



Minister Infrastruktury

Znak pisma: DL-1-1.054.4.2026
Warszawa, 25 września 2026

Pan
Włodzimierz Czarzasty
Marszałek Sejmu
Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowny Panie Marszałku,

w odpowiedzi na interpelację poselską nr 18368 z dnia 21 lipca 2026 r. Pana Jarosława Rzepy, Posła na Sejm Rzeczypospolitej Polskiej, przedstawiam poniższe informacje po uzyskaniu stanowisk Urzędu Lotnictwa Cywilnego, Polskich Linii Lotniczych LOT S.A. (dalej: PLL LOT, Spółka) oraz Polskich Portów Lotniczych S.A. (dalej: PPL S.A.).

Ministerstwo Infrastruktury oraz Urząd Lotnictwa Cywilnego nie przeprowadzały analiz potoków pasażerskich oraz potencjału rynkowego dla uruchomienia bezpośrednich połączeń z Portu Lotniczego Szczecin-Goleniów do Rzeszowa, Krakowa, Lublina oraz Radomia. Minister Infrastruktury, działając w imieniu Skarbu Państwa jako większościowy akcjonariusz Spółki, zgodnie z posiadanymi kompetencjami nie jest upoważniony do wydawania Zarządowi Spółki wiążących poleceń co do prowadzenia spraw Spółki. Planowanie siatki połączeń oraz rozkładów lotów należy do obszaru bieżącego zarządzania Spółką PLL LOT i pozostaje w zakresie wyłącznej kompetencji Spółki.

Jak wynika z informacji przekazanych przez PLL LOT, Spółka prowadzi analizy potencjału przewozowego, potoków pasażerskich oraz rentowności połączeń w sposób ciągły, w ramach bieżącego procesu planowania i optymalizacji siatki połączeń. Analizy te opierają się zarówno na danych własnych Spółki, jak i danych rynkowych pozyskiwanych od wyspecjalizowanych podmiotów zewnętrznych.

W ramach prowadzonych działań PLL LOT na bieżąco monitorują również zmiany zachodzące w otoczeniu gospodarczym, w tym wpływ nowych inwestycji na rynek usług transportowych. Dotyczy to także Pomorza Zachodniego oraz potencjalnego zapotrzebowania na połączenia lotnicze ze Szczecina do Rzeszowa, Krakowa, Lublina i Radomia.

Na podstawie aktualnie dostępnych danych oraz prowadzonych analiz Spółka PLL LOT nie identyfikuje obecnie wystarczającego popytu uzasadniającego uruchomienie bezpośrednich połączeń lotniczych na wskazanych trasach w sposób zapewniający ich trwałą rentowność. PLL LOT będą nadal monitorować sytuację rynkową oraz analizować zmiany popytu. W przypadku wystąpienia okoliczności mogących istotnie wpłynąć na potencjał przewozowy przedmiotowych relacji, zasadność uruchomienia połączeń będzie podlegać ponownej ocenie.

Ponadto jak wynika z informacji przekazanych przez PPL S.A., za budowę siatki połączeń Portu Lotniczego Szczecin-Goleniów Sp. z o.o. odpowiada zarządzający lotniskiem, który w ostatnich latach nie zlecał analiz potoków pasażerskich na trasach krajowych.

Natomiast w przyjętym w 2024 r. wieloletnim planie biznesowym dla lotniska, zarządzający portem lotniczym uwzględnił rozwój siatki połączeń lotniczych w ruchu krajowym, opierając się na obecnie funkcjonujących połączeniach do Warszawy i Krakowa, potwierdzających ich opłacalność ekonomiczną. Zgodnie z informacjami pozyskanymi z PPL S.A. Spółka Port Lotniczy Szczecin-Goleniów w kontaktach z liniami lotniczymi wskazuje na potencjał regionu Zachodniego Pomorza szczególnie oparty o bazę turystyczną i leczniczo - wypoczynkową, zabiegając o uruchomienie tras krajowych do Rzeszowa, Katowic i Lublina. Należy wskazać, iż ostatecznie to przewoźnik lotniczy podejmuje decyzje o uruchomieniu danej trasy.

PPL S.A. poinformowały, że w styczniu 2026 r. odebrały dokument systemowy zawierający prognozy ruchu lotniczego do 2060 r. dla portów regionalnych w Polsce, w tym m.in. dla lotniska Szczecin-Goleniów pn. „Air Traffic Forecasts 2025-2060 for Poland Regional Airports”. W przedmiotowej analizie wskazano na niski potencjał popytowy dla krajowego ruchu lotniczego z lotniska Szczecin-Goleniów, z wyłączeniem połączeń z Lotniskiem Chopina w Warszawie. Zgodnie z przyjętymi założeniami i oceną popytu odzwierciedloną w potokach ruchu lotniczego, potencjał rozwojowy Portu Lotniczego Szczecin-Goleniów powinien skupiać się na obsłudze relacji z Europą Północną, ruchu czarterowym oraz sukcesywnym rozszerzaniu obszaru ciężenia.

PPL S.A. wskazały, że dominujący udział w wolumenie ruchu pasażerskiego w Porcie Lotniczym Szczecin-Goleniów przypadać będzie na połączenia międzynarodowe. W opinii PPL S.A. budowa krajowej siatki połączeń, w tym szczególnie uruchomienia trasy Szczecin – Radom/Rzeszów/Lublin nie znajduje uzasadnienia.

Jednocześnie informuję, że nie istnieją rządowe instrumenty wsparcia lub programy dofinansowania, które mogłyby ułatwić uruchomienie połączeń wskazanych w niniejszej interpelacji.

W zakresie obowiązku użyteczności publicznej zgodnie z art. 2 pkt 18 lit. a ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. - Prawo lotnicze (Dz.U. z 2025 r. poz. 1431, z późn zm.), zwanej dalej „ustawą”, obowiązek użyteczności publicznej polega na zobowiązaniu przewoźnika lotniczego do zapewnienia świadczenia usług przewozu lotniczego, spełniających określone wymogi co do ciągłości, regularności, zdolności przewozowej i taryf, których przewoźnik lotniczy nie spełniałby, kierując się jedynie interesem handlowym.

Należy przyjąć, że warunki te precyzuje przepis art. 197 ustawy, przewidując możliwość nałożenia przedmiotowego obowiązku w stosunku do regularnego przewozu lotniczego między dwoma portami lotniczymi położonymi na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej lub między portem lotniczym położonym na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej a innym portem lotniczym położonym na terytorium Unii Europejskiej, określając okres oraz warunki wykonywania obowiązku użyteczności publicznej, z uwzględnieniem polityki państwa w zakresie rozwoju regionalnego oraz zasady niedyskryminacji między wspólnotowymi przewoźnikami lotniczymi.

Wszystkie kwestie warunków, trybu i kryteriów rozdziału środków budżetowych przeznaczonych na to dofinansowanie zostały jednak w art. 22c ustawy przekazane do uregulowania ministrowi właściwemu do spraw transportu w drodze rozporządzenia.

Pomimo podjętych analiz oraz wstępnych prac legislacyjnych, do chwili obecnej rozporządzenie to, w zakresie w jakim odnosiłoby się do obowiązku użyteczności publicznej, nie zostało wydane. W chwili obecnej w Ministerstwie Infrastruktury nie podjęto decyzji odnośnie wznowienia prac nad wydaniem ww. rozporządzenia.

W związku z powyższym informuję, że w obecnie obowiązującym porządku prawnym nie ma możliwości nałożenia obowiązku użyteczności publicznej w stosunku do regularnego przewozu lotniczego.

Z poważaniem

Dokument podpisany elektronicznie przez:
z upoważnienia Ministra Infrastruktury
Piotr Malepszak
Podsekretarz Stanu