



WICEPREZES  
NAJWYŻSZEJ IZBY KONTROLI  
WOJCIECH KUTYŁA

KGP.410.006.01.2015

P/15/020

# WYSTĄPIENIE POKONTROLNE

# I. Dane identyfikacyjne kontroli

Numer i tytuł kontroli	P/15/020 – Działalność Przedsiębiorstwa Państwowego „Porty Lotnicze” <sup>1</sup> i Grupy Kapitałowej PPL
Jednostka przeprowadzająca kontrolę	Najwyższa Izba Kontroli Departament Gospodarki, Skarbu Państwa i Prywatyzacji
Kontrolerzy	1. Wioletta Kluczyk, st. inspektor kp., upoważnienie do kontroli nr 95241 z dnia 13 sierpnia 2015 r. <p style="text-align: right;">(dowód: akta kontroli str. 1-2)</p> 2. Andrzej Oleksak, gł. specjalista kp., upoważnienie do kontroli nr 95240 z dnia 13 sierpnia 2015 r. <p style="text-align: right;">(dowód: akta kontroli str. 3-4)</p>
Jednostka kontrolowana	Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju <sup>2</sup> , 00-926 Warszawa ul. Wspólna 2/4
Kierownik jednostki kontrolowanej	Maria Wasiak, Minister Infrastruktury i Rozwoju od dnia 22 września 2014 r. do dnia 12 listopada 2015 r., Elżbieta Bieńkowska, Wiceprezes Rady Ministrów i Minister Infrastruktury i Rozwoju od dnia 27 listopada 2013 r. do dnia 22 września 2014 r. Sławomir Nowak, Minister Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej od dnia 18 listopada 2011 r. do dnia 27 listopada 2013 r. <p style="text-align: right;">(dowód: akta kontroli str. 121-126, 215)</p>

## II. Ocena kontrolowanej działalności

### Ocena ogólna

W ocenie NIK zmiana na stanowisku Naczelnego Dyrektora PPL<sup>3</sup>, dokonana w lutym 2014 r., stanowiąca impuls do rozpoczęcia restrukturyzacji PPL była celowa lecz została przeprowadzona bez przeprowadzenia konkursu, chociaż taką możliwość przewiduje art. 24 ust. 2 *ustawy z dnia 23 października 1987 r. o przedsiębiorstwie państwowym „Porty Lotnicze”*<sup>4</sup>

Konieczność restrukturyzacji PPL wynikała z zaniechań i nieprawidłowości, które miały miejsce przed 2014 r., do których przyczynił się niedostateczny nadzór nad PPL, sprawowany przez kolejnych ministrów ds. transportu.

### Uzasadnienie oceny ogólnej

W MIR nie wypracowano formalnych zasad i trybu dokonywania oceny pracy ND PPL i sposobu jej dokumentowania. Poprzedni ND PPL został odwołany bez dokonania formalnej oceny jego pracy i wskazania uzasadnienia.

Działaniem nieprawidłowym było uznanie, w dniu 13 sierpnia 2013 r., za wykonaną dyspozycję art. 64 *ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. Prawo lotnicze*<sup>5</sup>, dotyczącą zwiększenia udziałów PPL, z przekroczeniem progu 49% w ogólnej liczbie głosów w Porcie Lotniczym Szczecin Goleniów Sp. z o.o., w sytuacji gdy było to niezgodne ze stanem faktycznym i prawnym.

<sup>1</sup> Dalej PPL, lub Przedsiębiorstwo..

<sup>2</sup> Dalej MIR lub Ministerstwo.

<sup>3</sup> Dalej także ND PPL

<sup>4</sup> Dz. U. Nr 33, poz. 185 ze zm., dalej *ustawa o PPL*.

<sup>5</sup> Dz. U. z 2013 r. poz. 1393 ze zm., dalej *Prawo lotnicze*.

Nierzetelne było ustalenie Karty Celów Naczelnego Dyrektora PPL na 2015 r. dopiero po podniesieniu tej kwestii przez kontrolerów NIK, we wrześniu 2015 r. (Karta powinna zostać ustalona nie później niż do końca pierwszego kwartału 2015 r.).

Ministerstwo uczestniczyło w przygotowaniu przez PPL zamówienia współfinansowanego ze środków Unii Europejskiej, w wyniku którego wykonano opracowania strategiczne dla PPL za kwotę 2,3 mln zł. Opracowania te, już w dacie ich przyjęcia, wymagały aktualizacji (kosztującej kolejne 1,6 mln zł). Finansowanie aktualizacji zostało poniesione przez PPL w całości, a pierwotnych opracowań w połowie.

### III. Opis ustalonego stanu faktycznego

#### 1. Kształtowanie przez ministra właściwego ds. transportu koncepcji rozwoju PPL

Opis stanu faktycznego

Przepisy art. 51 *ustawy o PPL* zobowiązują Ministra Transportu, Żeglugi i Łączności<sup>6</sup> do: sprawowania nadzoru nad PPL oraz dokonywania kontroli i oceny działalności Przedsiębiorstwa oraz pracy ND PPL (art. 53). Minister wykonuje swoje zadania w tym zakresie przy pomocy Departamentu Lotnictwa<sup>7</sup>, do którego zadań zgodnie z regulaminem organizacyjnym MIR<sup>8</sup>, należy m.in.:

- sprawowanie nadzoru nad polskim lotnictwem cywilnym, w zakresie określonym w *ustawie Prawo lotnicze*,
- realizacja strategii i programów związanych z żeglugą powietrzną w wymiarze krajowym i międzynarodowym,
- nadzór nad realizacją zadań wynikających ze *Strategii Rozwoju Transportu do 2020 roku (z perspektywą do 2030 roku)*, z *Programu Rozwoju lotnisk i Lotniczych Urządzeń Naziemnych* oraz innych rządowych dokumentów strategicznych w zakresie rozwoju cywilnego transportu lotniczego,
- monitorowanie projektów inwestycyjnych realizowanych przez zarządzających portami lotniczymi,
- prowadzenie spraw nadzoru Ministra nad PPL.

(dowód: akta kontroli str. 323-325)

Zgodnie z *Zasadami nadzoru*, nadzór obejmuje m.in.:

- monitorowanie istotnych dla działalności PPL decyzji Zarządu oraz efektów pracy Zarządu według kryteriów ukierunkowanych na wspieranie wzrostu wartości PPL oraz realizację polityki państwa w zakresie rozwoju lotnictwa cywilnego,
- bieżącą ocenę sytuacji ekonomiczno-finansowej Przedsiębiorstwa,
- kontrolę terminowości i prawidłowości realizacji inwestycji finansowanych ze środków budżetowych państwa,
- prowadzenie kontroli zgodnie z resortowym planem kontroli realizowanym przez Departament Kontroli,
- identyfikowanie wszelkich spraw i spostrzeżeń związanych z uchybieniami lub nieprawidłowościami,

<sup>6</sup> Aktualnie zadania Ministra Transportu, Żeglugi i Łączności (MTŻiŁ) wykonuje Minister Infrastruktury i Rozwoju (MIR), przed nim - Minister Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej (MTBGM). Wyraz Minister użyty w niniejszym wystąpieniu oznacza jednego z wyżej wymienionych ministrów, właściwego ds. transportu.

<sup>7</sup> Komórka organizacyjna w MIR, dalej DL.

<sup>8</sup> Zarządzenie nr 22 Ministra IR z dnia 7 maja 2015 r.

- rekomendowanie działań naprawczych w stosunku do spraw i spostrzeżeń związanych z nieprawidłowościami oraz sposobu wdrożenia działań naprawczych,
- składanie okresowych sprawozdań lub bieżących informacji o wynikach nadzoru Ministrowi Infrastruktury.

W *Zasadach nadzoru* wymieniono m.in. następujące działania realizowane przez DL w ramach nadzoru sprawowanego przez Ministra nad PPL:

- w oparciu o dokumenty i informacje przekazane przez PPL, przygotowanie dla Ministra sprawozdania z działalności PPL w poprzednim roku (do końca lipca),
- w trybie pilnym informowanie Ministra o zagrożeniach, nieprawidłowościach (w sytuacjach wymagających szybkiej wymiany informacji),
- rekomendowanie działań naprawczych, a po zatwierdzeniu przez Ministra sprawdzanie sposobu ich realizacji (w stosunku do spraw i spostrzeżeń związanych z nieprawidłowościami i uchybieniami).

(dowód: akta kontroli str. 89-92)

Decyzją K(2010) 4377 z dnia 22 czerwca 2010 r., zmienioną decyzją „C(2012) 1955 final” z dnia 19 marca 2012 r. Komisja Europejska przyznała PPL (beneficjent) pomoc finansową w wysokości nieprzekraczającej 1 268,8 tys. euro na działanie zatytułowane „Prace studialne związane z długofalowym rozwojem Międzynarodowego Portu Lotniczego im. Fryderyka Chopina w Warszawie” – 2009-PL-92003-S w zakresie transeuropejskich sieci transportowych (TEN-T)<sup>9</sup>. Łączne koszty kwalifikowalnych działań oszacowano na kwotę 2 537,7 tys. euro. Datę zakończenia działania wyznaczono na dzień 31 grudnia 2012 r. oraz określono sześć zadań, w tym zadanie pierwsze polegało na sporządzeniu strategicznych planów rozwoju portu lotniczego w oparciu o przekształcenie przedsiębiorstwa<sup>10</sup> oraz analizę rynkową. W ramach pierwszego zadania planowano sporządzenie Strategii Przedsiębiorstwa Państwowego „Porty Lotnicze” – podmiotu zarządzającego Portem Lotniczym im. F. Chopina w Warszawie, stanowiącym węzeł TEN-T, na lata 2012-2022<sup>11</sup> oraz Planu ogólnego rozwoju Portu Lotniczego im. F. Chopina w Warszawie na lata 2012-2037<sup>12</sup>.

W dniu 15 lipca 2010 r. pomiędzy PPL, a Ministrem Infrastruktury (Instytucja Zarządzająca – IZ) zostało zawarte porozumienie wykonawcze nr CRU PL/000126652/10-523/FFE w celu realizacji projektu.

W postępowaniu o udzielenie zamówienia publicznego prowadzonym z udziałem ministerstwa zostało wybrane przez PPL konsorcjum, które wykonało w 2012 r. dwa opracowania za kwotę 2,3 mln zł.

W dniu 18 grudnia 2012 r. na spotkaniu w siedzibie PPL, Pan Tadeusz Jarmuziewicz Sekretarz Stanu w MTBGM, zaakceptował Strategię 2012-2022 oraz wstępnie ocenił pozytywnie Plan generalny 2012-2037.

Strategia 2012-2022 oraz Plan Generalny 2012-2037 nie uzyskały mocy obowiązującej ponieważ Zebranie Delegatów PPL wyraziło negatywną opinię nt. obu dokumentów<sup>13</sup>, w związku z tym, że ich kluczowe założenia uległy całkowitej dezaktualizacji.

<sup>9</sup> Dalej Decyzja KE

<sup>10</sup> Ministerstwo Infrastruktury planowało przekształcenie PPL w spółkę prawa handlowego. Dlatego głównym celem tego zadania miały być badania dot. korzyści oraz pozytywnych i negatywnych stron przekształcenia Przedsiębiorstwa.

<sup>11</sup> Dalej Strategia 2012-2022.

<sup>12</sup> Dalej Plan Generalny 2012-2037

<sup>13</sup> Uchwała Nr 7/IX/2013 z dnia 25 lipca 2013 r. Zebrania Delegatów PPL.

W wyjaśnieniach w sprawie przyczyn dopuszczenia przez Ministerstwo Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej do podpisania przez PPL umowy na wykonanie opracowań które wymagały aktualizacji już w momencie odbioru Dyrektor DL stwierdził<sup>14</sup>, że Ministerstwo w ramach swoich obowiązków nie miało podstaw ich opiniowania pod względem merytorycznym<sup>15</sup>, a odpowiedzialność za wynegocjowane warunki umów z partnerami biznesowymi ponosi, zgodnie z przepisami ustawy o PPL, wyłącznie ND PPL. Dyrektor DL wyjaśnił dalej, że kierownictwo obecnego MIR nie ponosi odpowiedzialności za słowa wypowiedziane podczas spotkania w dniu 18 grudnia 2012 r. w siedzibie PPL oraz, że brak jest podstaw prawnych do akceptowania przez ministra właściwego ds. transportu dokumentów strategicznych PPL. Dyrektor DL zwrócił ponadto uwagę, że w DL brak jest dokumentów dot. spotkania w PPL, zaś notatka<sup>16</sup> sporządzona przez pracowników PPL nie została zaakceptowana przez byłego wiceministra.

Uwagi dotyczące badanej działalności

Powyższe wyjaśnienia nie zmieniają faktu, że Ministerstwo uczestniczyło w przygotowaniu przez PPL zamówienia Strategii 2012-2022 i Planu Generalnego 2012-2037, za które zapłacono wykonawcy kwotę 2 335 tys. zł brutto. Opracowania te nie uzyskały pozytywnej opinii Zebrania Delegatów PPL ze względu na dezaktualizację założeń na których były oparte. Wykonawca odmówił aktualizacji obu dokumentów i PPL zmuszone było zlecić w 2014 r. ich aktualizację, które kosztowały dodatkowo łącznie 1 648,2 tys. zł brutto.

Wyjaśnienia wskazują ponadto, że wsparcie ministra właściwego ds. transportu w zakresie opracowania planów rozwojowych PPL ograniczone zostało wyłącznie do pośrednictwa w zapewnieniu PPL finansowej pomocy UE, bez zagwarantowania należytego wsparcia merytorycznego oraz na nierzetelne dokumentowanie działań dot. nadzoru nad PPL. W ministerstwie nie ma dokumentacji dotyczącej spotkania w PPL, na którym Sekretarz Stanu w MTBi GM m.in. zaakceptował Strategię 2012-2022.

Opis stanu faktycznego

Organ założycielski w okresie objętym kontrolą nie formułował i nie przekazywał PPL żadnych założeń i nie formułował celów, które powinny zostać uwzględnione w opracowywanych dokumentach strategicznych. Jedyną rekomendacją dot. Strategii PPL, w okresie przed zmianą na stanowisku ND PPL<sup>17</sup>, została przekazana 21 sierpnia 2012 r. przez byłego Dyrektora DL i dotyczyła przekazania informacji odnośnie zaawansowania Strategii PPL oraz terminu zakończenia prac.

Dopiero w dniu 8 września 2014 r. (po upływie 6 miesięcy od zmiany na stanowisku ND PPL) Minister wydał rekomendację dotyczącą opracowania i przyjęcia dokumentów strategicznych. Według wyjaśnień Dyrektora DL, rekomendacja nastąpiła w tym dniu, gdyż prace nad dokumentami strategicznymi zostały zatrzymane w PPL, a wcześniej nie było stosownego wniosku od organów samorządu PPL, ani ND PPL w sprawie interwencji Ministra w tej sprawie. Według wyjaśnień Dyrektora DL<sup>18</sup>:

- częstsze monity nie były uzasadnione, z uwagi na długotrwałość procesu (będącą pochodną charakteru tworzonych dokumentów), zmiany implementowane w PPL z początkiem 2014 r. oraz brak w 2013 r. powiadomień Ministra, by problem nie mógł być rozwiązany przez PPL;

<sup>14</sup> Pismo Dyrektora DL z dnia 29 października 2015 r. do kontrolera, stanowiące odpowiedź na pismo kontrolera z dnia 26 października 2015 r. do Ministra Infrastruktury i Rozwoju.

<sup>15</sup> Na mocy Decyzji KE jego zadaniem było sprawdzenie poprawności przeprowadzenia przez PPL procedury postępowania o udzielenie zamówienia publicznego.

<sup>16</sup> Uzyskana przez kontrolerów przeprowadzających kontrolę w PPL (przyp. NIK).

<sup>17</sup> Tj. do dnia 7 lutego 2014 r..

<sup>18</sup> Wyrażonego w wyjaśnieniach z dnia 28 września 2015 r. oraz 31 sierpnia 2015 r.

- dyspozycja art. 53 *ustawy o PPL* w związku z art. 23 i 51, która przewiduje przeprowadzenie oceny stanu PPL tylko jeden raz w roku, uniemożliwia częstsze przekazywanie PPL rekomendacji dot. Strategii PPL.

(dowód: akta kontroli str. 22, 127, 128, 130, 182, 245-247, 314, 329, 333, 335-340, 343, 367-369, 370-371, 403-404, 599-1070, 1088-1091, 1548-1552)

PPL dokonało aktualizacji dokumentów strategicznych zlecając opracowanie: Strategii P.P. „Porty Lotnicze” na lata 2014-2024<sup>19</sup> i Planu Generalnego Lotniska Chopina w Warszawie na lata 2015-2040<sup>20</sup>. W dniu 18 marca 2015 r. PPL przekazało Ministrowi Strategię 2014-2024, która została zaopiniowana<sup>21</sup> Uchwałą Zebrania Delegatów nr 2/IX/2015 z dnia 25 lutego 2015 r., zaś Plan Generalny 2015-2040 Uchwałą Zebrania Delegatów nr 13/IX/2014 z dnia 16 września 2014 r.<sup>22</sup> Plan Generalny 2015-2040 w dniu 30 czerwca 2015 r. został pozytywnie zaopiniowany przez Prezesa ULC, a na koniec października 2015 r. był w trakcie uzgadniania z Ministrem Obrony Narodowej

Strategia Grupy Kapitałowej PPL została przekazana<sup>23</sup> do MIR przy piśmie z dnia 29 października 2010 r. DL nie opiniował ich i nie zatwierdzał dokumentów strategicznych PPL i GK PPL<sup>24</sup>.

(dowód: akta kontroli str. 22, 127, 128, 130, 182, 245-247, 314, 329, 333, 335-340, 343, 367-369, 370-371, 403-404, 1088-1089, 1091, 1273-1283, 1284, 1285-1287, 1295-1296, 1374-1376)

Ustalone  
nieprawidłowości

W działalności kontrolowanej jednostki w przedstawionym wyżej zakresie nie stwierdzono nieprawidłowości

Uwagi dotyczące  
badanej  
działalności

Ministerstwo nie wykorzystało okazji związanej z możliwością sfinansowania opracowań strategicznych ze środków UE do przekazania PPL własnych rekomendacji odnośnie założeń i oczekiwanych celów rozwojowych PPL. Zdaniem NIK, Minister posiadając wiedzę m.in. o przerostach kosztów osobowych w PPL powinien znacznie wcześniej interweniować w sprawie podjęcia restrukturyzacji w Przedsiębiorstwie. W ramach sprawowanego nadzoru założycielskiego, Minister może w każdym momencie przedstawić ND PPL swoje stanowisko i rekomendacje, a zgodnie z art. 52 *ustawy o PPL* Minister ma prawo nałożyć na PPL obowiązek wprowadzenia do planu określonego zadania lub wyznaczyć zadanie poza planem, w celu realizacji ważnych potrzeb społeczno-gospodarczych.

MIR nie kreowało aktywnie konkretnej koncepcji rozwoju PPL. Podejmowano jedynie działania polegające na: analizowaniu dokumentów sprawozdawczych PPL, uczestnictwo w spotkaniach i pracach nad rozwiązaniem istotnych problemów, analizy planu restrukturyzacyjnego PPL, analizy i opinie projektu rozbudowy i modernizacji lotniska im. Chopina, czy włączenie się do współpracy PPL oraz Marszałka Województwa Lubuskiego w sprawie przyszłego funkcjonowania portu lotniczego Zielona Góra Babimost. .

(dowód: akta kontroli str. 245-247, 314-404, 1273-1296, 1374-1376)

<sup>19</sup> Dalej Strategia 2014-2024.

<sup>20</sup> Dalej Plan Generalny 2015-2040.

<sup>21</sup> Zebranie Delegatów zarekomendowało niesporządzanie kolejnych aktualizacji wieloletnich strategii przedsiębiorstwa do czasu definitywnego zakończenia procesów restrukturyzacyjnych PPL.

<sup>22</sup> Pozytywna opinia.

<sup>23</sup> Według wyjaśnień / informacji dla NIK z dnia 31 sierpnia 2015 r..

<sup>24</sup> Nie dot. Planu generalnego lotniska im . Chopina.

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie<sup>25</sup> działalność kontrolowanej jednostki w zbadanym zakresie.

## 2. Nadzór nad bieżącą działalnością PPL

### 2.1. Wyznaczanie i rozliczanie bieżących celów i zadań PPL

Opis stanu  
faktycznego

Zgodnie z *Zasadami nadzoru*, analizowano dostarczane przez PPL następujące dokumenty: dokument określający strategię PPL (wraz z aktualizacjami), plan ekonomiczno-finansowy budżetu, ocenę stanu spółek zależnych, sprawozdania F01, informacje o wynagrodzeniach w PPL oraz inne dokumenty i opracowania. Według wyjaśnień Dyrektora DL<sup>26</sup>, większość informacji niezbędnych do oceny stanu PPL i Grupy Kapitałowej PPL była przekazywana zgodnie z *Zasadami nadzoru*. Spośród dokumentów wymienionych w *Zasadach nadzoru*, PPL nie przekazywało, (a Ministerstwo odstąpiło od egzekwowania) planów ekonomiczno-finansowych i sprawozdań F-01. DL traktował dokument *Zasady nadzoru* jako pismo wiążące jedynie komórki organizacyjne MIR uznając, że jego postanowienia nie wiążą PPL. DL nie występował pisemnie do Przedsiębiorstwa o udostępnianie dokumentów planistycznych z braku podstaw prawnych. Wskazał jednocześnie, że plany ekonomiczno-finansowe po zmianie Dyrektora Naczelnego, PPL zaczęło przekazywać dobrowolnie<sup>27</sup>.

W resorcie trwają obecnie prace<sup>28</sup> nad stworzeniem ogólnego, uniwersalnego dokumentu odnoszącego się do zasad nadzoru nad jednostkami podległymi i nadzorowanymi.

(dowód: akta kontroli str. 89-92, 402-415, 452-454, 1073-1085, 1088-1092)

Według wyjaśnień Dyrektora DL<sup>29</sup>, restrukturyzacja zatrudnienia przeprowadzona w ramach Programu Dobrowolnych Odejść<sup>30</sup> w PPL była „(...) przedmiotem szczególnej uwagi ze strony Ministra”. Po zawartych w dniu 30 kwietnia 2014 r. porozumieniach ze stroną społeczną, sposób realizacji PDO, osiągnięte w tym zakresie efekty, były przedmiotem wymiany informacji między PPL a MIR.

(dowód: akta kontroli str. 1104-1107, 1297-1371, 1388-1433)

Uwagi dotyczące  
badanej  
działalności

MIR nie było konsekwentne w stosowaniu *Zasad nadzoru*. Spośród dokumentów wymienionych w *Zasadach nadzoru*, PPL nie przekazywało m.in. planów ekonomiczno-finansowych budżetu oraz sprawozdań F-01. Według wyjaśnień Dyrektora DL<sup>31</sup>, Minister: „(...) nie odnajduje podstaw prawnych do obligowania ND PPL do przedkładania planów rocznych oraz sprawozdań F-01”. NIK zauważa, że obecnie PPL przekazuje dobrowolnie plany roczne<sup>32</sup>.

(dowód: akta kontroli str. 402-415, 452-454, 1073-1085, 1088-1092)

<sup>25</sup> Najwyższa Izba Kontroli stosuje 3-stopniową skalę ocen częściowych dotyczących działalności w badanym obszarze: pozytywna, pozytywna mimo stwierdzonych nieprawidłowości, negatywna. Jeżeli sformułowanie oceny częściowej według proponowanej skali byłoby niemożliwe lub nadmiernie utrudnione, albo taka ocena nie dawałaby prawdziwego obrazu funkcjonowania kontrolowanej jednostki w zakresie objętym kontrolą, należy zastosować ocenę opisową.

<sup>26</sup> Pismo znak DL.III.470.3.58.2015.SCz.7 z dnia 15 września 2015 r.

<sup>27</sup> Zgodnie z przedstawioną dokumentacją DL jest w posiadaniu budżetu PPL na 2015 r. Za lata 2013-2014 nie posiada takiego dokumentu.

<sup>28</sup> Pismo znak DK.0810.43.2015.CG z dnia 10 sierpnia 2015 r. przekazane przy piśmie Podsekretarza Stanu Pana Sławomira Żalobka, znak DK.II.0810.43.2015.MS.2 z dnia 17 sierpnia 2015 r.

<sup>29</sup> Pismo znak DL.III.470.3.58.2015.SCz.15 z dnia 15 października 2015 r.

<sup>30</sup> Przeprowadzony w okresie od dnia 5 maja 2014 r. do 10 czerwca 2015 r.

<sup>31</sup> Pismo znak DL.III.470.3.58.2015.SCz.7 z dnia 15 września 2015 r.

<sup>32</sup> Pismo PPL skierowane do Ministra Infrastruktury i Rozwoju znak N/F/98/FFC/0371-7/2015 z dnia 23 lutego 2015 r.

## 2.2. Egzekwowanie obowiązków wynikających z art. 64 Prawa lotniczego

W dniu 4 lipca 2013 r. ND PPL poinformował MIR<sup>33</sup>, iż w dniu 28 września 2012 r. na mocy uchwały NZW spółki Port Lotniczy Szczecin-Goleniów Sp. z o.o.<sup>34</sup> PPL podwyższyło kapitał zakładowy tej spółki o kwotę 22 427,0 tys. zł<sup>35</sup>. Podwyższenie to spowodowało, iż udziały PPL w PL Szczecin-Goleniów Sp. z o.o. przekroczyły próg 49% i osiągnęły 54,23%<sup>36</sup>. Transakcja ta została przeprowadzona bez formalnego, pisemnego, powiadomienia MIR o zamiarze nabycia udziałów, wymaganego przez art. 64 *Prawa lotniczego*. W dniu 26 lipca 2013 r. do ND PPL zostało skierowana prośba<sup>37</sup>, o złożenie zawiadomienia, spełniającego wymogi wynikające z art. 64 *Prawa lotniczego* bądź o przekazanie protokołu ze spotkania, w którym PPL poinformowało MIR o zamiarze konwersji długu PL Szczecin-Goleniów Sp. z o.o. na udziały. W dniu 31 lipca 2013 r.<sup>38</sup> ND PPL przekazał notatkę służbową ze spotkania w dniu 6 marca 2012 r. z Wiceministrem Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej<sup>39</sup>, podpisaną jednostronnie przez przedstawicieli PPL<sup>40</sup>. Notatka nie została uznana za formalne zawiadomienie o zamiarze nabycia udziałów PL Szczecin-Goleniów Sp. z o.o. W dniu 6 sierpnia 2013 r. zostało skierowane pismo<sup>41</sup> do ND PPL, zawierające prośbę o wykonanie dyspozycji art. 64 *Prawa lotniczego*. W dniu 9 sierpnia 2013 r. do MIR wpłynęło pismo od PPL<sup>42</sup>, w którym wspólnik PL Szczecin-Goleniów Sp. z o.o. „zawiadamia o zamiarze objęcia udziałów w ilości zapewniającej, iż PP Porty Lotnicze przekroczy 49% ogólnej liczby głosów na zgromadzeniu wspólników (na dzień 31 grudnia 2012 r. PPL posiadał 47,2% ogólnej liczny głosów na zgromadzeniu wspólników)”. W dniu 13 sierpnia 2013 r. do ND PPL zostało skierowane pismo podpisane przez Sekretarza Stanu Zbigniewa Rynasiewicza, działającego z upoważnienia Ministra Infrastruktury<sup>43</sup>, w którym stwierdzono, iż „(...) Minister właściwy ds. transportu nie identyfikuje przeszkód do dokonania transakcji polegającej na objęciu nowych udziałów w podmiocie „Port Lotniczy Szczecin-Goleniów” Sp. z o.o., które spowodują przekroczenie przez PPL progu 49% ogólnej liczby głosów na zgromadzeniu wspólników. Tym samym, Minister uznaje dyspozycję art. 64 ustawy Prawo lotnicze za wykonaną”. Pan Zbigniew Rynasiewicz stwierdził zatem, iż nie identyfikuje przeszkód do dokonania transakcji, którą w istocie przeprowadzono osiem miesięcy wcześniej. Brak przeszkód dotyczył objęcia przez PPL nowych udziałów które miało spowodować przekroczenie przez PPL progu 49% ogólnej liczby głosów na zgromadzeniu wspólników Portu Lotniczego Szczecin-Goleniów Sp. z o.o., podczas gdy na chwilę tego stwierdzenia udziały PPL wynosiły 54,23%.

Ustalone  
nieprawidłowości

W działalności kontrolowanej jednostki w przedstawionym wyżej zakresie stwierdzono następującą nieprawidłowość:

Niezgodne ze stanem faktycznym i prawnym było uznanie w dniu 13 sierpnia 2013 r.<sup>44</sup> za wykonaną dyspozycję art. 64 *Prawa lotniczego* w brzmieniu:

<sup>33</sup> Znak PPL/N/NW/462/2013 z dnia 3 lipca 2013 r.

<sup>34</sup> Dalej także PL Szczecin-Goleniów Sp. z o.o..

<sup>35</sup> Akt notarialny z dnia 28 września 2012 r., Rep. A nr 5513/2012, Notariusz Marianna Kowalczyk, Kancelaria Notarialna w Goleniowie, podwyższenie liczby udziałów PPL w Porcie Lotniczym Goleniów z 68 804 udziałów o łącznej wartości 68 804,0 tys. zł do 91 231 udziałów o łącznej wartości 91 231,0 tys. zł.

<sup>36</sup> Zarejestrowanie tego podwyższenia w KRS-ie nastąpiło w dniu 3 stycznia 2013 r.

<sup>37</sup> Znak TL3-SCz-4741-78/13 z dnia 26 lipca 2013 r. podpisane przez Sekretarza Stanu Zbigniewa Rynasiewicza.

<sup>38</sup> Znak PPL/N/NW/507/2013.

<sup>39</sup> Pana Tadeusza Jarmuziewicza

<sup>40</sup> Naczelnego Dyrektora PPL, Pana Michała Marca i Dyrektora Biura Nadzoru Właścicielskiego PPL.

<sup>41</sup> Znak TL3-SCz-4741-93/13 z dnia 6 sierpnia 2013 r. podpisane przez Sekretarza Stanu Zbigniewa Rynasiewicza.

<sup>42</sup> Znak PPL/N/NW/523/2013 z dnia 8 sierpnia 2013 r.

<sup>43</sup> Znak TL3-SCz-4741-94/13 z dnia 13 sierpnia 2013 r.

<sup>44</sup> Pismo znak TL3-SCz-4741-94/13 z dnia 13 sierpnia 2013 r.



„kto zamierza nabyć lub objąć akcje lub udziały w spółce zakładającej lotnisko użytku publicznego albo spółce będącej założycielem lub właścicielem istniejącego lotniska użytku publicznego w ilości zapewniającej mu osiągnięcie lub przekroczenie odpowiednio 25%, 33% lub 49% ogólnej liczby głosów na zgromadzeniu wspólników (...), zawiadamia o tym ministra właściwego do spraw transportu - pod rygorem nieważności”. Zwiększenie udziałów PPL, ponad 49% udziałów w ogólnej liczbie głosów w PL Szczecin-Goleniów Sp. z o.o. nastąpiło w dniu 3 stycznia 2013 r.<sup>45</sup> i taki stan utrzymywał się również na dzień 13 sierpnia 2013 r. Według wyjaśnień Sekretarza Stanu Pana Pawła Olszewskiego<sup>46</sup>, w piśmie z dnia 13 sierpnia 2013 r. dyspozycja art. 64 *Prawa lotniczego* uznana została za wykonaną, bowiem ND PPL powiadomił o zamiarze dokonania przedmiotowej czynności prawnej i *de facto* wykonał ją następczo i nie nastąpiła konwalidacja dokonanej czynności bowiem czynność dokonana wcześniej, która znalazła odzwierciedlenie w KRS nie była ważna z mocy prawa. NIK nie może się zgodzić z tym stanowiskiem, gdyż zarejestrowanie podwyższenia kapitału dokonane w dniu 3 stycznia 2013 r., ma charakter konstytutywny<sup>47</sup>, czyli jest skuteczne z chwilą wpisu i przez cały okres trwania tego wpisu. Za nieprawidłowość odpowiada Sekretarz Stanu Zbigniew Rynasiewicz, który złożył oświadczenie z upoważnienia Ministra Infrastruktury i Rozwoju.

(dowód: akta kontroli str. 580- 595, 1073-1085, 1170-1173)

### **2.3. Udział pracowników MIR w organach spółek z Grupy Kapitałowej PPL**

Dyrektor Biura Ministra, pełni<sup>48</sup> funkcję członka rady nadzorczej spółki Międzynarodowy Port Lotniczy im. Jana Pawła II Kraków-Balice Sp. z o.o.<sup>49</sup>. Członkiem rady nadzorczej spółki Port Lotniczy Gdańsk Sp. z o.o. w okresie od 2 marca 2015 r. do 20 maja 2015 r. był Dyrektor Departamentu Lotnictwa<sup>50</sup>. Dyrektor Biura Ministra, powołana do rady nadzorczej w dniu 16 kwietnia 2015 r., złożyła wniosek do Dyrektora Generalnego MIR w dniu 17 kwietnia 2015 r., zgodę na podjęcie dodatkowo zajęcia zarobkowego otrzymała w dniu 24 kwietnia 2015 r. Natomiast Dyrektor Departamentu Lotnictwa, powołany do rady nadzorczej w dniu 2 marca 2015 r., złożył wniosek do Dyrektora Generalnego MIR w dniu 12 marca 2015 r. i nie otrzymał tej zgody<sup>51</sup>. Dyrektor BZL stwierdziła, że pracownicy, członkowie korpusu służby cywilnej, zobowiązani są do uzyskiwania pisemnej zgody dyrektora generalnego urzędu na podjęcie dodatkowego zatrudnienia lub zajęć zarobkowych, w tym m.in. odpłatne zasiadanie w organach spółek, przez pracowników, członków korpusu służby cywilnej<sup>52</sup>.

(dowód: akta kontroli str. 372-401, 1094-1097, 1437-1503)

<sup>45</sup> Podstawa wpisu: Akt notarialny z dnia 28 września 2012 r. Rep. A nr 5513/2012, notariusz Marianna Kowalczyk, Kancelaria Notarialna w Goleniowie, na skutek którego nastąpiło zwiększenie udziałów PPL z 68 804 o łącznej wartości 68 804 000,00 zł (47,2%) do 91 231 o łącznej wartości 91 231 000,00 zł (54,23%).

<sup>46</sup> Pismo znak DK.II.0810.43.2.2015 z dnia 9 października 2015 r.

<sup>47</sup> Zgodnie z art. 262 § 4 ustawy z dnia 15 września 2000 r. Kodeks spółek handlowych Tj. Dz.U. z 2013 r., poz.1030, dalej ksh

<sup>48</sup> Zgodnie z wyjaśnieniami, Dyrektora Biura Zarządzania Zasobami Ludzkimi MIR Pismo znak BZL.II.0810.8.2015.MF z dnia 16 września 2015 r.

<sup>49</sup> Powołana na wniosek PPL w dniu 16 kwietnia 2015 r.

<sup>50</sup> Ustalenie z kontroli przeprowadzonej w PPL

<sup>51</sup> Pismo BZL.VI.1114.43.2015.ES z dnia 16 kwietnia 2015 r.

<sup>52</sup> Zarządzenie Nr 19 Dyrektora Generalnego MIR z dnia 11 kwietnia 2014 r. w sprawie zasad podejmowania dodatkowego zatrudnienia lub zajęć zarobkowych przez członków korpusu służby cywilnej zatrudnionych w Ministerstwie Infrastruktury i Rozwoju, dalej Zarządzenie Nr 19

Uwagi dotyczące badanej działalności

Udział w radach nadzorczych spółek z Grupy Kapitałowej PPL osób zajmujących wyższe stanowiska w MIR może stwarzać ryzyko konfliktu interesów, gdyż Ministerstwo sprawuje nadzór nad PPL. Po kontroli, przeprowadzonej w 2001 r.<sup>53</sup>, Najwyższa Izba Kontroli wskazała jako potencjalnie korupcjogenne sprawowanie przez pięciu wyższych urzędników MTrGM funkcji członków rad nadzorczych w spółkach z udziałem PPL. Ponadto NIK zauważa, że w powyższych przypadkach złożenie wniosków o wyrażenie zgody nastąpiło *post factum*, tzn. po powołaniu pracowników MIR do rad nadzorczych.

(dowód: akta kontroli str. 1437-1503)

## 2.4. Ocena pracy ND PPL

Opis stanu faktycznego

Zgodnie z art. 53 *ustawy o PPL* Minister powinien dokonywać kontroli i oceny działalności PPL oraz pracy ND PPL. W praktyce obowiązek oceny realizowany był jedynie w formie notatek DL, kierowanych do kierownictwa Ministerstwa, zawierających opis wyników osiąganych przez PPL oraz ewentualne rekomendacje dla ND PPL, przekazywane do PPL po akceptacji Ministra.

Dyrektor DL<sup>54</sup> wskazał trzy grupy ocen ND PPL, z których za najważniejszą uznał informację o wynikach finansowych i stanie PPL, uznając ją za pochodną jakości pracy i trafności podejmowanych na mocy art. 21 *ustawy o PPL* samodzielnych decyzji Dyrektora PPL<sup>55</sup>. Jak drugą wskazał ocenę/opinię wyrażaną w trybie przyznawania nagrody rocznej dla ND PPL. Jeżeli Rada Pracownicza PPL nie wydała opinii pozytywnej w sprawie nagrody rocznej, wówczas wniosek o nagrodę nie był rozpoznawany i nie realizowano procesu opiniowania ND PPL przez MIR. Jako trzecią wskazał realizację celów z Karty Celów wynikającej z *Umowy o zarządzanie PPL* (zawartej z Panem Michałem Kaczmarzykiem w dniu 9 września 2014 r.).

Według Dyrektora DL<sup>56</sup> ocena stanu PPL, jego działalności, będących *de facto* pochodną samodzielnych decyzji ND PPL, zawiera informacje umożliwiające wyprowadzenie „(...) *obiektywnych konkluzji w przedmiocie prowadzonych analiz służących ocenie efektów pracy ND PPL*”. *Informacja o wynikach finansowych PPL i stanie Przedsiębiorstwa* zawiera obecnie obligatoryjnie: (1) omówienie wyniku finansowego PPL oraz przychodów i kosztów, (2) analizę rachunku zysków i strat, bilansu oraz sprawozdania z przepływu środków pieniężnych, (3) analizę wskaźnikową, (4) estymację wartości PPL, (5) informacje o stanie Grupy Kapitałowej PPL, (6) istotne zdarzenia/fakty mające wpływ na funkcjonowanie PPL, (7) konkluzje i rekomendacje. Informacje przekazywane przez PPL są weryfikowane, DL żąda dodatkowych informacji i wyjaśnień. Według wyjaśnień Dyrektora DL<sup>57</sup>, nie określono wymagań odnośnie formy i zawartości *Informacji o wynikach finansowych i stanie PPL* ponieważ nie ma przepisów prawa, które wskazywałyby, iż ocena pracy Dyrektora ma polegać na wprowadzeniu jakiegokolwiek odrębnego elementu do sprawozdania ze stanu przedsiębiorstwa.

Uwagi dotyczące badanej działalności

NIK zauważa, że zgodnie z art. 53 *ustawy o PPL* Minister powinien dokonywać ocen zarówno działalności PPL, jak i pracy ND PPL. Nie można zatem uznać dokonanych w 2012 r. i 2013 r. ocen stanu PPL za dokonanie oceny pracy ND PPL.

<sup>53</sup> Departament Transportu, Gospodarki Morskiej i Łączności, w 2001 r., Nr DTL-41002-1/00

<sup>54</sup> Pismo znak DK.0810.43.2015.CG z dnia 10 sierpnia 2015 r. przekazane przy piśmie Podsekretarza Stanu Pana Sławomira Żalobki, znak DK.II.0810.43.2015.MS.2 z dnia 17 sierpnia 2015 r.

<sup>55</sup> Pismo znak TL-3 SCz-4741-9/12 z dnia 27 sierpnia 2012 r., Pismo znak TL3-SCz-4741-87/13 z dnia 31 lipca 2013 r., Notatka służbowa znak DL-III-4741-68-SCz/14 z dnia 4 września 2014 r., Notatka służbowa znak DL.III.110.3.19.SCz.2015 z dnia 19 sierpnia 2015 r.

<sup>56</sup> Pismo znak DL.III.470.3.58.2015.SCz.7 z dnia 15 września 2015 r.

<sup>57</sup> Pismo znak DL.III.470.3.58.2015.SCz.14 z dnia 15 października 2015 r.

W informacji o wynikach finansowych PPL osiągniętych w 2012 r. i 2013 r. oraz informacjach w sprawie wyników nadzoru nad PPL w 2012 r. i 2013 r. przekazywanych<sup>58</sup> Sekretarzowi Stanu w MTBGM/MIR przez DL, zawierających ocenę stanu i działalności PPL, nie było żadnych ocen odnoszących się bezpośrednio do ND PPL. Takich ocen nie było w pozostałej dokumentacji udostępnionej kontrolerom w toku kontroli.

(dowód: akta kontroli str. 288-308, 8-75, 245-281, 402- 411, 1098-1103)

NIK zauważa, że decydując o nagrodach nie dokonywano w MIR autonomicznej oceny pracy ND PPL, a jedynie przyjmowano ocenę dokonaną przez samorząd pracowniczy. W 2012 r., w oparciu o pozytywną ocenę ND PPL wyrażoną przez Zebranie Delegatów PPL<sup>59</sup>, Minister pozytywnie ocenił (ocena za 2011 r.) ND PPL – w trybie przyznania nagrody rocznej<sup>60</sup>. Według wyjaśnień Dyrektora DL<sup>61</sup>, „organy samorządu załogi PPL oceniają w pierwszej kolejności Naczelnego Dyrektora PPL” i w związku z tym „jeżeli ocena Zebrania Delegatów jest pozytywna, wówczas Minister ocenia ND PPL w procesie przyznania nagrody rocznej, chyba że do pracy ND PPL ma zastrzeżenia”. Z wyjaśnień Dyrektora DL wynika, że za 2012 r. i 2013 r.<sup>62</sup> Zebranie Delegatów PPL nie dokonało pozytywnych ocen Naczelnego Dyrektora PPL, więc „automatycznie nie otrzymał on pozytywnej oceny Ministra”. Według wyjaśnień Dyrektora DL<sup>63</sup>:

- nieuzyskanie pozytywnej oceny Ministra w procesie przyznawania nagrody rocznej, ze względu na brak pozytywnej oceny samorządu załogi PPL nie jest tożsamy z brakiem oceny pracy ND PPL poprzez efekty jego decyzji, czyli stan Przedsiębiorstwa;
- uchwały Zebrania Delegatów PPL pozytywnie oceniające ND PPL wykorzystywane są w wyprowadzonych konkluzjach i rekomendacjach do rocznych sprawozdań z sytuacji finansowej PPL, które rokrocznie przedkładane są Ministrowi przez DL.

Wskazany w wyjaśnieniach „automatyzm oceny” oraz jej dokonywanie „poprzez efekty jego (ND PPL) decyzji, czyli stan Przedsiębiorstwa” oraz „wyprowadzanie konkluzji i rekomendacji” potwierdza jedynie ustalenia kontroli, że w istocie praca ND PPL nie była oceniana autonomicznie przez ministra właściwego do spraw transportu.

(dowód: akta kontroli str. 15-16, 33-52, 54-75, 131-132, 134, 181-183, 184, 217, 221, 245, 283, 294, 309-318, 1071-1072, 1076-1078, 1081-1085)

## 2.5. Zmiana na stanowisku ND PPL

Opis stanu faktycznego

Art. 24 ustawy o PPL stanowi, że Naczelnego Dyrektora powołuje i odwołuje Minister po zasięgnięciu opinii Rady Pracowniczej, a wyłonienie kandydatów na stanowisko Naczelnego Dyrektora może nastąpić w drodze konkursu zarządzanego przez Ministra.

Funkcję ND PPL w okresie od 25 lutego 2008 r. do 7 lutego 2014 r. pełnił Pan Michał Marzec<sup>64</sup>, którego wynagrodzenie Minister ustalił<sup>65</sup>, w oparciu o przepisy

<sup>58</sup> Odpowiednio notatki służbowe Dyrektora DL z dnia 31 lipca 2013 r., 4 września 2014 r.

<sup>59</sup> Uchwała nr 19/VIII/2012 z dnia 28 czerwca 2012 r.

<sup>60</sup> W wysokości trzykrotnego przeciętnego wynagrodzenia.

<sup>61</sup> Wyjaśnienia z dnia 31 sierpnia 2015 r.

<sup>62</sup> Zebranie Delegatów Samorządu Załogi PPL uchwałą Nr 7/IX/2014 z dnia 25 czerwca 2014 r. (już po jego odwołaniu przez Ministra) negatywnie oceniło działalność Dyrektora PPL za 2013 r.

<sup>63</sup> W sprawie dokonywania przez Ministra ocen Dyrektora PPL.

<sup>64</sup> Decyzja nr MG-4-111-16/2008 z dnia 25 lutego 2008 r.

<sup>65</sup> Pismo znak BZL.II.0810.8.2015.MF z dnia 16 września 2015 r.

ustawy z dnia 3 marca 2000 r. o wynagradzaniu osób kierujących niektórymi podmiotami prawnymi<sup>66</sup>. decyzją MG-4-120-10/10.

W dniu 31 stycznia 2014 r. Pan Zbigniew Rynasiewicz Sekretarz Stanu w MIR wystąpił do Rady Pracowniczej PPL o wyrażenie opinii nt. odwołania ze stanowiska ND PPL Michała Marca<sup>67</sup> oraz powołania na to stanowisko Michała Kaczmarzyka<sup>68</sup>. Planowaną zmianę uzasadniono potrzebą zwiększenia skuteczności zarządzania PPL. W dniu 5 lutego 2015 r. Rada Pracownicza PPL, nie wyrażając żadnej opinii, poinformowała Ministra, że przyjęła do wiadomości zamiar zmiany ND PPL. W dniu 7 lutego 2014 r. Sekretarz Stanu w MIR odwołał Michała Marca ze stanowiska ND PPL oraz powołał na to stanowisko Michała Kaczmarzyka<sup>69</sup>.

Według wyjaśnień Dyrektora DL jednym z powodów zmiany na stanowisku ND PPL był fakt, iż do końca 2013 r. nie powstały dokumenty strategiczne. Jednak w decyzji w sprawie odwołania oraz dokumentacji udostępnionej kontrolerom dot. zmiany na stanowisku ND PPL nie było żadnego uzasadnienia tej decyzji.

(dowód: akta kontroli str. 100-108, 218, 220, 368, 1076-1078, 1081-1085)

Powołanie obecnego ND PPL nastąpiło bez przeprowadzenia konkursu, chociaż taką możliwość przewiduje art. 24 ust. 2 *ustawy o PPL*. Sekretarz Stanu w MIR nie przedstawił w toku kontroli przesłanek, które zadecydowały o nieprzeprowadzeniu konkursu oraz o wyborze nowego ND PPL, nie przedstawił też procedury obowiązującej w postępowaniu na tę funkcję, w tym kryteriów wyboru.

(dowód: akta kontroli str. 100-108, 218, 220, 368, 1076-1078, 1081-1085)

W okresie od dnia 7 lutego 2014 r. Minister ustalił<sup>70</sup> wynagrodzenie nowego ND PPL zgodnie z przepisami *ustawy kominowej*<sup>71</sup>. W dniu 9 września 2014 r. została zawarta Umowa o Zarządzanie Przedsiębiorstwem<sup>72</sup> pomiędzy PPL i Michałem Kaczmarzykiem<sup>73</sup>. W imieniu PPL umowę podpisał Podsekretarz Stanu, Zbigniew Klepacki, reprezentujący Ministra.

Zgodnie z § 4 ust. 3 *Umowy o zarządzanie PPL* wynagrodzenie zmienne (premia) przysługuje Zarządzającemu w związku z osiągnięciem celów określonych w Karcie Celów. W dniu 6 maja 2015 r. Dyrektor DL w korespondencji elektronicznej skierowanej do, Podsekretarza Stanu w MIR przypomniał, iż w dniu 31 marca 2015 r. przedłożył propozycję celów do osiągnięcia przez Dyrektora PPL i ponownie przedłożył propozycję celów dla Dyrektora PPL na rok 2015. W dniu 7 września 2015 r. kontrolerzy NIK wystąpili do Dyrektora BZL<sup>74</sup> o przekazanie Karty Celów, której nie otrzymali w udzielonej im odpowiedzi<sup>75</sup>. Dopiero 9 października 2015 r.<sup>76</sup> Pan Paweł Olszewski, Sekretarz Stanu, przekazał Kartę Celów, podpisaną przez Sławomira Żalobkę, Podsekretarza Stanu w MIR, wskazującą jako datę wyznaczenia celów 18 września 2015 r. oraz pokwitowaną 28 września 2015 r. przez ND PPL. Dorota Pyć, Podsekretarz Stanu nie wskazała<sup>77</sup> powodów opóźnienia w sporządzeniu karty celów.

<sup>66</sup> T.j. Dz. U. z 2013 r., poz. 254 r., dalej *ustawa kominowa*.

<sup>67</sup> Powołanego na to stanowisko w dniu 25 lutego 2008 r.

<sup>68</sup> Do pisma załączono życiorys kandydata.

<sup>69</sup> Działający z upoważnienia Ministra Sekretarz Stanu, Zbigniew Rynasiewicz. Powierając mu równocześnie funkcję Dyrektora Portu Lotniczego im. F. Chopina w Warszawie - Decyzja nr BZL-V-121-1/14 z dnia 7 lutego 2014 r..

<sup>70</sup> Zgodnie z wyjaśnieniami Dyrektora BZL - pismo znak BZL.II.0810.8.2015.MF z dnia 16 września 2015 r.

<sup>71</sup> Decyzja nr BZL-V-121-3/14 z dnia 7 lutego 2014r.

<sup>72</sup> Dalej Umowa o zarządzanie PPL.

<sup>73</sup> Dalej Zarządzający.

<sup>74</sup> Pismo znak KGP.410.006.01.2015 WK-3 z dnia 7 września 2015 r.

<sup>75</sup> Pismo znak BZL.II.0810.8.2015.MF z dnia 16 września 2015 r. zawierało informację, że BZL nie posiada Karty Celów na 2015 r. ze wskazaniem DL jako departamentu właściwego w przedmiotowej sprawie.

<sup>76</sup> Pismo znak DK.II.0810.43.2.2015 z dnia 9 października 2015 r.

<sup>77</sup> Pismo znak DK.II.0810.43.3.2015.CG z dnia 21 października 2015 r.

Uwagi dotyczące  
badanej  
działalności  
Opis stanu  
faktycznego

(dowód: akta kontroli str. 104, 218-244, 372-401, 1073-1087)

Ustalone  
nieprawidłowości

W działalności kontrolowanej jednostki w przedstawionym wyżej zakresie stwierdzono następującą nieprawidłowość

Ustalenie Karty Celów DN PPL na 2015 r. nastąpiło dopiero we wrześniu 2015 r. (po podniesieniu tej kwestii przez kontrolerów NIK), co należy uznać za działanie nierzetelne. Karta Celów, o której mowa w § 2 ust. 2 *Umowy o zarządzanie PPL*, powinna być ustalana każdorazowo przez Ministra nie później niż do końca pierwszego kwartału roku, na który ma obowiązywać<sup>78</sup>. Za powyższą nieprawidłowość odpowiedzialność ponosi Sławomir Żalobka, Podsekretarz Stanu w MIR, właściwy w sprawach realizacji nadzoru Ministra nad PPL.

(dowód: akta kontroli str. 104, 218-244, 372-401, 1073-1087, 1288-1294, 1374-1387)

Uwagi dotyczące  
badanej  
działalności

Odwołanie poprzedniego ND PPL Pana Michała Marca nastąpiło bez uprzedniego dokonywania i udokumentowania formalnej jego oceny i uzasadnienia tej decyzji. NIK podziela wprawdzie stanowisko<sup>79</sup> Sekretarza Stanu Pawła Olszewskiego w MIR, że Minister taką decyzję może podjąć - zgodnie z *ustawą o PPL* - w każdym czasie, w sposób uznany przez siebie za właściwy i bez podawania powodów jej podjęcia, jednak zwraca uwagę na celowość zapewnienia działaniom Ministra w tej sprawie transparentności i przejrzystości, poprzez merytoryczne uzasadnienie odwołania, zawierające w szczególności ocenę pracy odwoływanej osoby, jak również powody odwołania. Podobna uwaga NIK dotyczy braku w MIR sformalizowanego systemu oceny pracy ND PPL. Przepisy prawa nie nakładają na Ministra obowiązku opracowania i wdrożenia takiego systemu, jednak jego opracowanie ograniczyłoby ryzyko narażenia na zarzuty podejmowania nietransparentnych i arbitralnych decyzji.

Zmiany ND PPL, zrealizowano bez trybu konkursowego oraz bez przeprowadzenia jakiegokolwiek j procedury umożliwiającej ocenę kompetencji ew. kandydatów i ich koncepcji kierowania PPL. Nie przedstawiono kontrolerom żadnych przesłanek, które zadecydowały o nieprzeprowadzeniu konkursu, nie przedstawiono też procedury wyboru kandydata, ani żadnej argumentacji dotyczącej wybranej osoby.

Nie podważając legalności, ani zasadności decyzji w sprawie powołania nowego ND PPL, NIK wskazuje, że aktualne rozwiązania prawne dot. powoływania dyrektorów przedsiębiorstw państwowych przewidują obligatoryjne zastosowanie trybu konkursu<sup>80</sup>. Ten sposób, zdaniem NIK, jest bardziej transparentny od innych trybów rekrutacji, formalizuje kryteria wyboru oraz umożliwia udział w postępowaniu wielu osobom spełniającym te kryteria. Przeprowadzenie postępowania konkursowego jest narzędziem zapewnienia rzetelnej weryfikacji kandydatów, pełnej i obiektywnej oceny ich kompetencji oraz wyboru najlepszego kandydata.

(dowód: akta kontroli str. 104, 218-244, 372-401, 1073-1087)

Ocena  
cząstkowa

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie pomimo stwierdzonej nieprawidłowości<sup>81</sup> działalność w badanym obszarze.

<sup>78</sup> Z zastrzeżeniem roku 2014.

<sup>79</sup> Wyrażone w piśmie z dnia 9 października 2015 r. do kontrolera.

<sup>80</sup> Ogólnie przyjęta w Polsce regulacja (art. 35 ustawy z dnia 25 września 1981 r. o przedsiębiorstwach państwowych - tj. Dz. U. z 2013 r., poz. 1384 ze zm.) odnosząca się do przedsiębiorstw państwowych, stanowi, że postępowania w sprawie wyłonienia kandydatów na dyrektora przedsiębiorstwa państwowego przeprowadzone w innym trybie niż konkurs jest nieważne.

<sup>81</sup> Najwyższa Izba Kontroli stosuje 3-stopniową skalę ocen cząstkowych dotyczących działalności w badanym obszarze: pozytywna, pozytywna mimo stwierdzonych nieprawidłowości, negatywna. Jeżeli sformułowanie oceny cząstkowej według proponowanej skali byłoby niemożliwe lub nadmiernie utrudnione, albo taka ocena nie dawałaby prawdziwego obrazu funkcjonowania kontrolowanej jednostki w zakresie objętym kontrolą, należy zastosować ocenę opisową.

### 3. Przygotowanie komercjalizacji PPL

Opis stanu faktycznego

Ministerstwo rozważało<sup>82</sup>, w okresie przed 2012 r., zasadność, sposób i zakres przekształcenia PPL. Były to prace koncepcyjne, które nie weszły w etap prac legislacyjnych rządu.

Paweł Olszewski, Sekretarz Stanu, poinformował<sup>83</sup>, że proces legislacyjny komercjalizacji PPL rozpoczął się 15 kwietnia 2014 r. jednak pismem z dnia 7 lipca 2015 r. Sekretarz Rady Ministrów poinformował MIR o zwrocie projektu ustawy o komercjalizacji PPL bez podania przyczyny..

(dowód: akta kontroli str. 402-413, 1073-1087, 1372-1387)

Brak działań MIR w celu aktualizacji *ustawy o PPL* powoduje jej niedostosowanie do aktualnie obowiązującego stanu prawnego oraz warunków gospodarki rynkowej. Ustalenia niniejszej kontroli wskazują na zasadność wprowadzenia przepisów obligujących do powoływania ND PPL w trybie konkursu, Podsekretarz Stanu Dorota Pyć<sup>84</sup> nie uzasadniła powodu braku aktualizacji *ustawy o PPL* wskazując, iż projekt ustawy o komercjalizacji PPL, zakładał zmianę formy prawnej PPL z przedsiębiorstwa państwowego w spółkę akcyjną oraz regulację stanu prawnego gruntów na Lotnisku Chopina w Warszawie.

(dowód: akta kontroli str. 1088-1091)

Uwagi dotyczące badanej działalności

Biorąc pod uwagę brak działań MIR w celu zmiany *ustawy o PPL* w zakresie przyznania Ministrowi właściwemu ds. transportu większych praw nadzorczych oraz mogące wynikać ze skomercjalizowania PPL wzmocnienie nadzoru właścicielskiego, mające źródło w prawach akcjonariusza, rozpoczęcie procesu legislacyjnego projektu ustawy o komercjalizacji PPL dopiero w kwietniu 2014 r. należy ocenić jako spóźnione. Należy dodatkowo zauważyć, że w przyjętym w dniu 27 marca 2012 r. przez Radę Ministrów Planie prywatyzacji na lata 2012-2013 (Załącznik Nr 4, poz. 18) PPL zostało umieszczone w wykazie przedsiębiorstw państwowych do komercjalizacji, prywatyzacji lub likwidacji. Dodatkowo w *Decyzji KE K(2010)4377* wskazano, iż PPL jest przedsiębiorstwem będącym własnością państwa i że Ministerstwo Infrastruktury planuje przekształceniu PPL w spółkę prawa handlowego.

(dowód: akta kontroli str. 100-108, 218, 220, 368, 1076-1078, 1081-1085)

### 4. Realizacja art. 65a ustawy Prawo lotnicze<sup>85</sup>

Opis stanu faktycznego

Zgodnie z wyjaśnieniami Dyrektora DL<sup>86</sup> w dniu 13 sierpnia 2013 r. ówczesne Ministerstwo Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej przekazało projekt rozporządzenia dotyczącego szczegółowego przeznaczenia, warunków i trybu udzielania wsparcia finansowego ze środków publicznych dla podmiotów wymienionych w *Prawie lotniczym* - do konsultacji społecznych. W toku uzgodnień międzyresortowych do projektu rozporządzenia zgłoszono szereg uwag, które cechowały się wysokim stopniem szczegółowości oraz kwestionowały przyjęte założenia, co spowodowało, że projekt nie miał szans na uzgodnienie w proponowanej postaci. Wybrane rozwiązania w projekcie rozporządzenia były podyktowane faktem, iż ówczesne Ministerstwo Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej nie posiadało środków finansowych do realizacji delegacji

<sup>82</sup> Wyjaśnienia Dyrektora DL, pismo znak DL.III.470.3.58.2015.SCz.7 z dnia 15 września 2015 r.

<sup>83</sup> Pismo znak DK.II.0810.43.2.2015 z dnia 9 października 2015 r.

<sup>84</sup> Pismo znak DL.III.470.3.58.2015.MJ.16 z dnia 15 października 2015 r.

<sup>85</sup> Dotyczącego określenia, w drodze rozporządzenia, szczegółowego przeznaczenia, warunków i trybu udzielania wsparcia finansowego ze środków publicznych ze wskazaniem zadań inwestycyjnych podmiotów objętych wsparciem.

<sup>86</sup> Pismo znak DL.III.470.3.58.2015.SCz.7 z dnia 15 września 2015 r.

ustawowej określonej w art. 65a ust. 2 ustawy *Prawo lotnicze*. W dniu 3 lipca 2013 roku Komisja Europejska przedstawiła projekt nowych Wytycznych UE dotyczących pomocy państwa na rzecz portów lotniczych i przedsiębiorstw lotniczych, które weszły w życie dnia 4 kwietnia 2014 r. Przedmiotowy dokument stanowi wskazanie, w jaki sposób KE będzie interpretować przepisy regulujące pomoc publiczną w odniesieniu do portów lotniczych i przedsiębiorstw lotniczych. Departament Lotnictwa, uznając za zasadne zapoznanie się z opiniami potencjalnych beneficjentów programu pomocowego, przeprowadził konsultacje z polskimi portami lotniczymi na temat celowości przygotowania tego typu dokumentu i zwrócił się prośbą do właściwego członka kierownictwa resortu o zgodę na rozpoczęcie prac w kierunku utworzenia programu pomocowego w formie rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Rozwoju dotyczącego pomocy publicznej dla portów lotniczych i przedsiębiorstw lotniczych w oparciu o Wytyczne Komisji Europejskiej dotyczące pomocy państwa na rzecz portów lotniczych i przedsiębiorstw lotniczych (2014/C99/03) oraz opracowanie zmiany do *Ustawy prawo lotnicze*, wprowadzającej podstawę prawną dla rozporządzenia. Zgoda została wydana dnia 3 sierpnia 2015 r.

(dowód: akta kontroli str. 402-413)

We wrześniu 2014 r. wszczęto w MIR prace nad udzieleniem zamówienia publicznego na studium pn. *Aktualizacja Programu Rozwoju Sieci Lotnisk i Lotniczych Urządzeń Naziemnych wraz z opracowaniem prognoz ruchu lotniczego*<sup>87</sup>, który jest częścią projektu nr POIS.06.03-0000-004/10-00 pn. *Prace analityczne związane z przygotowaniem nowego lotniska centralnego dla Polski jako elementu systemu transportowego, realizowanego w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2007-2013*. Dyrektor DL stwierdził, iż w toku prac nad projektem dostrzeżono szereg wątpliwości w zakresie jego opracowania w trybie zamówień publicznych (wysoki koszt, konieczność skoordynowania działań z jednostkami wyspecjalizowanymi z sektora lotniczego, czasowe ograniczenia w realizacji projektu). W dniu 13 kwietnia 2015 r. Minister zaakceptował rezygnację z przeprowadzenia przetargu. W dniu 30 czerwca 2015 r. podpisano aneks do umowy o dofinansowanie, na mocy którego *Aktualizacja* ma zostać zrealizowana siłami własnymi resortu przez zespół złożony z ekspertów i podmiotów z branży lotniczej w koordynacji i pod nadzorem DL. Harmonogram prac przewiduje zakończenie prac nad dokumentem w drugim kwartale 2016 r.

(dowód: akta kontroli str. 1526-1529)

Ustalone  
nieprawidłowości

W działalności kontrolowanej jednostki w przedstawionym wyżej zakresie nie stwierdzono nieprawidłowości

Ocena  
częstkowa

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie<sup>88</sup> działalność w badanym obszarze.

## 5. Kontrola PPL przeprowadzana lub zlecana przez MIR i wykonanie wniosków pokontrolnych NIK

Opis stanu  
faktycznego

Od 2012 r. w PPL została przeprowadzona jedna kontrola resortowa (ujęta w planie kontroli na 2014 r.). Na wniosek DL MIR w IV kwartale 2014 r. przeprowadziło kontrolę w zakresie zakupów/inwestycji PPL realizowanych w trybie *ustawy z dnia*

<sup>87</sup> Dalej Aktualizacja

<sup>88</sup> Najwyższa Izba Kontroli stosuje 3-stopniową skalę ocen cząstkowych dotyczących działalności w badanym obszarze: pozytywna, pozytywna mimo stwierdzonych nieprawidłowości, negatywna. Jeżeli sformułowanie oceny cząstkowej według proponowanej skali byłoby niemożliwe lub nadmiernie utrudnione, albo taka ocena nie dawałaby prawdziwego obrazu funkcjonowania kontrolowanej jednostki w zakresie objętym kontrolą, należy zastosować ocenę opisową.

29 stycznia 2004 r. *Prawo zamówień publicznych*<sup>89</sup>. W ramach tej kontroli zbadano także sprawę (zainicjowaną przez Radę Pracowniczą) niezgodnej z *ustawą o PPL* instrukcji w sprawie postępowania przy likwidacji składników majątku<sup>90</sup> w PPL. W wyniku kontroli wydano dwie rekomendacje: przestrzegania przepisów wewnętrznych odnoszących się do prowadzenia postępowań o udzielenie zamówienia publicznego oraz rzetelnego prowadzenia dokumentacji.

(dowód: akta kontroli str. 10-11, 497-499, 597-598)

Po kontroli P/13/080 *Wydawanie dokumentów uprawniających do działania w lotnictwie cywilnym i wypełnianie obowiązków z nich wynikających* NIK wniosowała<sup>91</sup> o:

- 1) Wprowadzenie narzędzi skutecznego nadzoru nad działalnością ULC.
- 2) Realizację zadań określonych w „*Programie rozwoju sieci lotnisk i lotniczych urzędzeń naziemnych*”<sup>92</sup>, przyjętego uchwałą Nr 86/2007 RM, poprzez:
  - a. powołanie Zespołu Roboczego,
  - b. opracowywanie corocznych raportów dot. realizacji *Programu*,
  - c. realizację postanowień Zarządzenia Nr 20 Ministra Transportu w sprawie powołania Komitetu Sterującego ds. realizacji *Programu*.
- 3) Wyegzekwowanie od Departamentu Lotnictwa przekazywania Ministrowi corocznej informacji o wynikach nadzoru, zgodnie z zapisami *Szczegółowego trybu nadzoru nad działalnością Prezesa ULC wykonywanego przez komórki organizacyjne Ministerstwa Infrastruktury*<sup>93</sup> z dnia 11 sierpnia 2008 r.
- 4) Zapewnienie organizacji prac legislacyjnych umożliwiających terminowe wydawanie aktów wykonawczych do *ustawy Prawo lotnicze*.

(dowód: akta kontroli str. 6, 11-12)

Powyższe wnioski zostały zrealizowane w sposób opisany poniżej.

- 1) DL opracował projekt zarządzenia Ministra w sprawie *Szczegółowego trybu nadzoru nad działalnością Prezesa ULC*. Do czasu wejścia w życie zarządzenia nadzór jest prowadzony w oparciu o obowiązujący *Szczegółowy tryb nadzoru*. Ponadto Minister zobowiązał Prezesa ULC w piśmie z dnia 26 lutego 2014 r. do przekazywania informacji, na ostatni dzień kwartału danego roku, nt. wyników audytów i kontroli zewnętrznych przeprowadzanych w ULC.
- 2) Według wyjaśnień<sup>94</sup> Dyrektora DL, cele<sup>95</sup> określone w *Programie*<sup>96</sup> zostały osiągnięte poprzez zastosowanie innych narzędzi<sup>97</sup> niż powołanie Zespołu Roboczego<sup>98</sup>. Począwszy od 2015 r. DL będzie opracowywał coroczne raporty realizacji *Programu*, które będą przekazywane do akceptacji właściwego

<sup>89</sup> Dz. U. z 2013 r. poz. 907 ze zm.

<sup>90</sup> Środków trwałych i niskocennych składników rzeczowych długotrwałego użytkowania.

<sup>91</sup> Wystąpienie pokontrolne NIK do Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z 22 stycznia 2014 r., znak KIN – 4101-05-01/2013.

<sup>92</sup> Dalej *Program*.

<sup>93</sup> Dalej *Szczegółowy tryb nadzoru*.

<sup>94</sup> Pismo z 10 sierpnia 2015 r. Dyrektora DL do Dyrektora Departamentu Kontroli w MIR.

<sup>95</sup> Polska dokonała włączenia do sieci TEN-T wszystkich portów lotniczych, które spełniały warunki Decyzji Nr 1692/96/WE. Rozwój i modernizacja infrastruktury portów regionalnych został osiągnięty poprzez poniesienie nakładów na realizację inwestycji na lotniskach do sieci TEN-T do 2015 r. (ponad 5,8 mld zł, w tym 2,3 mld zł ze środków UE). W 2013 r. został zakończony proces przekazywania w drodze darowizny samorządom niektórych nieruchomości pozostających w gestii SP, należących do byłych lotnisk wojskowych.

<sup>96</sup> Przyjętym uchwałą Nr 86/2007 RM.

<sup>97</sup> M.in.: monitoring dofinansowania UE w perspektywie finansowej 2007-2013, zatwierdzanie przez ministra właściwego ds. transportu planów generalnych lotnisk użytku publicznego, wyznaczenie instytucji zapewniającej służby żeglugi powietrznej w polskiej przestrzeni powietrznej, przyjęcie przez RM (uchwała z dnia 22 stycznia 2013 r.) *Strategii Rozwoju Transportu do 2020 r.* (z perspektywą do 2030 r.).

<sup>98</sup> Nie został powołany Zespół Roboczy, gdyż zdaniem Dyrektora DL byłoby to powielaniem struktur już istniejących w Ministerstwie (bieżący nadzór nad rozwojem infrastruktury lotniczej w Polsce prowadzony jest przez utworzony w 2011 r. Wydział Polityki Rozwoju Transportu Lotniczego w DL).



Sekretarza Stanu MIR odpowiedzialnego za lotnictwo cywilne, a następnie składane Ministrowi celem zatwierdzenia.

Z uwagi na fakt, że aktualnie trwają prace mające na celu aktualizację<sup>99</sup> Programu Komitet Sterujący<sup>100</sup> nie prowadził żadnych prac związanych z jego realizacją. Zarządzeniem Ministra z dnia 2 lipca 2015 r. powołany został Zespół do spraw Aktualizacji Programu, którego zadaniem jest opracowanie nowego dokumentu, uwzględniającego obecnie istniejące tendencje oraz warunki ekonomiczne (zwłaszcza nową perspektywę finansową UE, tj. 2014-2020) oraz zawierającego strategię rozwoju w odniesieniu do lotnisk o charakterze regionalnym, a także lokalnym.

- 3) W trybie bieżącego nadzoru nad działalnością Prezesa ULC podjęto działania, niezależnie od trwających prac nad systemowym dokumentem *Szczegółowy tryb nadzoru nad działalnością Prezesa ULC*, mające na celu uporządkowanie tego nadzoru oraz jego wzmocnienie. Skierowano szereg odrębnych pism zobowiązujących Prezesa ULC do podejmowania konkretnych działań w określonych terminach. We wdrażanym zarządzeniu Ministra w sprawie *Szczegółowego trybu nadzoru nad działalnością Prezesa ULC* została określona systemowe zasady realizacji zadań nadzoru, a także cyklicznej wymiany informacji pomiędzy Ministrem i Prezesem ULC<sup>101</sup>.
- 4) W celu zapewnienia organizacji prac legislacyjnych, umożliwiającej terminowe wydawanie aktów wykonawczych do ustawy *Prawo lotnicze* w Ministerstwie wdrożono:
  - zarządzenie nr 6 Dyrektora Generalnego MIR z dnia 7 lutego 2014 r. w sprawie trybu opracowywania i uzgadniania w MIR projektów dokumentów rządowych, w tym projektów aktów normatywnych, i ich ogłaszania, a także prowadzenia ewidencji i zbiorów tych dokumentów, określające nowe zasady organizacji prac legislacyjnych w Ministerstwie;
  - zarządzenie nr 7 Dyrektora Generalnego MIR z dnia 7 lutego 2014 r. w sprawie monitorowania przebiegu prac legislacyjnych w MIR,. Na podstawie zebranych informacji nt. stanu prac legislacyjnych nad poszczególnymi projektami Departament Prawny co dwa tygodnie, w połowie i na koniec miesiąca, w piątek, sporządzał zbiorcze zestawienie wraz z informacją<sup>102</sup> w tym zakresie, ze wskazaniem przebiegu prac i stwierdzonych opóźnień.

(dowód: akta kontroli str. 6, 9-13, 319-322, 458-497, 502-565, 596-597)

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie<sup>103</sup> działalność w badanym obszarze.

## IV. Uwagi i wnioski

Przedstawiając powyższe oceny i uwagi wynikające z ustaleń kontroli, Najwyższa Izba Kontroli, na podstawie art. 53 ust. 1 pkt 5 ustawy z dnia 23 grudnia 1994 r. o Najwyższej Izbie Kontroli<sup>104</sup>, wnosi o:

Ocena  
cząstkowa

Wnioski  
pokontrolne

<sup>99</sup> Dyrektor DL podał w wyjaśnieniach z dnia 5 października 2015 r., że planowany termin przyjęcia zaktualizowanego dokumentu został ustalony na październik 2016 r.

<sup>100</sup> Wymieniony w Zarządzeniu Nr 20 Ministra Transportu z dnia ??? w sprawie powołania Komitetu Sterującego do spraw realizacji Programu.

<sup>101</sup> Działanie, które zadeklarował (w piśmie z dnia 16 czerwca 2014 r. do Wiceprezesa NIK) Sekretarz Stanu w MIR w odpowiedzi na wystąpienie pokontrolne z dnia 22 stycznia 2014 r.

<sup>102</sup> Dla właściwych członków kierownictwa Ministerstwa, odpowiedzialnych za realizację projektu.

<sup>103</sup> Najwyższa Izba Kontroli stosuje 3-stopniową skalę ocen cząstkowych dotyczących działalności w badanym obszarze: pozytywna, pozytywna mimo stwierdzonych nieprawidłowości, negatywna. Jeżeli sformułowanie oceny cząstkowej według proponowanej skali byłoby niemożliwe lub nadmiernie utrudnione, albo taka ocena nie dawałaby prawdziwego obrazu funkcjonowania kontrolowanej jednostki w zakresie objętym kontrolą, należy zastosować ocenę opisową.

<sup>104</sup> Dz. U. z 2015 r., poz. 1096.

1. Opracowanie i wdrożenie oraz stałe stosowanie procedury systematycznej i udokumentowanej oceny pracy ND PPL
2. Rozważenie stosowania przy wyborze kandydatów na ND PPL trybu konkursu.
3. Rozważenie zaktualizowania podstaw prawnych działania PPL poprzez opracowanie projektu aktualizacji *ustawy o PPL* lub opracowanie projektu ustawy umożliwiającego przekształcenie Przedsiębiorstwa w spółkę *Prawa handlowego*.
4. Zintensyfikowanie prac nad nowymi zasadami nadzoru i uwzględnienie w nich elementu kreowania przez Ministra kierunków rozwoju PPL oraz konsekwentne ich stosowanie.

## V. Pozostałe informacje i pouczenia

Prawo zgłoszenia  
zastrzeżeń

Wystąpienie pokontrolne zostało sporządzone w dwóch egzemplarzach; jeden dla kierownika jednostki kontrolowanej, drugi do akt kontroli.

Zgodnie z art. 54 ustawy o NIK kierownikowi jednostki kontrolowanej przysługuje prawo zgłoszenia na piśmie umotywowanych zastrzeżeń do wystąpienia pokontrolnego, w terminie 21 dni od dnia jego przekazania. Zastrzeżenia zgłasza się do Prezesa Najwyższej Izby Kontroli.

Obowiązek  
poinformowania  
NIK o sposobie  
wykorzystania  
uwag i wykonania  
wniosków

Zgodnie z art. 62 ustawy o NIK proszę o poinformowanie Najwyższej Izby Kontroli, w terminie 21 dni od otrzymania wystąpienia pokontrolnego, o sposobie wykorzystania uwag i wykonania wniosków pokontrolnych oraz o podjętych działaniach lub przyczynach niepodjęcia tych działań.

W przypadku wniesienia zastrzeżeń do wystąpienia pokontrolnego, termin przedstawienia informacji liczy się od dnia otrzymania uchwały o oddaleniu zastrzeżeń w całości lub zmienionego wystąpienia pokontrolnego.

Warszawa, dnia 02.12.2015 r.

Wiceprezes  
Najwyższej Izby Kontroli  
Wojciech Kutyla

/ - /

.....  
podpis