

**ZARZĄD**

**PREZES**

Andrzej Płonka  
POWIAT BIELSKI (woj. śląskie)

**WICEPREZESI**

Jan Grabkowski  
POWIAT POZNAŃSKI

Jerzy Kolarz  
POWIAT BUSKI

Adam Krzysztoń  
POWIAT ŁANCUCKI

Krzysztof Lis  
POWIAT SZCZECINECKI

Andrzej Nowicki  
POWIAT PISKI

Andrzej Potępa  
POWIAT BRZESKI

Sławomir Snarski  
POWIAT BIELSKI (woj. podlaskie)

Zbigniew Szumski  
POWIAT ŚWIEBODZIŃSKI

**CZŁONKOWIE**

Artur Adamski  
POWIAT PŁOŃSKI

Sebastian Burdzy  
POWIAT ŚREDZKI

Robert Godek  
POWIAT STRZYŻOWSKI

Mirosław Graczyk  
POWIAT TORUŃSKI

Ewa Janczar  
MIASTO NA PRAWACH POWIATU  
m.st. WARSZAWA

Jan Kaluszkiewicz  
POWIAT CIECHANOWSKI

Janusz Mielczarek  
POWIAT ŁĘCZYCKI

Artur Pizoń  
POWIAT JANOWSKI

Radosław Roszkowski  
POWIAT PRUDNICKI

Piotr Rzeszotarski  
POWIAT SIERPECKI

Marek Szczepański  
POWIAT CHOJNICKI

Waldemar Trelka  
POWIAT RADOMSKI

**KOMISJA REWIZYJNA**

**PRZEWODNICZĄCY**

Andrzej Szymanek  
POWIAT WIERUSZOWSKI

**Z-CA PRZEWODNICZĄCEGO**

Artur Maruszczak  
POWIAT KĘDZIERZYŃSKO-KOZIELSKI

Bogdan Zieliński  
POWIAT WYSOKOMAZOWIECKI

**CZŁONKOWIE**

Piotr Babicki  
POWIAT STARACHOWICKI

Leszek Bajon  
POWIAT ŚLUBICKI

Artur Bieliński  
POWIAT ZGORZELECKI

Zdzisław Gamański  
POWIAT CHEŁMIŃSKI

Sebastian Szaleniec  
POWIAT BĘDZIŃSKI

Dariusz Szustek  
POWIAT ŁUKOWSKI

**DYREKTOR BIURA**

Rudolf Borusiewicz

Or.A.0531/194/25

Warszawa, 26 sierpnia 2025 roku

Szanowny Pan

**Dariusz Salamończyk**

Zastępca Szefa Kancelarii Sejmu RP

Szanowny Panie Ministrze,

w odpowiedzi na pismo z dnia 20 sierpnia 2025 r. dotyczące wyrażenia opinii w sprawie przedstawionego przez Prezydenta RP projektu ustawy o zapewnieniu realizacji inwestycji Centralnego Portu Komunikacyjnego (RPW/26832/2025; dalej jako „Projekt”) przedstawiam stanowisko Związku Powiatów Polskich.

W pierwszej kolejności, należy zastanowić się nad celowością oddzielnej ustawy dla jednego z elementów wymienianych w ustawie z dnia 10 maja 2018 r. o Centralnym Porcie Komunikacyjnym (dalej jako „uCPK”). Wydaje się, że jeśli ustawodawca chciałby dawać wytyczne co do treści Programu, o którym mowa w art. 2 pkt 7 uCPK, to powinien zawrzeć je w uCPK, a nie tworzyć odrębną, specjalną regulację, odwołującą się do kilku przepisów innej ustawy, w dodatku powiązanej organicznie tematem. Nie sprzyja to przejrzystości legislacyjnej.

Zwracamy również uwagę, że część przepisów w Projekcie, zawiera sformułowania niejasne, zbyt ogólne, a nawet kolokwialne. Przykładowo, artykuł 2 wskazuje, że Program ma na celu stworzenie uniwersalnego systemu transportu pasażerskiego poprzez wybudowanie i eksploatację rentownego innowacyjnego węzła transportowego, który uzyska miejsce w pierwszej dziesiątce najlepszych portów lotniczych na świecie, a ponadto doprowadzi do przebudowy krajowego systemu transportu kolejowego jako atrakcyjnej alternatywy dla transportu drogowego. Według jakich kryteriów port lotniczy ma być uznawany za ten, który jest w „pierwszej dziesiątce najlepszych portów lotniczych na świecie”? Jest to miara zupełnie subiektywna, zależna od wielu czynników, mogąca być inaczej postrzegana przez przedstawicieli różnego rodzaju branż gospodarczych, media, polityków i urzędników, a inaczej przez

pasażerów. Jednocześnie „atrakcyjna alternatywa” to sformułowanie, które można uznawać za wyznacznik pasujący do ewentualnej preambuły jakiegoś dokumentu, ale nie wyznaczający treści normatywnej.

Artykuł 3 jest zbędny i może być w przyszłości problematyczny. Nie jest pewne, czy część lotniskowa CPK powstanie do 2032 r. i narzucanie takiego terminu do „wygaszenia” ruchu na Lotnisku im. Fryderyka Chopina musi też spowodować wcześniejszą reorganizację lotów. Czy ruch ten częściowo (z roku na rok coraz większy) mają przejmować w międzyczasie lotniska regionalne, w tym samorządowe? Nie ma o tym mowy w Projekcie.

Artykuł 5 jest wyjątkowo niedookreślony, jeśli chodzi o obowiązki Państwa, samorządów i ich jednostki organizacyjne. W szczególności dziwi zakaz zawierania umów o charakterze marketingowym, promocyjnym lub innych umów podobnego rodzaju z przewoźnikami lotniczymi lub jednostkami powiązanymi. Negatywna interpretacja może prowadzić do wniosku, że samorządy nie mogą wspólnie z liniami lotniczymi (w tym państwowym LOT-em) promować swoich regionów jako destynacji turystycznej lub biznesowej. Nie mogłyby też np. wykupywać reklam lub materiałów promocyjnych zamieszczanych często w tzw. gazetkach samolotowych (folderach promocyjnych), które pasażerowie znajdują na pokładach statków powietrznych. Ponadto, „umowy podobnego rodzaju” mogą być interpretowane bardzo szeroko, przy niesprzyjającej konkretnemu samorządowi władzy centralnej – wręcz w niebezpieczny sposób wkraczający w niezależność jednostek samorządu terytorialnego jako podmiotów posiadających osobowość prawną. Nie bardzo można zrozumieć jaki jest cel takiej regulacji. Nie wyjaśnia tego uzasadnienie, które w mglisty sposób określa takie działania jako dotowanie przewoźników lotniczych w sposób budzący wątpliwości z punktu widzenia niedozwolonej pomocy publicznej oraz zakłócający wolną konkurencję sektora lotniczego, na której opiera się koncepcja realizacji Lotniska Centralnego Portu Komunikacyjnego. Tymczasem działania promocyjne (zwłaszcza tak dużych jednostek jak województwa lub metropolie) są normalną działalnością samorządową na rynku turystycznym, a po części zachęcającym inwestorów. Lotniska i przewoźnicy lotniczy, którzy codziennie obsługują miliony pasażerów, są naturalnym „nośnikiem” tego typu przekazu.

W zakresie ukształtowania składu Rady Nadzorczej Spółki Celowej, poprzez nowelizację art. 14 uCPK, poddajemy pod rozagę możliwość jej poszerzenia o przedstawiciela samorządu terytorialnego. Mógłby on być wskazywany przez stronę samorządową Komisji Wspólnej Rządu i Samorządu Terytorialnego.

Z poważaniem,

Prezes Zarządu  
Związku Powiatów Polskich  
Andrzej Płonka