

KOMISJA EUROPEJSKA

Bruksela, dnia 04.VI.2008 r.

K(2008) 2268 wersja ostateczna

Dotyczy: Pomocy państwa nr N 158/2008 – Polska
Pomoc w zakresie budowy portu lotniczego Lublin-Świdnik

Szanowny Panie Ministrze,

1. PROCEDURA

1. Pismem z dnia 27 marca 2008 r. władze polskie, zgodnie z art. 88 ust. 3 Traktatu WE, zgłosiły Komisji zamiar sfinansowania środka „Pomoc w zakresie budowy portu lotniczego Lublin-Świdnik”. Zgłoszenie zostało zarejestrowane przez Komisję pod numerem N 158/2008.
2. Komisja zwróciła się o wyjaśnienia dotyczące niektórych aspektów tego środka. W pismach z dnia 8, 16 i 23 maja 2008 r. władze polskie dostarczyły Komisji żądanych informacji.

2. SZCZEGÓŁOWY OPIS ŚRODKA

3. Zgłoszenie, które jest przedmiotem niniejszej decyzji, dotyczy inwestycji publicznej w zakresie budowy portu lotniczego Lublin-Świdnik (zwanego dalej „portem lotniczym Lublin”).
4. Szczegółowymi celami zgłoszonego środka są poprawa dostępności transportu i rozwój lotniczej sieci transportowej.

Jego Ekscelencja
Pan Radosław Sikorski
Minister Spraw Zagranicznych
Al. Szucha 23
PL-00 - 580 Warszawa

2.1. Planowany port lotniczy Lublin a problem dostępności komunikacyjnej województwa lubelskiego

2.1.1. Informacje nt. planowanego portu lotniczego Lublin

5. Lotnisko usytuowane będzie w Świdniku, w odległości 10 km od Lublina, który znajduje się na trasie planowanej drogi ekspresowej S17 będącej częścią transeuropejskiej sieci transportowej (TEN-T). Lublin przecina również należąca do TEN-T linia kolejowa nr 7.
6. Lotniskiem zarządzać będzie przedsiębiorstwo o nazwie Port Lotniczy Lublin, którego właścicielami są Gmina Miasto Lublin (56,31 % udziałów), województwo lubelskie (36,54 % udziałów), Gmina Miejska Świdnik (2,53 % udziałów). Pozostałe 4,62 % udziałów przypada różnym podmiotom prywatnym i publicznym. Zarządca portu lotniczego będzie również właścicielem jego infrastruktury.
7. Spółka posiada status lotniska użyteczności publicznej. Będzie ono otwarte dla wszystkich statków powietrznych w terminach i godzinach ustalonych przez zarządzającego lotniskiem i podanych do publicznej wiadomości¹. Jak potwierdziły władze polskie, dostęp do infrastruktury lotniskowej otwarty będzie dla wszystkich potencjalnych użytkowników na równych i niedyskryminujących zasadach.
8. Spółka przygotowała „Koncepcję programowo-przestrzenną” (zwaną dalej „koncepcją”) dla planowanej inwestycji. W koncepcji przyjęto, że powstanie droga startowa na kierunku 08/26 o szerokości 45 m i długości 2 520 m z pasem startowym o szerokości 300 m i długości 2 640 m. Przyjęty kierunek drogi startowej odpowiada kierunkowi przeważających wiatrów i ustanowiony został w taki sposób, by zminimalizować zarówno powierzchnię lasu do wycięcia, jak i konieczność prowadzenia operacji lotniczych, głównie podejść i wzlotów, nad obszarami o dużym zaludnieniu.
9. Ponadto koncepcja przewiduje powstanie drogi kołowania o szerokości 23 m i odległości pomiędzy osią drogi startowej oraz osią drogi kołowania wynoszącej 176 m. Zakłada się budowę drogi kołowania w co najmniej czterech etapach. Efektem końcowym byłaby droga kołowania równoległa do drogi startowej, połączona z nią czterema dodatkowymi drogami kołowania.
10. W południowej części lotniska koncepcja zakłada usytuowanie terminalu pasażerskiego, a tuż przy nim - płyty postojowej dla samolotów. Ponadto w południowej części lotniska, zgodnie z koncepcją, umieszczona została, równoległe do ww. płyty postojowej, płyta postojowa na potrzeby operacji cargo oraz bazy obsługowe. W bezpośrednim sąsiedztwie ww. płyty postojowej, w południowo – zachodniej części lotniska, zaproponowana została kolejna płyta postojowa, w tym lądowisko dla śmigłowców, oraz budynki baz lotnictwa służb publicznych, do wykorzystania jako miejsce postoju statków powietrznych oraz śmigłowców lotnictwa ww. służb. Koncepcja zakłada realizację powyższej inwestycji etapowo, uzależniając ją od potrzeb odpowiednich służb (Policji, Lotniczego Pogotowia Ratunkowego, itp.).

¹ Art. 54 ust. 2 ustawy Prawo lotnicze.

11. Port lotniczy zamierza zakończyć zakup całości gruntów do końca [...]*. Prace budowlane rozpoczną się w 2009 r. Port lotniczy powinien zacząć funkcjonować w [...] *.

12. Przewidywany wzrost liczby pasażerów w porcie lotniczym Lublin, zawarty w koncepcji dotyczącej tego portu ², jest następujący:

Tabela 1 – Prognoza ruchu w zakresie operacji i liczby pasażerów na rok

Rok	Liczba operacji	Liczba pasażerów
2010	2 082	79 949
2011	3 470	129 292
2012	5 205	446 936
2013	6 940	689 558
2014	8 675	988 187
2015	9 543	1 087 005
2016	10 497	1 195 706
2017	11 546	1 315 276
2018	12 701	1 315 276
2019	13 971	1 446 804
2020	15 016	1 702 888

13. Ponadto w dokumencie „Port lotniczy Lublin S.A. Wstępne studium wykonalności oszacowania rynku” ³ przewidziano trzy scenariusze: wariant „optymistyczny”, wariant „podstawowy” i wariant „ostrożny”. Wariant „podstawowy” uznaje się za najbardziej prawdopodobny. Scenariusze zakładają, że port lotniczy zostanie otwarty w [...] * i zgodnie z wariantem „podstawowym” przewiduje się, że do roku [...] * liczba rocznie odprawianych pasażerów wyniesie ok. [...] *. Zgodnie z wariantem „ostrożnym” będzie to ok. [...] *, a zgodnie z wariantem „optymistycznym” – ok. [...] * pasażerów. Do końca okresu objętego prognozą (2035 r.) przewiduje się następujące liczby pasażerów:

- wariant ostrożny: [...] *
- wariant podstawowy: [...] *
- wariant optymistyczny: [...] *

² Wspomniana analiza dostępna jest pod adresem: http://www.lubelskie.pl/test/Swidnik_koncepcja.rar

* Informacje poufne.

³ Dokument opracowany przez *Airport Strategy and Marketing Ltd.* w marcu 2008 r.

2.1.2. *Problem dostępności komunikacyjnej województwa lubelskiego*

14. Województwo lubelskie, na którego obszarze usytuowany będzie port lotniczy Lublin, jest bardzo słabo połączone z Ukrainą i Białorusią z uwagi na zbyt małą liczbę przejść granicznych. Połączenia z resztą Polski są również słabe z uwagi na niewystarczającą liczbę mostów na Wiśle.
15. Infrastruktura drogowa województwa lubelskiego nie spełnia standardów unijnych i polskich. Brakuje autostrad. Średnia gęstość dróg o utwardzonej nawierzchni wynosi 72,3 km na 100 km² (średnia dla Polski to 81,2 km na 100 km²). Ponadto brak mostów na Wiśle prowadzi do nadmiernego zagęszczenia ruchu na trasach, na których dostępne są przejścia mostowe, oraz do wydłużenia czasu podróży. Na niektórych odcinkach przepustowość dróg została wyczerpana. Dostępność drogowa jest zatem jedną z najniższych w UE ⁴.
16. Jeżeli chodzi o kolej, należy zauważyć, że średnia gęstość linii kolejowych (4,1 km na 100 km²) jest dużo niższa od średniej krajowej (6,5 km na 100 km²). Brakuje szybkiego połączenia z innymi częściami Polski. Należy zatem stwierdzić, że dostępność kolejowa Lubelskiego jest bardzo niska ⁵.
17. Większa część ludności województwa pozbawiona jest wreszcie dostępu do lotnisk znajdujących się w zasięgu 90 minut drogi. Najbliższymi portami lotniczymi są Warszawa-Okęcie i Rzeszów-Jasionka. Lotniska te usytuowane są 180 km od portu lotniczego Lublin, a czas dojazdu drogowego do nich wynosi 3,5 godziny. Dostępność lotnicza większej części województwa lubelskiego jest wyraźnie mniejsza niż w przypadku większości obszaru UE oraz Polski ⁶.

2.2. Zakres zgłoszenia

18. Wartość inwestycji do wykonania wynosi [...] * i zostały one opisane w poniższej tabeli.
19. Budżet projektu

⁴ Zob. również: „Strategic Evaluation on Transport Investment Priorities under Structural and Cohesion Funds for the Programming Period 2007-2013”, ECORYS Nederland BV z Spiekermann & Wegener, 2006 oraz projekt ESPON nr 1.2.1. „Transport services and networks: territorial trends and basic supply of infrastructure for territorial cohesion”, wrzesień 2004, dostępny pod adresem: www.espon.lu

⁵ Idem.

⁶ Zob. załączniki 1 i 2 do komunikatu Komisji „Rozwijające się regiony, wzrost gospodarczy w Europie. Czwarte sprawozdanie w sprawie spójności gospodarczej i społecznej”, maj 2007, Bruksela, s. 61 i 63.

	Rodzaj inwestycji	Wartość inwestycji w PLN	Termin
1	Przygotowanie terenu pod inwestycję (ekspertyzy, pomiary geodezyjne, wyrównanie terenu)	[...] *	[...] *
2	Budowa infrastruktury strefy operacyjnej portu lotniczego (droga startowa, drogi kołowania, płyty postojowe, wyposażenie radio- i elektronawigacyjne itp.)	[...] *	[...] *
3	Budowa budynków (terminal, wieża kontroli ruchu lotniczego, strażnica przeciwpożarowa itp.)	[...] *	[...] *
4	Zakup gruntów	[...] *	[...] *
5	Opłata notarialna	[...] *	[...] *
6	Podatki	[...] *	[...] *
	OGÓLEM	[...] *	

20. Źródła finansowania

	Źródło	Kwota w PLN	% (w zaokrągleniu)
1	Środki z budżetu państwa w ramach kontraktu wojewódzkiego	[...] *	[...] *
2	Europejski Fundusz Rozwoju Regionalnego	[...] *	[...] *
3	Gmina Miasto Lublin	[...] *	[...] *
4	Gmina Miejska Świdnik	[...] *	[...] *
5	Województwo lubelskie	[...] *	[...] *
6	Środki własne portu lotniczego (kredyty komercyjne, emisja obligacji i środki własne portu lotniczego)	[...] *	[...] *
	OGÓLEM	[...] *	100%

21. Wkład własny portu lotniczego stanowi ok. 24 % budżetu, a pozostałe 76 % pochodzi od różnych podmiotów publicznych.

22. Środki publiczne wynoszą 296 654 000 PLN (84 142 840,9 EUR)⁷.

23. Planowana powierzchnia portu lotniczego wynosi 358,8 ha. Gmina Miasto Lublin jest właścicielem [...] * ha na tym obszarze i grunt ten będzie wkładem miasta jako udziałowca spółki lotniczej. Ponadto port lotniczy będzie musiał nabyć od prywatnych właścicieli dalsze [...] * ha gruntów w sąsiadujących gminach. Planuje się także nabycie [...] * ha lasu będącego w posiadaniu Skarbu Państwa. Wartość całej powierzchni portu lotniczego to [...] * PLN. Do końca [...] * ze środków własnych portu lotniczego zakupiono jedynie [...] * ha. Pozostałe grunty zostaną zakupione do końca [...] * r.

⁷ Kurs wymiany euro w dniu 27 marca 2008 r. wynosił 3,5256 PLN.

24. W celu zagwarantowania właściwych warunków eksploatacji lotniska oraz jego prawidłowego funkcjonowania, w tym zapewnienia odpowiedniej przestrzeni pola wzlotów, przewiduje się nabycie ok. [...] * ha lasu, a także wykup od prywatnych właścicieli nieruchomości niezbędnych do zakończenia inwestycji. Powyższa konieczność wynika również z usytuowanego w pobliżu planowanego lotniska obszaru występowania susła perełkowanego, objętego programem Natura 2000.
25. Władze polskie zapewniły Komisję, że teren lotniska nie będzie zakłócać siedliska susła perełkowanego⁸, znajdującego się w obszarze lotniska. Według pierwszego planu usytuowanie drogi startowej pokrywało się częściowo ze wspomnianym siedliskiem, ale zostało zmienione po przeprowadzeniu analizy oddziaływania na środowisko⁹. Zdaniem władz polskich powyższy obszar potraktowano bardzo rygorystycznie, lokalizując na nim jedynie wyposażenie radio- i elektronawigacyjne oraz pozostawiając istniejącą nawierzchnię trawiastą i dotychczasową działalność lotniczą. Powyższe działania mają zabezpieczyć środowisko dla występującego tam susła perełkowanego. Wymuszają jednak konieczność przeprowadzenia dalszych inwestycji w postaci wykupu dodatkowych gruntów.
26. Zgodnie z opisem tego siedliska obecna działalność niedużego portu lotniczego nie zagraża siedlisku susła perełkowanego. Główne zagrożenie dla tego zwierzęcia stanowiłyby zwierzęta domowe oraz zaprzestanie koszenia trawy¹⁰. Obszar występowania susła perełkowanego zostanie ogrodzony w celu jego ochrony przed zwierzętami domowymi oraz uniemożliwienia mu dostępu do drogi startowej i dróg kołowania. We współpracy z Fundacją Ochrony Susła Perełkowanego (utworzoną specjalnie w tym celu) port lotniczy będzie monitorować populację tego zwierzęcia.
27. Niniejsza ocena pomocy państwa nie ma wpływu na dalsze monitorowanie oddziaływania inwestycji na środowisko oraz zgodności ze stosownym prawodawstwem Wspólnoty w zakresie ochrony środowiska, a zwłaszcza z dyrektywą 92/43/EWG w sprawie ochrony siedlisk przyrodniczych oraz dzikiej fauny i flory (dyrektywa siedliskowa)¹¹, która ma w tym przypadku zastosowanie. Zgodnie z art. 6 ust. 3 dyrektywy siedliskowej, wszystkie plany i przedsięwzięcia, które mogą w istotny sposób oddziaływać na obszar o znaczeniu wspólnotowym, muszą podlegać odpowiedniej ocenie tego oddziaływania, uwzględniającej założenia ochrony danego obszaru.

⁸ Zwierzę to (*Spermophilus suslicus*) zostało uwzględnione w załączniku II do dyrektywy Rady 92/43/EWG z 21 maja 1992 r. w sprawie ochrony siedlisk przyrodniczych oraz dzikiej fauny i flory ze zm. (Dz. U. L 206 z 22.7.1992, s. 7) jako „zwierzę ważne dla Wspólnoty, którego ochrona wymaga wyznaczenia specjalnych obszarów ochrony”.

⁹ Zob. załącznik 3.

¹⁰ Zob. strona internetowa polskiego Ministerstwa Środowiska:

<http://natura2000.mos.gov.pl/natura2000/pl/media.php?KodOstoi=PLH060021&NazwaOstoi=Świdnik>

¹¹ Dz.U. L 206 z 22.7.1992, s. 7-50.

3. OCENA ZGŁOSZONYCH ŚRODKÓW

3.1. Istnienie pomocy

28. Na mocy art. 87 ust. 1 Traktatu WE „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”.
29. Jeżeli chodzi o istnienie pomocy państwa lub jej brak, koniecznym jest ustalenie, czy beneficjent prowadzi działalność gospodarczą.
30. W sprawie *Aéroports de Paris*¹² Trybunał Sprawiedliwości WE orzekł, że działalność polegająca na zarządzaniu i użytkowaniu portów lotniczych, obejmująca świadczenie usług portu lotniczego na rzecz przedsiębiorstw lotniczych oraz różnych podmiotów świadczących usługi w obrębie portu lotniczego, stanowi działalność gospodarczą, gdyż „z jednej strony polega ona na udostępnieniu przedsiębiorstwom lotniczym oraz różnym usługodawcom infrastruktury portu lotniczego w zamian za opłatę, której wysokość jest ustalana niezależnie przez samego zarządzającego, oraz z drugiej strony nie jest ona zależna od wykonywania prerogatyw władzy publicznej i da się oddzielić od działań związanych z wykonywaniem wymienionych prerogatyw”. Jeżeli dany podmiot prowadzi działalność gospodarczą, niezależnie od statusu prawnego i sposobu jego finansowania, jest on przedsiębiorstwem w rozumieniu art. 87 ust. 1 Traktatu WE, a zatem mają wobec niego zastosowanie postanowienia Traktatu dotyczące pomocy państwa¹³.
31. Aby uznać wsparcie finansowe za pomoc państwa w rozumieniu art. 87 ust. 1 Traktatu WE, musi ono:
- zostać przyznane przez państwo członkowskie lub przy użyciu zasobów państwowych,
 - sprzyjać niektórym przedsiębiorstwom lub produkcji niektórych towarów,
 - zakłócać lub grozić zakłóceniem konkurencji, oraz
 - wpływać na wymianę handlową między państwami członkowskimi.
32. Wszystkie te warunki muszą być spełnione łącznie.

¹² Wyrok Sądu Pierwszej Instancji z dnia 12 grudnia 2000 r., sprawa T-128/98, *Aéroports de Paris przeciwko Komisji Wspólnot Europejskich*, Rec. 2000, s. I-3929, potwierdzony wyrokiem z dnia 24 października 2002 r. w sprawie C-82/01, Rec. 2002, s. I-9297, pkt 75-79.

¹³ Wyrok Trybunału z dnia 17 lutego 1993 r., sprawy C-159/91 i C-160/91, *Poucet przeciwko AGF*, Rec. 1993, s. I-637.

3.1.1. *Zasoby państwowe*

33. Decyzja polskich władz centralnych dotycząca finansowania inwestycji w zakresie infrastruktury w porcie lotniczym Lublin stanowi przekazanie zasobów państwowych.
34. Ponadto dokapitalizowanie portu lotniczego przez władze regionalne i lokalne należy uznać za przekazanie zasobów państwowych, ponieważ władze polskie nie wykazały, że wsparcie publiczne spełnia wymogi związane z zasadą inwestora w warunkach gospodarki rynkowej, przedstawioną między innymi w sekcji 3.2.4 wytycznych wspólnotowych dotyczących finansowania portów lotniczych i pomocy państwa na rozpoczęcie działalności dla przedsiębiorstw lotniczych oferujących przeloty z regionalnych portów lotniczych¹⁴ (zwanym dalej „wytycznymi z 2005 r.”).
35. Jeśli chodzi wreszcie o środki z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego, które przekazywane są do budżetu krajowego, a następnie wypłacane portowi lotniczemu na budowę portu lotniczego Lublin, uznaje się, że ich dysponentem jest państwo polskie, a ponieważ beneficjent wybierany jest przez władze polskie, jego finansowanie można przypisać państwu.

3.1.2. *Selektywna korzyść ekonomiczna*

36. Finansowanie publiczne przeznaczone jest dla pojedynczego przedsiębiorstwa – portu lotniczego Lublin. Obniża ono również koszty, jakie przedsiębiorstwo to powinno normalnie ponieść. Ponadto władze polskie nie przedstawiły przekonujących argumentów ani biznesplanu, aby udowodnić, że dokapitalizowanie ze strony udziałowców publicznych portu lotniczego spełnia wymogi zasady inwestora w warunkach gospodarki rynkowej.

3.1.3. *Wpływ na konkurencję i wymianę handlową między państwami członkowskimi*

37. Porty lotnicze znajdujące się najbliżej portu lotniczego Lublin to Warszawa-Okęcie i Rzeszów-Jasionka. Port lotniczy Warszawa-Okęcie jest międzynarodowym portem przesiadkowym, obsługującym loty międzynarodowe i międzykontynentalne. Port lotniczy Rzeszów-Jasionka jest portem lotniczym kategorii D, oddalonym o ponad 150 km od Lublina. Port lotniczy Lublin obsługiwać będzie głównie mieszkańców województwa lubelskiego, a zatem konkuruje on z tymi dwoma portami jedynie w minimalnym stopniu.
38. Niemniej jednak, jeśli pomoc przyznana przez państwo członkowskie prowadzi do wzmocnienia pozycji przedsiębiorstwa w stosunku do innych przedsiębiorstw konkurujących w wewnątrzspółnotowej wymianie handlowej, należy uznać, że ma ona wpływ na tę ostatnią. Zgodnie z utrwalonym orzecznictwem¹⁵ wystarczy, że adresat pomocy konkuruje na rynku otwartym dla konkurencji z innymi

¹⁴ Dz.U. C 312 z 9 grudnia 2005 r., s. 1.

¹⁵ Wyrok Sądu pierwszej Instancji z dnia 30 kwietnia 1998 r., sprawa T-214/95 *Het Vlaamse Gewest przeciwko Komisji*, Rec.1998, s. II-717.

przedsiębiorstwami, aby zaistniało ryzyko zakłócenia konkurencji wskutek zastosowania środka pomocy¹⁶.

39. Dlatego też, choć w ograniczony sposób, pomoc ta wpływa na wymianę handlową między państwami członkowskimi i zakłóca konkurencję.
40. W związku z powyższym Komisja uznaje, że zgłoszony środek ma charakter pomocy państwa w rozumieniu art. 87 ust. 1 Traktatu WE.

3.2. Ocena zgodności

41. Art. 87 ust. 3 Traktatu WE przewiduje pewne wyłączenia od ogólnej zasady niezgodności, określonej w art. 87 ust. 1 Traktatu WE.
42. Z tego względu wytyczne z 2005 r. określają ramy służące do oceny, czy pomoc dla portów lotniczych, objęta zakresem art. 87 ust. 1, może zostać uznana za zgodną ze wspólnym rynkiem na podstawie art. 87 ust. 3. Wytyczne wymieniają szereg kryteriów, które Komisja bierze pod uwagę w tym zakresie.
43. Zważywszy na cele dotyczące środka, którymi są dostępność transportu i rozwój sieci transportowej, Komisja ocenia, że art. 87 ust. 3 lit. c) Traktatu WE stanowi właściwą podstawę prawną do oceny zgodności niniejszej pomocy z zasadami wspólnego rynku.
44. Komisja musi zbadać, zwłaszcza w kontekście pkt 61 wytycznych z 2005 r., czy:
 - budowa i użytkowanie infrastruktury odpowiadają jasno sprecyzowanym celom związanym z ogólnym interesem gospodarczym (rozwój regionalny, dostęp,...);
 - infrastruktura jest niezbędna i współmierna z punktu widzenia wyznaczonego celu;
 - infrastruktura oferuje zadowalające perspektywy użytkowania w średnim okresie, zwłaszcza jeśli chodzi o infrastrukturę już istniejącą;
 - dostęp do danej infrastruktury otwarty jest dla wszystkich potencjalnych użytkowników w sposób równy i niedyskryminujący;
 - stopień wpływu na rozwój handlu nie jest sprzeczny z interesem Wspólnoty.

(i) budowa i użytkowanie infrastruktury odpowiadają jasno sprecyzowanym celom związanym z ogólnym interesem gospodarczym (rozwój regionalny, dostęp,...)

45. Jak wspomniano wcześniej, podstawowym uzasadnieniem ze strony władz publicznych dla udzielenia wsparcia finansowego, które przewiduje ten środek, jest rozwój dostępności komunikacyjnej. Jak stwierdzono w sekcji 2.1.2, Lubelskie jest regionem peryferyjnym o jednym z najniższych poziomów dostępności w zakresie

¹⁶ W wytycznych z 2005 r. Komisja uznała, że przyznana danemu portowi lotniczemu pomoc państwa może być wykorzystana w celu utrzymania kosztów związanych z działaniem portu lotniczego na sztucznie niskim poziomie, pozwalającym na przyciągnięcie ruchu lotniczego i wywieranie skutku w postaci poważnego zakłócenia konkurencji (pkt 38).

transportu drogowego i kolejowego w UE. Większa część województwa nie ma dostępu do lotnisk. Budowa nowego portu lotniczego poprawi dostępność województwa lubelskiego.

46. Wtórny cel zgłoszonego środka jest rozwój sieci transportowej. Budowa nowego portu lotniczego jest zgodna z „Programem rozwoju sieci lotnisk i lotniczych urządzeń naziemnych”, dokumentem strategicznym określającym obszary rozwoju infrastruktury lotniczej w Polsce w najbliższych latach. Jednym z głównych celów przewidzianych w programie jest stworzenie sieci portów lotniczych zapewniających obsługę lotnictwa ogólnego, lotów sanitarnych, ratowniczych, rekreacyjnych i sportowych. W dokumencie podkreśla się rolę „drugorzędnych” portów lotniczych w rozwoju regionów oraz w podejmowaniu decyzji dotyczących lokalizacji inwestycji.
47. Podejście takie jest zgodne z przyjętym przez Komisję w 2007 r. planem działania w zakresie przepustowości portów lotniczych¹⁷, w którym stwierdzono, że *„ze względu na spodziewany wzrost ruchu lotniczego w Europie występować będzie coraz większa luka pomiędzy przepustowością a popytem”* portów lotniczych, oraz wyrażono wniosek, że *„kryzys przepustowości w portach lotniczych stanowi zagrożenie dla bezpieczeństwa, efektywności i konkurencyjności wszystkich stron zaangażowanych w łańcuch transportu lotniczego”*¹⁸. W tym samym planie działania Komisja odnotowała potrzebę nie tylko bardziej efektywnego wykorzystywania istniejących pasów startowych, ale także *„wspierania budowy nowej infrastruktury”*, oraz podkreśliła ważną rolę regionalnych portów lotniczych w zapobieganiu kryzysowi przepustowości i, bardziej ogólnie, w *„rozwoju zintegrowanej sieci europejskiego transportu lotniczego”*¹⁹. W planie działania stwierdza się ponadto, że *„wskazane byłoby poszukiwanie ukrytych możliwości w zakresie przepustowości w regionalnych portach lotniczych, pod warunkiem że państwa członkowskie przestrzegają będą wspólnotowych instrumentów prawnych odnoszących się do pomocy państwa”*, tzn. art. 87-89 Traktatu WE oraz wytycznych z 2005 r.
48. Komisja jest zatem zdania, że zgłoszony środek odpowiada jasno sprecyzowanym celom związanym z ogólnym interesem, takim jak poprawa dostępności komunikacyjnej i rozwój lotniczej sieci transportowej, i że to kryterium zgodności jest spełnione w przedmiotowym przypadku.

(ii) infrastruktura jest niezbędna i współmierna z punktu widzenia wyznaczonego celu

49. Komisja przyjmuje argumentację władz polskich, że budowa nowego portu lotniczego jest niezbędna z punktu widzenia dostępności komunikacyjnej. Województwo lubelskie ma obecnie słabą infrastrukturę i istnieje ewidentna konieczność jej poprawy.

¹⁷ Komunikat Komisji do Rady, Parlamentu Europejskiego, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów – Plan działania w zakresie przepustowości, efektywności i bezpieczeństwa portów lotniczych w Europie z dnia 24 stycznia 2007 r., COM(2006) 819 wersja ostateczna.

¹⁸ Idem, punkt 7 i ramka na stronie 3.

¹⁹ Idem, punkt 12.

50. W przedmiotowej sprawie władze publiczne wniosą wkład w wysokości 76 % kosztów inwestycji, a resztę środków zapewni port lotniczy Lublin. Stosunkowo wysoka wartość inwestycji wynika z konieczności zakupu gruntów ([...] * % łącznych kosztów, tzn. [...] * PLN). Ponadto, aby móc zachować rzadkie siedlisko zwierząt, port lotniczy zmuszony był zmienić usytuowanie drogi startowej, co wymaga zakupu dodatkowych gruntów. Skutkiem tego jest wyższy koszt inwestycji.
51. Z tych powodów Komisja uważa, że planowana infrastruktura jest niezbędna i współmierna z punktu widzenia wyznaczonego celu.

(iii) infrastruktura oferuje zadowalające perspektywy użytkowania w średnim okresie, zwłaszcza jeśli chodzi o infrastrukturę już istniejącą

52. Szacunkowe dane dotyczące wzrostu, przedstawione w koncepcji programowo-przestrzennej (zob. pkt 12), wskazują, że port lotniczy Lublin ma duży potencjał rozwoju. Według tej analizy do 2015 r. rocznie przez port lotniczy Lublin przewijać będzie się 1 087 005 pasażerów. Prognoza ta jest zbieżna z prognozami zawartymi w dokumencie „Port lotniczy Lublin S.A. Wstępne studium wykonalności oszacowania rynku” oraz prognozami Urzędu Lotnictwa Cywilnego dotyczącymi stałego wzrostu ruchu lotniczego w całej Polsce.
53. Komisja może zatem uznać, że w średnim okresie perspektywy dla nowego portu lotniczego są zadowalające.

(iv) dostęp do danej infrastruktury otwarty jest dla wszystkich potencjalnych użytkowników w sposób równy i niedyskryminujący

54. Jak wskazały władze polskie, wszyscy potencjalni użytkownicy będą mieć dostęp do infrastruktury lotniskowej na równych i niedyskryminujących zasadach.

(v) stopień wpływu na rozwój handlu nie jest sprzeczny z interesem Wspólnoty

55. Biorąc pod uwagę prognozę liczby pasażerów, port lotniczy kwalifikować się będzie w okresie 2010-2014 do kategorii D, zgodnie z pkt 15 wytycznych z 2005 r. Zgodnie z pkt 39 wytycznych z 2005 r., finansowanie przyznane na rzecz małych regionalnych portów lotniczych (kategoria D) „*niesie ze sobą mniejsze ryzyko zakłócenia konkurencji lub wywarcia na wymianę wpływu sprzecznego ze wspólnym interesem*”.
56. Ponadto, jak wspomniano w sekcji 3.1.3, wpływ na konkurencję i wymianę handlową na poziomie Wspólnoty jest w przedmiotowym przypadku faktycznie bardzo ograniczony.
57. Dlatego też Komisja uważa, że stopień wpływu na rozwój konkurencji i handlu nie jest sprzeczny z interesem Wspólnoty.

58. Dlatego też Komisja uważa, że przedmiotowy środek, umożliwiający portowi lotniczemu Lublin przeprowadzenie projektu inwestycyjnego zgodnie z powyższym opisem, nie jest sprzeczny ze wspólnym interesem i spełnia pięć kryteriów wymienionych w wytycznych z 2005 r. Niniejsze oświadczenie pozostaje bez uszczerbku dla oceny przez Komisję zgodności przedmiotowego środka z zasadami rynku wewnętrznego, zwłaszcza w zakresie zamówień publicznych i koncesji.

Decyzja

Komisja Europejska podjęła zatem decyzję, by nie wnosić sprzeciwu wobec przedmiotowego środka z uwagi na fakt, iż pomoc jest zgodna ze wspólnym rynkiem w myśl art. 87 ust. 3 lit. c) Traktatu WE.

W przypadku gdyby niniejsze pismo zawierało informacje poufne, które nie powinny być ujawniane osobom trzecim, proszę poinformować o tym Komisję w ciągu piętnastu dni roboczych od daty jego otrzymania. Jeżeli Komisja nie otrzyma w wyznaczonym terminie umotywowanej prośby, uzna to za wyrażenie zgody na ujawnienie pełnej treści niniejszego pisma osobom trzecim oraz na jego zamieszczenie w oryginalnej wersji językowej na stronie internetowej http://ec.europa.eu/community_law/state_aids/index.htm.

Prośbę taką należy wysłać listem poleconym lub faksem na adres :

European Commission
Directorate-General for Energy & Transport
Directorate A, unit A4
Rue Demot 28
B-1049 Brussels
Faks: +32 2 296 41 04

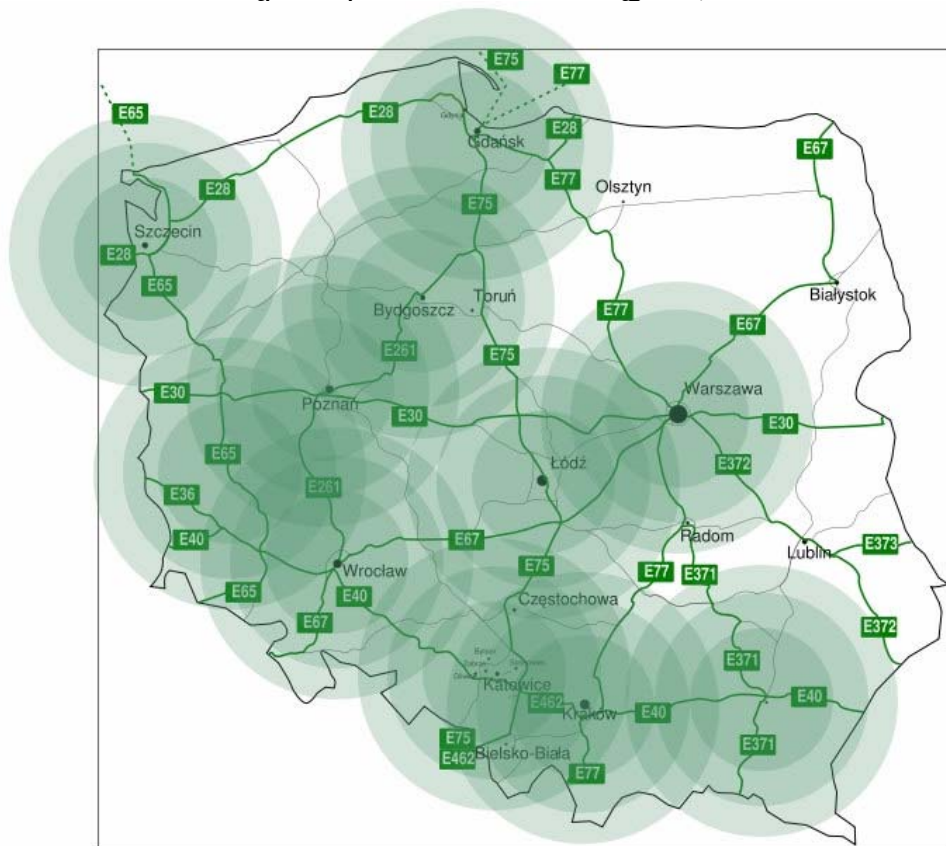
Proszę przyjąć wyrazy szacunku.

W imieniu Komisji

Antonio Tajani
Wiceprzewodniczący Komisji

Załącznik 1

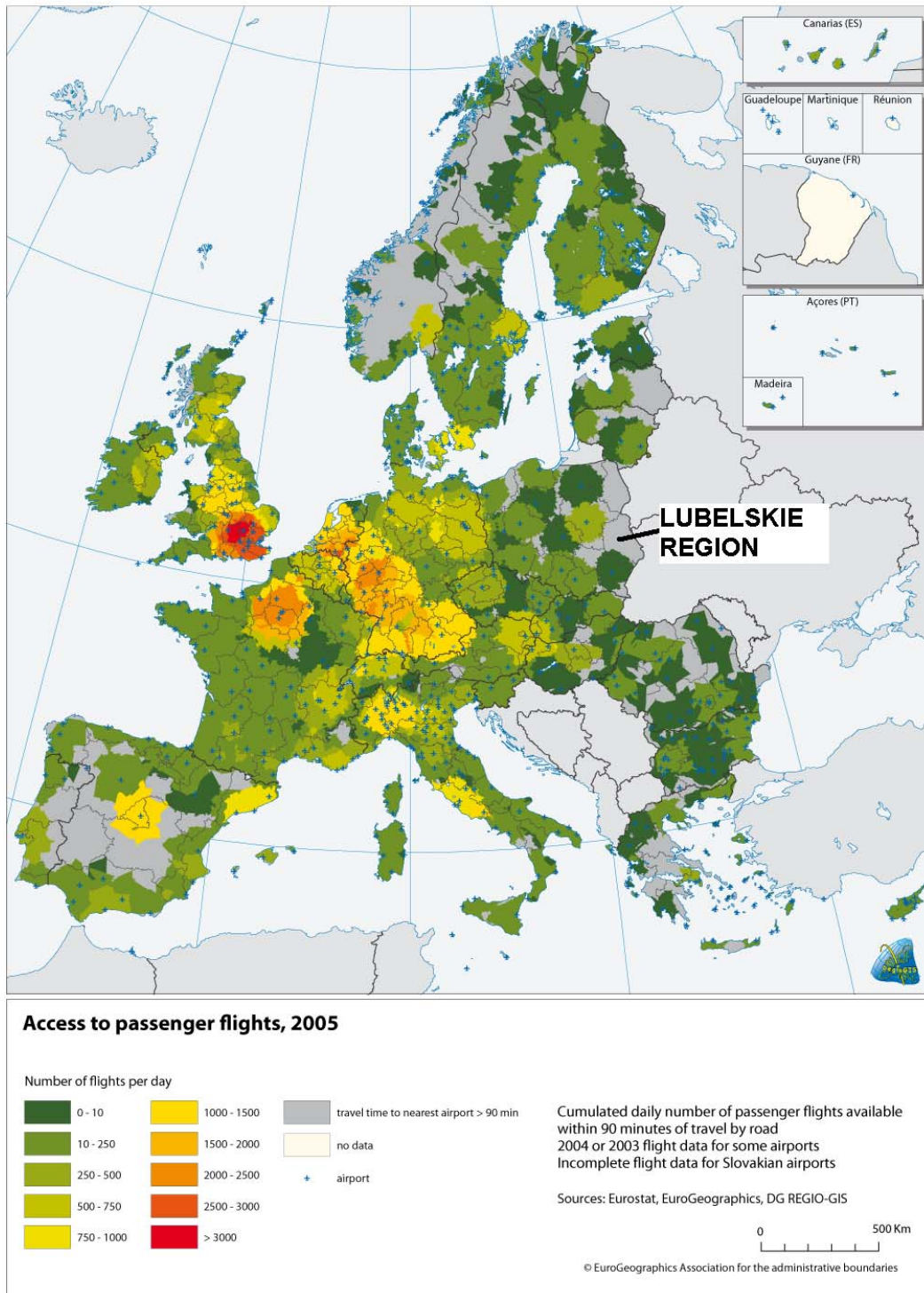
Dostępność polskich lotnisk w ciągu 60, 90 i 120 minut



Źródło: prof. dr hab. M. Niezgódka, ICM UW oraz „Program rozwoju sieci lotnisk i lotniczych urządzeń naziemnych”, Ministerstwo Transportu, Warszawa, 8 maja 2007 r.

Powyższa mapa niekoniecznie odzwierciedla opinię Komisji Europejskiej.

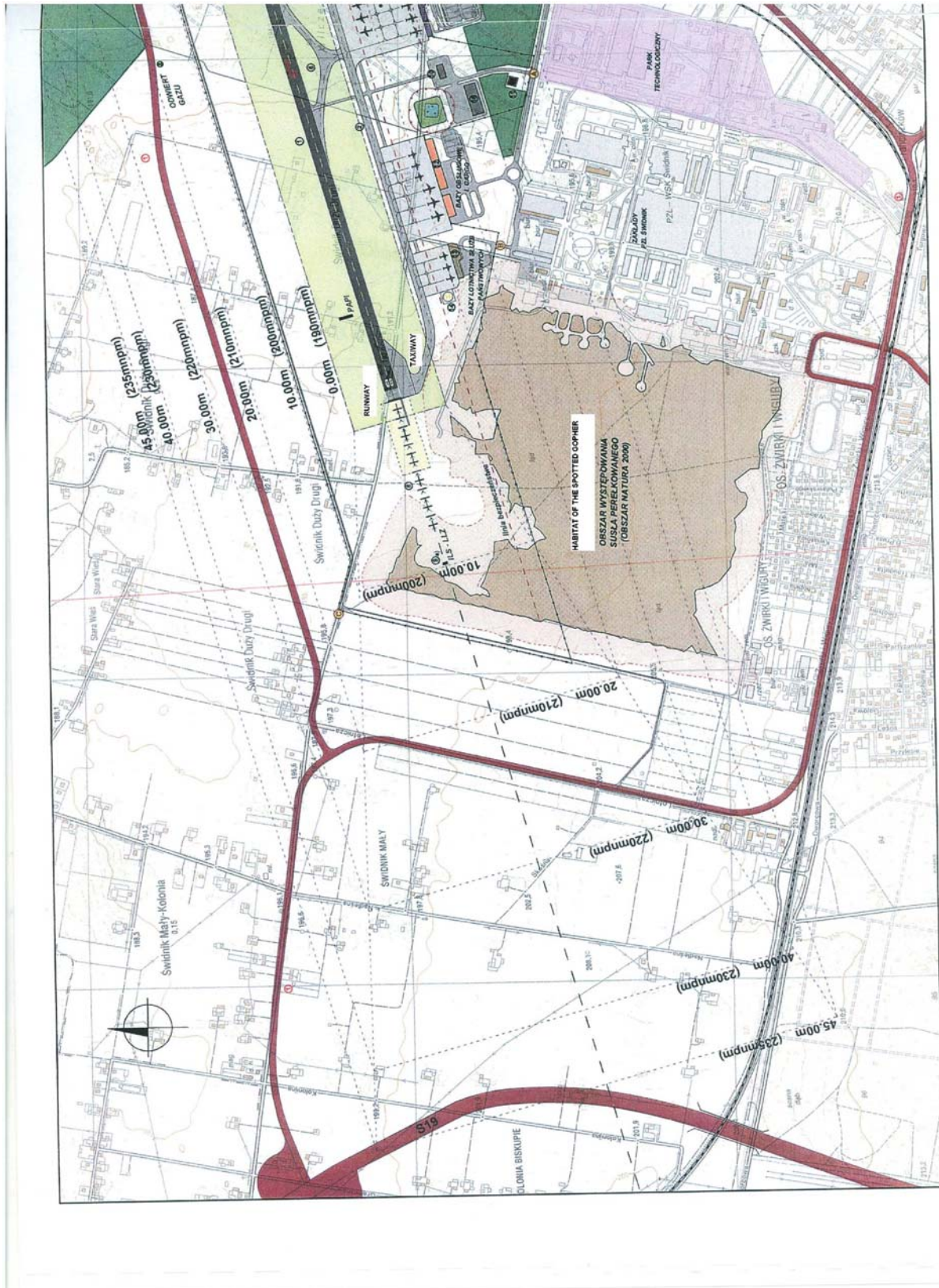
Załącznik 2



Źródło: Komunikat Komisji „Rozwijające się regiony, wzrost gospodarczy w Europie. Czwarte sprawozdanie w sprawie spójności gospodarczej i społecznej”, maj 2007, Bruksela.

Załącznik 3

Siedlisko susła perelkowanego a port lotniczy Lublin



Źródło: „Koncepcja programowo-przestrzenna portu lotniczego Lublin”, Wrocław 2007.

Powyższa mapa niekoniecznie odzwierciedla opinię Komisji Europejskiej.