Publication of the Publishing Programme

Series: Antitrust and Regulatory Studies and Monographs

Series editor: Prof. Tadeusz Skoczny

Centre for Antitrust and Regulatory Studies (CSAiR)

www.wz.uw.edu.pl/csair



CSAiR came into being by order taken by the Council of the Warsaw University Faculty of Management of 21 February 2007. It was founded in accordance with para 20 of the Warsaw University Statute of 21 June 2006 as a “other unit, listed in the faculty rule book, necessary to achieve the faculty’s objectives”. CSAiR conducts cross- and inter-disciplinary academic research and development as well as implementation projects concerning competition protection and sector-specific regulation in market economy. It also prepares one-off and periodical publications, organises or participates in the organisation of conferences, seminars, work-shops and training courses. In the future CSAiR will also act as a patron of post-graduate studies.

CSAiR consists of Ordinary Members (academic staff of the Warsaw University Faculty of Management), Associated Members (academic staff of other faculties of the Warsaw University, mostly the Faculty of Law and Administration and the Faculty of Economics as well as other Polish and foreign universities and research institutes) and Permanent co-operators (including employees of Polish and foreign companies and public and private institutions).

“Polish Airports” State Enterprise (PPL)

www.porty-lotnicze.com.pl



Przedsiębiorstwo Państwowe
„Porty Lotnicze”

“Polish Airports” State Enterprise has operated in its current legal form since 1987. It is a modern, highly specialised enterprise focused on providing services both to airlines and passengers travelling by air. The Enterprise is the operator of Warsaw Fryderyk Chopin Airport, Poland’s most modern public transport infrastructure complex. “Polish Airports” State Enterprise capital group comprises 20 entities, including operators of Polish commercial airports and providers of services for airlines and passengers.

**Airports services
in the European Union and Poland
– competition law
and airports regulations**

**Edited by
Filip Czernicki
and Tadeusz Skoczny**

Warsaw 2010

Recenzenci:

Prof. PŁ dr hab. Anna Fornalczyk, Katedra Integracji Europejskiej i Marketingu
Międzynarodowego Wydziału Organizacji i Zarządzania Politechniki Łódzkiej

Prof. dr hab. Adam Jaroszyński, Katedra Prawnych Problemów Administracji
i Zarządzania Wydziału Zarządzania Uniwersytetu Warszawskiego

Redakcja: Teresa Pawlak-Lis

Projekt okładki: Dariusz Kondefefer

© Copyright by Wydawnictwo Naukowe Wydziału Zarządzania
Uniwersytetu Warszawskiego oraz Przedsiębiorstwo Państwowe „Porty Lotnicze”,
Warszawa 2010

ISBN 978-83-61276-46-3



Opracowanie komputerowe, druk i oprawa:
Dom Wydawniczy ELIPSA,
ul. Inflancka 15/198, 00-189 Warszawa
tel./fax 022 635 03 01, 022 635 17 85, e-mail: elipsa@elipsa.pl
www.elipsa.pl

Spis treści

Przedmowa	19
Zagadnienia wstępne	21
ROZDZIAŁ 1. Usługi portów lotniczych a prawo konkurencji i regulacje lotniskowe; założenia i rezultaty badawcze	23
Rynki usług portów lotniczych w świetle doświadczeń orzeczniczych	47
ROZDZIAŁ 2. Zasady wyznaczania rynków usług portów lotniczych w sprawach z zakresu ochrony konkurencji i regulacji	49
Świadczenie usług portów lotniczych w UE i w Polsce w świetle prawa konkurencji i praktyki jego stosowania	77
ROZDZIAŁ 3. Stosowanie reguł konkurencji wobec zarządzających portami lotniczymi	79
ROZDZIAŁ 4. Prewencyjna kontrola koncentracji	111
ROZDZIAŁ 5. Pomoc publiczna	145
Regulacyjne uwarunkowania świadczenia usług portów lotniczych w UE i w Polsce	173
ROZDZIAŁ 6. Podział ruchu lotniczego pomiędzy porty lotnicze	175
ROZDZIAŁ 7. Opłaty lotniskowe	191
ROZDZIAŁ 8. Przydział (koordynacja) czasu startów i lądowań	215
ROZDZIAŁ 9. Usługi obsługi naziemnej	246
ROZDZIAŁ 10. Ochrona środowiska/hałas	275
Relacje między własnością portów lotniczych a zarządzaniem portami lotniczymi (Raporty krajowe)	297
ROZDZIAŁ 11. Wielka Brytania	299
ROZDZIAŁ 12. Hiszpania	323
ROZDZIAŁ 13. Niemcy	338
ROZDZIAŁ 14. Francja	358
ROZDZIAŁ 15. Portugalia	388

Contents

Preface	19
Introduction	21
CHAPTER 1. Airports services – competition law and airports regulation; scope and results of the research project	23
Airports service markets in the light of case law	47
CHAPTER 2. Definition of airports service markets in antitrust and regulatory cases	49
Providing airports services under the EU and Polish competition law	77
CHAPTER 3. Application of antitrust rules to airports providers	79
CHAPTER 4. Preventive merger control	111
CHAPTER 5. State aids	145
Providing airports services under the EU and Polish airports regulation	173
CHAPTER 6. Distribution of traffic between the airports	175
CHAPTER 7. Airports charges	191
CHAPTER 8. Slots	215
CHAPTER 9. Groundhandling	246
CHAPTER 10. Environment protection/noise	275
Relations between airports ownership and management (country reports)	297
CHAPTER 11. Great Britain	299
CHAPTER 12. Spain	323
CHAPTER 13. Germany	338
CHAPTER 14. France	358
CHAPTER 15. Portugal	388

Szczegółowy spis treści

Przedmowa	19
ZAGADNIENIA WSTĘPNE	21
ROZDZIAŁ 1. Usługi portów lotniczych a prawo konkurencji i regulacje lotniskowe; założenia i rezultaty badawcze (Filip Czernicki, Tadeusz Skoczny)	23
1. Cele i zakres projektu badawczego	23
2. Definiowanie rynków usług portów lotniczych	27
3. Działania portów lotniczych w świetle reguł konkurencji UE i Polski ..	28
3.1. Zakazane praktyki ograniczające konkurencję	28
3.2. Prewencyjna kontrola koncentracji	29
3.3. Pomoc publiczna	30
4. Działania portów lotniczych w świetle wybranych regulacji lotniskowych UE i Polski	32
4.1. Regulacje lotniskowe	32
4.2. Podział ruchu lotniczego między porty lotnicze	33
4.3. Opłaty lotniskowe	34
4.4. Przydział czasu na start i lądowanie	35
4.5. Usługi obsługi naziemnej	36
4.6. Ochrona środowiska/hałas	37
5. Relacje między własnością portów lotniczych a zarządzaniem portami lotniczymi (Raporty krajowe)	38
5.1. Uwagi wstępne	38
5.2. Zakres i charakter badań	39
5.3. Metoda: raporty krajowe i wstępne uogólnienia	39
5.4. Modele przekształceń własnościowych	40
5.5. Modele zarządzania/biznesowe	42
5.6. Trzy modele relacji właściciel – zarządzający	43
5.7. Podsumowanie	44
RYNKI USŁUG PORTÓW LOTNICZYCH W ŚWIETLE DOŚWIADCZEŃ ORZECZNICZYCH	47
ROZDZIAŁ 2. Zasady wyznaczania rynków usług portów lotniczych w sprawach z zakresu ochrony konkurencji i regulacji (Agata Jurkowska)	49
1. Wstępna charakterystyka rynków usług portów lotniczych w kontekście antymonopolowym i regulacyjnym	49
2. Rynki usług aeronautycznych	56
2.1. Rynki zarządzania portem lotniczym (infrastrukturą lotniczą)	56
2.2. Rynki usług obsługi naziemnej	60

2.3. Rynki usług komercyjnych	66
3. Podsumowanie.....	71
Źródła.....	73
ŚWIADCZENIE USŁUG PORTÓW LOTNICZYCH W UE I W POLSCE W ŚWIETLE PRAWA KONKURENCJI I PRAKTYKI JEGO STOSOWANIA	77
ROZDZIAŁ 3. Stosowanie reguł konkurencji wobec zarządzających portami lotniczymi w świetle doświadczeń orzeczniczych w UE i w Polsce (Agata Jurkowska)	79
1. Wprowadzenie.....	79
2. Podstawowe przesłanki stosowania reguł konkurencji	82
2.1. Porty lotnicze jako „przedsiębiorcy” w świetle reguł konkurencji ..	82
2.2. Rynek właściwy.....	84
3. Porozumienia ograniczające konkurencję z udziałem portów lotniczych.....	85
4. Nadużywanie pozycji dominującej przez zarządzających portami lotniczymi.....	90
4.1. Uwagi ogólne	90
4.2. Nadużywanie pozycji dominującej poprzez narzucanie nieuczciwych cen	92
4.3. Nadużywanie pozycji dominującej poprzez dyskryminację.....	95
5. Sankcje w związku z naruszeniem zakazów praktyk ograniczających konkurencję.....	102
6. Porty lotnicze jako przedsiębiorstwa publiczne	103
7. Podsumowanie.....	106
Źródła.....	108
ROZDZIAŁ 4. Prewencyjna kontrola koncentracji w sektorze usług portów lotniczych (Tadeusz Skoczny)	111
1. Wprowadzenie.....	111
2. Prewencyjna kontrola koncentracji w sektorze usług portów lotniczych w UE w ostatnich 10 latach – charakterystyka ogólna.....	114
2.1. Uwagi wstępne	114
2.2. Koncentracje na rynkach usług portów lotniczych – ogólnie	115
2.3. Charakterystyka przedmiotowa	117
2.3.1. Operacje koncentracyjne	117
2.3.2. Usługi stanowiące główny przedmiot kontroli	119
2.4. Charakterystyka podmiotowa.....	119
2.4.1. Podmioty, nad którymi przejmowana była kontrola.....	119
2.4.2. Podmioty, od których przejmowano kontrolę.....	121
2.4.3. Podmioty przejmujące kontrolę.....	121
3. Rynki właściwe usług portów lotniczych w świetle orzecznictwa w sprawach koncentracji	123
3.1. Wprowadzenie; pojęcie i rola rynków właściwych.....	123
3.2. Rynki właściwe produktowo.....	124
3.2.1. Rynki właściwe produktowo w zakresie prowadzenia portów lotniczych i zarządzania nimi.....	124

3.2.2. Rynki właściwe produktowo w obszarze usług obsługi naziemnej	127
3.3. Rynki właściwe geograficznie	128
3.3.1. Rynki właściwe geograficznie w zakresie prowadzenia portów lotniczych i zarządzania nimi	128
3.3.2. Rynki właściwe geograficznie w zakresie usług obsługi naziemnej	131
4. Podstawowe problemy dopuszczalności koncentracji w sektorze usług portów lotniczych w świetle orzecznictwa	132
4.1. Pojęcie i kryteria testu konkurencji	132
4.2. Deklarowane cele/przyczyny koncentracji	133
4.3. Ocena koncentracji zgłoszonych i skontrolowanych przez KE w latach 1997-2006 w świetle obowiązującego w danym okresie testu konkurencji	134
4.3.1. Ocena 6 najważniejszych operacji koncentracyjnych	134
4.3.2. Ocena koncentracji na rynkach usług obsługi naziemnej	137
4.3.3. Brak koordynacji między przejmującymi wspólną kontrolę ..	138
4.3.4. Inne zastrzeżenia stron trzecich	138
4.4. Dopuszczalność ograniczeń dodatkowych	139
5. Podsumowanie	140
Źródła	142

ROZDZIAŁ 5. Reguły pomocy publicznej UE w odniesieniu do budowy infrastruktury lotniczej oraz działań operacyjnych portów lotniczych

<i>(Agata Jurkowska, Tadeusz Skoczny)</i>	145
1. Wprowadzenie	145
2. Zakaz pomocy publicznej	146
3. Wyłączenia spod zakazu pomocy publicznej	150
3.1. Dozwolona pomoc publiczna w świetle art. 107 ust. 2 TFUE	150
3.2. Dopuszczalna pomoc publiczna w świetle art. 107 ust. 3 TFUE	151
4. Wytyczne w sprawie finansowania portów lotniczych	155
4.1. Zakres i podstawy prawne	155
4.2. Finansowanie portów lotniczych	155
4.3. Pomoc na rozpoczęcie działalności	158
4.4. Praktyka decyzyjna Komisji po wydaniu Wytycznych	159
4.4.1. Pomoc dla portów lotniczych	159
4.4.2. Pomoc dla przewoźników lotniczych w kontekście rozwoju portów lotniczych	161
5. Podstawy prawne wspierania inwestycji w portach lotniczych w Polsce	164
5.1. Ustawa o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie lotnisk użytku publicznego	164
5.2. Rozporządzenie w sprawie pomocy na projekty infrastrukturalne w zakresie portów lotniczych w ramach PO Infrastruktura i Środowisko na lata 2007–2013	166
6. Podsumowanie	167
Źródła	169

REGULACYJNE UWARUNKOWANIA ŚWIADCZENIA USŁUG PORTÓW LOTNICZYCH W UE I W POLSCE	173
ROZDZIAŁ 6. Podział ruchu lotniczego pomiędzy porty lotnicze	
<i>(Igor Komarnicki)</i>	175
1. Wprowadzenie	175
2. Regulacja podziału ruchu lotniczego w prawie wspólnotowym i prawie polskim	176
3. Zasady i warunki podziału ruchu lotniczego	178
3.1. Zasada proporcjonalności	178
3.2. Zasada niedyskryminacji	181
3.3. Zasada przejrzystości i obiektywne kryteria	184
3.4. Wymagania infrastrukturalne	185
3.5. Udział portów lotniczych w postępowaniu dotyczącym podziału ruchu lotniczego	186
4. Podsumowanie i wnioski; ewentualny podział ruchu lotniczego pomiędzy Lotnisko Chopina i lotnisko Modlin	188
Źródła	189
Rozdz. 7. Opłaty lotniskowe (<i>Dariusz Kaliński</i>)	191
1. Wprowadzenie	191
2. Prawna regulacja opłat lotniskowych	192
2.1. Uwagi wstępne	192
2.2. Charakterystyka regulacji opłat lotniskowych w Polsce	193
2.3. Regulacja opłat lotniskowych w Unii Europejskiej	194
3. Podstawowe elementy regulacji zakresie opłat lotniskowych	197
3.1. Przedmiot i zakres regulacji	197
3.2. Definicja opłaty lotniskowej	199
3.3. Zasada niedyskryminacji	203
3.4. Narzędzia regulacji opłat lotniskowych	203
3.4.1. Mechanizm regulacji	203
3.4.2. Podstawa kosztowa i zarobkowy charakter działalności zarządzającego lotniskiem	206
3.4.3. Zróżnicowanie opłat	208
3.4.4. Zasady konsultacji	210
3.4.5. Ustalanie opłat w drodze porozumień	211
3.4.6. Zakres przekazywanych informacji	211
3.4.7. Terminy	212
3.4.8. Określenie standardów jakościowych	212
3.5. Niezależny regulator	212
4. Podsumowanie i wnioski	213
Źródła	213
ROZDZIAŁ 8. Przydział (koordynacja) czasu startów i lądowań	
<i>(Michał Kozłowski)</i>	215
1. Wprowadzenie	215
2. Podstawy prawne	220
2.1. Prawo Unii Europejskiej	220
2.2. Prawo krajowe	227

3.	Praktyczne aspekty przydziału czasów operacji w portach lotniczych ...	229
3.1.	Uwagi wstępne	229
3.2.	Szczegółowe uwarunkowania działalności koordynatora lub organizatora rozkładów lotów i komitetów w portach lotniczych...	230
3.2.1.	Kwalifikacje i obowiązki koordynatora organizatora rozkładu lotów	230
3.2.2.	Konsultacje i działalność komitetów w portach lotniczych...	232
3.2.3.	Koszty koordynacji w porcie lotniczym	234
3.3.	Wprowadzenie koordynacji lub organizacji oraz wyznaczenie koordynatora lub organizatora rozkładów lotów w polskich portach lotniczych	235
3.4.	Obowiązki zarządzającego portem lotniczym w zakresie przydziału czasów operacji w portach lotniczych	237
3.4.1.	Operacje startów i lądowań statków powietrznych jako jeden z elementów procesów zarządzania portem lotniczym ..	237
3.4.2.	Wykonywanie analizy przepustowości i określanie parametrów koordynacyjnych.....	237
3.4.3.	Wpłata zaliczki do budżetu koordynatora (organizatora)....	240
4.	Podsumowanie.....	240
4.1.	Międzynarodowe projekty zapewnienia punktualności i zwiększenia przepustowości portów lotniczych	240
4.2.	Potencjalne kierunki i metody działania w celu poprawy	242
	Źródła.....	243
ROZDZIAŁ 9. Usługi obsługi naziemnej (Anna Żebrowska-Dreger)		246
1.	Wprowadzenie.....	246
2.	Uwarunkowania rynkowe, a wspólnotowe regulacje dotyczące rynku obsługi naziemnej.....	246
2.1.	Uwagi wstępne	246
2.2.	Ogólna charakterystyka Dyrektywy Rady 96/67/WE.....	247
2.3.	Implementacja dyrektywy 96/67 do prawa krajowego państw członkowskich Unii Europejskiej.....	249
2.4.	Wpływ dyrektywy na rynek obsługi naziemnej w UE	251
2.4.1.	Raport SH&E International Air Transport Consultancy ...	251
2.4.2.	Najnowsze badania w sprawie skutków regulacji Dyrektywy na rynek obsługi naziemnej w UE	251
2.5.	Pakiet przepisów UE dla portów lotniczych z roku 2007	252
2.6.	Przyszłe kierunki zmian dyrektywy 96/67/WE	253
3.	Praktyczne problemy świadczenia usług obsługi naziemnej w portach lotniczych w Polsce w świetle obowiązujących regulacji prawnych.....	255
3.1.	Prawne podstawy świadczenia usług obsługi naziemnej w Polsce ..	255
3.2.	Praktyczne problemy świadczenia usług obsługi naziemnej w portach lotniczych w Polsce w świetle obowiązujących regulacji prawnych	257
3.2.1.	Scentralizowana infrastruktura	257
3.2.2.	Kategoryzacja usług.....	261
3.2.3.	Dostęp do infrastruktury	263
3.2.4.	Pobieranie opłat za dostęp do urządzeń w porcie lotniczym ..	264

3.2.5. Zasady konsultacji w zakresie zasad udostępniania i korzystania z infrastruktury lotniska	265
3.2.6. Warunki prowadzenia działalności w zakresie obsługi naziemnej w porcie lotniczym	267
3.2.7. Możliwości zaprzestania prowadzenia działalności w zakresie obsługi naziemnej przez agenta obsługi naziemnej w porcie lotniczym	269
3.2.8. Ważność zezwolenia	269
3.2.9. Gwarantowany poziom usług obsługi naziemnej oraz wymogi związane z ochroną środowiska	270
4. Podsumowanie i wnioski	271
Źródła	273
ROZDZIAŁ 10. Ochrona środowiska/hałas (Witold Piechota)	275
1. Wprowadzenie	275
2. Podstawy prawne – charakterystyka ogólna	276
3. Standardy jakości środowiska w odniesieniu do hałasu lotniczego	280
4. Monitorowanie klimatu akustycznego wokół lotnisk	282
5. Metody ograniczania oddziaływania hałasu lotniczego na środowisko	284
5.1. Uwagi wstępne	284
5.2. Ograniczanie poziomu hałasu u źródła	284
5.3. Planowanie przestrzenne	285
5.4. Konsultacje i współpraca z otoczeniem	289
5.5. Działania operacyjne	290
5.6. Ograniczenia operacyjne w portach lotniczych	292
6. Podsumowanie	293
Źródła	295
RELACJE MIĘDZY WŁASNOŚCIĄ PORTÓW LOTNICZYCH A ZARZĄDZANIEM PORTAMI LOTNICZYMI (RAPORTY KRAJOWE)	297
ROZDZIAŁ 11. Wielka Brytania (Tomasz Ludwicki)	299
1. Wprowadzenie – charakterystyka rynku lotniczego w Wielkiej Brytanii	299
1.1. Uwagi ogólne	299
1.2. Najważniejsze regulacje prawne dotyczące ekonomicznych uwarunkowań funkcjonowania lotnisk w Wielkiej Brytanii	302
2. Wybrane porty lotnicze w Wielkiej Brytanii	302
2.1. Londyńskie porty lotnicze będące własnością BAA Limited	302
2.2. Londyn Heathrow (Heathrow Airport Limited – HAL)	304
2.2.1. Ogólnie	304
2.2.2. Model biznesowy	305
2.2.3. Inwestycje	307
2.3. Lotnisko Gatwick (Gatwick Airport Limited – GAL)	309
2.3.1. Ogólnie	309
2.3.2. Model biznesowy	310
2.3.3. Inwestycje	310
2.4. Stansted (Stansted Airport Limited – STAL)	310
2.4.1. Ogólnie	310
2.4.2. Model biznesowy	312

2.4.3. Inwestycje	313
2.5. Manchester	314
2.5.1. Ogólnie	314
2.5.2. Model biznesowy	315
2.5.3. Inwestycje	316
2.6. Birmingham	318
2.6.1. Ogólnie; struktura własności	318
2.6.2. Model biznesowy	319
2.6.3. Inwestycje	319
3. Podsumowanie sytuacji na rynku lotnisk w Wielkiej Brytanii	319
Wykaz wykresów, rysunków i tabel	322
Źródła	322
ROZDZIAŁ 12. Hiszpania (Aleksandra Wąsowska)	323
1. Wprowadzenie – specyfika ruchu lotniczego w Hiszpanii	323
2. Studia przypadków portów lotniczych	324
2.1. Kryteria wyboru lotnisk	324
2.2. Krótka charakterystyka	325
2.2.1. Madrid-Barajas	325
2.2.2. Barcelona-El Prat	326
2.2.3. Palma de Mallorca	327
2.2.4. Malaga	328
2.2.5. Gran Canaria	329
2.2.6. Girona-Costa Brava	329
2.3. Forma i struktura własności	331
2.4. Model zarządzania	331
2.4.1. Uwagi ogólne	331
2.4.2. Sposób zarządzania wybranymi działaniami	332
2.5. Finanse	333
3. Podsumowanie	335
Wykaz rysunków i tabel	335
Źródła	336
ROZDZIAŁ 13. Niemcy (Michał Mijał)	338
1. Wprowadzenie – specyfika ruchu lotniczego w Niemczech	338
2. Opisy lotnisk	341
2.1. Kryteria wyboru lotnisk	341
2.2. Lotniska – studia przypadków	342
2.2.1. Frankfurt nad Menem (FRA)	342
2.2.1.1. Krótka charakterystyka	342
2.2.1.2. Forma i struktura własności	343
2.2.1.3. Model zarządzania	343
2.2.1.4. Finanse	345
2.2.2. Monachium (MUC)	345
2.2.2.1. Krótka charakterystyka	345
2.2.2.2. Forma i struktura własności	346
2.2.2.3. Model zarządzania	346
2.2.2.4. Finanse	346

2.2.3.	Düsseldorf (DUS).....	347
2.2.3.1.	Krótką charakterystyka.....	347
2.2.3.2.	Forma i struktura własności.....	347
2.2.3.3.	Model zarządzania.....	348
2.2.3.4.	Finanse.....	348
2.2.4.	Berlin (Tegel – TXL, Schönefeld – SXF, Tempelhof – THF) .	349
2.2.4.1.	Krótką charakterystyka.....	349
2.2.4.2.	Forma i struktura własności.....	351
2.2.4.3.	Model zarządzania.....	351
2.2.4.4.	Finanse.....	351
2.2.5.	Hamburg (HAM).....	351
2.2.5.1.	Krótką charakterystyka.....	351
2.2.5.2.	Forma i struktura własności.....	352
2.2.5.3.	Model zarządzania.....	352
2.2.5.4.	Finanse.....	352
2.2.6.	Kolonia/Bonn (CGN).....	354
2.2.6.1.	Krótką charakterystyka.....	354
2.2.6.2.	Forma i struktura własności.....	355
2.2.6.3.	Model zarządzania.....	355
2.2.6.4.	Finanse.....	355
3.	Podsumowanie.....	355
	Wykaz rysunków.....	356
	Źródła.....	356
ROZDZIAŁ 14.	Francja (Aleksandra Wąsowska).....	358
1.	Wprowadzenie.....	358
1.1.	Specyfika ruchu lotniczego we Francji.....	358
1.2.	Własność i zarządzanie we francuskich portach lotniczych.....	361
2.	Studia przypadków portów lotniczych.....	364
2.1.	Kryteria wyboru lotnisk.....	364
2.2.	Paryż.....	364
2.2.1.	Krótką charakterystyka.....	364
2.2.2.	Forma i struktura własności.....	366
2.2.3.	Model zarządzania.....	366
2.2.4.	Finanse.....	370
2.3.	Nicea.....	370
2.3.1.	Opis lotniska.....	370
2.3.2.	Forma i struktura własności.....	372
2.3.3.	Model zarządzania.....	372
2.3.4.	Finanse.....	372
2.4.	Lyon.....	374
2.4.1.	Opis lotniska.....	374
2.4.2.	Forma i struktura własności.....	375
2.4.3.	Model zarządzania.....	376
2.4.4.	Finanse.....	376
2.5.	Marsylia.....	377
2.5.1.	Opis lotniska.....	377
2.5.2.	Forma i struktura własności.....	378

2.5.3. Model zarządzania	378
2.5.4. Finanse	378
2.6. Tuluza	379
2.6.1. Opis lotniska	379
2.6.2. Forma i struktura własności	380
2.6.3. Model zarządzania	380
2.6.4. Finanse	381
2.7. Beauvais	381
2.7.1. Opis lotniska	381
2.7.2. Forma i struktura własności	382
2.7.3. Model zarządzania	382
2.7.4. Finanse	383
3. Podsumowanie	384
Wykaz rysunków i tabel	385
Źródła	385
ROZDZIAŁ 15. Portugalia (Aleksandra Wąsowska)	388
1. Wprowadzenie – specyfika ruchu lotniczego w Portugalii	388
2. Studia przypadków portów lotniczych	391
2.1. Kryteria wyboru lotnisk	391
2.2. Krótka charakterystyka	391
2.2.1. Lizbona	391
2.2.2. Faro	393
2.2.3. Porto	394
2.2.4. Madera	395
2.3. Forma i struktura własności	396
2.4. Model zarządzania	396
2.4.1. Uwagi ogólne	396
2.4.2. Sposób zarządzania wybranymi działaniami, składającymi się na łańcuch wartości portugalskich portów lotniczych	397
2.5. Finanse	398
3. Podsumowanie	399
Wykaz rysunków i tabel	400
Źródła	400

Przedmowa

U źródeł projektu badawczego, którego rezultaty prezentowane są w niniejszej publikacji, legły dwa równoległe nurty zamierzeń i działań praktycznych i poznawczych Przedsiębiorstwa Państwowego „Porty Lotnicze” oraz Centrum Studiów Antymonopolowych i Regulacyjnych Wydziału Zarządzania Uniwersytetu Warszawskiego.

Przedsiębiorstwo Państwowe „Porty Lotnicze” (PPL) przechodzi obecnie **ważny etap swojego rozwoju**. Wydzielenie Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej, rozbudowa Lotniska im. Fryderyka Chopina, wewnętrzna reorganizacja, a także trwające w Ministerstwie Infrastruktury przygotowania do komercjalizacji P.P. „Porty Lotnicze” spowodowały konieczność redefinicji podstawowych celów i zadań, jakie przed nim stoją. Przedsiębiorstwo prowadzi więc intensywne prace związane z opracowaniem strategii dla P.P. „Porty Lotnicze” oraz Planu Generalnego Lotniska im. F. Chopina. Równoległe przygotowany został kompleksowy plan inwestycyjny na najbliższe lata.

Wszystkie te prace wymagały i wymagają mocnego oparcia na wiarygodnych analizach i pracach studialnych. Przedsiębiorstwo mogło i powinno dalej korzystać z potencjału eksperckiego i rezultatów badań swoich własnych pracowników. Skala planów rozwojowych P.P. „Porty Lotnicze” jest jednak tak wielka, że nieodzownym jest sięganie po wiedzę zewnętrzną – doradczą i naukową – w celu dokonania fachowej i niezależnej weryfikacji zamierzeń i planów Przedsiębiorstwa z dorobkiem teoretycznym w zakresie świadczenia usług portów lotniczych i zarządzania lotniskami. Z uwagi na rangę gospodarczą P.P. „Porty Lotnicze” i jego pozycję rynkową szczególnie potrzebna jest Przedsiębiorstwu wiedza z zakresu prawa konkurencji i regulacji sektorowej dotyczącej działalności podmiotu zarządzającego infrastrukturą lotniczą i świadczącego usługi lotniskowe. Wiedzę tę będzie można wykorzystać nie tylko w relacjach z władzami polskimi i instytucjami Unii Europejskiej, ale także w ramach planowanej przez P.P. „Porty Lotnicze” nowej działalności w sferze usług i doradztwa w zakresie zakładania, rozwijania zarządzania lotniskami.

Wydział Zarządzania Uniwersytetu Warszawskiego (WZ UW), wiodąca w Polsce placówka naukowo-dydaktyczna w zakresie przedsiębiorczości, biznesu i zarządzania publicznego, prowadzi statutowe i własne badania naukowe w różnych obszarach wiedzy. **W Centrum Studiów Antymonopolowych i Regulacyjnych (CSAiR)** skupione jest grono prawników, ekonomistów i specjalistów od zarządzania prowadzących prace badawcze m.in. w zakresie prawa i ekonomii ochrony konkurencji oraz regulacji publicznych w sektorach infrastrukturalnych i szczególnych, w tym w transporcie lotniczym. Swój, w dużym stopniu publikowany, dorobek naukowy CSAiR oferuje także organom regulacyjnych i praktyce gospodarce.

Dnia 9 lipca 2009 r. Przedsiębiorstwo Państwowe „Porty Lotnicze” i Wydział Zarządzania Uniwersytetu Warszawskiego podpisały **Porozumienie o Współpracy**, w którym zadeklarowały gotowość wspólnego prowadzenia prac badawczych, publikowania książek i innych materiałów prezentujących wyniki tych prac, organizowania krajowych i międzynarodowych konferencji, seminariów i warsztatów oraz tworzenia możliwości

uczestnictwa pracowników P.P. „Porty Lotnicze” w studiach podyplomowych i doktorskich organizowanych przez WZ UW oraz odbywania przez studentów WZ UW praktyk w PPL; realizacja Porozumienia koordynowana jest – po stronie WZ UW – przez CSAiR, kierowane przez prof. UW dr hab. Tadeusza Skocznego, a po stronie P.P. „Porty Lotnicze” – przez Biuro Nadzoru Właścicielskiego, reprezentowane przez Filipa Czernickiego, Kierownika Zespołu Analiz i Projektów w tym Biurze.

Pierwszym przejawem tej współpracy stał się projekt badawczy pt. „Usługi portów lotniczych w Unii Europejskiej i w Polsce – uwarunkowania antymonopolowo-prawne i regulacyjne”, zrealizowany w 2009 r. wspólnymi siłami pracowników P.P. „Porty Lotnicze” i WZ UW. Projekt ten pokazał, że P.P. „Porty Lotnicze” nie tylko stanowi potencjalne źródło wiedzy i doświadczenia, którym chce i potrafi się dzielić, ale także dysponuje doświadczoną kadrą, zdolną także do realizowania przedsięwzięć o charakterze badawczym. Natomiast grono pracowników WZ UW, skupionych wokół CSAiR, jest w stanie zidentyfikować i poddać profesjonalnej analizie wybrane problemy prawa, ekonomii i zarządzania w konkretnym sektorze gospodarki.

Wierzimy, że w prezentowanej publikacji znajdzie Czytelnik bez trudu wartość dodaną wynikającą z takiego połączenia wiedzy teoretycznej z doświadczeniem praktycznym.

Warszawa, 30 marca 2010 r.

Michał Marzec
Naczelny Dyrektor
Przedsiębiorstwa Państwowego „Porty Lotnicze”

Prof. dr hab. Alojzy Z. Nowak
Dziekan Wydziału Zarządzania
Uniwersytetu Warszawskiego

Część I.

ZAGADNIENIA WSTĘPNE

ROZDZIAŁ 1.

Usługi portów lotniczych a prawo konkurencji i regulacje lotniskowe; założenia i rezultaty badawcze

1. Cele i zakres projektu badawczego

W najszerszym rozumieniu **lotnictwo cywilne** (*civil aviation*) to **transport lotniczy** (przewozy lotnicze) (*air transport*), odbywający się w **przestrzeni powietrznej** (*airspace*), do której dostęp umożliwiają **porty lotnicze** (*airports*). Dwa pierwsze elementy składowe lotnictwa cywilnego pozostawały poza zakresem badań niniejszego projektu.

Projekt badawczy, którego rezultaty (Raport) prezentowane są w niniejszej książce, obejmował więc tylko wybrane problemy, związane z funkcjonowaniem **portów lotniczych**, rozumiane – nie w kategoriach prawnych – ale jako **suma infrastruktury** (obiektów i urządzeń) oraz świadczonych w jej ramach i/lub z jej wykorzystaniem – **usług portów lotniczych**. Infrastruktura portów lotniczych była uwzględniana w projekcie badawczym tylko w niewielkim zakresie, czyli w takim, w jakim jej tworzenie, funkcjonowanie i wykorzystywanie jest przedmiotem uwarunkowań publicznoprawnych. **Obiektem badań** były przede wszystkim pewne uwarunkowania publicznoprawne działalności gospodarczej określonych podmiotów (głównie przedsiębiorstw/przedsiębiorców), których istotą jest **świadczenie usług portów lotniczych**.

Tak określony (ograniczony) obiekt badań został poddany analizie oraz ocenie z **punktu widzenia** wybranych „uwarunkowań antymonopolowych i regulacyjnych”, mających swoje podstawy w przepisach prawa i/lub w indywidualnych rozstrzygnięciach władz publicznych (organów administracji i/lub sądów). Projekt badawczy obejmował również uwarunkowania *stricto* ekonomiczne i menedżerskie, zwłaszcza

* Filip Czernicki – absolwent Wydziału Prawa i Administracji Uniwersytetu Warszawskiego; kierownik Zespołu Analiz i Projektów w Biurze Nadzoru Właścicielskiego P.P. „Porty Lotnicze”; pełnomocnik Naczelnego Dyrektora PPL ds. uruchomienia PL Modlin.

** Prof. UW dr hab. Tadeusz Skoczny – prawnik; kierownik Samodzielnego Zakładu Europejskiego Prawa Gospodarczego Wydziału Zarządzania Uniwersytetu Warszawskiego; kierownik Centrum Studiów Antymonopolowych i Regulacyjnych WZ UW.

dotyczące problematyki własności i zarządzania portami lotniczymi (zob. część IV książki).

Przedmiotem badań projektu były przede wszystkim dwa rodzaje (publicznoprawnych) uwarunkowań dotyczących świadczenia usług portów lotniczych – **uwarunkowania wynikające z prawa konkurencji** (antymonopolowoprawne) i **uwarunkowania wynikające z regulacji sektorowej** (regulacyjne). Uwarunkowania te różnią się głównie charakterem i momentem interwencji publicznej¹.

Uwarunkowania antymonopolowoprawne wynikają z powszechnie obowiązujących przepisów prawa ochrony konkurencji (antymonopolowego) i z indywidualnych decyzji organów ochrony konkurencji, wydawanych w przypadku naruszenia tych przepisów przez przedsiębiorstwa (przedsiębiorców) i poddawane są wtedy kontroli sądowej. Interwencja publiczna ma tu z reguły charakter działania podejmowanego *ex post*; prewencyjna kontrola koncentracji (rozdział 4 książki) stanowi wyjątek od tej reguły, aczkolwiek także w tym przypadku analiza i ocena kontrolowanych zamiarów koncentracji opiera się głównie na bazie danych historycznych.

Uwarunkowania regulacyjne wynikają z przepisów sektorowych (tu: głównie z aktów prawa lotniczego) i z, także poddanych kontroli sądowej, indywidualnych decyzji organów administracji publicznej ogólnej i regulacyjnej (tu: sektorowych władz lotnictwa cywilnego). Regulacyjna interwencja publiczna ma z reguły charakter *ex ante*, czyli polega na podejmowaniu przedsięwzięć, wyznaczających warunki przyszłej działalności przedsiębiorstw (tu: świadczących usługi portów lotniczych), w drodze wydawanych zezwoleń, licencji, certyfikatów itp. Jej istotą jest najczęściej ograniczenie swobody działalności przedsiębiorstw (przedsiębiorców), wynikającej z (którejs z) podstawowych wolności lotniczych, gwarantowanych pierwotnie przez prawo międzynarodowe (głównie Konwencję chicagowską²), w celu realizacji innych wartości (dóbr chronionych), np.: zapewniania niezakłóconej konkurencji (regulacja prokonkurencyjna), pełnego zagwarantowania usług użyteczności publicznej czy ochrony interesów konsumentów (regulacja prokonsumencka).

Tak rozumiane uwarunkowania antymonopolowoprawne (uwarunkowania, mające swoje źródło w prawie konkurencji) i regulacyjne (uwarunkowania, mające swoje źródło w publicznoprawnej regulacji sektorowej) świadczenia usług portów lotniczych znajdują podstawę w przepisach prawa międzynarodowego (np. konwencji lotniczych), prawa Unii Europejskiej i prawa polskiego. W przeprowadzonych badaniach szczególnie nacisk położono na **uwarunkowania, wynikające z prawa – konkurencji i lotniczego – Unii Europejskiej** (często rozwijającego poprzedzające go międzynarodowe prawo lotnicze). Przystępując do Unii Europejskiej (UE) z dniem 1 maja 2004 r., Polska zobowiązała się do pełnego i bezwarunkowego przestrzegania przepisów prawa UE, stosujących się

¹ Zob. szerzej w: T. Skoczny, *Wspólnotowe prawo regulacji in statu nascendi*, [w:] *Prawo gospodarcze Wspólnoty Europejskiej na progu XXI wieku*, praca zbiorowa pod red. C. Mika, TNOiK i Stowarzyszenie Wyższej Użyteczności „Dom Organizatora”, Toruń 2002; T. Skoczny, *Stan i tendencje rozwojowe prawa administracji regulacyjnej w Polsce*, [w:] *Ius Publicum Europem*. Dwunaste Polsko-Niemieckie Kolokwium Prawników-Administratywistów. Warszawa 20–22 września 2001 r. Referaty i głosy w dyskusji, Wydawnictwo Prawo i Praktyka Gospodarcza, Warszawa 2003; T. Skoczny, *Ochrona konkurencji a prokonkurencyjna regulacja sektorowa*, [w:] T. Skoczny (red.), *Ochrona konkurencji i niezależna regulacja sektorowa*, „Problemy Zarządzania” 2004, nr 3; M. Szydło, *Regulacja sektorowa a ogólne prawo antymonopolowe*, [w:] *Prokonkurencyjna regulacja sektorowa*, „Problemy Zarządzania” 2008, nr 1.

² Konwencja o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, sporządzona w Chicago dnia 7 grudnia 1944 roku (DzU z: 1963, nr 24, poz. 137; 1969, nr 27, poz. 210; 1976, nr 21, poz. 130; 1976, nr 39, poz. 227; 1976, nr 32, poz. 188; 1984, nr 39, poz. 199; 2000, nr 39, poz. 446; 2002, nr 58, poz. 527).

Część II.

**RYNKI USŁUG PORTÓW LOTNICZYCH
W ŚWIETLE DOŚWIADCZEŃ ORZECZNICZYCH**

ROZDZIAŁ 2.

Zasady wyznaczania rynków usług portów lotniczych w sprawach z zakresu ochrony konkurencji i regulacji

1. Wstępna charakterystyka rynków usług portów lotniczych w kontekście antymonopolowym i regulacyjnym

W najwęższym, technicznym, rozumieniu istotą działalności portu lotniczego jest dostarczanie, utrzymywanie i ochrona infrastruktury niezbędnej do lądowania, startu, postoi lub parkowania samolotów. W szerszym, bardziej społecznym i ekonomicznym, rozumieniu rolą portów lotniczych jest umożliwianie powiązań między pasażerami, przybywającymi do portu lotniczego różnymi środkami transportu, a ich dostępem do samolotu¹. Dynamika rozwoju sektora transportu lotniczego doprowadziła do rewizji tradycyjnego poglądu, zgodnie z którym port lotniczy jest monopolem naturalnym, w konsekwencji czego nieuprawniona jest analiza konkurencji między portami lotniczymi². Porty lotnicze i świadczone przez nie usługi są, przynajmniej w pewnym zakresie (tj. na pewnych rynkach), substytucyjne wobec siebie, co warunkuje konkurencję między nimi.

Zarządzanie portem lotniczym oraz inne usługi świadczone na terenie portu lotniczego stanowią działalność gospodarczą³ prowadzoną na określonym rynku (określonych rynkach), wyznaczającym granice konkurowania portów lotniczych. Rozstrzygnięcie problemów z zakresu antymonopolowego i regulacyjnego aspektu funkcjonowania portów lotniczych wymaga każdorazowo (w każdej sprawie) wyznaczenia rynku właściwego (relewantnego), na którym realizuje się proces konkurowania. Określenie rynku jest niezbędne dla zidentyfikowania i oceny wpływu poszczególnych działań portów lotniczych na konkurencję – zarówno konkurencję między portami lotniczymi, jak i konkurencję między terminalami⁴.

* Dr Agata Jurkowska – doktor nauk prawnych; adiunkt w Samodzielnym Zakładzie Europejskiego Prawa Gospodarczego Wydziału Zarządzania Uniwersytetu Warszawskiego; sekretarz naukowy Centrum Studiów Antymonopolowych i Regulacyjnych WZ UW.

¹ S. Albers, B. Koch, Ch. Ruff, *Strategic alliances between airlines and airports – theoretical assessment and practical evidence*, "Journal of Air Transport Management" 2005, t. 11, nr 1, s. 51.

² D. Starkie, *Airport regulation and competition*, "Journal of Air Transport Management" 2002, t. 8, nr 1, s. 68.

³ Zob. art. 68 ust. 1 ustawy z 3.07.2002 r. Prawo lotnicze (tekst jedn. Dz.U. 2006, nr 100, poz. 696 ze zm.).

⁴ Zob. P. McLay, A. Reynolds-Feighan, *Competition between airport terminals: The issues facing Dublin Airport*, Transportation Research Part A 40 (2006).

Na potrzeby stosowania prawa antymonopolowego i regulacyjnego rynek właściwy jest określany w co najmniej dwóch wymiarach: produktowym (asortymentowym) oraz geograficznym (terytorialnym). Definicje rynku właściwego (odrębne dla jego wymiaru produktowego i geograficznego) zostały wypracowane w prawie UE (obwieszczenie Komisji w sprawie definicji rynku właściwego do celów wspólnotowego prawa konkurencji⁵). Dorobek prawa UE został wykorzystany dla kompleksowego (wielowymiarowego) zdefiniowania rynku właściwego w art. 4 pkt 9 polskiej ustawy o ochronie konkurencji i konsumentów⁶ jako „rynek towarów, które ze względu na ich przeznaczenie, cenę oraz właściwości, w tym jakość, są uznawane przez ich nabywców za substytuty oraz są oferowane na obszarze, na którym, ze względu na ich rodzaj i właściwości, istnienie barier dostępu do rynku, preferencje konsumentów, znaczące różnice cen i koszty transportu, panują zbliżone warunki konkurencji”.

Rynek właściwy produktowo składa się ze wszystkich tych produktów i/lub usług, które uważane są za zamienne lub za substytuty przez konsumenta, ze względu na właściwości produktów, ich ceny i ich zamierzone stosowanie⁷. W decyzji w sprawie *PPL* Prezes Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów (UOKiK) sprecyzował, że „rynek relewantny produktowo obejmuje zatem wszystkie wyroby (usługi) jednego rodzaju, które ze względu na swoje szczególne właściwości odróżniają się od innych wyrobów (usług) w taki sposób, że nie istnieje możliwość dowolnej ich zamiany. Prawidłowe ustalenie rynku relewantnego produktowo wymaga oceny substytutywności zarówno po stronie popytu, jak i podaży”⁸.

Należy zastrzec, że **rynek usług transportu lotniczego jest rynkiem odrębnym od rynku (rynków) usług portów lotniczych**, choć rynki te nawzajem na siebie oddziałują i mogą mieć one wobec siebie – przynajmniej jeśli chodzi o rynek usług transportowych i rynek usług aeronautycznych – **status rynków sąsiadujących** (*neighbouring markets*)⁹. O odrębności rynku usług transportu lotniczego i rynków usług świadczonych przez porty lotnicze (w tym rynku usług zarządzania portem lotniczym) przesądziły organy UE w sprawie *Aéroports de Paris*. Komisja Europejska (KE) wskazała w swojej decyzji w tej sprawie, że „działania podmiotu zarządzającego portem lotniczym oraz obsługą naziemną zapewnianą w tym porcie nie stanowią części usług transportu powietrznego między dwoma portami Wspólnoty”¹⁰. Sąd Pierwszej Instancji (SPI) określił **rynek usług zarządzania infrastrukturą lotniska jako rynek wyższego szczebla** (*upstream market*) **wobec rynku usług transportu lotniczego**¹¹.

⁵ Obwieszczenie KE w sprawie definicji rynku właściwego do celów wspólnotowego prawa konkurencji (Dz. Urz. WE 1997 C 372/5), dalej jako: obwieszczenie KE w sprawie rynku właściwego.

⁶ Ustawa z 16.02.2007 r. o ochronie konkurencji i konsumentów (Dz.U. 2007, nr 50, poz. 331, ze zm.), dalej jako uokik.

⁷ Pkt 7 Obwieszczenia KE w sprawie rynku właściwego.

⁸ Decyzja Prezesa UOKiK nr RWA-27/2008 z 29.08.2008 r. w sprawie *PPL*, s. 27 (dostępna pod adresem: [https://fafik.uokik.gov.pl/dec_prez.nsf/0/7A0E6521A14A5A40C125752E00367099/\\$file/decyzja_nr_RWA_27_z_29.8.2008.pdf](https://fafik.uokik.gov.pl/dec_prez.nsf/0/7A0E6521A14A5A40C125752E00367099/$file/decyzja_nr_RWA_27_z_29.8.2008.pdf)).

⁹ W taki sposób KE określiła powiązania między rynkiem usług transportu lotniczego na długie i krótkie trasy we WE a rynkiem usług organizacji infrastruktury portu lotniczego – zob. pkt 9 decyzji KE (dalej – dec. KE) nr 95/364/WE z 28.06.1995 r., *Brussels National Airports* (Dz. Urz. WE L 216/8). Zob. także pkt 15 pkt 14 dec. KE nr IV/35.703 z 10.2.1999 r., *Portuguese Airports* (Dz. Urz. WE L 69/31); pkt 27 pkt 24–26 dec. KE nr 1999/198/WE z 10.02.1999 r., *Ilmailulaitos/Luftfartsverket* (Dz. Urz. WE L 69/25); pkt 34 dec. KE nr 2000/521/WE z 26.07.2000 r., *AENA* (Dz. Urz. WE L 208/36).

¹⁰ Pkt 47 dec. KE nr 98/513/WE z 11.6.1998 r., *Alpha Flight Services/Aéroports de Paris* (Dz. Urz. WE L 230/10).

¹¹ Pkt 46 wyroku SPI z 12.12.2000 r. w sprawie *T-128/98 Aéroports de Paris v KE* (Zb. Orz. 2000, s. II-3929); zob. także pkt 27 wyroku ETS z 24.10.2002 r. w sprawie *C-82/01P Aéroports de Paris v KE* (Zb. Orz. 2002, s. I-9297).

Część III.

**ANTYMONOPOŁOWOPRAWNE
UWARUNKOWANIA ŚWIADCZENIA USŁUG
PORTÓW LOTNICZYCH
W UNII EUROPEJSKIEJ I W POLSCE**

ROZDZIAŁ 3.

Stosowanie reguł konkurencji wobec zarządzających portami lotniczymi w świetle doświadczeń orzeczniczych w UE i w Polsce

1. Wprowadzenie

Identyfikacja i charakterystyka rynków usług świadczonych przez porty lotnicze pozwala na sformułowanie wniosku, że rynki te są obszarem oddziaływania presji konkurencyjnej, w konsekwencji czego porty lotnicze są zobowiązane do przestrzegania prawa ochrony konkurencji¹. Prawo ochrony konkurencji w znaczeniu szerokim obejmuje następujące obszary tematyczne: (1) praktyki ograniczające konkurencję (porozumienia ograniczające konkurencję, nadużywanie pozycji dominującej), (2) działalność przedsiębiorstw świadczących usługi w ogólnym interesie gospodarczym, (3) kontrolę koncentracji, (4) pomoc publiczną.

We wszystkich wskazanych powyżej obszarach potencjalnie może dochodzić do naruszenia reguł konkurencji zarówno przez podmioty zarządzające portami lotniczymi, jak i przez użytkowników portów lotniczych (linie lotnicze, usługodawcy w portach lotniczych), przy czym także w tym ostatnim przypadku antykonkurencyjne praktyki mogą oddziaływać na sytuację konkurencyjną portu lotniczego (np. skutki antykonkurencyjnych praktyk na wybranych rynkach usług naziemnych mogą być odczuwalne na rynku zapewnienia dostępu do infrastruktury portu lotniczego). Przedmiotem niniejszego rozdziału pozostają jednak wyłącznie antykonkurencyjne działania zarządzających portami lotniczymi (praktyki ograniczające konkurencję)². Zgodnie z zaleceniami ICAO

* Dr Agata Jurkowska – doktor nauk prawnych; adiunkt w Samodzielnym Zakładzie Europejskiego Prawa Gospodarczego Wydziału Zarządzania Uniwersytetu Warszawskiego; sekretarz naukowy Centrum Studiów Antymonopolowych i Regulacyjnych WZ UW

¹ Prawo ochrony konkurencji jest nazywane również „prawem konkurencji”; część prawa ochrony konkurencji poświęcona praktykom ograniczającym konkurencję jest nazywana także „prawem antymonopolowym” lub „prawem antytrustowym”.

² Problematyka prewencyjnej kontroli koncentracji w sektorze usług portów lotniczych stanowi przedmiot rozważań w rozdziale 4 niniejszego raportu.

minimalizacja ryzyka angażowania się portów lotniczych w antykonkurencyjne praktyki lub nadużywanie pozycji dominującej powinna stanowić jeden z głównych celów polityki publicznej w państwach członkowskich tej organizacji³. O doniosłości problemu przestrzegania reguł konkurencji świadczy również fakt, że urząd lotnictwa cywilnego w Singapurze wydał nawet w 2009 r. specjalny kodeks konkurencji dla portów lotniczych (*Airport Competition Code*)⁴.

Konieczność oceny działalności podmiotu zarządzającego portem lotniczym w świetle ogólnych reguł konkurencji została potwierdzona przez sądy UE w wyroku w sprawie *Aéroports de Paris*⁵ (mimo że podmiot zarządzający portem lotniczym – ADP – próbował dowieść przed sądami, że jego działalność podlega – obowiązującym jeszcze wówczas – specjalnym sektorowym regułom konkurencji dla sektora transportu lotniczego [*air transport services*] ustanowionym w rozporządzeniu nr 3975/87⁶).

Stosowanie prawa ochrony konkurencji częściowo jest ograniczone przepisami regulującymi sektor (głównie tzw. dyrektywą *handlingową*⁷ oraz dyrektywą w sprawie opłat lotniskowych⁸). W sprawie *Lufthansa v. ANA*⁹ portugalski sąd krajowy (Tribunal Administrativo e Fiscal do Porto) skierował do ETS pytanie o to, czy obowiązek uiszczenia określonej sumy z tytułu opłaty za naziemną obsługę administracyjną i nadzór ustanowiony w prawie portugalskim może być uznane za naruszenie reguł konkurencji (nadużycie pozycji dominującej w rozumieniu art. 102 TFUE [dawny art. 82 TWE]). Niestety, ETS uznał, że sąd krajowy nie dostarczył w związku z tym pytaniem wyjaśnień pozwalających na „wyodrębnienie konkretnego problemu, który może zostać podniesiony w stosunku do art. 82 TWE [obecnie art. 102 TFUE – przyp. aut.]”¹⁰. Można jednak antycypować, że gdyby ETS zdecydował się na rozstrzygnięcie tego pytania uznałby za potencjalne nadużycie pozycji dominującej obowiązek uiszczenia opłaty za dostęp do rynku usług obsługi naziemnej niezależnej od opłaty uiszczanej za dostęp do rynku infrastruktury portu lotniczego¹¹.

Działalność portów lotniczych w państwach członkowskich UE jest poddana równocześnie dwóm systemom prawnej ochrony konkurencji – krajowemu oraz wspólnym regułom konkurencji UE. Zakresy oddziaływania obydwu porządków prawnych rozgra-

³ ICAO's *Policies on Charges for Airports and Air Navigation Services*, Doc. 9082, 8th ed. 2009, s. 4.

⁴ Zob. Civil Aviation Authority of Singapore, *Airport Competition Code*, 2009 oraz Civil Aviation Authority of Singapore, *Airport Competition Code – Advisory Guideline*, 2009.

⁵ Pkt 21–24 wyroku ETS z 24.10.2002 r. w sprawie C-82/01P *Aéroports de Paris v KE* (Zb. Orz. 2002, s. I-9297); pkt 40–41 wyroku SPI wyroku SPI z 12.12.2000 r. w sprawie T-128/98 *Aéroports de Paris v KE* (Zb. Orz. 2000, s. II-3929). Komisja Europejska od lat dziesięćdziesiątych XX w. stała na stanowisku co do konieczności stosowania reguł konkurencji wobec działalności portów lotniczych – zob. H. Drabbe, *EC Competition Policy in Relation to Airports*, DG IV – European Commission, 13.04.1999 r. (tekst dostępny pod adresem: http://ec.europa.eu/competition/speeches/text/sp1999_012_en.html).

⁶ Rozporządzenie Rady (EWG) nr 3975/87 z 14.12.1987 r. ustanawiające procedurę stosowania reguł konkurencji do przedsiębiorstw w sektorze transportu lotniczego (Dz. Urz. EWG L 374/1).

⁷ Dyrektywa Rady nr 96/67/WE z 15.10.1996 r. w sprawie dostępu do rynku usług obsługi naziemnej w portach lotniczych Wspólnoty (Dz. Urz. WE L 272/36).

⁸ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady nr 2009/12/WE z 11.03.2009 r. w sprawie opłat lotniskowych (Dz. Urz. UE L 70/11).

⁹ Wyrok ETS z 5.07.2007 r. w sprawie C-181/06 *Deutsche Lufthansa AG v ANA – Aéroports de Portugal SA* (Zb. Orz. 2007, s. I-5903).

¹⁰ Pkt 35 wyroku ETS w sprawie C-181/06 *Deutsche Lufthansa AG v ANA*...

¹¹ Zob. pkt 19 wyroku w sprawie C-181/06 *Deutsche Lufthansa AG v ANA*, gdzie ETS powołał się na rozstrzygnięcie w sprawie C-363/01 *Flughafen Hannover-Langenhagen* (Zb. Orz. 2003, s. I-11893), w którym stwierdził, że „organ zarządzający nie może pobierać opłaty za dostęp do rynku usług z zakresu obsługi naziemnej obok opłaty za korzystanie z urządzeń portu lotniczego” (pkt 37–40, 44 i 60).

Prewencyjna kontrola koncentracji w sektorze usług portów lotniczych

1. Wprowadzenie

Inaczej niż praktyki ograniczające konkurencję (antykonkurencyjne porozumienia i nadużycia pozycji dominującej), które we wszystkich prawie porządkach prawnych są ustawowo (traktatowo) zakazane i podlegają ściganiu represyjnemu *ex post*¹, koncentracje przedsiębiorstw (przedsiębiorców) podlegają tylko nadzorowi prewencyjnemu *ex ante*, którego istotą jest **niedopuszczenie do antykonkurencyjnych fuzji (połączeń) i akwizycji (przejęć kontroli) (*mergers & acquisitions*)**, które dopiero są zamierzone i zgłoszone właściwemu organowi ochrony konkurencji. Taki charakter ma również „kontrola koncentracji” (*control of concentration between undertakings*)² przedsiębiorstw (przedsiębiorców)³ w Unii Europejskiej (UE) i w Polsce.

Podstawę prawną prewencyjnej kontroli koncentracji przedsiębiorstw w UE stanowi obecnie **rozporządzenie nr 139/2004**⁴, które – 1 maja 2004 r.⁵ – zastąpiło **rozporządzenie**

* Prof. UW dr hab. Tadeusz Skoczny – prawnik; kierownik Samodzielnego Zakładu Europejskiego Prawa Gospodarczego Wydziału Zarządzania Uniwersytetu Warszawskiego; kierownik Centrum Studiów Antymonopolowych i Regulacyjnych WZ UW.

¹ Zob. A. Jurkowska, *Stosowanie reguł konkurencji wobec zarządzających portami lotniczymi w świetle doświadczeń orzeczniczych w UE i w Polsce* (rozdział 3 niniejszej książki).

² Taka właśnie nazwa, a nie bardziej właściwe z punktu widzenia nauki publicznego prawa administracyjnego określenie tej funkcji władz publicznych jako „nadzoru”, będzie używana w niniejszym rozdziale.

³ W niniejszym rozdziale będzie stosowana wspólnotowo-prawna nazwa „przedsiębiorstwo”, jako że dotyczy on głównie dorobku kontroli koncentracji w UE. Tam, gdzie rozważania będą dotyczyć jednoznacznie polskiego prawa i polskich problemów będzie używane pojęcie „przedsiębiorcy” właściwe prawu polskiemu. Między obu pojęciami nie ma zresztą istotnych różnic materialno- i ustrojowo-prawnych.

⁴ Rozporządzenie Rady (WE) nr 139/2004 z 20.01.2004 r. w sprawie kontroli koncentracji przedsiębiorstw (Dz. Urz. UE 2004 L 24/1; opublikowane po polsku w: Dz. Urz. UE polskie wydanie specjalne, 08/ t. 3, s. 40), zwane dalej rozporządzeniem nr 139/2004. Zob. szerzej: T. Skoczny, *Wprowadzenie*, [w:] T. Skoczny, A. Jurkowska, D. Misiak (red.), *Ustawa o ochronie konkurencji i konsumentów. Komentarz*, pod redakcją prof. T. Skoczego, C.H. Beck, Warszawa 2009, s. 754–761; A. Lindsay, *The EC Merger Regulation: Substantive Issues*, Sweet & Maxwell, London 2006; E. Navarro, A. Font, J. Folgera, J. Briones, *Merger Control in the EU*, 2nd ed., Oxford 2005.

⁵ Jest to równocześnie data ostatniego wielkiego rozszerzenia UE o 10 krajów, w tym Polskę, ale nie ma to istotnego znaczenia w kontekście niniejszego opracowania.

nr 4064/89⁶, stanowiące podstawę kontroli zamiarów koncentracji zgłoszonych w latach 1990–2004. Aktualną podstawę prawną prewencyjnej kontroli koncentracji w Polsce stanowi **ustawa o ochronie konkurencji i konsumentów z 2007 r.**⁷, która zastąpiła ustawę o ochronie konkurencji i konsumentów z 2000 r., istotnie zmienioną ustawą z 2004 r., która weszła w życie 1 maja 2004 r. Inaczej niż w przypadku zwalczania praktyk ograniczających konkurencję, obie regulacje prawne prewencyjnej kontroli koncentracji (unijna i polska) nie stosują się równolegle, lecz każda ma **wyłączne zastosowanie** do stanów faktycznych podlegających zgłoszeniu – odpowiednio – do Komisji Europejskiej (KE) lub Prezesa Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów (UOKiK), zgodnie z przepisami UE lub polskimi⁸. Jednakże regulacje te już od 2000 r. były, a od 2004 r. są jeszcze bardziej **kompatybilne** w swoich zasadniczych elementach (w tym zwłaszcza w zakresie testu konkurencji stosowanego przy ocenie zgłaszanych zamiarów koncentracji).

Najbardziej istotnymi, wysoce kompatybilnymi, elementami systemu prewencyjnej kontroli koncentracji UE i Polski są normatywne reguły prawno-materialne, które określają:

(a) **przedmiot kontroli** (operacje koncentracyjne); przedmiotem kontroli **na gruncie prawa UE są trwale zmiany kontroli**, wynikające z: (a) **łączenia** się dwóch lub więcej wcześniej **samodzielnych przedsiębiorstw** lub części przedsiębiorstw lub (b) **przejęcia**, przez jedną lub więcej osób już kontrolujących co najmniej jedno przedsiębiorstwo albo przez jedno lub więcej przedsiębiorstw, **bezpośredniej lub pośredniej kontroli** nad całym lub częścią jednego lub więcej innych przedsiębiorstw, czy to w drodze zakupu papierów wartościowych lub aktywów, czy to w drodze umowy lub w jakikolwiek inny sposób (art. 3 ust. 1 rozporządzenia nr 139/2004), **w tym przez utworzenie wspólnego przedsiębiorstwa** „pełniącego w sposób trwały wszystkie funkcje samodzielnego podmiotu gospodarczego”⁹ (art. 3 ust. 4 w zw. z ust. 1 lit. b) rozporządzenia nr 139/2004); przedmiotem kontroli **na gruncie prawa polskiego** są: (1) połączenia dwóch lub więcej **samodzielnych przedsiębiorców**; (2) **przejęcia** – przez nabycie lub objęcie akcji, innych papierów wartościowych, udziałów lub w jakikolwiek inny sposób – **bezpośredniej lub pośredniej kontroli** nad jednym lub więcej przedsiębiorcami przez jednego lub więcej przedsiębiorców; (3) **utworzenia** przez przedsiębiorców **wspólnego przedsiębiorcy**; (4) **nabycia** przez przedsiębiorcę **części mienia** innego przedsiębiorcy (całości lub części przedsiębiorstwa), jeżeli obrót realizowany przez to mienie w którymkolwiek z dwóch lat obrotowych poprzedzają-

⁶ Rozporządzenie Rady (EWG) nr 4064/89 z 21.12.1989 r. w sprawie kontroli koncentracji przedsiębiorstwa (Dz. Urz. WE 1989 L 395/1), zwane dalej rozporządzeniem nr 4064/89; zob. też zmianę dokonaną rozporządzeniem nr 1310/97 (Dz. Urz. WE 1997 L 180/1).

⁷ Ustawa z 16.02.2007 r. o ochronie konkurencji i konsumentów (Dz.U. 2007, nr 50, poz. 331 z późn. zm.). Zob. szerzej: T. Skoczny, *Wprowadzenie*, [w:] *Ustawa o ochronie konkurencji i konsumentów*, op. cit., s. 761–780; M. Bernatt, A. Jurkowska, T. Skoczny, *Ochrona konkurencji i konsumentów*, Wydawnictwo Naukowe Wydziału Zarządzania UW, Warszawa 2007; K. Kohutek, M. Sieradzka, *Ochrona konkurencji i konsumentów. Komentarz*, LEX & Wolters Kluwer business, Warszawa 2008.

⁸ Zgodnie z prawem UE jest wprawdzie możliwe przekazywanie koncentracji między KE a organ krajowy, ale w badanym obszarze zdarzyło się to tylko raz, zob. niżej pkt 2.2.

⁹ W przypadku, gdy przedmiotem kontroli w przeanalizowanych w ramach niniejszego projektu decyzjach KE w sprawach koncentracji było „przejęcie wspólnej kontroli” w przedsiębiorstwie już istniejącym lub nowo utworzonym, KE każdorazowo zbadała, czy przedsiębiorstwo (spółka) to(ta) już pełniła lub ma pełnić trwale wszystkie funkcje samodzielnego podmiotu gospodarczego. Ten element zbadanych decyzji w sprawach koncentracji możemy więc w niniejszym rozdziale pominąć całkowicie, albowiem w każdym przypadku próg ten został przekroczony; gdyby tak nie było, KE wydałaby decyzję oddalającą zgłoszenie na podstawie art. 6 ust. 1 lit. a) rozporządzeń nr 4064/89 lub nr 139/2004.

ROZDZIAŁ 5.

Reguły pomocy publicznej UE w odniesieniu do budowy infrastruktury lotniczej oraz działań operacyjnych portów lotniczych

1. Wprowadzenie

Wspólne reguły rynku wewnętrznego i wolnej konkurencji UE mogą być naruszane przez państwa członkowskie Unii Europejskiej (UE) poprzez **przyznawanie przedsiębiorstwom pomocy publicznej** (ang. *state aid*, niem. *staatliche Beihilfen*), stanowiącej jedną z najbardziej skutecznych form interwencjonizmu państwowego w gospodarce. Pomoc ta jest często konieczna i uzasadniona z perspektywy konkretnego państwa członkowskiego. Mimo to, jeśli **narusza zasadę równości (równouprawnienia w kontekście przynależności państwowej) przedsiębiorstw biorących udział w obrocie towarowym i negatywnie wpływa na handel między państwami członkowskimi UE**, może być ona nie do zaakceptowania z perspektywy całej Unii Europejskiej (UE).

Przeciwno zakłócaniu konkurencji na rynku wewnętrznym przez państwa członkowskie w drodze pomocy publicznej wymierzone są przepisy **art. 107–109 TFUE** (dawne art. 87–89 TWE). Przepisy te nie ustanawiają jednak bezwzględnego zakazu takiej pomocy. Artykuł 107 ust. 1 TFUE (dawny art. 87 ust. 1 TWE) stanowi jedynie, że określona „pomoc państwa jest **niezgodna ze wspólnym rynkiem**”. Nie ulega wszakże wątpliwości, że przepis ten ustanawia **względny (warunkowy) zakaz** antykonkurencyjnej **pomocy publicznej** interwenującej w handel między państwami członkowskimi UE¹. Artykuł 107 TFUE (dawny art. 87 TWE) przewiduje bowiem także dwa typy wyłączeń spod tego zakazu: **określone rodzaje pomocy dozwolonej ex lege** (ust. 2) oraz **określone rodzaje pomocy dopuszczalnej** na mocy decyzji organów Unii (ust. 3).

* Dr Agata Jurkowska – doktor nauk prawnych; adiunkt w Samodzielnym Zakładzie Europejskiego Prawa Gospodarczego Wydziału Zarządzania Uniwersytetu Warszawskiego; sekretarz naukowy Centrum Studiów Antymonopolowych i Regulacyjnych WZ UW.

** Prof. UW dr hab. Tadeusz Skoczny – prawnik; kierownik Samodzielnego Zakładu Europejskiego Prawa Gospodarczego Wydziału Zarządzania Uniwersytetu Warszawskiego; kierownik Centrum Studiów Antymonopolowych i Regulacyjnych WZ UW.

¹ Por. wyrok ETS z 10.12.1969 r. w połączonych sprawach 6/69 i 11/69 *KE v. Francja* (Zb. Orz. 1969, s. 523) i z 22.03.1977 r. w sprawie 78/76 *Steinike und Weinling v. KE* (Zb. Orz. 1977, s. 595).

Spod zakazu art. 107 ust. 1 TFUE (dawny art. 87 ust. 1 TWE) może też być wyłączone **pomoc publiczna dla przedsiębiorstw świadczących „usługi w ogólnym interesie gospodarczym”**, o których mowa w art. 106 ust. 2 TFUE (dawny art. 86 ust. 2 TWE).

Kompetencje i tryb działania organów UE w zakresie egzekwowania przepisów art. 107 TFUE (dawny art. 87 TWE) oraz obowiązków państw członkowskich reguluje **art. 108 TFUE** (dawny art. 88 TWE). **Artykuł 109 TFUE** (dawny art. 89 TWE) natomiast zawiera delegację dla Rady do wydawania przepisów wykonawczych do art. 107 i 108 TFUE (dawne art. 87 i 88 TWE).

Ogólne reguły pomocy publicznej zawarte w art. 107-109 TFUE (dawne art. 87–89 TWE) stosowane są również dla oceny potencjalnego wsparcia dla portów lotniczych. **Porty lotnicze** mogą być **bezpośrednim** (np. pomoc inwestycyjna na budowę lotnisk) **lub pośrednim** (np. wsparcie dla tzw. tanich przewoźników skłaniające ich do korzystania z określonego lotniska) **odbiorcą pomocy**.

Dla oceny zgodności z prawem UE każdego krajowego (w tym polskiego) programu lub projektu pomocy publicznej dla portów lotniczych najważniejsze są zatem następujące przepisy prawa pierwotnego UE: a) **art. 107 ust. 1 TFUE** (dawny art. 87 ust. 1 TWE), ustanawiający **zakaz** antykonkurencyjnej i antyintegracyjnej pomocy publicznej; b) **art. 107 ust. 2 TFUE** (dawny art. 87 ust. 2 TWE), zawierający **wyłączenie** spod tego zakazu *ex lege* pewnych rodzajów pomocy publicznej; c) **art. 107 ust. 3 lit. a, b i c TFUE** (dawny art. 87 ust. 3 lit. a, b i c TWE), określające **podstawy wyłączenia** pomocy publicznej **w drodze aktów instytucji UE**; d) **art. 106 ust. 2 TFUE** (dawny art. 86 ust. 2 TWE), tworzący wyłączenie spod zakazu art. 107 ust. 1 TFUE pomocy publicznej **dla przedsiębiorstw świadczących usługi użyteczności publicznej**.

Spśród środków realizacji przez KE jej polityki w zakresie pomocy państwa dla lotnisk najważniejsze są pochodzące z 2005 r. „Wytoczne wspólnotowe dotyczące finansowania portów lotniczych i pomocy państwa na rozpoczęcie działalności dla przedsiębiorstw lotniczych oferujących przeloty z regionalnych portów lotniczych”².

2. Zakaz pomocy publicznej

Zgodnie z **art. 107 ust. 1 TFUE** (dawny art. 87 ust. 1 TWE), z zastrzeżeniem innych postanowień Traktatu, 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 ze wspólnym rynkiem w zakresie w jakim wpływa na wymianę handlową między państwami członkowskimi. Na gruncie art. 107 ust. 1 TFUE (dawny art. 87 ust. 1 TWE) zakazana jest więc: (1) **pomoc państwa**³, (2) **która**

² Dz. Urz. UE 2005 C 312/1; cyt. dalej jako „Wytoczne z 2005 r.”.

³ Por. wyroki ETS: z 22.03.1977 r. w sprawie 78/76 *Steinike und Weinlig v. Niemcy* (Zb. Orz. 1977, s. 595); z 30.01.1985 r. w sprawie 290/83 *KE v. Francja* (Zb. Orz. 1985, s. 439); z 14.10.1987 r. w sprawie 248/84 *Niemcy v. KE* (Zb. Orz. 1987, s. 4013); z 2.02.1988 r. w połączonych sprawach 67, 68 & 70/85 *Kwekerij Gebroeders van der Kooy BV and others v. KE* (Zb. Orz. 1988, s. 219); z 24.02.1987 r. w sprawie 310/85 *Deufli v. KE* (Zb. Orz. 1987, s. 901); z 21.03.1991 r. w sprawie 303/88 *Włochy v. KE (sprawa ENI-Lanerosi)* (Zb. Orz. 1991, s. I-1433).

Część IV.

Regulacyjne uwarunkowania świadczenia usług portów lotniczych w Unii Europejskiej i w Polsce

Podział ruchu lotniczego między porty lotnicze

1. Wprowadzenie

W ramach wolności świadczenia usług lotniczych na terenie Unii Europejskiej¹ „przewoźnik wspólnotowy”, ma, co do zasady, prawo korzystania z każdego portu lotniczego wewnątrz Unii, a jeśli dane miasto jest obsługiwane przez kilka portów lotniczych, ma prawo wyboru portu, z którego zamierza skorzystać². W przypadku wielkich aglomeracji obsługiwanych przez kilka portów lotniczych pojawia się niekiedy potrzeba administracyjnego podziału ruchu lotniczego między porty lotnicze, ograniczającego swobodę wyboru lotniska³. Z reguły wiąże się to ze zbyt dużym przeciążeniem jednego lub kilku lotnisk przy jednoczesnym, niewystarczającym wykorzystaniu infrastruktury innego lotniska lub lotnisk.

Przez podział ruchu lotniczego w powyższym sensie należy rozumieć ograniczenie korzystania z jednego lub kilku lotnisk, rekompensowane możliwością korzystania z innego lotniska lub lotnisk, które to ograniczenie, uwzględniając zasadę swobodnego dostępu do portów lotniczych UE⁴, nie mogłoby być wprowadzone w odniesieniu do pojedynczego lotniska. Przykładowo, zarządzający portem lotniczym nie mógłby wprowadzić zakazu lotów cargo, a dokonać tego można w ramach podziału ruchu między porty lotnicze⁵. Z drugiej strony zarządzający lotniskiem może samodzielnie, np. ze względów na ograniczenia środowiskowe, zamknąć lotnisko dla użytkowników w porze

* Dr Igor Komarnicki – absolwent Wydziału Filozofii ATK w Warszawie i Wydziału Prawa i Administracji UAM w Poznaniu; doktor nauk prawnych; radca prawny PPL.

¹ Gwarantowanej przez rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (EWG) nr 1008/2008 z 24.09.2008 r. w sprawie wspólnych zasad wykonywania przewozów lotniczych na terenie Wspólnoty (Dz. Urz. UE 2008 L 293/3), a wcześniej przez rozporządzenie Rady nr 2408/92/EWG z 23.07.1992 r. w sprawie dostępu przewoźników lotniczych Wspólnoty do wewnątrzwspólnotowych tras lotniczych (Dz. Urz. WE 1992 L 240/8).

² Zob. decyzję KE nr 2001/163/WE z 21.12.2000 r. *Zasady podziału ruchu dla lotniska w Mediolanie* (Dz. Urz. WE 2001 L 58/29), pkt 43; zob. wykaz decyzji KE w sprawach podziału ruchu lotniczego, zamieszczony na końcu niniejszego rozdziału.

³ Stosownie do art. 2 pkt 17 ustawy z 3.07.2000 r. Prawo lotnicze (tekst jedn. Dz.U. 2006, nr 100, poz. 696 ze zm.) każdy „port lotniczy” jest zarazem „lotniskiem”, a zatem terminy te będą używane zamiennie.

⁴ Zob. też art. 66 ust. 2 Prawa lotniczego ustanawiający swobodę dostępu do lotnisk użytku publicznego.

⁵ Zgodnie z podziałem ruchu między lotniska londyńskie wprowadzonym w 1991 r. nowi przewoźnicy cargo oraz *general aviation* nie mogą korzystać z lotniska Heathrow i Gatwick, a wyłącznie ze Stansted. Zob.

nocnej, co, nawet jeśli jest to jedno z lotnisk obsługujących to samo miasto, nie będzie stanowiło podziału ruchu lotniczego⁶.

Podział może polegać na ograniczeniu dostępu do jednego lotniska przy całkowitej swobodzie w zakresie korzystania z drugiego lotniska⁷. Podział może być również dokonany w ten sposób, że ograniczone jest korzystanie, oczywiście w innym zakresie, z każdego lotniska uczestniczącego w podziale (np. na jednym lotnisku nie można dokonywać lotów cargo, a na drugim *general aviation*).

Institucja podziału ruchu lotniczego jest godna głębszej analizy nie tylko jako ograniczenie wolności świadczenia usług lotniczych w terenie Unii Europejskiej⁸, lecz również jako swoisty podział rynku, który, w zasadzie, jest zabroniony przez prawo ochrony konkurencji Unii Europejskiej. Poznanie warunków podziału ruchu lotniczego może mieć także istotne znaczenie praktyczne. Zakłada się bowiem, że po otwarciu lotniska w Modlinie będzie ono obsługiwać w szczególności tanie linie lotnicze, czartery, oraz – w późniejszym terminie – przewozy towarowe (cargo), zaś Port Lotniczy im. Fryderyka Chopina w Warszawie (dalej lotnisko Chopina) nastawiony będzie głównie na tradycyjnych przewoźników pasażerskich⁹. Należy rozważyć, w jakim zakresie doprowadzenie do takiego rozłożenia ruchu lotniczego w Warszawie mogłoby być dokonane przez podział ruchu lotniczego.

Przedmiotem niniejszego opracowania będzie przede wszystkim omówienie przepisów prawa UE odnoszących się do kwestii podziału ruchu oraz analiza zawartych w tych przepisach warunków, jakie muszą zostać spełnione przy wprowadzaniu przez państwo członkowskie podziału ruchu lotniczego. Przedmiotem analizy będą również zasady udziału zarządzających lotniskami w procedurze związanej z podziałem ruchu lotniczego, tak na gruncie prawa Unii Europejskiej, jak i prawa polskiego. W ramach wniosków końcowych zostaną przedstawione podstawowe warianty oraz warunki ewentualnego wprowadzenia podziału ruchu lotniczego między lotniskiem Chopina a lotniskiem w Modlinie.

2. Regulacja podziału ruchu lotniczego w prawie Unii Europejskiej i w prawie polskim

Podział ruchu lotniczego między porty lotnicze został na gruncie prawa UE uregulowany po raz pierwszy w rozporządzeniu Rady nr 2408/92 z 23.07.1992 r. w sprawie dostępu przewoźników lotniczych Wspólnoty do wewnątrzspółnotowych tras lotniczych¹⁰. Artykuł 8 ust. 1 tego rozporządzenia stanowił, iż **państwo członkowskie może**, bez dyskryminacji z powodu przynależności państwowej lub tożsamości przewoźnika

BAA Airports Market Investigation, załącznik *The London Air Traffic Distribution Rules* (dostępne pod adresem: http://www.competition-commission.org.uk/rep_pub/reports/2009/545baa.htm).

⁶ Nie będzie również stanowiło podziału ruchu ograniczenie wprowadzone przez Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego (ULC) na podstawie art. 71a Prawa lotniczego lub na podstawie rozporządzenia Rady nr 95/93 z 18.01.1993 r. w sprawie wspólnych zasad przydzielania czasu na start lub lądowanie w portach lotniczych Wspólnoty (Dz. Urz. WE 1993 L 14/1).

⁷ Zob. dec. KE nr 95/259/WE z 14.03.1995 r. *Francuskie zasady podziału ruchu w obrębie paryskiego systemu lotnisk* (Dz. Urz. WE 1995 L 162/25).

⁸ Jak wspomniano na wstępie, w ramach wolności świadczenia usług przewoźnik ma, co do zasady, ma prawo wyboru lotniska, jeśli dane miasto obsługiwane jest przez kilka lotnisk, por. dec. KE nr 2001/163/WE *Zasady podziału ruchu dla lotniska w Mediolanie*, pkt 43.

⁹ Zob. <http://www.modlinaairport.pl/site/plany-na-przyszlosc>; http://wapeda.mobi/pl/Port_lotniczy_Modlin

¹⁰ Dz. Urz. WE 1992 L 240/8.

Oplaty lotniskowe

1. Wprowadzenie

Określanie wysokości opłat za korzystanie z infrastruktury transportu lotniczego nie dokonuje się w pełni na zasadach rynkowych, czyli na podstawie działania sił podaży i popytu. Składa się na to wiele przyczyn sprawiających, że opłaty te są przedmiotem regulacji publicznych. Do najważniejszych należy przekonanie, że zarządzający portami lotniczymi mają monopolistyczną pozycję na rynku i regulacja ma zapobiegać nadużyciu tej pozycji.

Jednym z najważniejszych aktów prawnych prawa międzynarodowego, stanowiących podstawowy system prawa traktatowego normującego na płaszczyźnie wielostronnej publiczno-prawne zagadnienia międzynarodowego transportu lotniczego, jest Konwencja chicagowska¹ wraz z uzupełniającymi ją dokumentami². Zgodnie z art. 15 tej Konwencji wykorzystywanie portów lotniczych oddanych do użytku publicznego przez własne i obce statki powietrzne powinno podlegać jednolitym warunkom i opłatom (z możliwością zróżnicowania opłat dla lotów regularnych i nieregularnych).³ Wraz z ogólną deklaracją o równości szans oraz z art. 44 Konwencji, który każe „unikac czynienia dyskryminacji” między jej stronami, jej sygnatariuszom zakazane jest preferowanie krajowych przewoźników lotniczych.

Ogólne zasady ustalania opłat lotniskowych zawarte są w dokumentach Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego ICAO.⁴ Nie mają one charakteru aktów

* Dr Dariusz Kaliński – absolwent i pracownik naukowy Szkoły Głównej Handlowej w Warszawie; doktor nauk ekonomicznych; główny specjalista w Przedsiębiorstwie Państwowym „Porty Lotnicze”

¹ Konwencja o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, sporządzona w Chicago 7 grudnia 1944 r. (Dz. U. 1963, nr 24, poz. 137; 1969, nr 27, poz. 210; 1976, nr 21, poz. 130; 1976, nr 39, poz. 227, 1976, nr 32, poz. 188; 1984, nr 39, poz. 199; 2000, nr 39, poz. 446, 2002, nr 58, poz. 527).

² M. Żylicz, *Prawo międzynarodowego transportu lotniczego*, Wydawnictwa Uniwersytetu Warszawskiego, Warszawa 1995, s. 55.

³ M. Żylicz, *op. cit.*, s. 59

⁴ Podstawowe dokumenty ICAO dotyczące problematyki ekonomicznej infrastruktury transportu lotniczego, w tym opłat lotniskowych to:

- ICAO's Policies on Charges for Airports and Air Navigation Services, ICAO doc. 9082/8 2009;
- Airport Economics Manual, ICAO doc. 9562/2 2006;
- Report of the Conference on the Economics of Airports and Air Navigation Services (CEANS), ICAO Doc. 9908 2008.

prawnych wiążących kraje członkowskie; są to jedynie rekomendacje, ale z racji członkostwa w ICAO kraje te powinny starać się je stosować w maksymalnie możliwym zakresie. Wiele regulacji publicznych w zakresie opłat lotniskowych, w tym regulacje Unii Europejskiej i Polski, odwołują się bezpośrednio lub pośrednio do tych zasad. Zalecenia ICAO podkreślają sześć kluczowych kwestii:

- 1) konieczność zapewnienia efektywnych konsultacji z usługobiorcami;
- 2) jawność i przejrzystość określenia wszystkich opłat;
- 3) właściwą relację opłat do kosztów świadczenia usług;
- 4) rzetelne, uczciwe i niedyskryminacyjne traktowanie usługobiorców;
- 5) zapobieganie sytuacjom zniechęcenia przez wysokie opłaty do korzystania z usług lub narażenia bezpieczeństwa;
- 6) oparcie opłat na zdrowych zasadach rachunkowości i ekonomii.⁵

2. Prawna regulacja opłat lotniskowych

2.1. Uwagi wstępne

Konieczność odrębnej regulacji opłat lotniskowych stanowi przedmiot licznych kontrowersji. Odmienne stanowiska prezentują, co zrozumiałe, zarządzający portami lotniczymi i przewoźnicy. Ale nawet wśród przewoźników nie ma jednorodności. Przewoźnicy niskokosztowi zgadzają się generalnie z koniecznością regulacji w celu zapobiegania nadmiernemu podnoszeniu opłat, sprzeciwiają się jednak objęciem nią drugorzędnych portów lotniczych, z których wielu z nich korzysta, uzyskując korzystne dla siebie warunki. Ich zdaniem konkurencja między tymi portami jest wystarczająca, a regulacja spowoduje zbędne bariery administracyjne i zwiększy koszty.

Wprowadzeniem ujednoczonych regulacji w zakresie opłat lotniskowych zainteresowani są przede wszystkim tradycyjni przewoźnicy lotniczy. Uznają oni dyrektywę w sprawie opłat lotniskowych⁶ za pierwszy, ale niewystarczający krok w kierunku unormowania sytuacji. Podkreślają pozytywne ich zdaniem elementy, takie jak pełna przejrzystość w zakresie informacji, konsultacje oraz wymóg istnienia niezależnego krajowego regulatora, natomiast brak im sprecyzowanych zasad w zakresie określania kosztów oraz parametrów odnoszących się do efektywności funkcjonowania portów lotniczych.

Również w Polsce przewoźnicy lotniczy wskazują na zasadność utrzymania regulacji opłat w odniesieniu do mniejszych polskich lotnisk i rozszerzenia na nie zakresu podmiotowego dyrektywy w sprawie opłat lotniskowych. Przewoźnicy uznają również za niewystarczający zakres przedmiotowy postanowień tej dyrektywy i postulują jego rozszerzenie w postanowieniach polskiego prawa.⁷

⁵ D. Kaliński, *Uwarunkowania kształtowania opłat lotniskowych* [w:] Instytut Handlu Zagranicznego i Studiów Europejskich SGH. Seminaria naukowe – Rok akademicki 2006-2007, SGH, Warszawa 2007, s. 54-55.

⁶ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady nr 2009/12/WE z 11.03.2009 r. w sprawie opłat lotniskowych. (Dz. Urz. UE 2009 L 70/11); cyt. dalej jako dyrektywa 2009/12/WE w sprawie opłat lotniskowych.

⁷ Raport z konsultacji dotyczących nowego systemu ustalania opłat lotniskowych w Polsce. ULC 2009 (dostępny pod adresem: http://www.ulc.gov.pl/_download/regulacja_rynku/oplaty_lotniskowe/oplplot_rap0609.pdf).

Przydział czasu na start i lądowanie

1. Wprowadzenie

Dynamicznemu rozwojowi i doskonaleniu konstrukcji statków powietrznych oraz rozbudowie portów lotniczych towarzyszył równie dynamiczny wzrost popytu na usługi przewozu lotniczego, a tym samym na usługi jego obsługi w portach lotniczych (tab. 1 i 2). Zjawisko to dotyczyło wszystkich podmiotów i służb prowadzących działalność w lotnictwie cywilnym; w pierwszym okresie objawiało się to ożywieniem gospodarczym i stale rosnącymi wpływami z prowadzonej działalności.

Tabela 1. Lista 30 największych portów lotniczych na świecie pod względem liczby obsłużonych pasażerów

Lp.	Port Lotniczy	Liczba pasażerów obsłużonych w kolejnych latach (mln)								
		2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
1.	Atlanta GA (ATL)	80,2	75,9	76,9	79,1	83,6	85,9	84,8	89,4	90,0
2.	Chicago IL (ORD)	72,1	67,4	66,6	69,5	75,5	76,5	76,3	76,2	69,4
3.	London (LHR)	64,6	60,7	63,3	63,5	67,3	67,9	67,5	68,1	67,1
4.	Tokyo (HND)	56,4	58,7	61,1	62,9	62,3	63,3	66,1	66,8	66,8
5.	Paris (CDG)	48,2	48,0	48,4	48,2	53,8	53,8	56,8	59,9	60,9
6.	Los Angeles CA (LAX)	66,4	61,6	56,2	55,0	60,7	61,5	61,0	61,9	59,5
7.	Dallas (DFW)	60,7	55,2	52,8	53,3	59,4	59,2	60,2	59,8	57,1
8.	Beijing (PEK)	b.d.	b.d.	27,2	0,0	34,9	41,0	48,7	53,6	55,9
9.	Frankfurt (FRA)	49,4	48,6	48,5	48,4	51,1	52,2	52,8	54,2	53,5
10.	Denver CO (DEN)	38,8	36,1	35,7	37,5	42,4	43,4	47,3	49,9	51,2
11.	Madrid (MAD)	32,9	34,0	33,9	35,9	38,7	41,9	45,8	52,1	50,8
12.	Hong Kong (HKG)	32,8	32,5	33,9	27,1	36,7	40,3	43,9	b.d.	47,9
13.	New York NY (JFK)	32,9	29,3	29,9	31,7	37,5	41,9	42,6	47,7	47,8

* Dr inż. Michał Kozłowski – absolwent i wykładowca Wydziału Transportu Politechniki Warszawskiej; doktor nauk technicznych w zakresie transportu; kierownik Działu Analiz i Dokumentacji Operacyjnej w Biurze Bezpieczeństwa Operacji Lotniczych Portu Lotniczego im. F. Chopina w Warszawie.

Lp.	Port Lotniczy	Liczba pasażerów obsłużonych w kolejnych latach (mln)									
		2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	
14.	Amsterdam (AMS)	39,6	39,5	40,7	40,0	42,5	44,2	46,1	47,8	47,4	
15.	Las Vegas NV (LAS)	36,9	35,2	35,0	36,3	41,4	44,0	45,5	47,0	43,2	
16.	Houston TX (IAH)	35,3	34,8	33,9	34,2	36,5	39,7	42,6	43,0	41,7	
17.	Phoenix AZ (PHX)	36,0	35,4	35,5	37,4	39,5	41,2	41,4	42,2	39,9	
18.	Bangkok (BKK)	29,6	30,6	32,2	30,2	38,0	39,0	42,8	41,2	38,6	
19.	Singapore (SIN)	28,6	28,1	29,0	b.d.	30,4	32,4	35,0	36,7	37,7	
20.	Dubai (DXB)	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	34,3	37,4	
21.	San Francisco CA (SFO)	41,0	34,6	31,5	29,3	32,2	32,8	33,6	35,8	37,2	
22.	Orlando FL (MCO)	30,8	28,3	26,7	27,3	31,1	34,1	34,6	36,5	35,7	
23.	Newark NJ (EWR)	34,2	30,6	29,2	29,4	31,9	34,0	35,6	36,4	35,4	
24.	Detroit MI (DTW)	35,5	32,3	32,5	32,7	35,2	36,4	36,0	36,0	35,1	
25.	Rome (FCO)	b.d.	25,6	b.d.	26,3	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	35,1	
26.	Charlotte NC (CLT)	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	33,2	34,7	
27.	Munich (MUC)	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	30,8	34,0	34,5	
28.	London (LGW)	32,1	31,2	29,6	30,0	31,5	32,8	34,2	35,2	34,2	
29.	Miami FL (MIA)	33,6	31,7	30,1	29,6	30,2	31,0	32,5	33,7	34,1	
30.	Minneapolis MN (MSP)	36,8	34,3	32,6	33,2	36,7	37,6	35,6	35,2	34,1	

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Airports Council International (ACI) opublikowanych na stronie internetowej www.airports.org.

Tabela 2. Lista 30 największych portów lotniczych na świecie pod względem liczby wykonanych operacji lotniczych

Lp.	Port Lotniczy	Liczba operacji lotniczych wykonanych w kolejnych latach (tys.)									
		2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	
1.	Atlanta GA (ATL)	915,5	890,5	890,0	911,7	964,9	980,4	976,4	994,3	978,8	
2.	Chicago IL (ORD)	909,0	911,9	922,8	928,7	992,4	972,2	958,6	927,0	881,6	
3.	Dallas (DFW)	837,8	783,5	765,1	765,3	804,9	711,9	699,3	685,5	656,3	
4.	Los Angeles CA (LAX)	783,4	738,1	645,4	622,4	655,1	650,6	656,8	681,0	622,5	
5.	Denver CO (DEN)	520,1	486,0	494,8	499,8	560,2	560,7	597,2	614,1	619,5	
6.	Las Vegas NV (LAS)	521,3	493,7	496,8	501,0	544,7	605,0	619,5	609,5	578,9	
7.	Houston TX (IAH)	483,6	470,9	456,8	474,9	517,2	563,0	602,7	603,7	576,1	
8.	Paris (CDG)	517,7	523,4	510,1	515,0	525,7	522,6	541,6	552,7	559,8	
9.	Charlotte NC (CLT)	452,0	461,3	455,5	443,4	427,4	521,9	509,6	522,5	536,3	
10.	Phoenix AZ (PHX)	637,8	553,3	545,8	541,8	546,8	555,3	546,5	539,2	502,5	
11.	Philadelphia PA (PHL)	484,3	467,0	463,2	446,5	486,2	535,7	515,9	499,7	492,0	
12.	Frankfurt (FRA)	458,7	456,5	458,4	458,9	477,5	490,1	489,4	492,6	485,8	
13.	London (LHR)	466,8	463,6	466,6	463,7	476,0	477,9	477,0	481,5	478,5	
14.	Madrid (MAD)	b.d.	b.d.	b.d.	383,8	401,5	415,7	435,0	483,3	469,7	
15.	Detroit MI (DTW)	555,4	522,1	490,9	491,1	522,5	521,9	481,7	467,2	462,5	
16.	Minneapolis MN (MSP)	523,1	501,5	507,7	510,4	541,1	532,2	475,0	453,0	450,0	
17.	Amsterdam (AMS)	432,5	432,1	417,1	408,3	418,6	420,7	440,2	454,4	446,6	
18.	New York NY (JFK)	345,3	294,0	287,7	280,3	b.d.	b.d.	380,9	446,3	441,4	

Usługi obsługi naziemnej

1. Wprowadzenie

Niniejsza część książki zawiera analizę fundamentalnych zmian związanych z deregulacją rynku obsługi naziemnej na europejskich lotniskach w wyniku procesu liberalizacji i deregulacji europejskiego sektora lotniczego. Podstawowym tematem poniższych rozważań będą te z uregulowań prawnych, które decydują o obecnym stopniu zaawansowania procesu liberalizacyjnego usług obsługi naziemnej (*usług handlingowych*) oraz wyznaczają przyszłe kierunki otwierania się rynków obsługi naziemnej w portach lotniczych Unii Europejskiej. W niniejszym rozdziale przeanalizowano obecne i przewidywane skutki aktualnych regulacji na rynku europejskim w kontekście spodziewanych w krótkim i dłuższym horyzoncie czasowym zmian na rynku obsługi naziemnej w Polsce. Dokonano analizy formalnych warunków dostępu do rynku obsługi naziemnej, zasad korzystania przez podmioty obsługi naziemnej z infrastruktury lotniska, a także warunków prowadzenia działalności przez agentów obsługi naziemnej na terenie portu lotniczego, z punktu widzenia zarządzających tymi portami. Podjęto również próbę identyfikacji tych zagadnień i obszarów tematycznych objętych regulacjami szczegółowymi, które mogą z jednej strony budzić liczne kontrowersje, z drugiej okazać się problematyczne pod kątem ich zastosowania w codziennej praktyce biznesowej.

2. Uwarunkowania rynkowe, a wspólnotowe regulacje dotyczące rynku obsługi naziemnej

2.1. Uwagi wstępne

Do połowy lat dziewięćdziesiątych XX w. rynek obsługi naziemnej w portach lotniczych w Europie nie podlegał regulacjom szczegółowym Unii Europejskiej. Jednak w obliczu stałego rozwoju tego rynku, w tym dynamicznego wzrostu przewozów lotniczych od początku lat dziewięćdziesiątych XX w., spowodowanego w głównej mierze liberalizacją sektora, dokonana na podstawie przepisów zawartych w trzech pakietach

* Anna Żebrowska-Dreger – absolwentka Szkoły Głównej Handlowej w Warszawie; kierownik Działu Sprzedaży Usług Lotniczych w Porcie Lotniczym im. F. Chopina w Warszawie.

aktów prawnych z lat 1987¹, 1990² i 1992³ (tzw. trzech pakietach liberalizacyjnych), większą dostępnością usług przewozowych dla pasażerów, ładunków i poczty, rosnącą mobilnością społeczeństwa europejskiego, a także sprzyjającą sytuacją makro-ekonomiczną, zaczęto coraz częściej dostrzegać potrzebę uregulowania zasad funkcjonowania podmiotów prowadzących działalność w zakresie obsługi naziemnej na rynku europejskim w celu zapewnienia warunków zdrowej konkurencji i równego dostępu do rynków usług obsługi naziemnej w krajach Wspólnoty.

Komisja Europejska zasygnalizowała swój zamiar podjęcia inicjatywy mającej na celu osiągnięcie dostępu do rynku usług obsługi naziemnej w portach lotniczych UE w czerwcu 1994 r., publikując m.in. komunikat zatytułowany: „Przyszłość lotnictwa cywilnego w Europie”. Jednocześnie analizowano w Unii Europejskiej niezbędny zakres wprowadzenia koniecznych regulacji. Przykładowo, rezolucja Rady UE z 24.10.1994 r.⁴ potwierdziła potrzebę uwzględnienia w przyszłych regulacjach sytuacji portów lotniczych w momencie pełnej liberalizacji rynku usług obsługi naziemnej w państwach Unii Europejskiej. Zaś rezolucja Parlamentu Europejskiego z 14.02.1995 r.⁵ poświęcona była wpływowi dostępu do rynku obsługi naziemnej na zatrudnienie i warunki bezpieczeństwa w portach lotniczych.

Wydanie dyrektywy Rady 96/67/WE z 15.10.1996 r. w sprawie dostępu do rynku usług obsługi naziemnej w portach lotniczych Wspólnoty⁶ stanowiło konsekwentne uzupełnienie trzeciego pakietu liberalizacyjnego w transporcie lotniczym i kontynuację działań Rady UE na rzecz dalszego rozwoju i konkurencji na rynkach usług przewozów lotniczych oraz na rzecz otwarcia rynku obsługi naziemnej w Europie.

2.2. Ogólna charakterystyka dyrektywy Rady nr 96/67/WE

Dyrektywa 96/67/WE w sprawie dostępu do usług obsługi naziemnej, jako instrument harmonizujący, zawiera normy prawne ustanowione w celu urzeczywistnienia swobody przedsiębiorczości (art. 50 ust 1 TFUE [d. art. 44 ust. 1 TWE]) w odniesieniu do określonego rodzaju działalności gospodarczej – wykonywanie obsługi naziemnej.

¹ Decyzja Rady nr 87/602/EWG z 14.12.1987 r. w sprawie podziału między przewoźników lotniczych zdolności przewozów pasażerskich w zakresie regularnych usług lotniczych między państwami członkowskimi i dostępu przewoźników lotniczych do regularnych usług lotniczych na trasach między państwami członkowskimi (Dz. Urz. WE 1987 L 374/19).

² Rozporządzenie Rady nr 2342/90 z 24.07.1990 r. w sprawie taryf lotniczych w regularnych służbach powietrznych między państwami członkowskimi (Dz. Urz. WE 1990 L 217/1) oraz rozporządzenie Rady nr 2343/90 z 24.07.1990 r. w sprawie dostępu do rynku oraz podziału oferowanej zdolności przewozowej (Dz. Urz. WE 1990 L 217/8).

³ Rozporządzenie Rady nr 2407/92 z 23.07.1992 r. w sprawie licencjonowania przewoźników lotniczych (Dz. Urz. WE 1992 L 240/1); rozporządzenie Rady nr 2408/92 z 23.07.1992 r. w sprawie dostępu przewoźników lotniczych Wspólnoty do tras wewnątrz Wspólnoty (Dz. Urz. WE 1992 L 240/8); rozporządzenie Rady 2409/92 z 23.07.1992 r. w sprawie taryf i opłat w służbach powietrznych (Dz. Urz. WE 1992 L 240/15); rozporządzenie Rady nr 2410/92 z 23.07.1992 r. zmieniające rozporządzenie nr 3975/87 w sprawie procedury stosowania zasad konkurencji w transporcie lotniczym (Dz. Urz. WE 1992 L 240/17); rozporządzenie Rady nr 2411/92 z 23.07.1992 r. zmieniające rozporządzenie Rady nr 3976/87 w sprawie trybu stosowania art. 85 ust. 3 Traktatu Rzymskiego dla wyłączenia niektórych rodzajów działań w transporcie lotniczym spod zakazu praktyk niezgodnych z zasadami konkurencji (Dz. Urz. WE 1992 L 240/19).

⁴ Dz. Urz. WE 1994 C 309/2.

⁵ Dz. Urz. WE 1995 C 56/28.

⁶ Dz. Urz. WE 1996 L 272/36; cyt. dalej jako dyrektywa 97/96/WE w sprawie dostępu do usług obsługi naziemnej.

Ochrona środowiska/hałas

1. Wprowadzenie

Głównym celem *Polityki transportowej państwa na lata 2001–2015* jest zrównoważony system transportowy, czyli system nie ograniczający rozwoju gospodarczego kraju, a tym samym umożliwiający rozwój infrastruktury transportowej na całym jego obszarze, korzystający z nowoczesnych technologii oraz zmniejszający negatywne oddziaływanie na ludzi i środowisko naturalne. Dokument ten stanowi źródło informacji dla środowisk politycznych oraz administracyjnych o podstawowych wytycznych dla ich działania oraz tworzenia planów i programów.

W zakresie dotyczącym ochrony środowiska *Polityka transportowa państwa na lata 2001–2015* określa, że działalność transportowa powinna dokonywać się przy jak najmniejszym poziomie emisji zagrażających środowisku naturalnemu. Jednocześnie za instrumenty tworzenia zrównoważonego transportu uważa się ustanawianie norm i regulacji, a także wspieranie rozwoju technicznego służącego redukcji hałasu i substancji zanieczyszczających środowisko.

Obserwacja wielkich aglomeracji europejskich wyraźnie wskazuje na istnienie wzajemnych powiązań między rangą miasta w skali krajowej i międzynarodowej a stopniem rozwoju węzła lotniskowego. Transport lotniczy niewątpliwie bezpośrednio stymuluje rozwój społeczno-gospodarczy kraju, regionu, gminy i miasta, wpływa na aktywność gospodarczą, rozwój turystyki, handlu zagranicznego, sprzyja współpracy ekonomicznej, politycznej, naukowo-technicznej i kulturalnej.

Jednocześnie jednak, w związku z globalną i ciągłą intensyfikacją rozwoju ruchu lotniczego i infrastruktury lotnisk, lotniska te stają się coraz bardziej uciążliwe dla otoczenia. Hałas lotniczy ze względu na zasięg oddziaływania i dużą społeczną odczuwalność jego uciążliwości, jest jednym z podstawowych czynników limitujących rozwój lotnisk. Wzrastające z roku na rok zapotrzebowanie na usługi lotnicze stawia zarządzających lotniskami w trudnej sytuacji poszukiwania kompromisów pomiędzy obowiązkiem

* Witold Piechota – absolwent Wyższej Szkoły Ekologii i Zarządzania w Warszawie; członek, a w latach 2005–2007 przewodniczący Komisji Strategii Ekologicznej Airports Council International Europe; kierownik Działu Ochrony Środowiska Lotniska im. F. Chopina w Warszawie.

zapewnienia prawidłowego funkcjonowania portów lotniczych a koniecznością sprostania rosnącym także wymaganiom w zakresie ochrony przed hałasem.

2. Podstawy prawne – charakterystyka ogólna

Zagadnienia związane z ochroną środowiska przed hałasem znajdują szerokie odzwierciedlenie w prawodawstwie Unii Europejskiej, jak również w aktach prawnych obowiązujących w Polsce. W niniejszym rozdziale książki omówione zostaną podstawowe regulacje prawne, które mają największe znaczenie z punktu widzenia wymagań nakładanych w tym zakresie na zarządzających lotniskami oraz wpływu tych regulacji na funkcjonowanie i rozwój lotnisk.

Od przełomu lat sześćdziesiątych i siedemdziesiątych XX w., kiedy to na szeroką skalę wprowadzono do eksploatacji samoloty odrzutowe, uciążliwość hałasu w otoczeniu lotnisk stała się przyczyną m.in. wdrażania coraz bardziej rygorystycznych norm emisji hałasu dla statków powietrznych. Sytuacja ta zmusiła producentów w branży lotniczej do ciągłego wprowadzania ulepszeń, mających na celu redukcję hałasu emitowanego przez silniki lotnicze. W wyniku tych działań, obecnie produkowane statki powietrzne są znacznie „cichsze” od samolotów starszych generacji. W związku z potrzebą ograniczania emisji hałasu lotniczego do środowiska, dyrektywą 92/14/EWG z 2.03.1992 r. w sprawie limitów operacyjnych statków powietrznych objętych częścią II, rozdziału 2, tomu 1 Załącznika 16 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym¹, od kwietnia 2002 r. wprowadzony został w państwach członkowskich UE zakaz eksploatacji „głośnych” statków powietrznych starszych generacji, certyfikowanych w zakresie hałasu wg norm określonych dla rozdziału 2, części II, tomu I Załącznika 16 Do Konwencji. Po wejściu Polski do Unii Europejskiej, w wyniku implementacji prawa UE do przepisów polskich, zakaz ten wprowadzony został również na lotniskach polskich; dokonano się to rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z 19.05.2004 r. w sprawie zakazów lotów dla statków powietrznych niespełniających wymogów ochrony środowiska w zakresie ochrony przed hałasem² oraz rozporządzeniem Ministra Środowiska z 2.05.2005 r. zmieniającym rozporządzenie w sprawie zakazu lotów dla statków powietrznych niespełniających wymogów ochrony środowiska w zakresie ochrony przed hałasem³. Rozporządzenia te stosuje się do cywilnych poddźwiękowych samolotów z napędem odrzutowym, posiadających maksymalną masę startową nie mniejszą niż 34 000 kg lub mieszczących więcej niż 19 miejsc pasażerskich, które nie spełniają wymagań rozdziału 3, części II, tomu 1 Załącznika 16.

W 2002 r. weszły w życie dwie dyrektywy, które obecnie regulują na poziomie Unii Europejskiej najistotniejsze dla zarządzających lotniskami, kwestie związane z ochroną środowiska przed hałasem, a mianowicie:

- 1) dyrektywa 2002/49/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z 25.06.2002 r. w sprawie oceny i zarządzania poziomem hałasu w środowisku⁴;

¹ Dz. Urz. WE 1992 L 76/21.

² Dz.U. 2004, nr 140, poz. 1846.

³ Dz.U. 2005, nr 96, poz. 816.

⁴ Dz. Urz. WE 2002 L /12; cyt. dalej jako dyrektywa 2002/49/WE w sprawie oceny i zarządzania poziomem hałasu.

Część V.

**RELACJE MIĘDZY
WŁASNOŚCIĄ PORTÓW LOTNICZYCH
A ZARZĄDZANIEM PORTAMI LOTNICZYMI
(Raporty krajowe)**

ROZDZIAŁ 11.

Wielka Brytania

1. Charakterystyka rynku lotniczego w Wielkiej Brytanii

1.1. Uwagi ogólne

Rynek usług lotniczych w Wielkiej Brytanii zasługuje na szczególną uwagę z kilku powodów. Po pierwsze jest to największy rynek w Europie. W rekordowym jak dotychczas roku 2007 obsłużono blisko 240 mln pasażerów (por. wyk. 1), a port lotniczy Londyn Heathrow jest trzecim na świecie największym portem lotniczym pod względem obsługiwanej liczby pasażerów. W przypadku przewozów towarów pozycja Wielkiej Brytanii nie jest już tak istotna, gdyż większe przewozy odnotowuje się we Francji, czy w Niemczech, co jest związane z umiejscowieniem tam baz przeładunkowych międzynarodowych firm kurierskich. Poza tym, przewozy cargo charakteryzują się dużą zmiennością na rynku Wielkiej Brytanii. Można odnotować ich spadek w latach 2001–2003, później gwałtowny wzrost, by ponownie odnotować spadek na koniec 2008 r. Co więcej, można się spodziewać dalszego spadku w 2009 r.

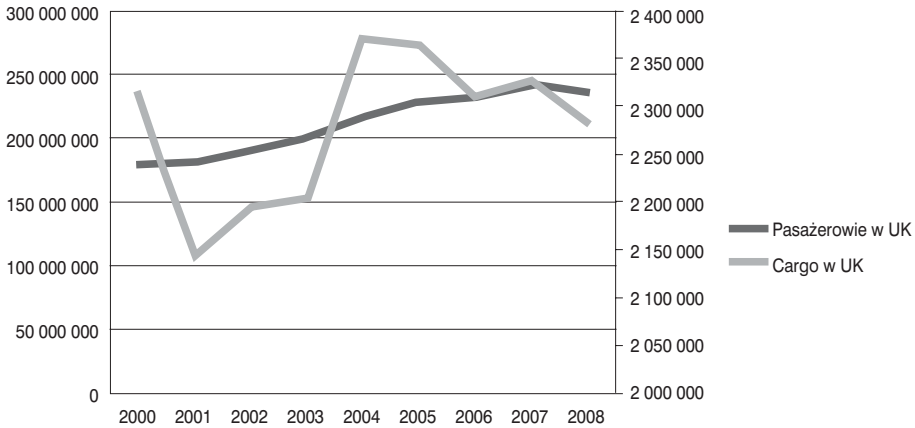
Ponadto, bardzo istotna jest specyfika branży lotniczej w Wielkiej Brytanii. Jest to kraj, gdzie po raz pierwszy w Europie wprowadzono deregulację połączeń lotniczych, co w efekcie doprowadziło do powstania tanih linii lotniczych. Wart przypomnienia jest fakt, że Ryanair – pierwsza w Europie tzw. tania linia lotnicza – rozpoczęła swoje loty międzynarodowe od połączenia Waterford-Londyn Gatwick i kolejnego Dublin-Londyn Gatwick. Dziś blisko jedna trzecia ruchu lotniczego w Wielkiej Brytanii prowadzona jest przez tanie linie lotnicze na czele z RyanAir i easyJet.

Kolejnym ważnym zjawiskiem, szczególnie odnoszącym się do lotnisk, jest rozpoczęty w połowie lat osiemdziesiątych proces prywatyzacji, który dotyczył własności zarówno lotnisk, jak i narodowego przewoźnika British Airways; miał także miejsce na kolei, w łączności, energetyce, hutnictwie i górnictwie węgla. Procesy te, w różnym stopniu i nasileniu, naśladowane były przez niektóre kraje europejskie, ale ze względu na to, że zostały zapoczątkowane w Wielkiej Brytanii są tu najbardziej zaawansowane i można na ich podstawie wyciągać wnioski pozytywne dla innych krajów stojących dopiero przed

* Dr Tomasz Ludwicki – adiunkt w Zakładzie Zarządzania Strategicznego Wydziału Zarządzania UW; koordynator programu Executive MBA realizowanego przez Uniwersytet Warszawski i University of Illinois at U-C.

wyborem dalszej drogi. Ponadto można wskazać na fakt, że Wielka Brytania jest jednym z krajów najbardziej dotkniętych w Europie przez obecny kryzys, co będzie wpływać na kondycję zarówno linii lotniczych, jak i samych portów lotniczych.

Wykres 1. Ruch lotniczy – pasażerowie i cargo (tony metryczne) w Wielkiej Brytanii w latach 2000–2008

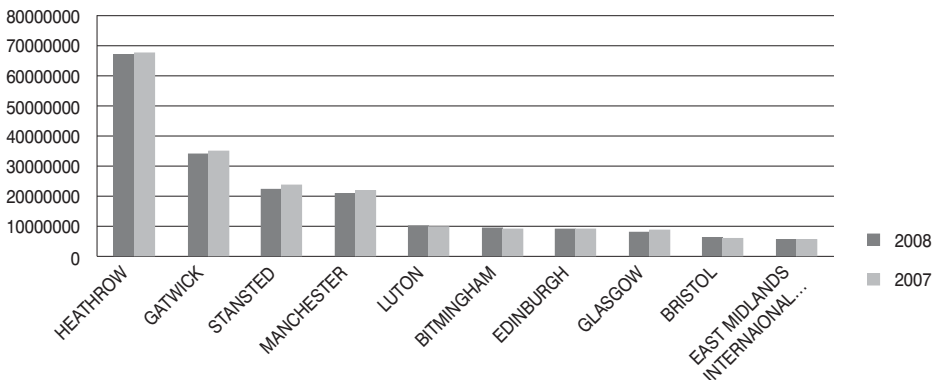


Źródło: CAA – UK Airport Statistics <http://www.caa.co.uk/default.aspx?catid=80&pagetype=88&sglid=3&fld=2008Annual>; dostęp 20.09.2009 r.

Wreszcie należy zwrócić uwagę na szczególną rolę portów londyńskich – Londyn Heathrow, Gatwick, Stansted oraz Luton, przez które przewija się blisko 60% ruchu lotniczego w Wielkiej Brytanii (por. wyk. 2).

Wykres 2. Największe porty lotnicze Wielkiej Brytanii w latach 2007–2008

10 największych portów lotniczych w UK
w latach 2007–2008 pod względem liczby pasażerów



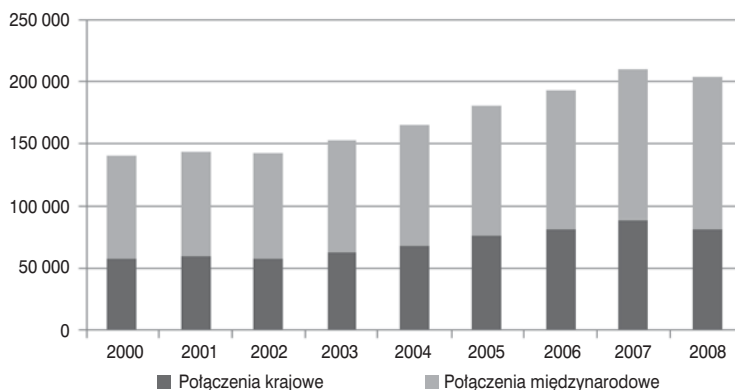
Źródło: CAA – UK Airport Statistics <http://www.caa.co.uk/default.aspx?catid=80&pagetype=88&sglid=3&fld=2008Annual>; Pobrano 20.IX 2009.

1. Wprowadzenie: specyfika ruchu lotniczego w Hiszpanii

Hiszpania jest drugim co do wielkości rynkiem lotniczym w Europie¹. W 2008 r. hiszpańskie porty lotnicze przyjęły 203,9 mln pasażerów i 0,63 mln ton cargo.

Połączenia krajowe generowały w 2008 r. 40% ruchu na hiszpańskich lotniskach. Udział połączeń krajowych w ruchu pasażerskim jest od kilku lat niezmienny (rys. 1).

Rysunek 1. Liczba pasażerów (w tys.) w hiszpańskich portach lotniczych w latach 2000–2008



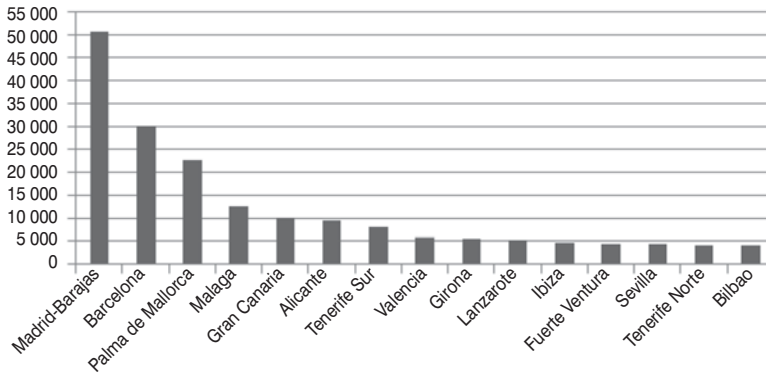
Źródło: AENA.

W Hiszpanii znajduje się obecnie 47 lotnisk komercyjnych, z których dwa – Madryt i Barcelona pełnią funkcję hubów. Poniżej przedstawiono wielkość ruchu pasażerskiego i ruchu cargo w piętnastu największych portach lotniczych w Hiszpanii (rys. 2 i 3).

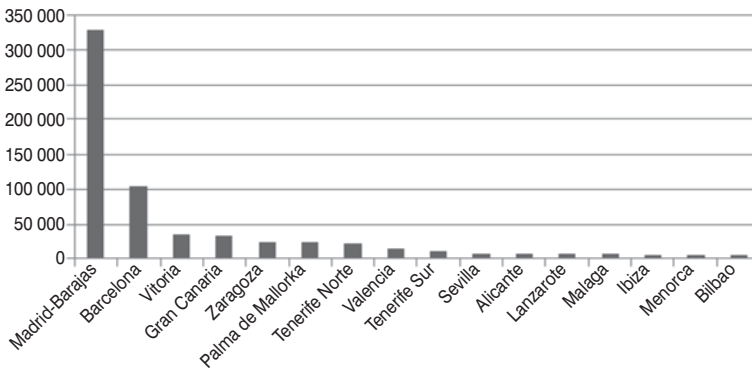
Hiszpańskim przewoźnikiem flagowym jest powstała w 1927 r. Iberia, należąca obecnie do sojuszu Oneworld. Iberia jest spółką notowaną na giełdzie, a 13,15% jej

^{*} Aleksandra Wąsowska - doktorantka na Wydziale Zarządzania Uniwersytetu Warszawskiego.

¹ Airport Council International, World Airport Traffic Report 2006.

Rysunek 2. Liczba pasażerów w hiszpańskich portach lotniczych (w tys.) w 2008 r.

Źródło: AENA.

Rysunek 3. Przewozy cargo w hiszpańskich portach lotniczych (w tonach) w 2008 r.

Źródło: AENA.

kapitału posiada British Airways Holdigs N.V.². Hiszpańskie linie lotnicze Spanair, mające siedzibę na Majorce, działają od 1986 r.

Impulsem dla rozwoju hiszpańskich lotnisk, w tym w szczególności drugorzędnych portów regionalnych (Girona, Valladolid) oraz portów konkurujących z pociągami szybkimi (Sevilla, Saragossa), było pojawienie się tanich przewoźników.

2. Studia przypadków portów lotniczych

2.1. Kryteria wyboru lotnisk

W analizie uwzględniono pięć największych (pod względem ruchu pasażerskiego) portów na terenie Hiszpanii (Madryt, Barcelona, Palma de Mallorca, Malaga, Gran Canaria), z których każdy obsługuje powyżej 10 mln pasażerów rocznie. Dodatkowo,

² www.grupo.iberia.es

ROZDZIAŁ 13.

Niemcy

1. Wprowadzenie – specyfika ruchu lotniczego w Niemczech

Niemcy są trzecim¹ co do wielkości rynkiem lotniczym w Europie (po Wielkiej Brytanii i Hiszpanii, a zaraz przed Francją i Włochami)². Gęsta sieć około 60 lotnisk³ międzynarodowych i regionalnych powoduje, że 64% populacji mieszka w odległości 60 minut jazdy od lotniska, a 95% w odległości 90 minut⁴. Liczba pasażerów obsłużonych w 2006 r. wyniosła około 170 mln⁵, a prognozy przewidywały wzrost w ciągu najbliższych 10 lat o prawie 25%⁶. Jednak ubiegłoroczny kryzys gospodarczy spowodował, że liczba pasażerów na większości lotnisk świata, w szczególności na lotniskach przesiadkowych (tzw. hubach), spadała. Skutkowało to pogorszeniem wyników finansowych zarówno linii lotniczych, jak i portów lotniczych. Takie chwilowe załamanie popytu nie jest jednak dla branży niczym niezwykłym⁷.

W przewidywaniu poprawy sytuacji⁸, w Niemczech prowadzone są rozbudowy i modyfikacje istniejących lotnisk. Największe przeprowadzone w ostatnich latach to: budowa terminala oraz pasa startowego w Dortmundzie (lata 1997 i 2000) i Stuttgarcie (lata

* Michał Mijał – absolwent Wydziału Zarządzania Uniwersytetu Warszawskiego; doktorant w Zakładzie Psychologii Organizacji Katedry Teorii Organizacji WZ UW.

¹ Według niektórych statystyk drugim.

² ACI World Airport Traffic Report 2006; za: T. Ülkü, *Efficiency of German Airports and Influencing Factors*, Bremen 2009, s. 4.

³ W prawodawstwie niemieckim wyróżnia się wprawdzie zarówno „porty lotnicze” (*Flughafen*), jak i „lotniska” (*Flugplatz*), to jednak w niniejszym rozdziale oba pojęcia są używane zamiennie, gdyż wszystkie opisywane poniżej jednostki są portami lotniczymi.

⁴ D. Gillen, H.M. Niemeier, *Airport Economics, Policy and Management: The European Union*. Materiały pokonferencyjne: Comparative Political Economy and Infrastructure Performance: The Case of Airports, Madryt 18.09.2006 r., s. 27.

⁵ Z tego prawie połowa ruchu była obsługiwana przez dwa największe lotniska: Frankfurt i Monachium.

⁶ T. Ülkü, *Efficiency of German Airports...*, op. cit., s. 4.

⁷ Poprzednie znaczące spadki dochodów linii lotniczych na całym świecie, a także częściowo portów, odnotowano na początku lat dziewięćdziesiątych XX w. oraz po 2001 r., ale każdorazowo zyski wracały do poprzedniego poziomu po około 2-3 latach.

⁸ A także z powodu dużej bezwładności tak ogromnych inwestycji, które były czasem planowane nawet z kilkunastoletnim wyprzedzeniem.

1996 i 2004), a także rozbudowy terminali w Hanowerze, Düsseldorfie, Monachium i Norymberdze. Pod Berlinem, na terenie dotychczasowego lotniska Schönefeld, budowane jest obecnie lotnisko Berlin Brandenburg International (kod BBI, a w przyszłości BER), mające zastąpić trzy dotychczas funkcjonujące lotniska: Tegel, Schönefeld i biznesowe Tempelhof⁹. Planowana data oddania inwestycji do użytku to rok 2011. Kolejną realizowaną wielką inwestycją jest budowa nowego pasa startowego na lotnisku we Frankfurcie nad Menem¹⁰.

Nie wszystkie jednak lotniska w Niemczech odnotowały spadek obrotów po 11 września 2001 r. Przychody z działalności aeronautycznej w Berlinie, Norymberdze i Kolonii/Bonn rosły nieprzerwanie od 1998 do 2008 r. W pozostałych miastach przychody spadły, aby potem ponownie wzrosnąć. W przypadku przychodów z działalności pozaaeronautycznej zmienność ta była dużo większa; jedynie Düsseldorf odnotował w tym okresie stały wzrost, zaś wśród pozostałych ośrodków trudno jest wyróżnić jakiś typowy wzorzec¹¹. Ciekawą informację pokazującą związek pomiędzy strukturą własności a strukturą przychodów podaje Ovasapian¹². Okazuje się, że lotniska będące w całości lub częściowo własnością prywatną, oferują zwykle niższe opłaty lotniskowe niż lotniska będące własnością skarbu państwa, a ponad połowa ich przychodów pochodzi z działalności pozaaeronautycznej. Wyniki te uzyskano na próbie lotnisk z Wielkiej Brytanii i Niemiec, ale wydaje się prawdopodobnym, że charakterystyka ta jest aktualna także w innych państwach.

Jako panaceum na kryzys i ewentualne wahania koniunktury w przyszłości, wiele lotnisk na świecie stara się zdywersyfikować swoje źródła przychodów i uniezależnić od międzynarodowych przewoźników, kładąc większy nacisk na usługi pozaaeronautyczne¹³. Tendencja ta przybiera na sile wraz z postępującą komercjalizacją i prywatyzacją portów lotniczych. Głównym źródłem przychodów stały się w ostatnich latach sklepy wolnocłowe. Pod koniec lat osiemdziesiątych XX w. sprzedaż wolnocłowa stanowiła około 35% całej sprzedaży na lotniskach, ale odsetek ten systematycznie rósł w tempie około jednego punktu procentowego rocznie, aby w 2003 r. przekroczyć granicę 50%. Obecnie stanowi ona około 54% całej sprzedaży na lotniskach¹⁴.

W Niemczech, podobnie jak np. w Kanadzie, lotniska są w większości spółkami z ograniczoną odpowiedzialnością (GmbH), w których udziały posiada ręka publiczna (skarb państwa, land¹⁵ lub gmina). W 2002 r. w większości lotnisk państwo posiadało od 1/4 do 1/3 udziałów, a pozostała część była w przeważającej liczbie przypadków własnością landów¹⁶. Obecnie niektóre największe porty zostały sprywatyzowane. Jednak o ile w krajach anglosaskich właściciele lotnisk są zwykle rozproszeni, w Niemczech zwykle dopuszcza się jako inwestora jedną-dwie duże firmy.

⁹ Port Lotniczy Berlin-Tempelhof został zamknięty 31.10.2008 r.

¹⁰ T. Ülkü, *Efficiency of German Airports...*, op. cit., s. 9.

¹¹ Ibidem.

¹² G. Ovasapian, C. Sagol, T. Ülkü, J. Zivanovic, *Privatization, restructuring and its effect on performance: a comparison between the German and British airport sector*, German Airport Performance 2007, s. 30.

¹³ J.J. Parappallil, *Potential of Non-Aeronautical Revenues for Airport Düsseldorf International*. International University of Applied Science, Bad Honnef – Bonn 2007, s. 6.

¹⁴ Ibidem.

¹⁵ Zamiennie – ze względu na upowszechnienie w języku polskim – stosowane są w tekście pojęcia „land” i „kraj związkowy”.

¹⁶ Por. *Study on Competition between Airports and the Application of State Aid Rules. Final Report* (report prepared for European Commission DG Energy and Transport), Cranfield University, Cranfield, wrzesień 2002 r., s. 51.

ROZDZIAŁ 14.

FRANCJA

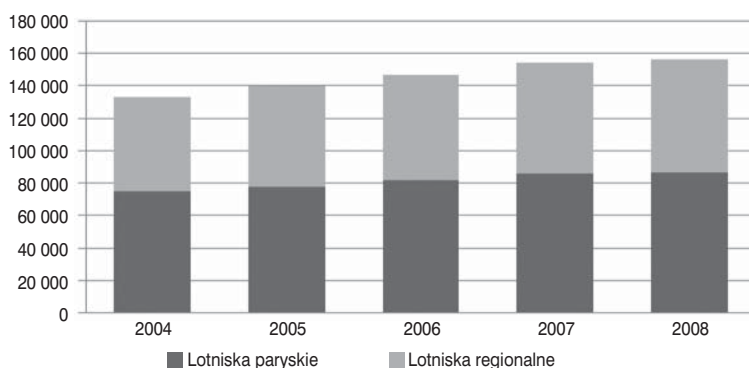
1. Wprowadzenie

1.1. Specyfika ruchu lotniczego we Francji

Francja jest czwartym co do wielkości rynkiem transportu powietrznego w Europie¹. W 2008 r. francuskie lotniska² przyjęły 156 mln pasażerów³ i 2,6 mln ton cargo.

Obserwowany od kilku lat wzrost ruchu pasażerskiego (rys. 1) wynika przede wszystkim z rozwoju międzynarodowych przewozów lotniczych, w tym w szczególności przewozów oferowanych przez tanich przewoźników. Jednocześnie, maleje ruch na połączeniach krajowych (rys. 2), co związane jest z rozwojem sieci połączeń kolejowych oferowanych przez pociągi szybkobieżne (TGV).

Rysunek 1. Liczba pasażerów we francuskich portach lotniczych w latach 2004–2008 (w tys.)



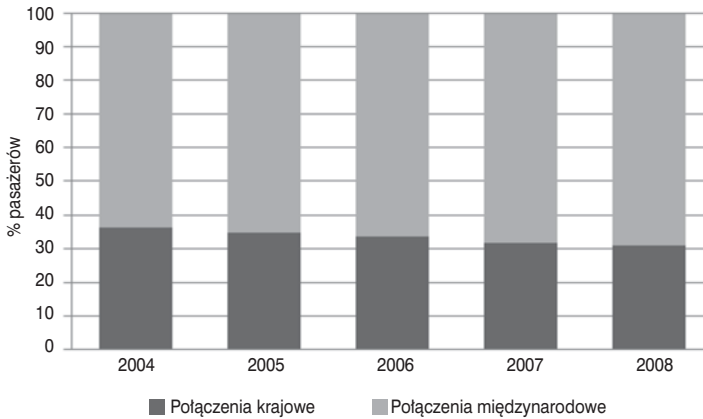
Źródło: *Union des Aéroports Français*.

* Aleksandra Wąsowska – Doktorantka na Wydziale Zarządzania Uniwersytetu Warszawskiego.

¹ Airport Council International, World Airport Traffic Report 2006.

² W niniejszej pracy pojęcia „port lotniczy” (fr. *aéroport*) i „lotnisko” (fr. *aérodrome*) stosowane są zamiennie

³ Union des Aéroports Français, Résultats d'activité des aéroports français 2008.

Rysunek 2. Kierunki obsługiwane przez francuskie lotniska w latach 2004–2008

Źródło: *Union des Aéroports Français*.

Na terenie Francji i terytoriów zamorskich Francji (dalej DOM-TOM) znajdują się obecnie 155 lotnisk, zrzeszonych w Union des Aéroports Français⁴. Referencyjnym źródłem danych na temat ruchu lotniczego i wyników finansowych lotnisk jest Direction Générale de l'Aviation Civile (dalej DGAC). Ostatni z dostępnych raportów DGAC⁵, obejmował lotniska obsługujące powyżej 500 pasażerów rocznie. W raporcie DGAC lotniska podzielone są na sześć grup:

- 1) lotniska regionu Paryża (Paris-Charles de Gaulle, Paris-Orly, Paris-le-Bourget⁶), zarządzane przez grupę Aéroports de Paris;
- 2) duże lotniska regionalne (lotnisko międzynarodowe Bâle-Mulhouse, zarządzane wspólnie przez Francję i Szwajcarię oraz 8 lotnisk francuskich: Nice-Côte d'Azur, Lyon-Saint Exupéry, Marseille-Provence, Toulouse-Blagnac, Bordeaux-Mérignac, Nantes-Atlantique, Strasbourg-Entzheim, Montpellier-Méditerranée);
- 3) średnie lotniska regionalne (14 lotnisk obsługujących powyżej 400 tys. pasażerów rocznie);
- 4) małe lotniska regionalne (15 lotnisk obsługujących powyżej 85 tys. pasażerów rocznie);
- 5) pozostałe lotniska regionalne (44 lotniska obsługujące powyżej 500 pasażerów rocznie);
- 6) porty lotnicze położone na terytoriach DOM-TOM (6 lotnisk).

Poniżej przedstawiono wielkość ruchu pasażerskiego (rys. 3) i ruchu cargo (rys. 4) w portach Paris-Charles de Gaulle (dalej Paris-CDG), Paris-Orly (kolor szary) oraz lotniskach regionalnych (kolor czarny).

Na kolejnych rysunkach przedstawiono wielkość ruchu pasażerskiego (rys. 5) i ruchu cargo (rys. 6) w portach należących do grupy średnich lotnisk regionalnych (kolor czarny) oraz lotnisk DOM-TOM (kolor szary).

⁴ <http://www.aeroport.fr/l-union-des-aeroports-francais/le-role-de-l-union.php>; dostęp 1.09.2009 r.

⁵ DGAC, *Activité des aéroports français 2007*.

⁶ Lotnisko Paris – Le Bourget, powstałe w 1923 r., było pierwszym komercyjnym portem lotniczym na terenie Francji. W czasie wojny służące celom militarnym, lotnisko odzyskało swój cywilny charakter w 1946 r. Od 1981 roku port lotniczy Paris – Le Bourget wykorzystywany jest wyłącznie w lotach biznesowych.

ROZDZIAŁ 15.

Portugalia

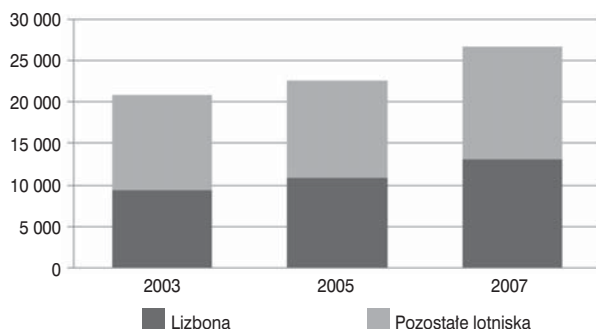
1. Wprowadzenie: specyfika ruchu lotniczego w Portugalii

Na terenie Portugalii kontynentalnej znajdują się trzy lotniska¹: w Lizbonie, Porto i Faro. Pozostałe porty lotnicze położone są na Maderze i pobliskiej wyspie Porto Santo oraz na wyspach należących do Archipelagu Azorów (Ponta Delgada, Santa Maria, Terceira, Horta, Graciosa, Pico, São Jorge, Flores, Corvo). Największym portem lotniczym w Portugalii jest lotnisko w Lizbonie, obsługujące ponad połowę całkowitego ruchu pasażerskiego (por. rys. 1).

W ruchu pasażerskim obsługiwanym przez portugalskie lotniska dominuje segment międzynarodowy, stanowiący 76% ruchu na połączeniach regularnych i 98% ruchu na połączeniach czarterowych² (por. tab. 1 i 2).

Znaczenie krajowego ruchu lotniczego spada (por. rys. 2), co wiązać można z jednej strony ze wzrostem znaczenia substytutów dla krajowych lotów pasażerskich, z drugiej

Rysunek 1. Liczba pasażerów w portugalskich portach lotniczych (w tys.)



Źródło: INAC.

* Aleksandra Wąsowska – Doktorantka na Wydziale Zarządzania Uniwersytetu Warszawskiego.

¹ W niniejszym opracowaniu pojęcia „lotnisko” (pt. aeródromo) i „port lotniczy” (pt. aeroporto) stosowane są zamiennie

² INAC, Anuário da Aviação Civil, 2003-2007.

Tabela 1. Struktura geograficzna ruchu pasażerskiego na połączeniach regularnych (% pasażerów)

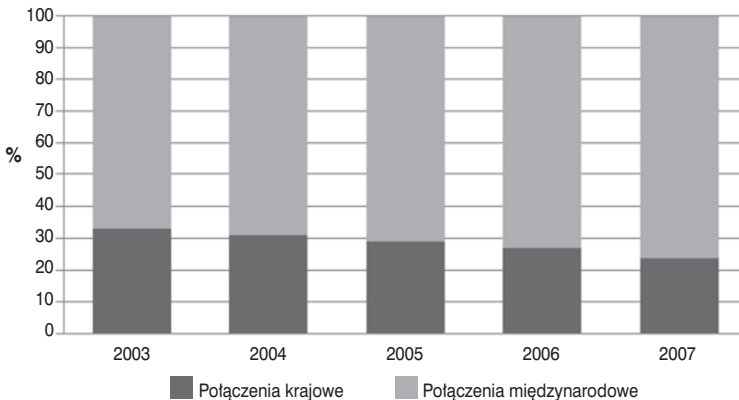
Port lotniczy	2003		2005		2007	
	Kraj	Zagranica	Kraj	Zagranica	Kraj	Zagranica
Lizbona	23%	77%	20%	80%	16%	84%
Porto	33%	67%	27%	73%	21%	79%
Faro	9%	91%	6%	94%	5%	95%
Madera	70%	30%	65%	35%	59%	41%
Ponta Delgada	94%	6%	95%	5%	94%	6%
Porto Santo	100%	0%	100%	0%	100%	0%
Horta	100%	0%	100%	0%	100%	0%
Santa Maria	100%	0%	100%	0%	100%	0%
Sao Jorze	99%	1%	100%	0%	100%	0%

Źródło: INAC.

Tabela 2. Struktura geograficzna ruchu pasażerskiego na połączeniach czarterowych (% pasażerów)

Port lotniczy	2003		2005		2007	
	Kraj	Zagranica	Kraj	Zagranica	Kraj	Zagranica
Lizbona	3%	97%	4%	96%	3%	97%
Porto	4%	96%	3%	97%	4%	96%
Faro	0%	100%	0%	100%	0%	100%
Madera	2%	98%	1%	99%	0%	100%
Ponta Delgada	4%	96%	18%	82%	1%	99%
Porto Santo	98%	2%	69%	31%	34%	66%
Horta	100%	0%	99%	1%	79%	21%
Santa Maria	99%	1%	74%	26%	33%	67%
Sao Jorze	100%	0%	100%	0%	99%	1%

Źródło: INAC.

Rysunek 2. Kierunki obsługiwane przez portugalskie lotniska (% pasażerów)

Źródło: INAC