

Szczegółowy spis treści

Przedmowa	19
ZAGADNIENIA WSTĘPNE	21
ROZDZIAŁ 1. Usługi portów lotniczych a prawo konkurencji i regulacje lotniskowe; założenia i rezultaty badawcze (<i>Filip Czernicki, Tadeusz Skoczny</i>)	23
1. Cele i zakres projektu badawczego	23
2. Definiowanie rynków usług portów lotniczych	27
3. Działania portów lotniczych w świetle reguł konkurencji UE i Polski ..	28
3.1. Zakazane praktyki ograniczające konkurencję	28
3.2. Prewencyjna kontrola koncentracji	29
3.3. Pomoc publiczna	30
4. Działania portów lotniczych w świetle wybranych regulacji lotniskowych UE i Polski	32
4.1. Regulacje lotniskowe	32
4.2. Podział ruchu lotniczego między porty lotnicze	33
4.3. Opłaty lotniskowe	34
4.4. Przydział czasu na start i lądowanie	35
4.5. Usługi obsługi naziemnej	36
4.6. Ochrona środowiska/hałas	37
5. Relacje między własnością portów lotniczych a zarządzaniem portami lotniczymi (Raporty krajowe)	38
5.1. Uwagi wstępne	38
5.2. Zakres i charakter badań	39
5.3. Metoda: raporty krajowe i wstępne uogólnienia	39
5.4. Modele przekształceń własnościowych	40
5.5. Modele zarządzania/biznesowe	42
5.6. Trzy modele relacji właściciel – zarządzający	43
5.7. Podsumowanie	44
RYNKI USŁUG PORTÓW LOTNICZYCH W ŚWIETLE DOŚWIADCZEŃ ORZECZNICZYCH	47
ROZDZIAŁ 2. Zasady wyznaczania rynków usług portów lotniczych w sprawach z zakresu ochrony konkurencji i regulacji (<i>Agata Jurkowska</i>)	49
1. Wstępna charakterystyka rynków usług portów lotniczych w kontekście antymonopolowym i regulacyjnym	49
2. Rynki usług aeronautycznych	56
2.1. Rynki zarządzania portem lotniczym (infrastrukturą lotniczą)	56
2.2. Rynki usług obsługi naziemnej	60

2.3. Rynki usług komercyjnych	66
3. Podsumowanie.....	71
Źródła.....	73

ŚWIADCZENIE USŁUG PORTÓW LOTNICZYCH W UE I W POLSCE W ŚWIEŁIE PRAWA KONKURENCJI I PRAKTYKI JEGO

STOSOWANIA	77
------------------	----

ROZDZIAŁ 3. Stosowanie reguł konkurencji wobec zarządzających portami

<i>lotniczymi w świetle doświadczeń orzeczniczych w UE i w Polsce</i> <i>(Agata Jurkowska)</i>	79
1. Wprowadzenie.....	79
2. Podstawowe przesłanki stosowania reguł konkurencji	82
2.1. Porty lotnicze jako „przedsiębiorcy” w świetle reguł konkurencji ..	82
2.2. Rynek właściwy.....	84
3. Porozumienia ograniczające konkurencję z udziałem portów lotniczych	85
4. Nadużywanie pozycji dominującej przez zarządzających portami lotniczymi.....	90
4.1. Uwagi ogólne	90
4.2. Nadużywanie pozycji dominującej poprzez narzucanie nieuczciwych cen	92
4.3. Nadużywanie pozycji dominującej poprzez dyskryminację.....	95
5. Sankcje w związku z naruszeniem zakazów praktyk ograniczających konkurencję	102
6. Porty lotnicze jako przedsiębiorstwa publiczne	103
7. Podsumowanie.....	106
Źródła.....	108

ROZDZIAŁ 4. Prewencyjna kontrola koncentracji w sektorze usług portów

<i>lotniczych (Tadeusz Skoczny)</i>	111
1. Wprowadzenie.....	111
2. Prewencyjna kontrola koncentracji w sektorze usług portów lotniczych w UE w ostatnich 10 latach – charakterystyka ogólna.....	114
2.1. Uwagi wstępne	114
2.2. Koncentracje na rynkach usług portów lotniczych – ogólnie	115
2.3. Charakterystyka przedmiotowa	117
2.3.1. Operacje koncentracyjne	117
2.3.2. Usługi stanowiące główny przedmiot kontroli	119
2.4. Charakterystyka podmiotowa	119
2.4.1. Podmioty, nad którymi przejmowana była kontrola.....	119
2.4.2. Podmioty, od których przejmowano kontrolę.....	121
2.4.3. Podmioty przejmujące kontrolę.....	121
3. Rynki właściwe usług portów lotniczych w świetle orzecznictwa w sprawach koncentracji	123
3.1. Wprowadzenie; pojęcie i rola rynków właściwych.....	123
3.2. Rynki właściwe produktowo	124
3.2.1. Rynki właściwe produktowo w zakresie prowadzenia portów lotniczych i zarządzania nimi.....	124

3.2.2. Rynki właściwe produktowo w obszarze usług obsługi naziemnej	127
3.3. Rynki właściwe geograficznie	128
3.3.1. Rynki właściwe geograficznie w zakresie prowadzenia portów lotniczych i zarządzania nimi	128
3.3.2. Rynki właściwe geograficznie w zakresie usług obsługi naziemnej	131
4. Podstawowe problemy dopuszczalności koncentracji w sektorze usług portów lotniczych w świetle orzecznictwa	132
4.1. Pojęcie i kryteria testu konkurencji	132
4.2. Deklarowane cele/przyczyny koncentracji	133
4.3. Ocena koncentracji zgłoszonych i skontrolowanych przez KE w latach 1997-2006 w świetle obowiązującego w danym okresie testu konkurencji	134
4.3.1. Ocena 6 najważniejszych operacji koncentracyjnych	134
4.3.2. Ocena koncentracji na rynkach usług obsługi naziemnej	137
4.3.3. Brak koordynacji między przejmującymi wspólną kontrolę ..	138
4.3.4. Inne zastrzeżenia stron trzecich	138
4.4. Dopuszczalność ograniczeń dodatkowych	139
5. Podsumowanie	140
Źródła	142

ROZDZIAŁ 5. Reguły pomocy publicznej UE w odniesieniu do budowy infrastruktury lotniczej oraz działań operacyjnych portów lotniczych

<i>(Agata Jurkowska, Tadeusz Skoczny)</i>	145
1. Wprowadzenie	145
2. Zakaz pomocy publicznej	146
3. Wyłączenia spod zakazu pomocy publicznej	150
3.1. Dozwolona pomoc publiczna w świetle art. 107 ust. 2 TFUE	150
3.2. Dopuszczalna pomoc publiczna w świetle art. 107 ust. 3 TFUE ..	151
4. Wytyczne w sprawie finansowania portów lotniczych	155
4.1. Zakres i podstawy prawne	155
4.2. Finansowanie portów lotniczych	155
4.3. Pomoc na rozpoczęcie działalności	158
4.4. Praktyka decyzyjna Komisji po wydaniu Wytycznych	159
4.4.1. Pomoc dla portów lotniczych	159
4.4.2. Pomoc dla przewoźników lotniczych w kontekście rozwoju portów lotniczych	161
5. Podstawy prawne wspierania inwestycji w portach lotniczych w Polsce	164
5.1. Ustawa o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie lotnisk użytku publicznego	164
5.2. Rozporządzenie w sprawie pomocy na projekty infrastrukturalne w zakresie portów lotniczych w ramach PO Infrastruktura i Środowisko na lata 2007–2013	166
6. Podsumowanie	167
Źródła	169

REGULACYJNE UWARUNKOWANIA ŚWIADCZENIA USŁUG PORTÓW LOTNICZYCH W UE I W POLSCE	173
ROZDZIAŁ 6. Podział ruchu lotniczego pomiędzy porty lotnicze (Igor Komarnicki)	175
1. Wprowadzenie	175
2. Regulacja podziału ruchu lotniczego w prawie wspólnotowym i prawie polskim	176
3. Zasady i warunki podziału ruchu lotniczego	178
3.1. Zasada proporcjonalności	178
3.2. Zasada niedyskryminacji	181
3.3. Zasada przejrzystości i obiektywne kryteria	184
3.4. Wymagania infrastrukturalne	185
3.5. Udział portów lotniczych w postępowaniu dotyczącym podziału ruchu lotniczego	186
4. Podsumowanie i wnioski; ewentualny podział ruchu lotniczego pomiędzy Lotnisko Chopina i lotnisko Modlin	188
Źródła	189
Rozdz. 7. Opłaty lotniskowe (Dariusz Kaliński)	191
1. Wprowadzenie	191
2. Prawna regulacja opłat lotniskowych	192
2.1. Uwagi wstępne	192
2.2. Charakterystyka regulacji opłat lotniskowych w Polsce	193
2.3. Regulacja opłat lotniskowych w Unii Europejskiej	194
3. Podstawowe elementy regulacji zakresie opłat lotniskowych	197
3.1. Przedmiot i zakres regulacji	197
3.2. Definicja opłaty lotniskowej	199
3.3. Zasada niedyskryminacji	203
3.4. Narzędzia regulacji opłat lotniskowych	203
3.4.1. Mechanizm regulacji	203
3.4.2. Podstawa kosztowa i zarobkowy charakter działalności zarządzającego lotniskiem	206
3.4.3. Zróżnicowanie opłat	208
3.4.4. Zasady konsultacji	210
3.4.5. Ustalanie opłat w drodze porozumień	211
3.4.6. Zakres przekazywanych informacji	211
3.4.7. Terminy	212
3.4.8. Określenie standardów jakościowych	212
3.5. Niezależny regulator	212
4. Podsumowanie i wnioski	213
Źródła	213
ROZDZIAŁ 8. Przydział (koordynacja) czasu startów i lądowań (Michał Kozłowski)	215
1. Wprowadzenie	215
2. Podstawy prawne	220
2.1. Prawo Unii Europejskiej	220
2.2. Prawo krajowe	227

3.	Praktyczne aspekty przydziału czasów operacji w portach lotniczych ...	229
3.1.	Uwagi wstępne	229
3.2.	Szczegółowe uwarunkowania działalności koordynatora lub organizatora rozkładów lotów i komitetów w portach lotniczych. ...	230
3.2.1.	Kwalifikacje i obowiązki koordynatora organizatora rozkładu lotów	230
3.2.2.	Konsultacje i działalność komitetów w portach lotniczych. ...	232
3.2.3.	Koszty koordynacji w porcie lotniczym	234
3.3.	Wprowadzenie koordynacji lub organizacji oraz wyznaczenie koordynatora lub organizatora rozkładów lotów w polskich portach lotniczych	235
3.4.	Obowiązki zarządzającego portem lotniczym w zakresie przydziału czasów operacji w portach lotniczych	237
3.4.1.	Operacje startów i lądowań statków powietrznych jako jeden z elementów procesów zarządzania portem lotniczym ..	237
3.4.2.	Wykonywanie analizy przepustowości i określanie parametrów koordynacyjnych.	237
3.4.3.	Wpłata zaliczki do budżetu koordynatora (organizatora). ...	240
4.	Podsumowanie.	240
4.1.	Międzynarodowe projekty zapewnienia punktualności i zwiększenia przepustowości portów lotniczych	240
4.2.	Potencjalne kierunki i metody działania w celu poprawy	242
	Źródła.	243
ROZDZIAŁ 9.	Usługi obsługi naziemnej (Anna Żebrowska-Dreger)	246
1.	Wprowadzenie.	246
2.	Uwarunkowania rynkowe, a wspólnotowe regulacje dotyczące rynku obsługi naziemnej.	246
2.1.	Uwagi wstępne	246
2.2.	Ogólna charakterystyka Dyrektywy Rady 96/67/WE.	247
2.3.	Implementacja dyrektywy 96/67 do prawa krajowego państw członkowskich Unii Europejskiej.	249
2.4.	Wpływ dyrektywy na rynek obsługi naziemnej w UE	251
2.4.1.	Raport SH&E International Air Transport Consultancy	251
2.4.2.	Najnowsze badania w sprawie skutków regulacji Dyrektywy na rynek obsługi naziemnej w UE	251
2.5.	Pakiet przepisów UE dla portów lotniczych z roku 2007	252
2.6.	Przyszłe kierunki zmian dyrektywy 96/67/WE	253
3.	Praktyczne problemy świadczenia usług obsługi naziemnej w portach lotniczych w Polsce w świetle obowiązujących regulacji prawnych	255
3.1.	Prawne podstawy świadczenia usług obsługi naziemnej w Polsce ..	255
3.2.	Praktyczne problemy świadczenia usług obsługi naziemnej w portach lotniczych w Polsce w świetle obowiązujących regulacji prawnych	257
3.2.1.	Scentralizowana infrastruktura	257
3.2.2.	Kategoryzacja usług.	261
3.2.3.	Dostęp do infrastruktury	263
3.2.4.	Pobieranie opłat za dostęp do urządzeń w porcie lotniczym ..	264

3.2.5. Zasady konsultacji w zakresie zasad udostępniania i korzystania z infrastruktury lotniska	265
3.2.6. Warunki prowadzenia działalności w zakresie obsługi naziemnej w porcie lotniczym	267
3.2.7. Możliwości zaprzestania prowadzenia działalności w zakresie obsługi naziemnej przez agenta obsługi naziemnej w porcie lotniczym	269
3.2.8. Ważność zezwolenia	269
3.2.9. Gwarantowany poziom usług obsługi naziemnej oraz wymogi związane z ochroną środowiska	270
4. Podsumowanie i wnioski	271
Źródła	273
ROZDZIAŁ 10. Ochrona środowiska/hałas (Witold Piechota)	275
1. Wprowadzenie	275
2. Podstawy prawne – charakterystyka ogólna	276
3. Standardy jakości środowiska w odniesieniu do hałasu lotniczego.	280
4. Monitorowanie klimatu akustycznego wokół lotnisk	282
5. Metody ograniczania oddziaływania hałasu lotniczego na środowisko. .	284
5.1. Uwagi wstępne	284
5.2. Ograniczanie poziomu hałasu u źródła	284
5.3. Planowanie przestrzenne	285
5.4. Konsultacje i współpraca z otoczeniem	289
5.5. Działania operacyjne	290
5.6. Ograniczenia operacyjne w portach lotniczych	292
6. Podsumowanie	293
Źródła	295
RELACJE MIĘDZY WŁASNOŚCIĄ PORTÓW LOTNICZYCH A ZARZĄDZANIEM PORTAMI LOTNICZYMI (RAPORTY KRAJOWE) .	297
ROZDZIAŁ 11. Wielka Brytania (Tomasz Ludwicki)	299
1. Wprowadzenie – charakterystyka rynku lotniczego w Wielkiej Brytanii. .	299
1.1. Uwagi ogólne	299
1.2. Najważniejsze regulacje prawne dotyczące ekonomicznych uwarunkowań funkcjonowania lotnisk w Wielkiej Brytanii	302
2. Wybrane porty lotnicze w Wielkiej Brytanii	302
2.1. Londyńskie porty lotnicze będące własnością BAA Limited	302
2.2. Londyn Heathrow (Heathrow Airport Limited – HAL)	304
2.2.1. Ogólnie	304
2.2.2. Model biznesowy	305
2.2.3. Inwestycje	307
2.3. Lotnisko Gatwick (Gatwick Airport Limited – GAL)	309
2.3.1. Ogólnie	309
2.3.2. Model biznesowy	310
2.3.3. Inwestycje	310
2.4. Stansted (Stansted Airport Limited – STAL)	310
2.4.1. Ogólnie	310
2.4.2. Model biznesowy	312

2.4.3. Inwestycje	313
2.5. Manchester	314
2.5.1. Ogólnie	314
2.5.2. Model biznesowy	315
2.5.3. Inwestycje	316
2.6. Birmingham	318
2.6.1. Ogólnie; struktura własności	318
2.6.2. Model biznesowy	319
2.6.3. Inwestycje	319
3. Podsumowanie sytuacji na rynku lotnisk w Wielkiej Brytanii	319
Wykaz wykresów, rysunków i tabel	322
Źródła	322
• ROZDZIAŁ 12. Hiszpania (Aleksandra Wąsowska)	323
1. Wprowadzenie – specyfika ruchu lotniczego w Hiszpanii	323
2. Studia przypadków portów lotniczych	324
2.1. Kryteria wyboru lotnisk	324
2.2. Krótka charakterystyka	325
2.2.1. Madryd-Barajas	325
2.2.2. Barcelona-El Prat	326
2.2.3. Palma de Mallorca	327
2.2.4. Malaga	328
2.2.5. Gran Canaria	329
2.2.6. Girona-Costa Brava	329
2.3. Forma i struktura własności	331
2.4. Model zarządzania	331
2.4.1. Uwagi ogólne	331
2.4.2. Sposób zarządzania wybranymi działaniami	332
2.5. Finanse	333
3. Podsumowanie	335
Wykaz rysunków i tabel	335
Źródła	336
ROZDZIAŁ 13. Niemcy (Michał Mijał)	338
1. Wprowadzenie – specyfika ruchu lotniczego w Niemczech	338
2. Opisy lotnisk	341
2.1. Kryteria wyboru lotnisk	341
2.2. Lotniska – studia przypadków	342
2.2.1. Frankfurt nad Menem (FRA)	342
2.2.1.1. Krótka charakterystyka	342
2.2.1.2. Forma i struktura własności	343
2.2.1.3. Model zarządzania	343
2.2.1.4. Finanse	345
2.2.2. Monachium (MUC)	345
2.2.2.1. Krótka charakterystyka	345
2.2.2.2. Forma i struktura własności	346
2.2.2.3. Model zarządzania	346
2.2.2.4. Finanse	346

2.2.3. Düsseldorf (DUS)	347
2.2.3.1. Krótka charakterystyka	347
2.2.3.2. Forma i struktura własności	347
2.2.3.3. Model zarządzania	348
2.2.3.4. Finanse	348
2.2.4. Berlin (Tegel – TXL, Schönefeld – SXF, Tempelhof – THF)	349
2.2.4.1. Krótka charakterystyka	349
2.2.4.2. Forma i struktura własności	351
2.2.4.3. Model zarządzania	351
2.2.4.4. Finanse	351
2.2.5. Hamburg (HAM)	351
2.2.5.1. Krótka charakterystyka	351
2.2.5.2. Forma i struktura własności	352
2.2.5.3. Model zarządzania	352
2.2.5.4. Finanse	352
2.2.6. Kolonia/Bonn (CGN)	354
2.2.6.1. Krótka charakterystyka	354
2.2.6.2. Forma i struktura własności	355
2.2.6.3. Model zarządzania	355
2.2.6.4. Finanse	355
3. Podsumowanie	355
Wykaz rysunków	356
Źródła	356
ROZDZIAŁ 14. Francja (Aleksandra Wąsowska)	358
1. Wprowadzenie	358
1.1. Specyfika ruchu lotniczego we Francji	358
1.2. Własność i zarządzanie we francuskich portach lotniczych	361
2. Studia przypadków portów lotniczych	364
2.1. Kryteria wyboru lotnisk	364
2.2. Paryż	364
2.2.1. Krótka charakterystyka	364
2.2.2. Forma i struktura własności	366
2.2.3. Model zarządzania	366
2.2.4. Finanse	370
2.3. Nicea	370
2.3.1. Opis lotniska	370
2.3.2. Forma i struktura własności	372
2.3.3. Model zarządzania	372
2.3.4. Finanse	372
2.4. Lyon	374
2.4.1. Opis lotniska	374
2.4.2. Forma i struktura własności	375
2.4.3. Model zarządzania	376
2.4.4. Finanse	376
2.5. Marsylia	377
2.5.1. Opis lotniska	377
2.5.2. Forma i struktura własności	378

2.5.3. Model zarządzania	378
2.5.4. Finanse	378
2.6. Tuluza	379
2.6.1. Opis lotniska	379
2.6.2. Forma i struktura własności	380
2.6.3. Model zarządzania	380
2.6.4. Finanse	381
2.7. Beauvais	381
2.7.1. Opis lotniska	381
2.7.2. Forma i struktura własności	382
2.7.3. Model zarządzania	382
2.7.4. Finanse	383
3. Podsumowanie	384
Wykaz rysunków i tabel	385
Źródła	385
ROZDZIAŁ 15. Portugalia (Aleksandra Wąsowska)	388
1. Wprowadzenie – specyfika ruchu lotniczego w Portugalii	388
2. Studia przypadków portów lotniczych	391
2.1. Kryteria wyboru lotnisk	391
2.2. Krótka charakterystyka	391
2.2.1. Lizbona	391
2.2.2. Faro	393
2.2.3. Porto	394
2.2.4. Madera	395
2.3. Forma i struktura własności	396
2.4. Model zarządzania	396
2.4.1. Uwagi ogólne	396
2.4.2. Sposób zarządzania wybranymi działaniami, składającymi się na łańcuch wartości portugalskich portów lotniczych	397
2.5. Finanse	398
3. Podsumowanie	399
Wykaz rysunków i tabel	400
Źródła	400

