



# Minister Infrastruktury

Znak pisma: BPCPK-2.054.5.2026  
Warszawa, 23 marca 2026

Pan  
**Włodzimierz Czarzasty**  
Marszałek Sejmu  
Rzeczypospolitej Polskiej

*Szanowny Panie Marszałku,*

w odpowiedzi na interpelację nr 15507 Posła na Sejm RP Pana Zbigniewa Kuźmiuka, przekazuję poniższe informacje.

Odnosząc się do kwestii szczegółowego ekonomicznego uzasadnienia decyzji o zaciągnięciu kredytu wyjaśniam, iż spółka Polskie Porty Lotnicze S.A. zawarła na warunkach komercyjnych umowę kredytu do kwoty 3,3 mld zł (a nie w wysokości 3,3 mld zł). Umowa kredytu zapewnia możliwość finansowania środkami dłużnymi wydatków inwestycyjnych i kosztów prac remontowych realizowanych przez PPL S.A. oraz wydatków na inwestycje kapitałowe, przede wszystkim w Port Polska.Lotnisko Sp. z o.o., ale również dwie inne spółki grupy kapitałowej. Podstawowym uzasadnieniem podpisania umowy kredytu jest zawarcie w grudniu 2025 r. umowy inwestycyjnej z Centralnym Portem Komunikacyjnym Sp. z o.o., zakładającej wniesienie przez PPL S.A. jako inwestora branżowego do Port Polska.Lotnisko Sp. z o.o. wkładu pieniężnego w wysokości 4,6 mld zł. Zapewniona w umowie kredytu możliwość przeznaczenia części finansowania na modernizację Lotniska Chopina w Warszawie wynika z elastyczności kredytu i możliwości dopasowania transz finansowania pod harmonogram modernizacji Lotniska Chopina i kapitalizacji Port Polska.Lotnisko Sp. z o.o.

Zgodnie z umową kredytu, kredyt może być wykorzystany na prefinansowanie lub refinansowanie planu inwestycyjnego PPL S.A. do wysokości 2,25 mld zł obejmującego inwestycje na trzech zarządzanych przez PPL S.A. lotniskach oraz kapitałowe przedsięwzięcia inwestycyjne (inwestycje w spółki zależne, których łączna wartość to 4, 872 mld zł. Program modernizacji Lotniska Chopina w Warszawie szacowany jest na 940 mln zł, a nakłady z nim związane będą ponoszone w latach 2026-2029. Pozostałe inwestycje, które będą finansowane z długu dotyczą także innych przedsięwzięć, których potrzeba realizacji jest niezależna od Programu modernizacji Lotniska Chopina i związanej z nim zwiększonej przepustowości infrastruktury. Do takich zadań należą m.in.:

- zakup systemu pomiarów parametrów meteorologicznych AWOS na Lotnisku Chopina,

- doposażenie systemu ochrony obszarowo-obwodowej Lotniska Chopina,
- modernizacja systemu CCTV Zintegrowanego Systemu Bezpieczeństwa - wymiana kamer analogowych na cyfrowe,
- zakup systemów FIS/A-CDM/AOP,
- wymiana wyeksploatowanego systemu 400Hz zasilającego statki powietrzne,
- wymiana oświetlenia drogi startowej (DS-3) na oświetlenie w technologii LED,
- modernizacja, wyłączonego obecnie z eksploatacji, parkingu P1 przed terminalem pasażerskim Lotniska Chopina.

Należy podkreślić, że branża lotnicza należy do wysoce kapitałochłonnych sektorów gospodarki. Zapewnienie sprawnej obsługi linii lotniczych oraz pasażerów wymaga corocznego ponoszenia nie tylko wysokich nakładów odtworzeniowych, ale także nakładów związanych z zapewnieniem ich bezpieczeństwa.

Zgodnie z przyjętymi w Spółce PPL kierunkami rozwoju Lotniska Warszawa - Radom, ruch czarterowy i operacje tanich linii lotniczych to dwa podstawowe elementy filaru pasażerskiego ww. portu, do rozwoju których Spółka będzie dążyła w następnych latach. Spółka dysponuje narzędziami do zachęcania przewoźników do operowania z Lotniska, jak np. współpraca marketingowa, nie posiada natomiast żadnych prawnych ani operacyjnych narzędzi do nakazania przeniesienia części ruchu na lotnisko w Radomiu, jako że jest to jednostronna decyzja przewoźników i touroperatorów biorących pod uwagę m.in. popyt w regionie, wyniki sprzedaży, rentowność, dostępność floty, czy warunki operacyjne.

Zgodnie z przyjętymi kierunkami strategicznymi rozwoju ruchu na Lotnisku Warszawa-Radom, PPL S.A. prowadzi rozmowy z przewoźnikami lotniczymi oraz touroperatorami dotyczące rozwoju operacji lotniczych z tego portu również w segmencie ruchu czarterowego. Rozmowy prowadzone przez Spółkę mają charakter handlowy i dotyczą budowy oraz rozwoju oferty z Lotniska Warszawa-Radom, postrzeganego zarówno jako lotnisko regionalne obsługujące przede wszystkim rejon południowego Mazowsza oraz województwo świętokrzyskie, jak i port uzupełniający ofertę Lotniska Chopina w Warszawie. W segmencie przewozów czarterowych rozmowy dotyczą współpracy z podmiotami oferującymi wyjazdy wypoczynkowe do Europy oraz państw północnej Afryki. Podstawowym elementem tej współpracy są zachęty handlowe kierowane do przewoźników i touroperatorów, w tym współpraca marketingowa oraz korzystniejsze stawki opłat lotniskowych niż na Lotnisku Chopina w Warszawie. Efektem prowadzonych rozmów jest utrzymanie współpracy z touroperatorami oferującymi loty czarterowe z tego lotniska, m.in. do Turcji, Albanii i Grecji, a także deklaracje dalszego rozwoju oferty w kolejnych sezonach, zwłaszcza w odniesieniu do Egiptu oraz możliwego poszerzenia oferty do Turcji i Grecji. Wspomniane rozmowy dotychczas koncentrowały się na rozwoju oferty czarterowej z Lotniska Warszawa-Radom jako uzupełnieniu oferty na Mazowszu, a nie na systemowym przenoszeniu operacji z Lotniska Chopina w Warszawie.

O potencjale Lotniska Warszawa-Radom świadczy utrzymywanie połączeń wakacyjnych z tego lotniska oraz deklarowana przez przewoźników i touroperatorów gotowość do dalszego rozwijania oferty w zależności od wyników sprzedaży, a także sytuacji rynkowej i geopolitycznej.

Należy jednocześnie zaznaczyć, że ograniczona przepustowość Lotniska Chopina oraz wyższe opłaty na Lotnisku Chopina są elementem rozmów handlowych z przewoźnikami i touroperatorami i mogą sprzyjać wzrostowi zainteresowania ofertą Lotniska Warszawa-Radom, tj. mogą stanowić dla touroperatorów ekonomicznie uzasadnione rozwiązanie dla części operacji. Należy jednak podkreślić, że decyzje dotyczące uruchamiania, utrzymywania lub ewentualnego przenoszenia operacji przewoźnicy i touroperatorzy podejmują na podstawie własnych analiz biznesowych związanych z m.in. popytem, wynikami sprzedaży, rentownością, dostępnością floty oraz warunkami operacyjnymi.

Odnosząc się do pytania o uzasadnienie decyzji o przeznaczeniu co najmniej 1 mld zł na modernizację Lotniska Chopina w Warszawie wskazuję, iż Spółka PPL S.A., zarządzająca Lotniskiem Chopina w Warszawie, przeprowadziła analizę opłacalności modernizacji tegoż lotniska, która ma kosztować 940 mln zł. Przedmiotowa analiza wykazała opłacalność projektu z punktu widzenia nie samej Spółki PPL S.A., ale także z punktu widzenia Spółki Centralny Port Komunikacyjny Sp. z o.o., czyli z punktu widzenia Grupy Kapitałowej. Nie można bowiem pomijać znaczenia, jakie będzie miała modernizacja Lotniska Chopina na wygenerowanie dodatkowego wolumenu ruchu pasażerskiego, który ma być przeniesiony na nowe lotnisko w Baranowie. Zgodnie z analizą po przeprowadzonej modernizacji zwiększy się przepustowość Lotniska Chopina w Warszawie, co pozwoli na obsłużenie większego ruchu pasażerskiego. Celem programu inwestycyjnego jest bowiem możliwość obsługi 30 milionów pasażerów rocznie i 52 operacji na godzinę w szczycie, w porze dnia, w sezonie letnim, zaczynając od sezonu lato 2029. Zgodnie z prognozą w 2032 roku liczba obsłużonych pasażerów ma wynieść 32 miliony, co oznacza, że będzie to większa liczba o ok. 6 milionów w stosunku do wariantu bez modernizacji warszawskiego lotniska. Znaczna część z tych dodatkowych 6 milionów to pasażerowie PLL LOT S.A., zatem brak rozbudowy Lotniska Chopina dotknąłby w największym stopniu narodowego przewoźnika. Jednocześnie prognozuje się, że na nowym lotnisku krajowym w 2033 roku liczba obsłużonych pasażerów wyniesie prawie 33 miliony pasażerów, co będzie możliwe tylko w przypadku zbudowania większej masy krytycznej ruchu na Lotnisku Chopina. Dodatkowy ruch pasażerski, jaki dzięki rozbudowie Lotniska Chopina zostanie przeniesiony na lotnisko w Baranowie pozwoli na wygenerowanie dodatkowych dodatnich przepływów pieniężnych zarówno dla PPL, jak i CPK, które zgodnie z prognozą przewyższą wartość planowanych do poniesienia nakładów inwestycyjnych, co wskazuje na opłacalność projektu.

Zgodnie z przeprowadzoną przez Spółkę PPL S.A. analizą opłacalności modernizacji Lotniska Chopina w Warszawie spodziewany zwrot poniesionych nakładów

inwestycyjnych nastąpi w zależności od wariantu do 2032 lub 2033 roku, a więc w okresie 4-5 lat od zakończenia programu inwestycyjnego.

Odnosząc się do pytania o rozważane działania mające na celu zwiększenie wykorzystania Lotniska Warszawa – Radom wyjaśniam, iż Lotnisko Chopina obsłużyło w 2024 r. 21 283 973 pasażerów, zaś w 2025 r. – 24 097 059 pasażerów, co oznacza 11,7% wzrostu rok do roku. W sezonie letnim 26 zgłoszone zapotrzebowanie na sloty przekroczyło możliwości przepustowościowe Lotniska Chopina. Nadwyżka ruchu pasażerskiego nie powinna odpływać do portów lotniczych w krajach ościennych. Model biznesowy dla nowego lotniska krajowego został wygenerowany z uwzględnieniem rozbudowy Lotniska Chopina i przy założeniu, że w dłuższej perspektywie ruch ten powinien być przekierowany właśnie na lotnisko w Baranowie.

Jednocześnie informuję, iż zgodnie z założeniami dotyczącymi rozwoju Lotniska Warszawa-Radom, PPL S.A. dąży do rozwoju tak filaru pasażerskiego portu (rozwój ruchu czarterowego i operacji tanich linii lotniczych), jak i filaru pozapasażerskiego związanego m.in. z budowaniem bazy MRO (obsługa techniczna samolotów). W kontekście przenoszenia ruchu należy zaznaczyć, że zarówno Lotnisko Chopina w Warszawie, jak i Lotnisko Warszawa-Radom są lotniskami użytku publicznego, a PPL S.A., jako zarządzający tymi lotniskami, nie ma żadnych prawnych ani operacyjnych narzędzi do wprowadzenia zakazu wykonywania operacji czarterowych na Lotnisku Chopina w Warszawie, a tym bardziej nakazania ich przeniesienia na lotnisko w Radomiu. Z uwagi na wyczerpującą się przepustowość Lotnisko Chopina jest lotniskiem koordynowanym. Przydział czasów operacji odbywa się na równych i niedyskryminacyjnych zasadach zgodnie z regulacjami obowiązującymi w Unii Europejskiej, w tym rozporządzeniu Rady (EWG) nr 95/93 w sprawie wspólnych zasad przydzielania czasu na start lub lądowanie w portach lotniczych, które następnie zostało zmienione rozporządzeniem (WE) nr 793/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dn. 21 kwietnia 2004 r. Od wielu lat funkcje koordynatora slotów na Lotnisku Chopina w Warszawie pełni firma ACL. Zarządzający lotniskiem nie może zgodnie z prawem wpływać na decyzje niezależnego koordynatora.

Istnieje natomiast możliwość wydania przez ministra właściwego do spraw transportu decyzji administracyjnej, na mocy której dokonany zostanie, na zasadach określonych w art. 19 ust. 2 rozporządzenia nr 1008/2008/WE Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1008/2008 z dnia 24 września 2008 r. w sprawie wspólnych zasad wykonywania przewozów lotniczych na terenie Wspólnoty, podział ruchu lotniczego między porty lotnicze. Decyzja ta może zostać wydana za zgodą Komisji Europejskiej i po przeprowadzeniu konsultacji z zainteresowanymi przewoźnikami lotniczymi i portami lotniczymi, bez dyskryminacji w odniesieniu do różnych punktów docelowych wewnątrz Wspólnoty lub z powodu przynależności państwowej albo tożsamości przewoźników lotniczych. Istotą mechanizmu administracyjnego podziału ruchu lotniczego nie jest przenoszenie określonych kategorii operacji, takich jak loty czarterowe, na inne lotnisko.

Podział musi być oparty o równe i niedyskryminacyjne kryteria. Rodzaj lotu (rozkładowy czy czarterowy) z wielu względów nie spełnia tego kryterium. Spełnienie kryteriów podlega ocenie Komisji Europejskiej, która bada zgodność proponowanego rozwiązania z prawem Unii Europejskiej i podejmuje decyzję w sprawie możliwości zastosowania takiego mechanizmu przez państwo członkowskie. Wskazanie portu komplementarnego nie obliguje przewoźnika do przeniesienia operacji do tego portu.

W październiku 2018 r. Przedsiębiorstwo Państwowe „Porty Lotnicze” (którego następcą prawnym jest Spółka PPL) złożyło do Ministra Infrastruktury wnioski o wszczęcie postępowania w sprawie administracyjnego podziału ruchu lotniczego pomiędzy porty lotnicze obsługujące Warszawę, w drodze decyzji administracyjnej na podstawie art. 195c ust. 1 i 2 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze, w związku z art. 19 ust. 2 rozporządzenia. Postępowanie to zostało zawieszono na przełomie lat 2020/2021 na wnioski ówczesnych władz Przedsiębiorstwa w związku ze spadkiem ruchu lotniczego będącego rezultatem pandemii COVID-19. W lipcu 2025 r. Spółka PPL S.A. złożyła wniosek o wznowienie tego postępowania. Obecnie w Ministerstwie Infrastruktury trwają wstępne przygotowania do wznowienia procesu dotyczącego wydania decyzji administracyjnej odnośnie podziału ruchu lotniczego dla lotnisk obsługujących Warszawę. Na obecnym etapie prac nie są znane ostateczne kryteria podziału ruchu lotniczego.

Z poważaniem

Dokument podpisany elektronicznie przez:

z upoważnienia Ministra Infrastruktury

Maciej Lasek

Sekretarz Stanu