

**UCHWAŁA NR II/9/14
SEJMIKU WOJEWÓDZTWA PODLASKIEGO**

z dnia 22 grudnia 2014 r.

**w sprawie odrzucenia wniosku o przeprowadzenie referendum wojewódzkiego w przedmiocie budowy
w województwie podlaskim regionalnego portu lotniczego**

Na podstawie art.18 pkt 20 ustawy z dnia 5 czerwca 1998 r. o samorządzie województwa (Dz.U. z 2013 r. poz. 596 z późn.zm¹⁾), w związku z art. 18 ustawy z dnia 15 września 2000 r. o referendum lokalnym (Dz.U. z 2013 r. poz.706 j.t.), po zapoznaniu się z opinią komisji do sprawdzenia, czy wniosek mieszkańców o przeprowadzenie referendum wojewódzkiego w sprawie budowy w województwie podlaskim regionalnego portu lotniczego odpowiada przepisom ustawy o referendum lokalnym uchwala się, co następuje:

§ 1. Odrzuca się wniosek mieszkańców o przeprowadzenie referendum wojewódzkiego w przedmiocie budowy w województwie podlaskim regionalnego portu lotniczego.

§ 2. Uchwała wchodzi w życie z dniem podjęcia.

Przewodniczący Sejmiku

Marian Czesław Szamatowicz

¹⁾ zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2013 r. poz. 645, oraz z 2014 r. poz. 379 i 1072.

UZASADNIENIE

Do uchwały w sprawie odrzucenia wniosku o przeprowadzenie referendum wojewódzkiego w przedmiocie budowy w województwie podlaskim regionalnego portu lotniczego

W poniższym uzasadnieniu, z uwagi na złożoność sprawy należy poruszyć kilka kwestii, a mianowicie:

1. Czy opiniowany wniosek o referendum spełnia formalne wymagania ustawy o referendum lokalnym?
2. Stanowisko Komisji Europejskiej i Europejskiego Trybunału Obrachunkowego w sprawie finansowania regionalnych portów lotniczych ze środków pomocowych UE .
3. Możliwości i perspektywy budżetowe województwa podlaskiego w aspekcie budowy regionalnego portu lotniczego na tle przykładów lotnisk regionalnych w Polsce.

Ad. 1.

Istota referendum lokalnego została uregulowana w Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej, która w art. 170 stanowi, że: *„Członkowie wspólnoty samorządowej mogą decydować, w drodze referendum, o sprawach dotyczących tej wspólnoty (...)”*.

Z kolei zaś ustawa o referendum lokalnym (art.2 ust. 1) wyjaśnia, że w referendum lokalnym mieszkańcy jako członkowie wspólnoty samorządowej wyrażają w drodze głosowania swoją wolę, co do sposobu rozstrzygania sprawy dotyczącej tej wspólnoty, mieszczącej się w zakresie zadań i kompetencji organów danej jednostki. Trybunał Konstytucyjny, który kontrolował ten artykuł, w wyroku z dnia 26 lutego 2003 roku dokonał zróżnicowania referendum na: stanowiące i konsultacyjne lub opiniodawcze. **Trybunał wskazał też, iż rozstrzygnięcia podejmowane w trybie referendum lokalnego nie mogą wkraczać w kompetencje przypisane innemu podmiotowi.**

Z treści pytania referendalnego zawartego we wniosku przedstawionym przez inicjatorów nie sposób wywieść, o jaki charakter referendum chodzi? Jeśli miałoby to być referendum stanowiące, to decyzja o wybudowaniu lotniska regionalnego nie mieści się wprost w zakresie zadań i kompetencji samorządu województwa. Samorząd może występować jedynie w roli wnioskodawcy tego przedsięwzięcia wobec właściwego organu, jakim w tym wypadku jest Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego. Co za tym idzie, pozytywne rozstrzygnięcie owego referendum wkraczałoby w kompetencje tego rządowego organu, co byłoby niedopuszczalne i niezgodne z prawem. Tylko Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego może bowiem wyrazić zgodę na założenie lotniska użytku publicznego (art. 55 ustawy Prawo lotnicze). To sprawia, że **proponowane referendum mogłoby mieć charakter jedynie opiniodawczy lub konsultacyjny. Wymagałoby to jednak sformułowania pytania referendalnego w sposób wskazujący inny charakter owego referendum.** W przeciwnym razie uczestnicy referendum wprowadzani są w błąd, bo mają prawo przypuszczać, że ich głos ma wiążący wpływ na decyzję wybudowania portu lotniczego w woj. podlaskim.

Pytanie sformułowane w przedstawionym wniosku zostało skonstruowane błędnie, w sposób niepełny i mogący wprowadzać w błąd.

Ad. 2 .

Według obowiązujących zapisów prawa wspólnotowego (rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 17 grudnia 2013r.): **Europejski Fundusz Rozwoju Regionalnego nie wspiera inwestycji w infrastrukturę portów lotniczych** chyba, że są one związane z ochroną środowiska lub towarzyszą im inwestycje niezbędne do łagodzenia lub ograniczenia ich negatywnego oddziaływania a środowisko. Ponadto Umowa Partnerstwa zatwierdzona przez Komisję Europejską w dniu 23 maja 2014 r. mówi jeszcze wyraźniej, że : **”w perspektywie 2014-2020 nie planuje się dalszej budowy oraz rozbudowy kubaturowej lotnisk.** Inwestycje w infrastrukturę w portach lotniczych nie będą realizowane, chyba że są one związane z poprawą bezpieczeństwa lub ochroną środowiska. Tego typu inwestycje będą realizowane tylko w portach lotniczych znajdujących się w sieci bazowej TEN-T”. Dla przypomnienia sieć TEN-T nie obejmuje lotniska w woj. podlaskim.

Również **Europejski Trybunał Obrachunkowy** w opublikowanym przed kilkoma dniami sprawozdaniu, stwierdził, że inwestycje w portach lotniczych współfinansowane ze środków unijnych, nie doprowadziły do oczekiwanych rezultatów i dały znikome korzyści w stosunku do kosztów. Według kontrolerów, w najbliższym okresie programowania 2014-2020 komisja Europejska powinna dopilnować, by państwa członkowskie przydzielały środki unijne jedynie na **infrastrukturę tych portów lotniczych, które są rentowne** i dla których przeprowadzono odpowiednią ocenę potrzeb inwestycyjnych.

Ad. 3. Według danych Zrzeszenia Europejskich Portów Lotniczych **porty, które obsługują mniej niż milion pasażerów są w 75 procentach nierentowne, a dotyczy to trzech czwarte lotnisk w całej Europie.** Potwierdzają to też polscy eksperci z branży lotniczej. - Lotnisko powinno obsługiwać od 700 tys. do 1,3 mln pasażerów rocznie, aby było rentowne. – tak twierdzi Krzysztof Moczulski a także Jacek Krawczyk, były prezes LOT-u. Według danych Urzędu Lotnictwa Cywilnego ten warunek spełniło w 2013 r. tylko pięć portów regionalnych: Kraków (3,6 mln pasażerów), Gdańsk (2,8 mln), Katowice (2,5 mln), Wrocław (1,8 mln) oraz Poznań (1,3 mln). Najgorzej poradziła sobie natomiast Zielona Góra, z której skorzystało w ub. r. 12 tys. pasażerów.

Miliona nie przekroczył też Lublin: od początku 2014 do końca listopada lubelski port obsługiwał blisko 175 tys. pasażerów.

Pod przysłowiową kreską jest też Szczecin – lotnisko w Goleniowie. W pierwszym półroczu 2014 r. port zanotował spadek liczby pasażerów o 12 %, w 2013 roku obsługiwał 322 tysiące pasażerów.

Podobnie jest w Łodzi, gdzie liczba pasażerów w 2013 roku spadła o ponad 23%, a w pierwszym półroczu 2014 r. aż o 39 procent. Miesięczne koszty funkcjonowania łódzkiego lotniska to kwota ok. 2,4 mln, a przychody kształtują się w wysokości ok. 1 mln zł. Łatwo obliczyć, że co miesiąc port ma stratę w wys. ok. 1 mln zł.

Również lotnisko w Bydgoszczy od początku swojego istnienia przynosi milionowe straty. W 2012 roku port lotniczy był na minusie o 4,6 mln złotych. Za rok 2013 to kwota rzędu 8,5 mln zł. Łącznie od 2008 roku straty wynikające z działalności lotniska to ponad 54 mln złotych.

Radom - lotnisko zostało tu formalnie uruchomione pod koniec maja br. Na razie nikt z niego nie odleciał regularnym lotem pasażerskim. Z lotniska korzystają jedynie małe samoloty prywatne. Aktualnie władze Radomia poszukują prywatnego partnera do prowadzenia portu.

Olsztyn – lotnisko w Szymanach – ma być uruchomione za rok, ale radni województwa warmińsko-mazurskiego zdecydowali jesienią br., że samorząd będzie dopłacał do lotniska w Szymanach do końca 2030 r., czyli przez 16 lat. Przeznaczy na ten cel 75 milionów złotych.

Budowa portu lotniczego w woj. podlaskim wedle analiz z roku 2013 r. kosztowałaby ok. **392 mln zł brutto**. Przystępując do realizacji projektu zakładano, że budowa lotniska sfinansowana zostanie w 75% środkami pochodzącymi z UE przyznanymi w ramach nowej perspektywy. Obecnie, przy podejmowaniu decyzji o budowie lotniska regionalnego w województwie podlaskim należy mieć na uwadze, że inwestycja ta w całości będzie musiała być sfinansowana z budżetu Województwa Podlaskiego.

Prognoza ruchu opracowana w 2012 r. przez Instytut Turystyki w Warszawie zakładała, że z chwilą uruchomienia lotniska w 2020 r. będzie ono obsługiwało ok. 224 tys. pasażerów rocznie. W roku 2013 dokonano weryfikacji tej prognozy uzupełniając ją o analizę ruchu na małych lotniskach (Bydgoszcz, Łódź, Rzeszów). Wynika z niej, że w roku uruchomienia portu będzie on obsługiwał 185 tys. pasażerów rocznie, aby w roku 2040 dojść do liczby ponad 600 tys. osób rocznie.

Wyraźnie widać więc, że **nawet za 20 lat** przy obecnym rozwoju linii lotniczych i poszerzaniu oferty dużych portów – lotnisko w woj. podlaskim nie zbliży się nawet do granicy 1 mln pasażerów rocznie, co jest wskaźnikiem rentowności. **Oznacza to, że port będzie musiał być wspierany finansowo przez właściciela, czyli województwo.** W opracowanej w 2013 r. „Analizie aktualizacyjno-weryfikacyjna w zakresie efektów finansowych i ekonomicznych budowy regionalnego portu lotniczego w województwie podlaskim” podkreślono, że projekt będzie wymagał wsparcia ze strony promotora/właściciela (Województwo Podlaskie) i ewentualnie innych podmiotów zainteresowanych powstaniem i funkcjonowaniem lotniska regionalnego. Tylko z tytułu dopłat do usług w latach 2020 – 2030 przewiduje się wydatkowanie łącznie kwoty ok. **76 mln zł**. Kwota dopłat tylko roku 2020 oszacowana została na **ok. 13 mln zł**.

Plany budowy podlaskiego portu lotniczego zostały przeanalizowane przez analityków europejskiej instytucji wsparcia JASPERS. Ich najnowsza opinia z września tego roku rekomenduje: „iż w przypadku wznowienia projektu w przyszłości, nowa prognoza ruchu powinna zostać opracowana ponownie”. Analitycy wyraźnie też podkreślają, że „W obecnej sytuacji ekonomicznej wygląda, że nie będzie wystarczającego ruchu lotniczego dla ekonomicznego uzasadnienia portu lotniczego, a trwałość finansowa może nie zostać zapewniona. **Jednocześnie rząd centralny i samorząd wojewódzki powinny dolożyć starań aby zapewnić odpowiednie połączenia kolejowe i drogowe do najbliższego dużego lotniska międzynarodowego, poprawiając tym samym dostęp społeczności lokalnych do transportu lotniczego**”.

Jednocześnie, zgodnie ze stanowiskiem Sejmiku Woj. Podlaskiego z dnia 24 stycznia 2014 w sprawie lotniska regionalnego, samorząd województwa nadal będzie współpracował, wspierał a także działał ku temu, by w Białymstoku powstało lotnisko lokalne. Samorząd Województwa Podlaskiego – zgodnie z tymi wytycznymi – będzie dążył do wpisania **rozbudowy lotniska na białostockich Krywlanach do Kontraktu Terytorialnego** w trakcie kolejnych negocjacji tego dokumentu oraz będzie wspierał działania inicjatyw lokalnych.